

ศักยภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน The Potential of Thailand for being the Logistics Center in ASEAN

สุพจน์ ขววิวรรณ¹ และ ธนาชัย ปิยะศิรินันท์²
Supoj Chawawiwat¹ and Tanachai Piyasirinant²

บทคัดย่อ

บทความนี้ต้องการแสดงให้เห็นถึงแรงขับเคลื่อนต่าง ๆ ที่มาจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมของรัฐบาลไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะประเทศจีน อาทิเช่น โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนนครพนม และโครงการรถไฟความเร็วสูงจากจีนที่ต่อเชื่อมกับรถไฟรางคู่ของไทย ประสานกับแรงขับเคลื่อนของการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้าในภูมิภาค อันมีผลมาจากจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีนในการเปิดประเทศในปัจจุบันและความพยายามในการกระจายความเจริญไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศด้วยนโยบาย Go West ที่น่าจะมีผลกระทบในอนาคต ที่สามารถสร้างศักยภาพให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียน โดยบทความนี้ยังได้มีการประเมินสภาพความพร้อมของประเทศไทยในปัจจุบันในการเป็นศูนย์กลางดังกล่าว และชี้ให้เห็นถึงปัจจัยที่ยังขาดที่รัฐบาลควรดำเนินการเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางฯ ให้ได้ตามศักยภาพที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยส่วนสุดท้ายของบทความยังได้มีการสรุปให้เห็นถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดแก่ประเทศถ้ารัฐบาลสามารถผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนได้เป็นผลสำเร็จ

คำสำคัญ : แรงขับเคลื่อน ศูนย์กลางโลจิสติกส์ ศักยภาพ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

Abstract

This article explained the various driven forces. The transport infrastructure has been developed. The projects for Thai government have built up to connect with the transport system of all neighboring Countries and in China with intermodal facilities at Chiangkong, Border Transport Center at Nakhon Phanom, and the double track railway project. The project has connected high speed train of China. The changing trade route has derived Chinese economic policy on widely opening its economy. At present, it has reduced the national income inequality through the policy, called Go West. It would be accomplished in the future. All forces would contribute the potential in Thailand for being the logistics center or hub in ASEAN. This article has also shown the readiness

¹ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Faculty of Commerce and Accountancy, Thammasat University

E-mail : supoj@tbs.tu.ac.th

² นักวิชาการอิสระ

Independent Academician

E-mail : jtjtjt@hotmail.com

evaluation for being the center and identifies. In terms of lacking factors, the government has encouraged Thailand to be the logistics center in the future. Consequently, it would perform all benefits if the government succeeded in the implementing policy. It has closed the gap of lacking factors in Thailand to become the logistics center in ASEAN region.

Keyword: Driven force, Logistics Center, Potential, Intermodal Facilities

วันที่รับบทความ : 20 ตุลาคม 2565

วันที่แก้ไขบทความ : 19 ธันวาคม 2565

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ : 21 ธันวาคม 2565

1. บทนำ

ในการดำเนินนโยบายพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้าอย่างเต็มศักยภาพของประเทศนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้บริหารประเทศและประชาชนในประเทศจะต้องมีความเข้าใจและเล็งเห็นถึงศักยภาพของประเทศและเป้าหมายที่สามารถบรรลุได้ตามศักยภาพที่เห็นร่วมกัน เพื่อจะได้ร่วมมือกันผลักดันประเทศไปในทิศทางเดียวกันในการมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาประเทศที่ได้เล็งเห็นนั้น ซึ่งรัฐบาลไทยชุดปัจจุบันก็มีความมุ่งหวังที่จะใช้เครื่องมือต่างๆทางยุทธศาสตร์ในการดำเนินการผลักดันให้เกิดการพัฒนาประเทศที่ดีขึ้นโดยมุ่งระดับการพัฒนาที่สามารถหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางและทะยานสู่รายได้ที่สูงขึ้น แต่การที่จะสามารถบรรลุความมุ่งหวังเช่นนี้ รัฐบาลควรที่จะได้มี การวิเคราะห์ถึงศักยภาพของประเทศไทยเสียก่อนว่าจะสามารถเป็นดังเช่นที่มุ่งหวังนี้ในอนาคตได้หรือไม่และ/หรือจะต้องมีการดำเนินนโยบายอะไรเพิ่มเติมเพื่อที่จะสามารถผลักดันให้ประเทศไทยมีสภาพเศรษฐกิจที่มีรายได้สูงให้เป็นจริงในอนาคตให้ได้ จะเห็นได้ว่ากุญแจหลักสำคัญก่อนที่จะมีการตั้งเป้าหมายและดำเนินนโยบายผลักดันให้บรรลุเป้าหมายจึงอยู่ที่ข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพของประเทศไทยในอนาคต เพราะถ้าขาดการวิเคราะห์ส่วนนี้ไปเป้าหมายที่มุ่งหวังก็อาจเป็นเป้าหมายที่ไกลเกินความจริงและการดำเนินนโยบายผลักดันก็จะเกิดการสูญเปล่า โดยไม่สามารถทราบได้ว่าทำไมถึงไม่บรรลุเป้าหมายและจะต้องดำเนินการอย่างไรจึงจะบรรลุเป้าหมาย เพราะไม่แน่ใจว่าเป็นเพราะเป้าหมายสูงเกินไปหรือการใช้นโยบายผลักดันไม่เพียงพอ บทความนี้จึงมุ่งเน้นในการทำการวิเคราะห์ศักยภาพของประเทศไทยในอนาคตโดยการวิเคราะห์ผ่านแรงขับเคลื่อนทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยเฉพาะแรงขับเคลื่อนที่มาจากนโยบายการพัฒนาประเทศของจีนทั้งอดีต ปัจจุบันและอนาคต เพื่อหวังให้คนไทยทุกคนได้เห็นภาพศักยภาพของประเทศไทยในอนาคตร่วมกันเพื่อสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพทางธุรกิจที่จะเกิดต่อเนื่องจากการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และทำให้รัฐบาลไทยสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการส่งเสริมโอกาสทางอาชีพใหม่ ๆ ของประชาชนเพื่อการพัฒนาประเทศให้มีสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้นต่อไป

2. แรงขับเคลื่อนศักยภาพการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยจากโครงการขนส่งเชื่อมโยง

ผู้เขียนได้พิจารณาถึงความเป็นไปได้ของระบบการขนส่งทั้งในประเทศ และระดับภูมิภาคเพื่อเชื่อมโยง การขนส่งทางเรือกับถนน ระบบราง และการขนส่งทางอากาศ แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางบริการการขนส่ง โดยมีโครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างดำเนินการและโครงการที่มีศักยภาพ ดังนี้

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง

ประเทศไทย มีที่ตั้งเหมาะสมทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) อยู่ในบริเวณศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน และมีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทางตอนใต้ของประเทศจีน ทางฝั่งตะวันตกสามารถติดต่อกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation ความริเริ่มแห่ง

อ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ) ทางทะเลได้ ดังนั้นจึงสามารถพัฒนาโครงการขนส่งสินค้า โดยการพัฒนา “สถานีขนส่งสินค้า” เพื่อเพิ่มศักยภาพประเทศไทยในการเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง จะทำหน้าที่เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า เป็นจุดเชื่อมโยงโครงการขนส่งสินค้าทางถนน (Node) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญ และรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง กรมการขนส่งทางบกมีแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก 8 แห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและกระจายสินค้าภายในประเทศไทยอย่างเป็นระบบ รองรับการพัฒนาเส้นทางหลักระหว่างเมืองพร้อมเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางและการขนส่งรูปแบบอื่น แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าชายแดนอีก 11 แห่ง ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาลเชื่อมระบบการขนส่งผ่านแดนสู่ภูมิภาคอาเซียน โดยภายในสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าต่าง ๆ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้า (Warehouse) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) รวมถึงลานเปลี่ยนหัวลาก-หางพ่วง และพื้นที่เขตปลอดอากรสำหรับสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดชายแดน

โดยสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก 8 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และ สุราษฎร์ธานี และ สถานีขนส่งสินค้าชายแดน 11 แห่ง ได้แก่ เชียงของ นครพนม เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายของรัฐบาล โดยมีโครงการนำร่อง 2 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และ ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

โดยที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2561 ซึ่งมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบในหลักการการให้เอกชนร่วมลงทุนของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- 2) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

โดยทั้งสองโครงการเน้นการเป็นระบบถนนเชื่อมโยงตะวันตกเฉียงใต้ของจีนและประเทศที่รายล้อมประเทศไทย โดยเฉพาะทางฝั่งตะวันออกในการขนถ่ายสินค้าทางทะเลผ่านท่าเรือแหลมฉบังกับโลกภายนอก

1. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2561 บนพื้นที่โครงการ 336 ไร่ ในปัจจุบันสร้างแล้วเสร็จอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการหาผู้ประกอบการมาประมูล โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าชายแดนเชื่อมระหว่างประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) - สาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 และถนนสาย R3A ช่วยยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้า รองรับการค้าทางเศรษฐกิจของอาเซียน การเติบโตทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนฝั่งตะวันตกซึ่งไม่มีทางออกสู่ทะเล รวมถึงรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ระบบราง ตามแผนการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งจะทำให้อำเภอเชียงของกลายเป็นเมืองหลักด้านโลจิสติกส์ (Logistic Hub) ทำให้จังหวัดเชียงรายเป็นโลจิสติกส์ฮับของภูมิภาค พัฒนาให้เป็นประตูการค้าในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

เส้นทางสาย R3A เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion หรือ GMS) ซึ่งเส้นทางดังกล่าว เริ่มต้นที่ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เข้าสู่บ้านห้วยทรายแขวงบ่อแก้ว ฝั่งสปป.ลาว ผ่านแขวงหลวงน้ำทา ก่อนจะเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนที่ชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน และตรงสู่เมืองเชียงรุ่ง และคุนหมิง รวมระยะทางประมาณ 1,100 กิโลเมตร ปัจจุบันมีสินค้าหลากหลายประเภท ทั้งสินค้าจำพวกผัก

และผลไม้สด สินค้าอุปโภค-บริโภค เครื่องจักร และวัสดุก่อสร้าง ถูกขนส่งผ่านเส้นทางดังกล่าว ซึ่งมูลค่าการค้าผ่านด่านเชียงของมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การให้บริการของศูนย์ฯ เชียงของ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ในระยะที่ 1 จะเน้นการให้บริการเปลี่ยนหัวลาก-หางพ่วง ระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกต่างประเทศ มีการให้บริการอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ปลั๊กเสียบตู้แช่เย็น (Reefer) และอุปกรณ์ยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) นอกจากนี้ยังมีพื้นที่คลังสินค้าศุลกากร คลังสินค้าทัณฑ์บน และอาคารสำหรับบรรจุสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (CFS) รองรับให้บริการ ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้กว่า 270,000 TEUs โดยจะก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในระยะแรกในปี พ.ศ. 2563 สำหรับระยะที่ 2 ศูนย์ฯ เชียงของ จะรองรับการเปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง พร้อมพัฒนาพื้นที่ Container Yard สำหรับการวางตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในระยะที่ 2 ได้ในปี พ.ศ. 2566 สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผังบริเวณศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของดังแสดงในภาพที่ 1 และแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าจากจีนสู่ท่าเรือแหลมฉบังดังแสดงในภาพที่ 2



ที่มา: <http://www.dailynews.co.th>

ภาพที่ 1 ผังบริเวณศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน

ภาพที่ 2 แนวเส้นทางการขนส่งสินค้าจากจีนสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

2. ศูนย์การขนส่งชายแดนนครพนม

ศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดนนครพนมจะเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ทางถนนสาย R12 ไปยังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ฮานอย) และภาคตะวันออกเฉียง

ใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (หนานหมิง) โดยใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม) และยังเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One stop service) สามารถดำเนินพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า และส่งออกได้ในจุดเดียว สามารถรองรับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากถนนไปสู่ระบบรางในอนาคต และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจจังหวัดนครพนม มีที่ตั้งอยู่บริเวณด้านใต้ประชิดด่านพรมแดนไทย-ลาวบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 โดยมีการจัดวางผังใช้ประโยชน์พื้นที่ประกอบด้วย 5 ส่วน เนื้อที่รวม 606 ไร่ ประกอบด้วย

- 1) ศูนย์การขนส่งสินค้า เนื้อที่ 174 ไร่
- 2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร เนื้อที่ 53 ไร่
- 3) ศูนย์ส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าผ่านแดนของพาณิชย์ จังหวัดนครพนม เนื้อที่ 35 ไร่ และพื้นที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ศุลกากร เนื้อที่ 65 ไร่
- 4) พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง เนื้อที่ 194 ไร่
- 5) ศูนย์ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า เนื้อที่ 85 ไร่

โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนนครพนมเป็นโครงการที่กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค กระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ จังหวัดนครพนมและใกล้เคียง สอดคล้องกับแนวนโยบายหลักในการผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าลงทุนในพื้นที่ชายแดนได้มากขึ้นในอนาคต โดยเป็นแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าจากจีนและเวียดนามสู่ท่าเรือแหลมฉบังดังแสดงในภาพที่ 3



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน

ภาพที่ 3 แนวเส้นทางการขนส่งสินค้าจากจีนและเวียดนามสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

นอกเหนือจากระบบการเชื่อมโยงทางถนนข้างต้น รัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังได้ลงทุนในรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-เวียงจันทน์ เพื่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมระหว่างจีนตอนใต้และสปป.ลาว โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2560 และจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2564 มีความยาวในเขต สปป.ลาว 427 กม. ผ่านพื้นที่ 5 แขวงจากชายแดนทางภาคเหนือของ สปป.ลาว ได้แก่ แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไซ แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ มีสถานีรถไฟ 31 สถานี สถานีหลัก 5 เมือง ประกอบด้วย บ่อเต็น เมืองไซ หลวงพระบาง วังเวียง นครหลวงเวียงจันทน์ ความเร็วรถไฟอยู่ที่ 160 - 220 กม./ชม. ใช้เวลาเดินทางจากบ่อเต็นถึงเวียงจันทน์ 2-3 ชม. ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 แห่ง ในสปป.ลาว ได้แก่ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษ บ่อหาน - บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ แขวงบ่อแก้ว และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ - โนนทอง นครหลวงเวียงจันทน์

โดยรถไฟความเร็วสูงนี้จะมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟทางคู่ที่ขนถ่ายสินค้าต่อเนื่อง คือ สายหนองคาย - โคราซ - สระบุรี - แหลมฉับ - มาบตาพุด ระยะทาง 737 กม. มีรางกว้าง 1.435 กม. รองรับความเร็วได้ 160 – 250 กม./ชม. ซึ่งทำให้สามารถดำเนินการขนถ่ายสินค้าด้วยระบบขนส่งรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิง-เวียงจันทน์ และรถไฟทางคู่ หนองคาย-แหลมฉับได้อย่างต่อเนื่องดังแสดงในภาพที่ 4



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน
ภาพที่ 4 ระบบขนส่งต่อเนื่องจากคุนหมิงสู่แหลมฉับ

เมื่อระบบขนส่งของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม รวมกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิงสู่ระบบรถไฟทางคู่จากหนองคาย-มาบตาพุด จะทำให้บริเวณแหลมฉับเป็น Hub ด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้ดังแสดงในภาพที่ 5



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน
ภาพที่ 5 เส้นทางขนส่งเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ทำเรือแหลมฉับ

โครงการต่าง ๆ ที่กล่าวมาในหัวข้อนี้นข้างต้น เป็นโครงการที่มีการดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วเตรียมพร้อมแล้ว โดยเป็นโครงการที่ทำให้เกิดระบบเครือข่ายเชื่อมต่อของระบบขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉับกับดินแดนหลังเมืองท่าขนาดใหญ่

ใหญ่ในประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังและประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์ในภูมิภาคอาเซียนต่อไปในอนาคต

1) แรงขับเคลื่อนศักยภาพการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยจากพลวัตรเศรษฐกิจของประเทศรอบข้าง ก่อนที่จะกล่าวถึงส่วนของวิสัยทัศน์ข้างต้น ผู้เขียนก็อยากที่จะกล่าวถึงปัจจัยของการมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์หรือการเป็น Hub ของการขนส่งก่อนว่า จะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบอะไรบ้าง

2) องค์ประกอบที่สร้างความเป็นศูนย์กลางพาณิชย์

จากการรวบรวมผลการศึกษาจากผลการวิจัยต่างๆ เช่น

2.1) Port Selection Factors by Shipping Lines: Different Perspectives between Trunk Liners and Feeder Service Providers แสดงให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญคือ ค่าบริการที่เป็นธรรม ปริมาณสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือ ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือ และเป็นท่าเรืออยู่ใกล้พื้นที่ตอนหน้าหรือประเทศต่างๆในภูมิภาคที่เหมาะสมเป็นจุดรวมสินค้าในระบบเรือลำเลียงสินค้าหรือ feeder services.

2.2) Review of Theoretical Aspects on the Studies of Port Selection Criteria แสดงให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญคือ ประสิทธิภาพของท่าเรือ การที่ท่าเรือมีเครื่องมือที่เพียงพอ มีพื้นที่ให้บริการ ปากทางเข้าออกทางน้ำและความลึกหน้าท่าที่เพียงพอ และการอยู่ใกล้โรงงานผู้ส่งออกและผู้นำเข้า

2.3) An Application of AHP on Transshipment Port Selection: A Global Perspective แสดงให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญคือ ประสิทธิภาพของท่าเรือ การมีอยู่อย่างเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ค่าบริการที่เป็นธรรม

2.4) Transshipment Hub Port Selection Criteria by Shipping Lines: the case of hub ports around the Bay of Bengal แสดงให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญคือ ค่าบริการที่เป็นธรรม ปริมาณสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือ ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือ การทำงานของท่าเรือที่มีความคล่องตัวและมีคุณภาพ และสายเรือระหว่างประเทศต่างๆทั่วโลก สนใจในการเข้ามาทำธุรกิจร่วม เพราะเป็นประเทศที่มีนโยบายเปิดกว้างและมีกฎระเบียบที่คล่องตัวไม่เสียเวลานาน

2.5) Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers เป็นการศึกษาที่มีการแสดงถึงเหตุผลต่าง ๆ ที่ท่าเรือRotterdam และท่าเรือสิงคโปร์สามารถเป็น Hub ของการขนส่งทางทะเลหรือ Pivot Port ในภูมิภาคยุโรป และเอเชีย ตามลำดับในปัจจุบัน ซึ่งก็จะมีองค์ประกอบต่าง ๆ ดังเช่นการศึกษาที่กล่าวมาก่อนหน้า

จากการสรุปประเด็นปัจจัยต่างๆจากการศึกษาข้างต้นก็พอที่จะสรุปได้ว่าประเทศที่สามารถเป็นศูนย์กลางพาณิชย์หรือการเป็น Hub ของการขนส่งหรือ Pivot Port ที่มี Feeder Port รายล้อม ได้นั้น จะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบหลักที่มีองค์ประกอบรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ท่าเรือจะต้องมีความลึกของหน้าท่าที่เพียงพอ (Sufficient depth of water)
2. ท่าเรือจะต้องมีพื้นที่ที่กว้างพอ (Plenty of land)
3. มีปากทางเข้าท่าที่กว้างและเหมาะสม
4. มีฐานสนับสนุนให้มีการขนสินค้าเข้าและสินค้าออกที่ดีพอ (มี Hinterland ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หนาแน่นและมีการคมนาคมเชื่อมต่อ ICD และบ้านผู้ใช้บริการที่ดีด้วย)
5. มีตำแหน่งที่ตั้งใกล้กับเส้นทางการเดินเรือ
6. มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานและราคาต้องเป็นธรรม

ดินแดนอีกประเภทหนึ่งที่สำคัญพอ ๆ กันกับดินแดนหลังเมืองท่าที่ทำเรือโดยเฉพาะที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคหรือ Pivot Port จะต้องนำมาพิจารณาในการคาดการณ์ทางการตลาดและการทำการแบ่งส่วนการตลาด ก็คือ พื้นที่ดินแดนตอนหน้า (Forelands)

พื้นที่ดินแดนตอนหน้า คือ ดินแดนหน้าเมืองท่า หรือประเทศต่าง ๆ ที่อยู่พ้นทะเลไกลจากท่าเรือซึ่งอาศัยท่าเรือแห่งนี้ในการขนถ่ายสินค้า

พื้นที่ดินแดนตอนหน้าของท่าเรือนี้เกิดขึ้นได้จากปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. การตัดสินใจของสายการเดินเรือในการเลือกท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งให้เป็นท่าเรือแม่หรือเป็นท่าเรือศูนย์กลางของภูมิภาคหรือ Pivot Port ซึ่งการตัดสินใจนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังนี้คือ
 - ก) แหล่งที่ตั้งของท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องอยู่บนเส้นทางการค้า
 - ข) ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการให้บริการตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มีมากเพียงพอ
 - ค) ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีกฎระเบียบและขั้นตอนต่างๆ ที่ไม่ยุ่งยากและเหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาคนั้น
 - ง) ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องอยู่ใกล้พื้นที่ตอนหน้า (ประเทศ) ที่มีปริมาณการบริโภคสินค้ามาก เมื่อเทียบกับท่าเรืออื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน
 - จ) แหล่งที่ตั้งของท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีตำแหน่งที่อยู่กึ่งกลางหรืออยู่ห่างจากประเทศต่างๆ โดยรวมแล้วน้อยที่สุด

2. ความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตระหว่างประเทศของประเทศที่ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้ตั้งอยู่ ต้องอยู่ในระดับที่ดีและไม่มีปัญหาความขัดแย้ง

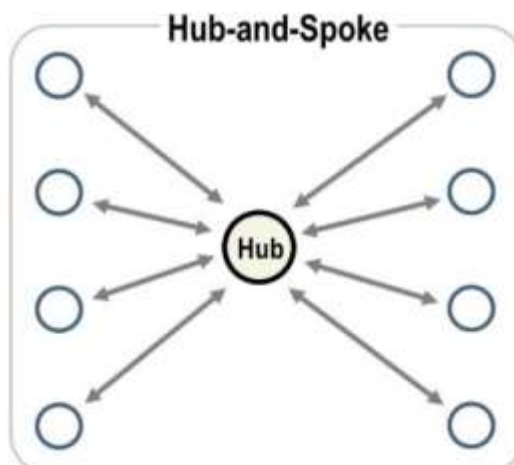
3. ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีกิจกรรมสนับสนุนอื่น ๆ เช่น ตลาดน้ำมันที่สามารถจำหน่ายน้ำมันราคาถูก ตลาดอะไหล่เรือและอู่เรือที่สามารถทำการซ่อมบำรุงรักษาเรือได้อย่างดีและราคาย่อมเยา เป็นต้น

การวิเคราะห์ศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีหรือการเป็น Hub ของการขนส่งหรือ Pivot Port ของภูมิภาคอาเซียนในอนาคต

ในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้ทำการวิเคราะห์จากภาพอดีต สู่ปัจจุบัน และนำภาพแนวโน้มภาพที่ผ่านมามองกับนโยบายของประเทศต่างๆในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะนโยบายพัฒนาประเทศของประเทศยักษ์ใหญ่ในโลกอย่างประเทศจีน มาเป็นข้อมูลวัตถุดิบในการทำนายสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาเป็นวิสัยทัศน์ในการสร้างกำหนดยุทธศาสตร์ในการทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีหรือการเป็น Hub ของการขนส่งหรือ Pivot Port ตามศักยภาพของประเทศและทำให้การเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีหรือการเป็น Hub ของการขนส่งหรือ Pivot Port นี้ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ ทั้งการบริการทางเรือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อุตสาหกรรม อู่เรือ การผลิตบุคคลากรในธุรกิจพาณิชย์นาวีเพื่อให้ประเทศไทยมีความมั่นคงและมั่นคงทางเศรษฐกิจ อันเป็นเป้าหมายของการดำเนินยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทย

ภาพอดีตของการขนส่งในเอเชีย

ดังที่ได้เคยกล่าวมาก่อนหน้านี้แล้วว่า เส้นทางการบริการท่าเรือข้ามทวีปของโลกนั้นมีเส้นหลัก ๆ คือ เส้นทางตะวันตก คือ เส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างทวีปยุโรปกับภูมิภาคเอเชีย (West Bound) กับเส้นทางตะวันออก คือ เส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างทวีปอเมริกากับภูมิภาคเอเชีย (East Bound) โดยที่การขนส่งข้ามทวีปนั้นจะต้องใช้เรือขนาดใหญ่ประมาณขนาดที่สามารถขนตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 10,000 ถึง 20,000 ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต เพื่อความคุ้มค่าในการแล่นในระยะทางไกล เรือขนาดนี้มีต้นทุนรวมโดยเฉพาะต้นทุนค่าเสื่อมราคาของการลงทุนที่สูงมาก จึงไม่สามารถที่จะแล่นเข้าไปบริการโดยตรงแก่ท่าเรือทุกท่าของประเทศจนต้องเสียเวลานานเกินไปได้ เรือเหล่านี้จึงต้องเลือกท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ที่เป็นจุดรวบรวมและส่งกระจายตู้สินค้าต่อไปยังท่าเรือต่าง ๆ ที่เรียกว่า Feeder Port ของแต่ละประเทศในภูมิภาคโดยระบบเรือ Feeder ซึ่งหลักเกณฑ์ที่บริษัทเรือใช้ในการเลือกก็ได้มีการกล่าวให้ทราบในข้างต้นแล้ว ซึ่งเราเรียกว่าระบบ Hub and Spoke



ที่มา: <https://transportgeography.org>

ด้วยเหตุที่ในอดีตนั้น ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียหลายประเทศมีระบบการปกครองลัทธิคอมมิวนิสต์หรือไม่ก็ ปิดประเทศไม่มีการติดต่อค้าขายกับประเทศภายนอก ประเทศที่มีลัทธิการปกครองดังกล่าวนี้ที่อยู่ในเส้นทางตะวันตก ได้แก่ ประเทศเมียนมาร์ ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม และประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว โดยมีแต่ประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ (ซึ่งมีการพึ่งพารายได้จากต่างประเทศด้วยการส่งคนงานออกไปทำงานต่างประเทศเป็นหลัก) ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอินโดนีเซียเท่านั้น ที่มีการเปิดประเทศค้าขายกับประเทศต่างๆทั่วโลกอย่างเต็มพิกัด โดยในกลุ่มประเทศในระบบเศรษฐกิจเปิดเหล่านี้มีประเทศที่มีประชากรมากที่สุดเป็นแหล่งบริโภคและแหล่งผลิตใหญ่ที่สุด คือ ประเทศอินโดนีเซีย ส่วนประเทศที่มีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์อยู่กึ่งกลางของกลุ่มและเอียงใกล้ประเทศอินโดนีเซีย ก็คือ ประเทศสิงคโปร์ ประกอบกับควมมีประสิทธิภาพในการบริหารงานท่าเรือ และการเป็นประเทศที่มีระบบปลอดภาษี จึงทำให้ประเทศสิงคโปร์ได้รับการเลือกจากบริษัทเรือข้ามทวีปสายตะวันตก (West Bound) ให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ของภูมิภาคเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ หรือ อาเซียนแห่งนี้ ส่วนประเทศที่มีลัทธิการปกครองโดยระบอบลัทธิคอมมิวนิสต์ที่อยู่ในเส้นทางตะวันออก ได้แก่ ประเทศเกาหลีเหนือ และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีแต่ประเทศเกาหลีใต้ซึ่งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกทางเหนือ ประเทศญี่ปุ่น ฮองกง และประเทศไต้หวัน ที่มีการเปิดประเทศค้าขายกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกอย่างเต็มพิกัด โดยในกลุ่มประเทศในระบบเศรษฐกิจเปิดเหล่านี้ประเทศที่ได้รับการเลือกให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็คือ ท่าเรือปูซานของประเทศเกาหลีใต้ ให้เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าด้านเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และท่าเรือฮ่องกง ซึ่งเมืองปลอดภาษีที่อยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษและเป็นประตูผ่านเข้าออกของจีนกับโลกภายนอกอย่างไม่เป็นทางการให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในช่วงที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองจากลัทธิคอมมิวนิสต์ มาเป็นระบบสังคมนิยมกึ่งทุนนิยมหรือการใช้ระบบสังคมนิยมกับการปกครองแต่ใช้ลัทธิทุนนิยมกับระบบธุรกิจเศรษฐกิจ ในขณะที่การพัฒนาท่าเรือภายในประเทศยังไม่แล้วเสร็จ การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างจีนกับโลกภายนอกในระบบธุรกิจทุนนิยมของจีนจึงต้องพึ่งพาท่าเรือฮ่องกงโดยตรง ท่าเรือฮ่องกงในช่วงเวลาดังกล่าวจึงอยู่เป็นอันดับหนึ่งและสองของโลก (ดังที่แสดงในภาพที่ 6)



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน

ภาพที่ 6 ภาพเส้นทางการขนส่งทางทะเลในเอเชียในอดีต

ภาพปัจจุบันของการขนส่งในเอเชีย

ในภาวะปัจจุบันที่ประเทศสาธารณธิปไตยประชาชนจีนสามารถพัฒนาท่าเรือของตนได้แล้วเสร็จ เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือหนิงโป ท่าเรือกว่างเจา ฯลฯ ทำให้การส่งสินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือฮ่องกงน้อยลงอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการที่ท่าเรือเซี่ยงไฮ้สามารถมีปริมาณสินค้ากระโดดขึ้นมาเป็นอันดับหนึ่งของโลกแซงหน้าท่าเรือสิงคโปร์ โดยมีท่าเรือ หนิงโปมีปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกสูงมาเป็นอันดับที่สาม ส่วนท่าเรือฮ่องกงในระยะหลังนี้ตกอันดับไปอยู่อันดับที่ 8 และมีแนวโน้มที่ลดความสำคัญลงไปเรื่อย ๆ ส่วนทางด้านเส้นทางตะวันตกนั้นยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ประเทศเกิดขึ้นใหม่ที่เปิดประเทศโดยเปลี่ยนการปกครองจากระบอบคอมมิวนิสต์มาเป็นทุนนิยมมากขึ้นก็ยังมีการพัฒนาไม่มากนัก ประเทศสิงคโปร์ก็ยังคงสามารถที่จะรักษาความสำคัญของประเทศตนในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในภูมิภาคอยู่เช่นเคยจึงได้มีสถานะอยู่ในอันดับที่สองในปัจจุบัน (ดังที่แสดงในภาพที่ 7)



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน

ภาพที่ 7 ภาพเส้นทางการขนส่งทางทะเลในเอเชียในปัจจุบัน

ภาพอนาคตของการขนส่งในเอเชีย

จากสภาวะปัญหาทางเศรษฐกิจของฮ่องกงที่มีแนวโน้มที่แย่งสวนทางกับเศรษฐกิจของเมืองอื่น ๆ ในซีกตะวันออกเดียวกันของประเทศจีน อันเนื่องมาจากเคลื่อนย้ายปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกจำนวนมหาศาลของประเทศจีน จากท่าเรือฮ่องกงไปยังท่าเรือเซี่ยงไฮ้และหนิงโป (ดังที่แสดงในภาพที่ 8) ซึ่งก็ทำให้ธุรกิจการค้าของฮ่องกงได้ถูกเคลื่อนย้ายไปยังเมืองท่าเรือทั้งสองดังกล่าว ในขณะที่ค่าครองชีพ ค่าเช่า และค่าที่อยู่อาศัยของคนฮ่องกงก็ยังคงอยู่ในระดับสูง ความรู้สึกถึงความเลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจจึงเกิดปะทุขึ้นและส่งผลกระทบต่อความวุ่นวายทางการเมืองที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศจีนในปัจจุบัน บทเรียนจากภาวะการณ์ที่ยากต่อการแก้ไขปัญหาให้สงบได้โดยง่ายนี้ย่อมแรงให้รัฐบาลจีนจะต้องเร่งและดำเนินนโยบายอย่างจริงจังตามแผนการทางนโยบายในการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ โดยการเคลื่อนย้ายภาคการผลิตของประเทศไปจากซีกตะวันออกที่เริ่มมีต้นทุนแรงงานราคาแพงไปสู่ซีกตะวันตกของประเทศที่สภาพเศรษฐกิจยังแออัดและยังคงมีแรงงานราคาถูกมหาศาลอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามเขตมณฑล ยูนนาน มณฑลซินเกียง และทิเบต หรือที่เรียกว่า Go West Policy เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาความเลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจภายในประเทศจนก่อให้เกิดความวุ่นวายทางการเมืองอันมีผลต่อความมั่นคงของประเทศ (รายละเอียดสามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากรายงานธนาคารแห่งประเทศไทย <https://www.bot.or.th> > Thai > Yunnan > Go-West policy)



ที่มา: ทีมงานผู้เขียน

ภาพที่ 8 ภาพเส้นทางการขนส่งทางทะเลในเอเชียในอนาคต

ซึ่งมณฑลในซีกตะวันตกของจีนเหล่านี้มี แหล่งที่ตั้งที่ใกล้ทางอาเซียนโดยเฉพาะทางเหนือของประเทศไทย และประเทศไทยก็เป็นประเทศเดียวในขณะนี้ที่มีท่าเรือที่ทันสมัยที่อยู่ใกล้มณฑลเหล่านี้ที่สุด และมีการคมนาคมทางถนน และทางรถไฟที่ดีที่สุดในละแวกอาเซียนตอนบนที่อยู่ใกล้มณฑลเหล่านี้ ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าจะจะเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญของจีนในอนาคต และย่อมที่จะแนวโน้มที่เป็นดินแดนหลังเมืองท่าของท่าเรือแหลมฉบังในประเทศไทย จุดศูนย์กลางของการรวบรวมและกระจายสินค้าหรือ Hub ก็น่าที่จะมีแนวโน้มเคลื่อนตัวย้ายจากท่าเรือในประเทศสิงคโปร์ที่อยู่ห่างไกลจากมณฑลเหล่านี้ มายังท่าเรือแหลมฉบังในประเทศไทยที่อยู่ใกล้กว่าและมีการขนส่งเชื่อมต่อโดยตรงที่ดีกว่า กล่าวคือ มณฑลเหล่านี้ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนหลังเมืองท่าของแหลมฉบังไปโดยปริยาย นอกจากนี้ประเทศในกลุ่ม CLMV ในอนาคตที่แหล่งที่ตั้งรายล้อมประเทศไทยก็จะต้องมีแนวโน้มพัฒนาภาคการผลิตของตนโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมที่มีการเชื่อมโยงกับภายนอกประเทศมากขึ้น ซึ่งจากการที่ประเทศไทยมีระบบการคมนาคมทางถนนที่เชื่อมต่อประเทศเหล่านี้มายังท่าเรือแหลมฉบังและเป็นระบบการคมนาคมที่ทันสมัยที่สุดในละแวกนี้ ก็ย่อมมีแนวโน้มมุ่งใจให้กลุ่มประเทศเหล่านี้มาใช้ท่าเรือแหลมฉบังและสามารถผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ของภูมิภาคอาเซียนโดยมีกลุ่มประเทศเหล่านี้เป็นทั้ง ดินแดนหลังเมืองท่า (Hinterland) อันประกอบด้วย ประเทศจีนตอนตะวันตกเฉียงใต้กับ

สปป.ลาว และดินแดนหน้าเมืองท่า (Foreland) ของท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทยอันประกอบด้วย กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคตะวันออกไกลตอนล่าง หรือเอเชียตะวันออกเฉียงตอนล่าง อันประกอบด้วย ประเทศจีนตอนล่าง ฮองกง ไต้หวัน และฟิลิปปินส์ เป็นตัวสนับสนุน

กล่าวโดยสรุปก็คือ ในภูมิภาคเอเชียได้เกิดพลวัตการเปลี่ยนแปลงการเป็นศูนย์กลางฯ ในซีกตะวันออกจาก ท่าเรือฮองกงในอดีตมาเป็นท่าเรือเซี่ยงไฮ้และหนิงโปในปัจจุบัน ในขณะที่ท่าเรือสิงคโปร์ยังคงการเป็นศูนย์กลางฯสำหรับทาง ซีกตะวันตก แต่ในอนาคตก็จะมีโอกาสสูงที่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทั้งสองซีกของภูมิภาคเอเชียจะมีการเคลื่อนมาฝั่ง ประเทศไทย

แม้ว่าท่าเรือในประเทศเวียดนามจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ดีสำหรับการส่งสินค้าระหว่างประเทศจีนกับ ต่างประเทศ แต่ก็คงเป็นทางเลือกที่เกิดขึ้นยากเนื่องจากประเทศเวียดนามยังคงมีความขัดแย้งทางการเมืองกับประเทศ จีนอยู่เนื่องๆในเรื่องสิทธิบนพื้นที่ทะเลจีนใต้โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิบนหมู่เกาะสแปรตลีย์

การตรวจสอบความพร้อมของประเทศไทยต่อแรงขับเคลื่อนเพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

จากข้อมูลต่าง ๆ กล่าวมาข้างต้น ถ้ามีการนำข้อมูลเหล่านี้มาเข้าตารางเพื่อทำการตรวจสอบความครบถ้วนของ การมีศักยภาพของการเป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Pivot Port หรือ Transshipment Port ของภูมิภาคอาเซียนในอนาคต เพื่อสำรวจส่วนที่ยังขาดอยู่เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการเสนอมาตรการทางยุทธวิธีในการผลักดันการเป็นศูนย์กลางของท่าเรือ ของไทยให้มีความเป็นไปได้สูงขึ้นไป ซึ่งการสำรวจด้วยระบบตรวจสอบตรวจทานสามารถดำเนินการได้ดังตารางข้างล่างนี้

การประเมินความพร้อมของศักยภาพในการเป็น ศูนย์กลางพาณิชย์ของไทยและแนวโน้มในการ ดำเนินการแก้ไข	มีความ พร้อม		การดำเนินการ
ท่าเรือจะต้องมีความลึกของหน้าท่าที่เพียงพอ (Sufficient depth of water)	มี		ความลึกหน้าท่า 14 เมตร ตามมาตรฐาน สากลในการรองรับเรือขนาดใหญ่ และ สามารถพัฒนาให้ลึกกว่านี้ได้
ท่าเรือจะต้องมีพื้นที่ที่กว้างพอ (Plenty of land)	มี		ในพื้นที่ EEC ได้เตรียมพื้นที่เมืองเพียงพอ
มีปากทางเข้าท่าที่กว้างและเหมาะสม	มี		ท่าเรือแหลมฉบังตั้งติดทะเลอ่าวไทย
มีฐานสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกที่ดี พอ (มี Hinterland ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ หนาแน่น และการมีการขนส่งเชื่อมต่อไปยังดินแดน ต่างๆ)	มี		มีการคมนาคมเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและส่วนอื่นๆของโลก โดยเฉพาะกับประเทศจีนตะวันตกเฉียงใต้ ดังกล่าวในช่วงต้นก่อนหน้าในบั้นนี้
มีตำแหน่งที่ตั้งใกล้กับเส้นทางการเดินเรือ		ไม่มี	ประเด็นนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ด้วย ปริมาณสินค้าของดินแดนหลังเมืองท่า
มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานและราคาต้องเป็น ธรรม		ไม่มี	ค่าบริการท่าเรือแพงเกินควรดังปรากฏ ที่กิจการท่าเรือมีกำไรส่วนเกินที่สูง
แหล่งที่ตั้งของท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องอยู่บน เส้นทางการค้า		ไม่มี	ประเด็นนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ด้วย ปริมาณสินค้าของดินแดนหลังเมืองท่า และดินแดนหน้าเมืองท่า
ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีประสิทธิภาพและ ความสามารถในการให้บริการ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มีมากเพียงพอ	มี		ท่าเรือแหลมฉบังมีการบริหารปฏิบัติการ ให้บริการขนถ่ายสินค้าโดยบริษัทต่างชาติ ต่างๆที่มาตรฐานสากล เช่นเดียวกับท่าเรือ ในประเทศกว่าห้าแห่งต่างๆ

การประเมินความพร้อมของศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีของไทยและแนวโน้มในการดำเนินการแก้ไข	มีความพร้อม		การดำเนินการ
ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีกฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ ที่ไม่ยุ่งยากและเหมาะกับการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาคนั้น		ไม่มี	ประเทศไทยยังมีกฎระเบียบ และขั้นตอนต่าง ๆ ที่ยุ่งยาก
ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องอยู่ใกล้พื้นที่ตอนหน้า (ประเทศ) ที่มีปริมาณการบริโภคสินค้ามากเมื่อเทียบกับท่าเรืออื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน	มี		ประเทศไทยอยู่ใกล้พื้นที่ของประเทศจีนที่เป็นเป้าหมายนโยบาย Go West ของรัฐบาลจีน และรายล้อมด้วยกลุ่มประเทศ CLMV ที่มีแนวโน้มการพัฒนาภาคการผลิตอุตสาหกรรมที่สูงในอนาคต
แหล่งที่ตั้งของท่าเรือท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีตำแหน่งที่อยู่กึ่งกลางหรืออยู่ห่างจากประเทศต่างๆ โดยรวมแล้วน้อยที่สุด	มี		มีแหล่งที่ตั้งที่อยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนและใกล้แหล่งผลิต และ แหล่งบริโภคขนาดใหญ่ในอนาคต
ความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตระหว่างประเทศของประเทศที่ทำเรือท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้ตั้งอยู่ต้องอยู่ในระดับที่ดีและไม่มีปัญหาความขัดแย้ง	มี		ประเทศไทยเป็นมิตรกับทุกประเทศ ซึ่งต่างจาก ประเทศเวียดนามที่มีความขัดแย้งกับ ประเทศจีน เกี่ยวกับผลประโยชน์ในเรื่องหมู่เกาะสเปรย์เลย์อยู่เนืองๆ และกรณีประเทศเมียนมาร์ที่มีปัญหาความขัดแย้งกับชนกลุ่มน้อยในพื้นที่ระหว่างประเทศของตนกับประเทศจีนอยู่ตลอดเวลา
ท่าเรือที่ได้รับการเลือกนี้จะต้องมีกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ เช่น ตลาดน้ำมันที่สามารถจำหน่ายน้ำมันราคาถูกตลาดอะไหล่เรือและอู่เรือที่สามารถทำการซ่อมบำรุงรักษา เรือได้อย่างดีและราคาย่อมเยา เป็นต้น		ไม่มี	การมีแหล่งที่ตั้งเป็น Hub ก็สามารถผลักดันให้เกิดสิ่งต่างๆ เหล่านี้ได้ดังที่เคยปรากฏมาแล้วในประเทศสิงคโปร์ที่ตลาดการค้าน้ำมันและตลาดอู่เรือเกิดขึ้นมาจากการที่ประเทศมีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการขนส่ง โดยประเทศจะต้องมีการเตรียมความพร้อมที่สามารถรองรับกับความต้องการในกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น

3. บทสรุป

ถ้ารัฐบาลไทยสามารถดำเนินมาตรการตามที่เสนอแนะในบทความนี้ที่สอดคล้องกับแรงขับเคลื่อนต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมจนสามารถผลักดันให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ก็จะทำให้ประเทศไทยสามารถหลุดจากกับดักรายได้ปานกลางขั้นสูงได้ระดับสูง ดังเช่น ประเทศสิงคโปร์ ที่เป็นในปัจจุบันศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งมีรายได้เข้าประเทศจากประเทศต่าง ๆ ที่เข้ามาใช้ท่าเรือของประเทศในการขนถ่ายสินค้า และมีรายได้จากการเป็นตัวกลางในการซื้อขายสินค้าให้กับประเทศต่าง ๆ ที่ขนถ่ายสินค้าผ่านเข้าและออกท่าเรือของตน จนสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการค้า ซึ่งก็จะทำให้เกิดการพัฒนาศูนย์กลางทางการเงินและอาชีพทางการเงินที่สนับสนุนการทำการค้าตามมาโดยอัตโนมัติ นอกเหนือจากรายได้ของประเทศไทยได้อยู่แล้วในปัจจุบันทั้งจาก ภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรมการผลิต

และภาคเกษตรกรรม ซึ่งรายได้เหล่านี้ไม่ปรากฏว่ามีในประเทศสิงคโปร์แต่อย่างใด (ยกเว้นรายได้จากการท่องเที่ยวที่ประเทศสิงคโปร์พอมืออยู่บ้าง) ดังนั้นจึงน่าจะเชื่อได้ว่าถ้ารัฐบาลสามารถผลักดันให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ประเทศไทยน่าจะมีระดับรายได้ที่เหนือกว่าระดับรายได้ที่ประเทศสิงคโปร์ได้รับอยู่ในปัจจุบันอย่างแน่นอน

4. เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2560). *กรมการขนส่งทางบกยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งสินค้า พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค พลิกโฉมโลจิสติกส์ไทยสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ใน ASEAN*.
https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1814
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *ยูন্নานกับ "นโยบายดำเนินมาตรการมุ่งตะวันตก" ของประเทศจีน*.
https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YN Article/Go-West%20policy.pdf
- บอร์ด PPP ตีกลับโครงการมอเตอร์เวย์ นครปฐม-ชะอำ 7.9 หมื่นล้าน. (2561, 9 สิงหาคม). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์*. <https://www.prachachat.net/finance/news-202604>
- มหาวิทยาลัยนครพนม. (2560). *การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556*. นครพนม: มหาวิทยาลัยนครพนม.
- รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) ครั้งที่ 3/2561. (2561). [ม.ป.ท.].
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2553). *โครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของจังหวัดเชียงราย*. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/ProjectOTP/2553/Project6/1-FinalReport.pdf
- Chang, Y. T., Lee, S. Y., & Tongzon, J. L. (2008). Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers. *Marine Policy*, 32(6), 877-885. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.01.003>
- Kavirathna, C., Kawasaki, T., Hanaoka, S., & Matsuda, T. (2018). Transshipment hub port selection criteria by shipping lines: The case of hub ports around the Bay of Bengal. *Journal of Shipping and Trade*, 3(4). <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0030-5>
- Kim, Y. S., Yur, Y. S., & Shin, C. H. (2009). Review of theoretical aspects on the studies of port selection criteria. *Journal of Navigation and Port Research*, 33(2), 135-141. <https://doi.org/10.5394/KINPR.2009.33.2.135>
- Lirn, T. C., Thanopoulou, H. A., Beynon, M. J., & Beresford, A. K. C. (2015). An application of AHP on transshipment port selection: A global perspective. In H. E. Haralambides (Ed.), *Port management* (pp.314-338). London: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/9781137475770_15
- Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). New York: Routledge. <https://transportgeography.org/>
- United Nations. (2002). *Commercial development of regional ports as logistics centers*. New York: United Nations.