

เรื่องจริงหรือภาพลวงตา ?

■ ดร. รุธีร์ พนมยงค์ banomyong@yahoo.com

บเมื่ออาทิตย์ก่อนผมได้ไปร่วมงานสัมมนาในหัวข้อเกี่ยวกับ "ความเป็นไปได้ในการที่ประเทศไทย จะเป็นประตูการค้าของประเทศในแถบอ่าวแม่น้ำโขง" ซึ่งจัดโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกับสถานทูตเนเธอร์แลนด์ในประเทศไทย

เรื่องนี้นับเป็นเรื่องที่น่าสนใจ เพราะในปัจจุบันนโยบายของภาครัฐ ได้มีการพูดถึงประเด็นในเรื่องที่ประเทศไทย จะเป็นประตูการค้า สำหรับประเทศเพื่อนบ้าน ในการส่งออกและนำเข้า ซึ่งถ้ามองในความเป็นจริงแล้ว ประเทศไทยยังคงเป็นประตูหลักสำหรับสมาชิกของอาเซียนอยู่ โดยเฉพาะสินค้าที่เข้ามาจากยุโรป จะต้องมีการขนส่งสินค้าจากสิงคโปร์มาที่ประเทศไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ หรือแม้แต่บรูไนก็ตาม

การที่กล่าวหาว่าประเทศไทยจะเป็น gateway ซึ่งเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ค่อนข้างยาก อย่างไรก็ตามประเทศไทยเองก็มีจุดแข็งอยู่เหมือนกัน ที่แตกต่างจากสิงคโปร์

กล่าวคือ ในฝั่ง Eastern Seaboard เองก็มีธุรกิจ อุตสาหกรรมในระดับที่เพียงพอที่สามารถทำให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูสำหรับการค้า คือไม่ได้หวังพึ่งสินค้าที่จะไปสู่ประเทศอื่น ๆ เพียงอย่าง

เดียว แต่เรามีฐานอุตสาหกรรมของเราเอง ซึ่งนี่จะเป็นข้อแตกต่างของ concept gateway กับ Transshipment hub

การที่ประเทศไทยจะเป็น gateway ได้มันก็จะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลาย ๆ ประการ คือ

ประการแรก ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (Infrastructure) ซึ่งถ้าพิจารณาในความเป็นจริงแล้ว โครงสร้างพื้นฐานของไทย ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ใช้ได้ สามารถรองรับสินค้าที่มาจากประเทศเพื่อนบ้านได้ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นจะเป็นปัญหาด้านถนนของประเทศเพื่อนบ้านมากกว่า ที่จะไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะมีการขนถ่ายข้ามประเทศกัน

ในส่วนของถนนนั้น ขณะนี้ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ได้มีการให้เงินสนับสนุนเรื่องการสร้างถนนในประเทศเพื่อนบ้านของเรา เพื่อที่จะเชื่อมโยงระบบการขนส่งภายในประเทศไทย

นี่คือ ปัจจัยแรกที่จะทำให้เราสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นประตูการค้าของประเทศไทยใน ประเด็นความสามาร็จ

ประการสอง คือ ด้านของกฎระเบียบ และหลักการต่าง ๆ นานาสำหรับสินค้าผ่านแดน ถ้าเราศึกษาข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ทุกครั้งก็

มีการประชุมกัน ก็จะมีการลงนามในข้อตกลงต่าง ๆ ทั้งในเรื่องของการที่สินค้าสามารถผ่านแดนได้อย่างอิสระ การอนุญาตให้รถขนส่งของประเทศสมาชิก ให้บริการในประเทศสมาชิกอื่น ๆ ได้ ซึ่งในเรื่องดังกล่าวยังไม่มีความชัดเจนเท่าใดนัก แม้ว่าจะมีการเซ็นสนธิสัญญากันแล้ว แต่ในรายละเอียดและอนุสัญญาต่าง ๆ ยังมีปัญหากันอยู่มาก

เปรียบเสมือนกับว่า ประเทศสมาชิกก็แค่ตกลงในหลักการ แต่ในทางปฏิบัติแล้วสนธิสัญญาพวกนี้ยังไม่เป็นบังคับใช้ ส่งผลให้การพัฒนาระบบการขนส่งในภูมิภาคนี้ ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากต้องรอความพร้อมของทุกประเทศสมาชิก

นอกจากนี้ การที่ประเทศไทยจะเป็น gateway ที่ดี จะต้องมีการที่ตีด้วย ท่าเรือแหลมฉบังนับว่าเป็นท่าเรือในระดับภูมิภาคที่มีความสำคัญ หากมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ท่าเรือแหลมฉบัง ก็สามารถรับบทบาทในจุดนี้ได้ ซึ่งการพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังนั้น จะขึ้นอยู่กับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน รถไฟ ที่จะมาเชื่อมกับตัวท่าเรือ เพราะในปัจจุบันยังเป็นปัญหาอยู่ หากต้องการให้ท่าเรือเป็นประตูการค้าอย่างแท้จริง

GATEWAY : ต่อจากหน้า 2

สิ่งสำคัญที่เราจำเป็นต้องพัฒนา คือ เครือข่ายที่จะรวมเชื่อมในส่วนนี้ และต้องมีความสัมพันธ์ทางด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น โดยมีหน้าที่สำคัญ คือ เป็นศูนย์กลางและจัดจำหน่ายสินค้าให้กับลูกค้าภายในประเทศ และลูกค้าประเทศเพื่อนบ้าน การมีศูนย์กลางสินค้าจะเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็น gateway ได้

ศูนย์กลางการค้าจำเป็นต้องมีอะไรบ้าง ? ... ต้องมีบุคลากรที่สามารถจัดการด้านโลจิสติกส์ มีระบบสารสนเทศที่ทันสมัยที่สามารถสื่อสารได้และต้องอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและค้ำชูสินค้า หากเราสามารถทำได้ ก็จะสามารถทำให้สินค้าสามารถกระจายไปได้ อย่างสะดวกขึ้นและจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้ด้วย

มุมมองใหม่

สำหรับผู้ใช้บริการของ gateway สิ่งสำคัญนอกเหนือไปจากการลดค่าใช้จ่าย ก็คือ เรื่องของความน่าเชื่อถือของระบบที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้หรือไม่ โดยเฉพาะต่อของลูกค้าในประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังคงต้องมองถึงลูกค้าในประเทศแถบอนุภาครังด้วย

ยกตัวอย่างเช่น ประเทศจีน จะมีขีดความสามารถสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ หลายแห่งทางด้วยกัน เพื่อไม่เป็นการผูกติดอยู่กับประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงประเทศเดียว เส้นทางการขนส่งที่ผ่านประเทศไทย เป็นเพียงเส้นทางการหนึ่งในหลาย ๆ เส้นทางเท่านั้น

สิ่งที่เราจะต้องทำไว้ล่วงหน้าถึงขั้น คือ ทำอย่างไรที่จะทำให้ประเทศไทยขึ้นมีการขนส่ง

สินค้าจากประเทศไทยมากขึ้น ตรงจุดนี้ จะขึ้นอยู่กับการพัฒนาของท่าเรือธรรมชาติ และศูนย์โลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่จะสามารถสนับสนุนได้

ในการกำหนดระบบที่แน่นอน จำเป็นอย่างไรที่จะต้องวางระบบสำหรับประเทศไทยก่อน นั่นคือ ต้องสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าภายในประเทศ สินค้าที่มาจากประเทศเพื่อนบ้านถือว่าเป็นที่ใดที่นี้จะได้รับ

ถ้าหากเรายังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าภายในประเทศไทยได้ ความคิดที่ว่าเราจะไประดมการค้าของประเทศในแถบอนุภาครังก็อาจจะเป็นไปได้

ดร.บุษิณี พนธพงศ์ คณะพาณิชย์ศาสตร์
และกฎวิธีนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์