

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	รายงานผลการเก็บข้อมูลภาคสนาม
ภาคผนวก ข	รายนามผู้ที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก
ภาคผนวก ค	รายนามผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม
ภาคผนวก ง	ความหมายของดัชนีในการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน

ภาคผนวก ก
รายงานการเก็บข้อมูลภาคสนาม

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนามในพื้นที่จริง 2 ครั้ง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

รายงานการสำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูลวิจัยครั้งที่ 1
อ.แม่สอด จ.ตาก ประเทศไทย และ เมืองเมียวดี ประเทศสหภาพพม่า
29 เมษายน – 2 พฤษภาคม 2556

คณะผู้เดินทาง

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. ผศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. อ.ดร. กรรภัทรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. รศ.ดร. โสติถิธร มัลลิกะมาส | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 4. อ.ดร. ภาณุทัต สัชฌะไชย | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 5. ดร. นนริฎ พิศลยบุตร | สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย |
| 6. นางสาวณัชชา ลิมสถายุรัตน์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 7. นาย กวินทร์ ภูพุกสกุล | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

หมายเหตุ รวมคณะนักวิจัยที่มีอื่น ที่ร่วมเดินทางเก็บข้อมูลในครั้งนี้

บทนำ

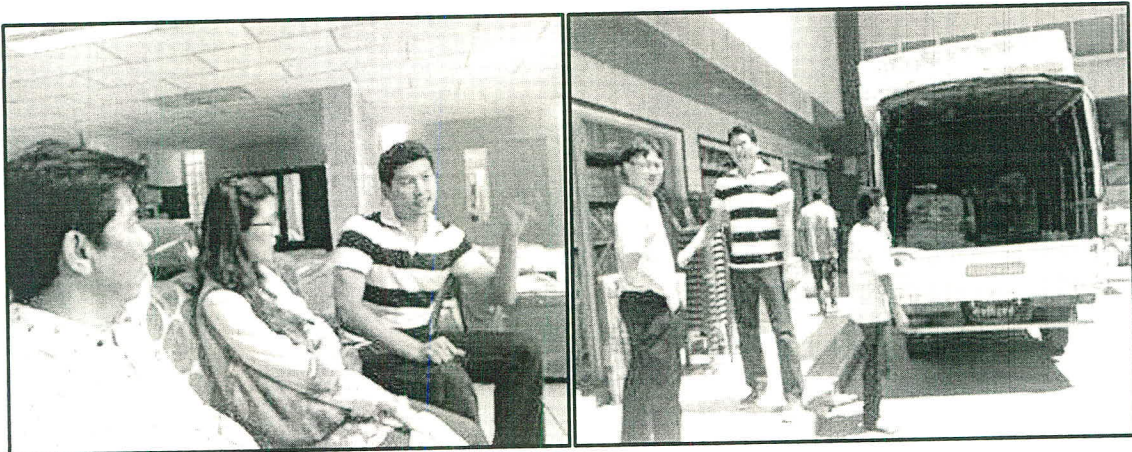
การเดินทางเก็บข้อมูลครั้งที่ 1 ที่อ.แม่สอด จ.ตาก และเมืองเมียวดี สหภาพพม่าของคณะนักวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลข้อคิดเห็นต่างๆตามสภาพความเป็นจริง จากการสัมภาษณ์หน่วยงานราชการและผู้ประกอบการบริเวณชายแดนแม่สอด-เมียวดี และสำรวจเมืองเมียวดี เพื่อให้เข้าใจถึงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการลงทุนของนักลงทุนไทย โดยมีรายละเอียดการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลดังนี้

วันจันทร์ที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2556

ในช่วงเช้า คณะนักวิจัยเดินทางออกจากท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อไปยังอ.แม่สอด สายการบินนกแอร์และในช่วงบ่าย คณะนักวิจัยได้สัมภาษณ์เจ้าของบริษัทพี่น้อง เทรดดิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทค้าเฟอร์นิเจอร์เก่าแก่ที่ขายสินค้าให้แก่กลุ่มชาวไทยในอำเภอแม่สอด รวมถึงชาวพม่าที่ข้ามแดนจากเมียวดีในประเด็นสำคัญได้แก่ แนวโน้มการเข้าไปลงทุนในเมียวดีของนักลงทุนไทยความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยทั่วไปของเมียวดี และการเชื่อมโยงกับประเทศไทยการผลักดันให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักลงทุนไทยและข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการสัมภาษณ์โดยสรุปพบว่า ปัจจุบันยังมีนักลงทุนไทยเข้าไปประกอบการในเมืองเมียวดีไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นนักลงทุนขนาดเล็ก เช่น ไปลงทุนเปิดสถานบริการน้ำมัน ร้านอาหาร เป็นต้น ส่วนนักลงทุนรายใหญ่ก็มีบ้าง แต่ก็ต้องปิดกิจการกลับมา เนื่องจากทางพม่ายังมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานไม่ดีพอ และมีปัญหาการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบกติกากการค้าบ่อยครั้ง ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับ

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ต้องการแรงงานพม่า มักจะตั้งโรงงานในแถบ อ.แม่สอด และ อ.แม่ระนาด เช่น โรงงานสิ่งทอ ซึ่งจะมีแรงงานพม่า (ส่วนใหญ่เป็นมอญ พม่า) ข้ามแดนมาทำงาน ทั้งแบบไปกลับและแบบค้างคืน ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายและไม่ได้จ่ายค่าแรงขั้นต่ำ 300 บาท ตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากฝั่งไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ดีกว่า ทั้งไฟฟ้า น้ำประปา และการคมนาคมขนส่ง



หลังจากนั้น คณะวิจัยได้ทำการสำรวจตลาดภายในตัว อ.แม่สอด ซึ่งพบว่าเป็นตลาดการค้าที่มีความหลากหลายทั้งด้านสินค้า และผู้คนที่มาจับจ่ายใช้สอย โดยสินค้าส่วนใหญ่มีไว้ขายชาวพม่าที่ข้ามแดนมา เช่น เสื้อผ้า เครื่องประดับ



วันอังคารที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2556

ในช่วงเช้า คณะนักวิจัยได้เดินทางไปยัง ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก เพื่อสัมภาษณ์คุณปภาวดี เต็มใจเจริญ ผู้จัดการบริษัทคลัง 9 ท่า 13 (ท่าเฮียว) ผู้ประกอบการคลังสินค้าของเอกชนที่มีสำนักงานอยู่ที่ท่าเรือริมแม่น้ำเมย ซึ่งมีลักษณะเป็นโกดังเก็บรถจักรยานญี่ปุ่นมือสอง เพื่อกระจายสินค้า

ต่อไปทั่วประเทศพม่าผ่านทางแพข้ามลำน้ำเมย ซึ่งชาวอำเภอแม่สอดมักรู้จักกันในชื่อ “ตลาดสุสาน
รถจักรยานบ้านท่าอาจ” และมีพื้นที่สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรไทยในการตรวจตราสินค้าเหล่านี้

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการคลังสินค้าพบว่า มีคลังสินค้าริมแม่น้ำเมยหลายแห่ง ที่เชื่อม
กับท่าเรือข้ามแม่น้ำเมย แม้ว่าสินค้าเหล่านี้จะผ่านการตรวจตราขาออกจากศุลกากรไทย แต่ทางการ
พม่านั้นไม่ได้ตรวจตราสินค้าเหล่านี้ โดยผู้เก็บอากรขาเข้าจะเป็นส่วนของกะเหรี่ยงที่ดูแลพื้นที่เมือง
เมียวดี (ยกเว้นด่านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า) สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านคลังสินค้าเหล่านี้ คือรถจักรยาน
และรถยนต์มือสอง จากประเทศญี่ปุ่นซึ่งได้รับความนิยมสูงในประเทศพม่า โดยเป็นสินค้าผ่านแดน เข้า
ไทยพม่ามาทางท่าเรือแหลมฉบังเพื่อไปส่งยังพ่อค้าในประเทศพม่าโดยตรง และพ่อค้าในพม่าก็จะ
รวบรวมสินค้าและนำไปกระจายภายในประเทศอีกชั้นหนึ่ง

คณะผู้วิจัยได้มีโอกาสสอบถามผู้จัดการชาวพม่าในคลังสินค้านี้ และได้ทราบว่าเมืองเมียวดี ยัง
ไม่พร้อมสำหรับนักลงทุนไทยเท่าที่ควร ในเรื่องระบบสาธารณูปโภค ในด้านกำลังไฟฟ้านั้น เมืองเมียวดี
ยังมีไฟฟ้าที่จ่ายมาได้เพียง 25% ของความต้องการไฟฟ้าทั้งหมด และต้องซื้อจากไทยอีก 50% จึงเหลือ
อีก 25% ที่ต้องมีการปันส่วนไฟฟ้าและปิดไฟเป็นบางช่วงเวลา หรือไม่อนุญาตให้ภาคอุตสาหกรรมใช้ไฟ
ในช่วงเวลาเย็นและกลางคืนส่วนน้ำประปาก็ยังคงเป็นบาดาลอยู่ ทำให้นักลงทุนไทยไม่เข้าไปลงทุนใน
เมืองเมียวดี



ในช่วงบ่าย คณะนักวิจัยได้เข้าไปยังสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตากเพื่อสัมภาษณ์คุณทวีกิจ จตุร
เจริญคุณ ตำแหน่งประธานกิตติมศักดิ์สภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก และเป็นผู้ประกอบการบริษัท ที.เค.
การ์เมนต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรับจ้างผลิตสิ่งทอจำพวกเสื้อผ้าตามคำสั่งของบริษัทต่างชาติ มี
โรงงานผลิตอยู่ในอำเภอแม่สอด เกี่ยวกับแนวโน้มการเข้าไปลงทุนในเมืองเมียวดีของนักลงทุนไทยความ
พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยทั่วไปของเมียวดี และการเชื่อมโยงกับประเทศไทยรวมถึงการผลักดัน
ให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักลงทุน
ไทย

จากการสัมภาษณ์พบว่า ประเทศพม่ายังไม่พร้อมสำหรับนักลงทุนไทยในขณะนี้เท่าที่ควร โดย
จำเป็นจะต้องปรับปรุงกฎระเบียบกติกาดำเนินการ ระบบเงินตรา การขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจน

ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค รวมถึงความมั่นคงตามตะเข็บชายแดนไทยให้ดีขึ้น และพบว่าในอดีตก็มีนักลงทุนไทยไปลงทุนในพม่าหลายราย แต่ส่วนใหญ่จะไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากปัญหาด้านกฎระเบียบที่มีการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ไม่ปกป้องนักลงทุนต่างชาติเท่าที่ควร ผู้ที่จะสำเร็จได้นั้นต้องมีสายสัมพันธ์กับคณะผู้ปกครองประเทศพม่าเป็นอย่างดี หรือมีหุ้นส่วนพม่าที่แข็งแกร่งและเชื่อใจได้อย่างดี และมองว่าปัจจุบัน การเข้าไปลงทุนในกัมพูชานั้นจะมีโอกาสสำเร็จมากกว่า และที่ตั้งโรงงานนั้นควรอยู่ห่างจากบริเวณชายแดนพอสมควร (อย่างน้อย 50-100 กม.) เพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันกับแรงงานอพยพที่ลักลอบเข้ามาทำงานในชายแดนฝั่งไทย



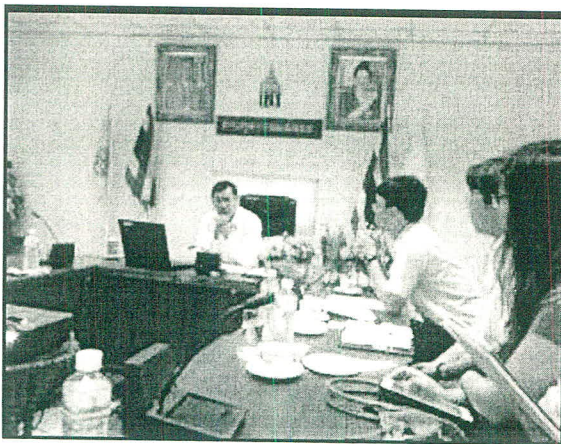
ต่อจากนั้น คณะนักวิจัยได้เดินทางไปยังหอการค้า จ.ตาก สำนักงานแม่สอด เพื่อสัมภาษณ์ คุณสมศักดิ์ คະวีรัตน์ ประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดตาก พร้อมกับผู้ประกอบการเอกชนในแม่สอด-เมียวดีอีก 2 ท่าน ได้แก่ นายปภาวดี เต็มใจเจริญ ผู้จัดการบริษัทคลัง 9 ท่า 13 (ท่าเสียวทอง) ซึ่งเคยมีประสบการณ์เปิดโรงงานในเมืองหงสาวดี ประเทศพม่าเมื่อ 10 กว่าปีก่อน โดยมีหุ้นส่วนเป็นชาวพม่า และ คุณประสงค์ สันติพนารักษ์ ผู้จัดการบริษัท BTT&C (Thailand) ซึ่งประกอบกิจการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภคกับพม่ามากกว่า 40 ปีในอำเภอแม่สอด



ผลการสัมภาษณ์หรือการคำเป็นในลักษณะเดียวกับที่สัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรม โดยพบว่าประเทศพม่ายังไม่พร้อมสำหรับนักลงทุนไทยในขณะนี้เท่าที่ควร เพราะยังมีปัญหาการเปลี่ยนแปลงระบบกติกาการค้า การทำสัญญากับนักลงทุนต่างชาติ และบางครั้งปัญหาในด้านความมั่นคงก็ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องถอนตัวออกมา แต่ก็พบว่าประเทศพมามีกำลังซื้อสูง และมีศักยภาพในอนาคตสูง โดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติ และแรงงาน หากมีการปรับปรุงกฎระเบียบและระบบโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้นแล้ว จะเหมาะกับการลงทุนของนักลงทุนไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งปัจจุบัน นักลงทุนญี่ปุ่น จีนและเกาหลี ให้ความสนใจเป็นพิเศษ ปัจจุบันพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลงทุนน่าจะเป็นแถบย่างกุ้งเป็นหลัก

วันพุธที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2556

ในช่วงเช้า คณะนักวิจัยได้เข้าไปสำนักงานศุลกากรแม่สอด ซึ่งตั้งอยู่ที่เชิงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ริมแม่น้ำเมย เพื่อสัมภาษณ์นายพงศ์เทพ บัวทรัพย์ นายด่านศุลกากรแม่สอด ซึ่งท่านได้ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปีพ.ศ. 2551 จนกระทั่งปัจจุบัน และเคยผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศมาก่อน โดยเน้นการสัมภาษณ์ไปที่แผนงานของภาครัฐต่อการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักลงทุนไทย



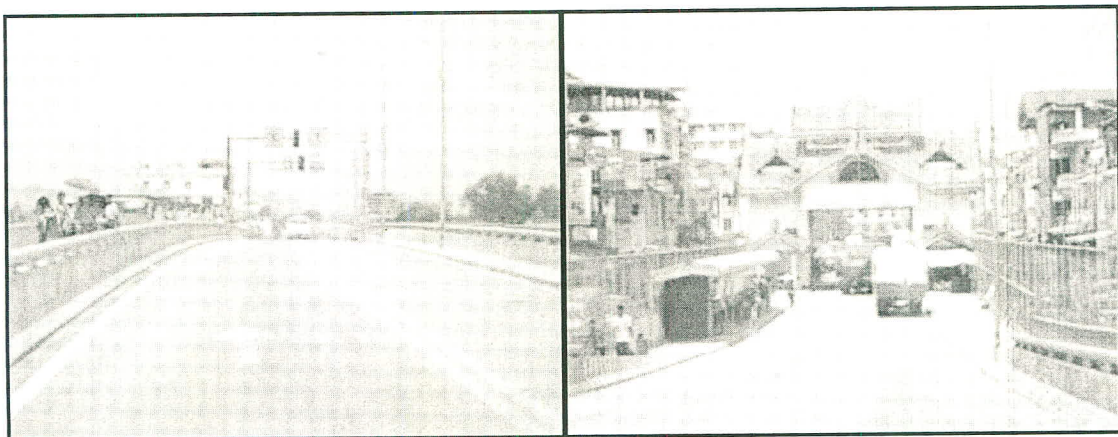
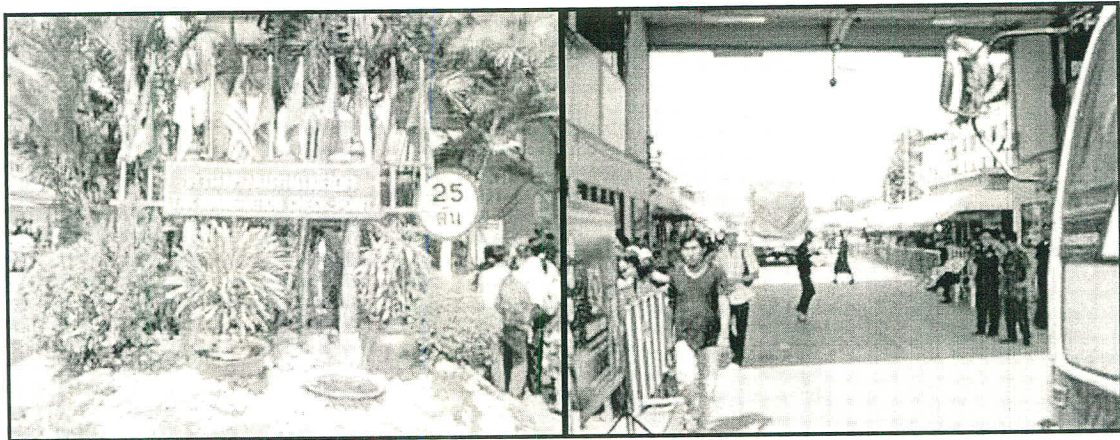
จากการสัมภาษณ์พบว่ารัฐบาลในส่วนกลางให้ความสำคัญกับพื้นที่แม่สอด-เมียวดีเป็นอย่างมาก โดยมีคณะจากส่วนกลางรวมถึงรัฐบาลต่างประเทศให้ความสนใจมาเยี่ยมเยือนพื้นที่แม่สอดตลอดในช่วง 1-3 ปีที่ผ่านมา โดยแผนงานหลักของรัฐบาลไทยเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนในพื้นที่นี้ มี 3 ข้อสำคัญ คือ

1. การปรับปรุงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 1 เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ได้ และจะมีการจัดพื้นที่เพื่อเปลี่ยนทิศทางการขับเคลื่อนของยานพาหนะในบริเวณอื่นที่ไม่ใช่กลางสะพานปัจจุบันกำลังดำเนินการอยู่
2. แผนการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่าแห่งที่ 2 เพื่อลดความแออัดของสะพานแห่งที่ 1 และทำให้สามารถจัดสรรพื้นที่ให้กับด่านศุลกากรและหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม โดยจะ

ใช้แบบมาจากด้านสะเดาแห่งที่ 2 ขณะนี้กรมทางหลวงกำลังออกแบบอยู่ คาดว่าจะแล้วเสร็จจริงใน 4-5 ปีข้างหน้า

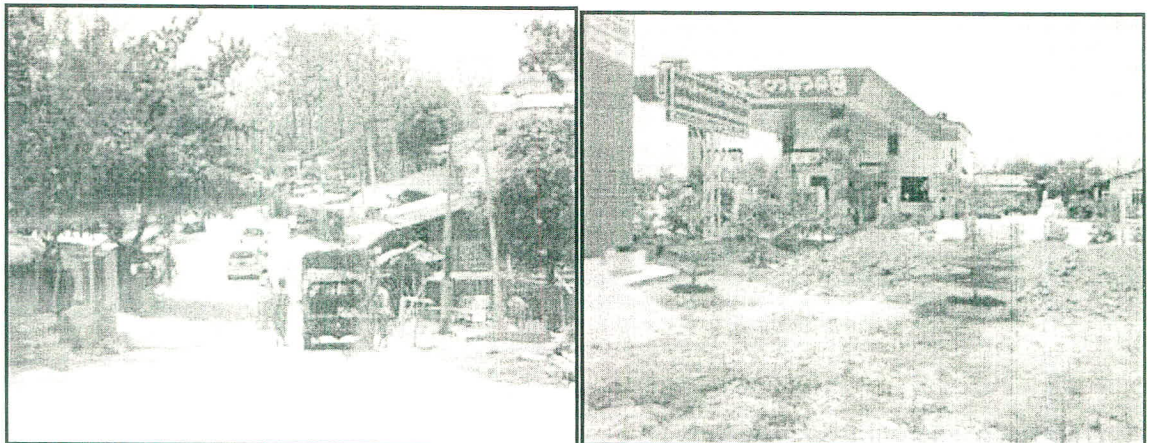
3. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด-เมียวดี เป็นการจัดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมระหว่างแม่สอด-เมียวดี ตลอดจนผ่อนผันมาตรการตรวจคนเข้าเมือง และการผ่านแดนของสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจา

หลังจากนั้น คณะนักวิจัยได้ผ่านด่านพรมแดนแม่สอด โดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย-พม่าเพื่อไปสำรวจสภาพโครงสร้างพื้นฐานและนิคมอุตสาหกรรมในเมืองเมียวดี สภาพพม่าซึ่งพบว่าด่านพรมแดนแม่สอดมีความหนาแน่นของการข้ามแดนสูง โดยส่วนใหญ่เป็นชาวพม่าที่เดินทางเข้ามาทำงานหรือจับจ่ายใช้สอยในอ.แม่สอด ในส่วนของรถบรรทุกที่รอผ่านแดนนั้น ส่วนใหญ่จะขนสินค้าอุตสาหกรรมหรือสินค้าก่อสร้างเป็นหลัก และต่อแถวค่อนข้างยาว โดยเฉพาะวันที่เปิดให้มีการจราจรจากเมืองเมียวดีไปยังย่างกุ้ง

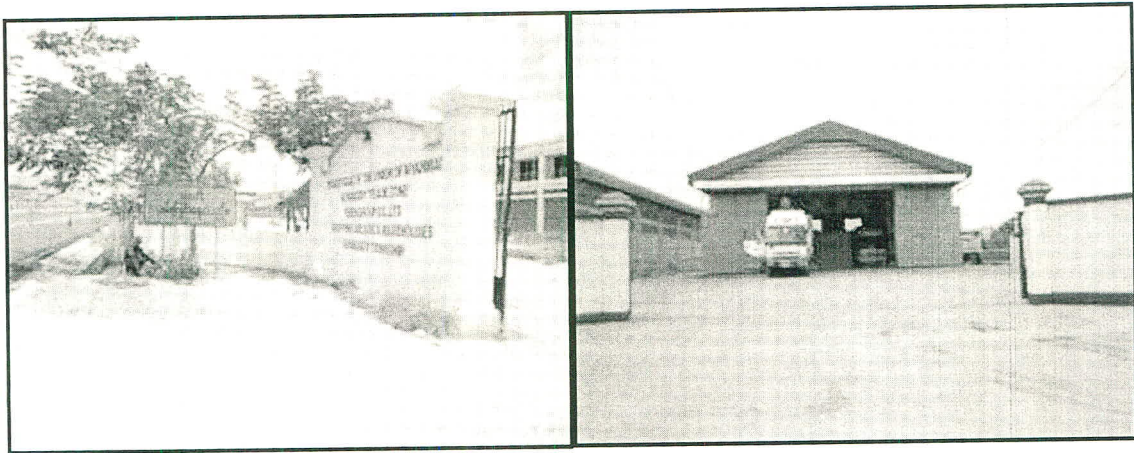


จากการสำรวจภายในเมืองเมียวดี นิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้า พบประเด็นสำคัญ ดังนี้

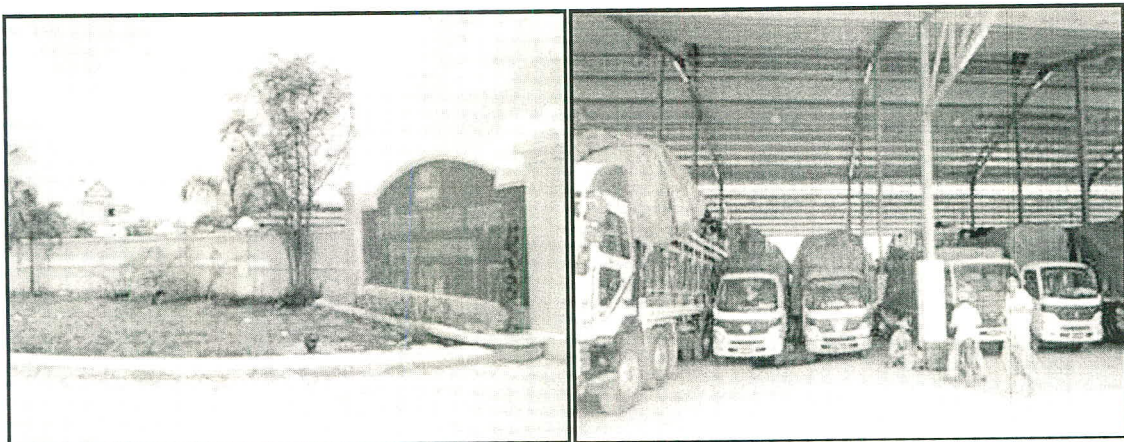
- ถนนภายในเมืองเมียวดีนั้น ส่วนใหญ่ยังเป็นถนนลูกรังที่ไม่ได้รับการปรับปรุง มีถนนลาดยางไม่มากนัก แต่ถนนหลักที่เชื่อมโยงจากด่านเป็นถนนลาดยางที่เพิ่งก่อสร้างในไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยบริษัทสีแสงการโยธา เป็นบริษัทไทยที่เข้าไปก่อสร้างมีระยะทางเพียง 10 กว่ากิโลเมตรและเริ่มมีสถานีบริการน้ำมันขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นในช่วงไม่กี่ปีมานี้



- นิคมอุตสาหกรรมในเมืองเมียวดี ที่ทางการพม่าจัดไว้ให้ นั้น ปัจจุบันยังมีการใช้งานไม่เต็มพื้นที่ และนักลงทุนต่างชาติยังไม่ได้ให้ความสนใจเท่าที่ควร อุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจริงในเมืองนี้ ยังคงเป็นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวบรวมกระจายสินค้าจากฝั่งไทย เพื่อไปส่งยังเมืองอื่นทางตะวันออกหรือตอนกลางของประเทศพม่ามากกว่า



- ที่ปลายสุดของถนนลาดยางนั้น เป็นศูนย์กระจายสินค้าส่วนตรวจสอบสินค้า และช่องทางสำหรับพิธีการทางด้านศุลกากรแบบครบวงจรโดยแยกเป็นส่วนนำเข้าและส่งออก จากการสังเกตพบว่า ส่วนนำเข้ามีปริมาณรถบรรทุกทุกชนิดสินค้าหนาแน่น ขณะที่ส่วนส่งออกแทบจะไม่มีรถบรรทุกเลย อันเนื่องจากสินค้าในเมืองเมียวดีส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าจากฝั่งไทยเพื่อไปขายยังตอนกลางประเทศพม่าเป็นหลัก



วันหยุดสุดสัปดาห์ที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2556

คณะนักวิจัยได้เดินทางออกจากอ.แม่สอด เพื่อกลับกรุงเทพฯ ทางเครื่องบิน

รายงานการสำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูลวิจัยครั้งที่ 2
อ.เชียงของ จ.เชียงราย ประเทศไทย และ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว
12-14 พฤษภาคม 2556

คณะผู้เดินทาง

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| 1. ผศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. อ.ดร. กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. อ.ดร. ภาณุทัต สัชชะไชย | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 4. นางสาวณัชชา ลิมสถายูรัตน์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 5. นาย กวินทร์ ภูพุกสกุล | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

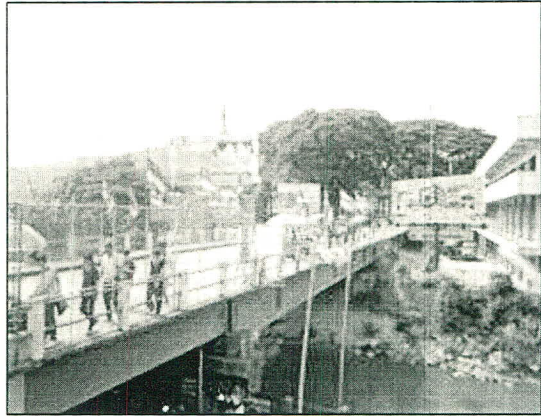
หมายเหตุ รวมคณะนักวิจัยที่มอื่น ที่ร่วมเดินทางเก็บข้อมูลในครั้งนี้

บทนำ

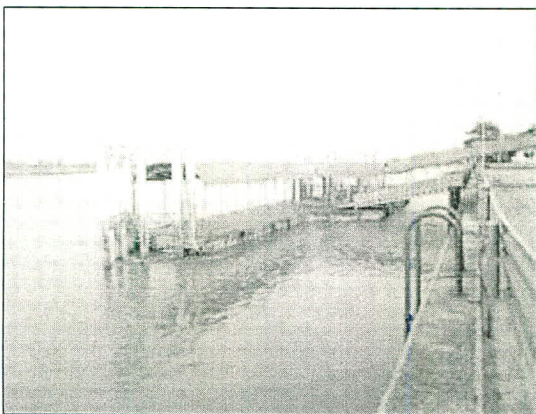
การเดินทางเก็บข้อมูลครั้งที่ 2 ที่อ.เชียงของ จ.เชียงราย และเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ตลอดจนการเข้าไปสำรวจที่ด่านพรมแดนแม่สาย และด่านพรมแดนเชียงแสน เพื่อสำรวจการค้าและการลงทุนของคณะนักวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลข้อคิดเห็นต่างๆตามสภาพความเป็นจริง จากการสัมภาษณ์หน่วยงานราชการและผู้ประกอบการบริเวณชายแดนไทย-สปป.ลาว และสำรวจเมืองห้วยทราย เพื่อให้เข้าใจถึงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการลงทุนของนักลงทุนไทย โดยมีรายละเอียดการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลดังนี้

วันอาทิตย์ที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2556

ในช่วงเช้า คณะนักวิจัยได้เดินทางออกจากตัวเมืองไปยัง อ.แม่สาย จ.เชียงราย ซึ่งเป็นอำเภอเหนือสุดของจังหวัด ห่างจากตัวเมืองประมาณ 60 กิโลเมตร เพื่อสำรวจสภาพพื้นที่ ณ จุดผ่านแดนถาวรด่านแม่สาย โดยมีสะพานเชื่อมจากอ.สาย ประเทศไทย ไปยังแขวงท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศพม่า มีแม่น้ำสายเป็นแนวแบ่งเขตแดนระหว่างสองประเทศ นักท่องเที่ยวสามารถเดินข้ามสะพานเพื่อไปยังตลาดท่าขี้เหล็กเพื่อจับจ่ายใช้สอยสินค้าราคาถูก สำหรับด่านแม่สายนี้จะเปิดระหว่างเวลา 6:30-18:30 น ซึ่งสถิติการท่องเที่ยวของด่านแม่สายนี้จะสูงที่สุดในช่วงเดือนธันวาคม – มกราคม



จากนั้นได้มีโอกาสสำรวจท่าเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงไปยังประเทศจีนตอนใต้ และเดินทางไปยังอ.เชียงของ จ.เชียงราย



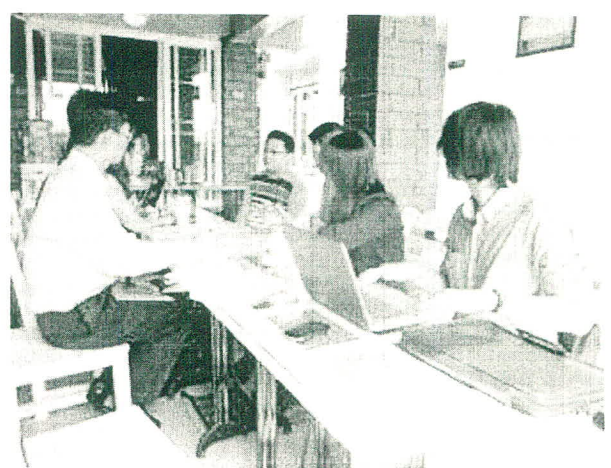
วันจันทร์ที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2556

ในช่วงเช้า เวลา 9:00-10:00 น. คณะนักวิจัยได้พบกับคุณสงวน ช้อนกลิ่นสกุล รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ฝ่ายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และเป็นรองประธานชมรมพ่อค้าอำเภอยางเชียงของพร้อมคุณจิรพล กาญจนกามน ผู้จัดการบริษัทแหลมทองลิคไนต์ ซึ่งได้เข้าไปลงทุนธุรกิจเหมืองแร่และถ่านหินมากกว่า 20 ปี ณ เวียงภูคา แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

จากการสัมภาษณ์พบว่า การเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว เพื่อขอสัมปทานสามารถติดต่อกับรัฐบาลลาวได้โดยตรง นั่นคือจะต้องติดต่อกับเจ้าแขวง ซึ่งมีอำนาจสูงสุดในการตัดสินใจของแต่ละแขวง ทำให้การดำเนินการทำได้อย่างรวดเร็ว แต่มีข้อเสียคือเมื่อเจ้าแขวงถูกเปลี่ยนจะส่งผลกระทบต่อผู้ลงทุนในแขวงนั้นๆ ด้วย นอกจากนี้ นักลงทุนยังต้องติดต่อกับหลายหน่วยงานเพื่อขออนุญาตเข้าไปลงทุนเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างถูกต้อง โดยรัฐบาลจะจัดตั้งคณะรัฐมนตรีคุ้มครองการลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Investment Management Cabinet : FIMC) มีหน้าที่พิจารณาขั้นตอนการขออนุญาตของนักลงทุนให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งหน่วยงานนี้จะคล้ายกับ BOI ในประเทศไทย ทั้งนี้ นักลงทุนสามารถขอสัมปทานพื้นที่ได้ 20-30 ปี ขึ้นกับรัฐบาล และอาจต่อสัญญาได้ในภายหลังได้ถึง 80-90 ปี อย่างไรก็ตาม นักลงทุนชาวต่างชาติจะไม่มีสิทธิถือครองที่ดิน

ธุรกิจของนักลงทุนไทยในแขวงบ่อแก้วส่วนใหญ่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวและบริการ แพขนานยนต์ เครื่องหนัง และการเกษตร เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีนักลงทุนจีนจำนวนมากที่เข้ามาลงทุนด้านเกษตรกรรมและคาสีโน สำหรับแรงงานลาวยังเป็นแรงงานไร้ฝีมือ ค่าแรงคนประมาณ 92 บาทต่อวัน ซึ่งประชาชนลาวที่มีฐานะต่ำจะนิยมใช้สินค้าจากจีน แต่ผู้ที่มีฐานะจะนิยมใช้สินค้าจากประเทศไทยเพราะคุณภาพสูงกว่า

จากการสัมภาษณ์พบว่า โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในลาวยังไม่พร้อมเท่าที่ควร แต่ถือว่าดีขึ้นกว่าเดิมมากตั้งแต่มีการก่อสร้างถนนเส้น R3A เชื่อมระหว่างไทย-ลาว-จีนตอนใต้



ต่อมาคณะวิจัยได้สัมภาษณ์คุณกองชัย คุ่มศิริ ผู้จัดการบริษัท แदनคำ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการกระจายสินค้าประเภทน้ำมันหล่อลื่นให้กับบริษัท ปตท. เพื่อส่งไปยังตลาดจีนตอนใต้ และส่งออกสินค้าประเภทผักผลไม้ด้วย

จากการสัมภาษณ์พบว่า การขนส่งสินค้าในเส้นทาง R3A มันเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพราะเส้นทางช่วงสปป.ลาวมีถนนค่อนข้างแคบและขรุขระ ก่อปรกับสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาเสียส่วนใหญ่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ต่างกับช่วงถนนในจีนที่เกือบจะเป็นเส้นตรง เพราะจีนลงทุนตัดถนนเป็นอุโมงค์ลอดใต้ภูเขาเลย จึงทำให้การคมนาคมขนส่งสะดวกกว่ามาก สำหรับการลงทุนในบ่อแก้วเป็นด้าน การเกษตรกรรมเสียส่วนใหญ่ โดยเฉพาะนักลงทุนจีนจะเข้ามาปลูกยางพารา พักทอง และกล้วยหอม เป็นต้น แล้วส่งผลผลิตกลับประเทศจีน



จากนั้นคณะวิจัยเดินทางไปยังบริษัท นราทิพย์การเกษตร จำกัด เพื่อสัมภาษณ์คุณนเรศ สุขุมชาติสกุล ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการส่งออกเมล็ดพันธ์ข้าวโพด โดยส่งเสริมการปลูกข้าวโพดเมล็ดในบ่อแก้ว พร้อมสอนวิธีการปลูกอย่างถูกต้องให้แก่เกษตรกรในพื้นที่ แต่คุณภาพยังไม่ดีเมื่อเทียบกับผลผลิตทางฝั่งไทย เพราะคนงานด้อยคุณภาพ และค่อนข้างขี้เกียจ อีกทั้งบริษัทยังไม่สามารถควบคุมการขยายผลผลิตทางลาวได้ เพราะจีนเข้ามาซื้อผลผลิตในราคาที่สูงกว่าไทย ทำให้ผลผลิตถูกส่งออกไปยังประเทศจีนส่วนหนึ่ง และไทยเพียงส่วนหนึ่ง ซึ่งไม่เป็นไปตามเงื่อนไขระหว่างทางบริษัทและกลุ่มเกษตรกรลาว

หากเปรียบเทียบระบบจัดการด้านการลงทุนของพม่าดีกว่าลาวมาก แต่ติดอยู่ที่ชนกลุ่มน้อยของพม่าที่ทำให้เกิดความวุ่นวาย ทรัพยากรน้ำในลาวมีคุณภาพค่อนข้างดี และอุดมสมบูรณ์ เพียงแต่รัฐบาลไม่ส่งเสริมและพัฒนา ทำให้จีนเข้ามาแทรกแซงง่ายขึ้น ส่วนด้านแรงงานพม่าจะขยันกว่าแรงงานลาว เพราะแรงงานพม่าพร้อมจะทำงานหนักเพื่อให้ได้เงินส่งกลับบ้าน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการรายย่อยมีความต้องการให้ภาครัฐจัดตั้งหน่วยงานเพื่อดูแลตามชายแดนแต่ละจุดโดยเฉพาะ เพื่อการแก้ไขปัญหาต่างๆ จะสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว

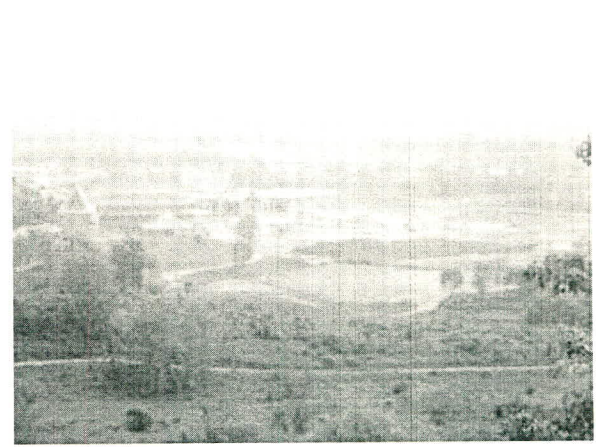
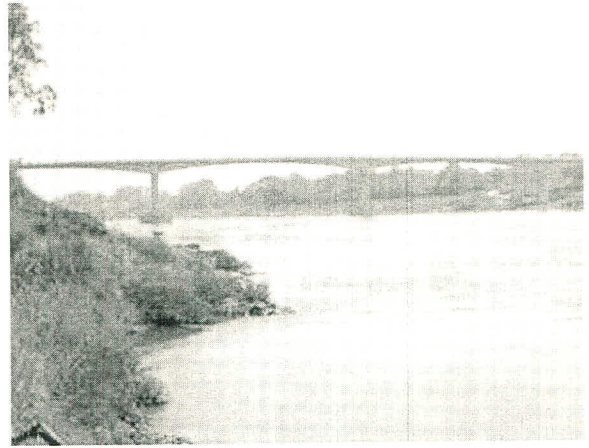


ในช่วงบ่าย คณะวิจัยได้เดินทางไปสัมภาษณ์ประธานบริษัทเอเอซีกรุ๊ป บริษัทผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างเศรษฐกิจริมแม่น้ำโขง “นาคราชนคร” ซึ่งก่อตั้งโดยคุณหญิง ดร.สิชา สิงห์สมบุญ ร่วมทุนกับนักลงทุนชาวเกาหลี นอกจากนี้ยังมีทีมงานจากธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำภาคเหนือ นำโดย คุณสุภาวดี ปุณศรี ผู้อำนวยการอาวุโสได้เข้าร่วมในการสัมภาษณ์ครั้งนี้ด้วย

จากการสัมภาษณ์พบว่านาคราชนคร เป็นพื้นที่กว่า 1,920,000 ตารางเมตรที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวเป็นเวลา 40 ปี และสามารถต่อสัญญาได้อีก 40 ปี ตั้งอยู่ที่ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว โดยมีเป้าหมายจะจัดให้บริเวณนี้เป็น “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ในปีพ.ศ.2560 โดยโครงการจะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

- ด้านโครงสร้างทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย Infrastructure, Hotel Spa and Duty free, Shopping, 5 stars hotel และ Villa and Resort
- ด้านการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว ประกอบด้วย โรงแรม 4 ดาว และตลาดชายแดน
- ด้านการประสานความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชนทั้งของฝั่งโขง

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในบ่อแก้วนั้น รัฐบาลลาวได้ดึงไฟฟ้ามาจากเขื่อนน้ำจึม เพื่อส่งให้ทางโครงการได้ใช้จำนวน 3 เมกะวัตต์ และสำหรับพื้นที่เงินลงทุนอยู่ที่ต้นฝิ่ง ซึ่งรัฐบาลจ่ายไฟฟ้าให้ 6 เมกะวัตต์ ในการเดินทาง หรือการขนส่งข้ามชายแดนจะผ่านเส้น R3A โดยข้ามลุ่มน้ำโขงไปยังฝิ่งลาว ด้วยแพขนานยนต์เป็นหลัก แต่เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 คาดว่าการขนส่งทางเรือจะลดน้อยลงมาก และอาจไปอยู่แถบท่าเรือเชียงแสนแทน ส่วนด้านเชียงของ-ห้วยทรายนี้จะเน้นการขนส่งทางบก รัฐบาลจะจัดให้ อ.เชียงของเป็นศูนย์โลจิสติกส์



หลังการสัมภาษณ์ คุณสงวน ช้อนกลิ่นสกุล ได้นำคณะวิจัยไปเยี่ยมชมสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ แล้วเสร็จไป 90% ซึ่งมีจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรอยู่ในฝั่งไทย บริเวณไม่ไกลจากสะพานกำลังดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ ซึ่งจะเป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) และมีจัดระบบเป็นจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าผ่านแดน



วันอังคารที่ 14 พฤษภาคม 2556

ในช่วงเช้าเวลา 9.00-10.00 น คณะวิจัยได้สัมภาษณ์ คุณธวัชชัย ภูเจริญยศ ปลัดอาวุโสอำเภอ เชียงของ ณ ที่ว่าการอำเภอเชียงของ หนึ่งในกลุ่มนักลงทุนที่เคยลงทุนธุรกิจปศุสัตว์ที่เมืองสิงห์ สปป.ลาว โดยหันกับรัฐบาลในแขวง แต่ต่อมาผู้ร่วมหุ้นต้องเกษียณจึงทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างธุรกิจ กับเจ้าแขวงคนใหม่และถูกตัดส่งน้ำประปา จึงทำให้ธุรกิจไม่สามารถดำเนินการต่อได้

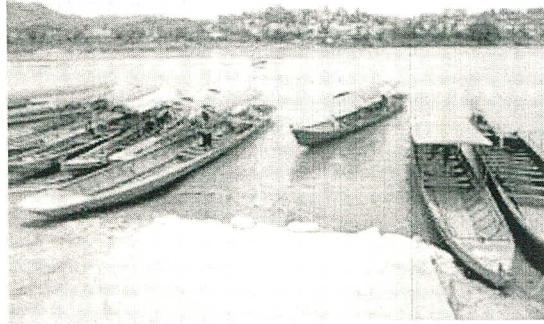
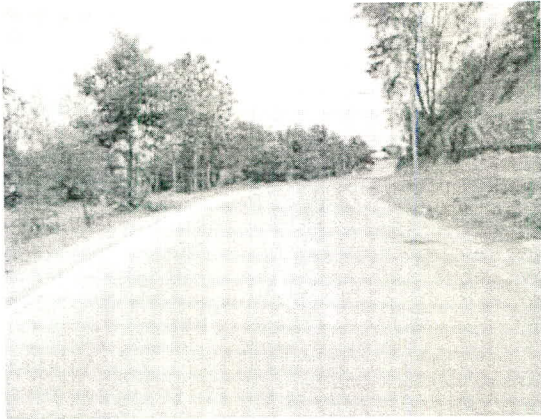
จากการสัมภาษณ์พบว่า ปัจจุบันเส้นทาง R3A ถือว่ามีความพร้อมสำหรับการเป็นเส้นทางสาย หลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้-ลาว-ไทย และอนาคตหากสะพานมิตรภาพไทย- ลาวแห่งที่ 4 เกิดขึ้นจะเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าของลาวจากหลวงพระบาง เข้ามาวิ่งผ่านเส้นทาง R3A ในไทย แล้วไปยังเวียงจันทน์แทน เพราะถนนหนทางใน สปป.ลาวยังไม่มีความสมบูรณ์ การเข้ามา ใช้เส้นทางในประเทศไทยถือว่าสะดวกกว่า ขณะนี้จังหวัดเชียงรายมีนโยบายพัฒนาพื้นที่หลักๆ ดังนี้

- ก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมือง 4 ช่องจราจรจากอ.เมือง จ.เชียงราย มายังสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เลย (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2556)
- นโยบายภายใต้งบประมาณ 2 แสนล้านบาท ส่วนหนึ่งถูกแบ่งมาเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟมายังอ.เชียงของ
- เร่งเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เป็นถนนลาดยาว 2 เลน เชื่อมถนนเส้น R3A ระหว่าง อ.เชียงของ - ห้วยทราย สปป.ลาว คาดว่าสามารถเปิดได้ช่วงเดือนกันยายน 2556

ต่อมาคณะวิจัยได้เดินทางไปสำรวจพื้นที่ในส่วนของเมืองบ่อแก้ว แขวงห้วยทราย สปป.ลาว โดยเดินทางไปยังท่าเรือบั้ง ซึ่งเป็นด่านข้ามฝากไปยังฝั่งลาวเปิดเวลา 8.00-18.00 น แต่หากต้องการ ขนส่งสินค้าจะต้องไปยังท่าเรือน้ำลึกที่อยู่ใกล้ๆกัน เงื่อนไขการขนส่งทางเรือกำหนดว่าเรือไทยสามารถ นำสินค้าหรือผู้โดยสารชาวไทยออกจากประเทศได้โดยตรง ส่วนเรือลาวก็เช่นกัน

จากการสังเกตโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พบว่าเป็นถนนเส้นหลักเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทาง สภาพถนนค่อนข้างดี ชาวบ้านส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์และจักรยานเป็นยานพาหนะ รถขนส่งขนาดใหญ่ผ่านเล็กน้อย สองข้างทางพบว่ามีไซต์งานก่อสร้างบ้านพักอาศัยแบบก่ออิฐฉาบปูน หลายแห่ง มีปั้มน้ำมันปตท.เข้าไปลงทุนหลายสาขาในลาว รวมทั้งที่บ่อแก้วด้วย





ในช่วงปลาย คณะผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ คุณพูนคณิต เกื้อนาบุญ รองด้านศุลกากรเชียงใหม่ จากการสัมภาษณ์พบว่าอัตราการส่งออกถือว่าเป็น 2 เท่าของการนำเข้า โดยสินค้าหลักที่ส่งออกได้แก่ น้ำมันดีเซล ผลไม้ น้ำมันเบนซิน และสินค้าอุปโภค-บริโภค ส่วนสินค้านำเข้าหลักได้แก่ ผัก ดอกไม้สด ผลไม้ และถ่านหินลิกไนท์ เป็นต้น ซึ่งในการขนส่ง ผลไม้บางชนิดสามารถส่งทางเรือข้ามฟาก ใช้เวลาประมาณ 20 นาที แต่หากเป็นผักที่ต้องการความสดใหม่มักใช้ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ถ้าสะพานเปิดแล้วจะใช้ด่านเชียงใหม่เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งทางบก และด่านเชียงใหม่จะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งทางน้ำ นอกจากนี้ยังมีการลงทุนด้านศุลกากรแห่งใหม่ ด้วยงบประมาณ 377 ล้านบาท และมีพื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าด่านข้าง แต่อาจไม่เหมาะสมเท่าไร เพราะจะทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการขนถ่ายสินค้าสู่รถเล็กแล้วต้องผ่านด่านศุลกากรเพื่อตรวจสอบทุกคันจะดำเนินการได้ลำบากกว่าการผ่านด่านด้วยรถบรรทุกใหญ่เพียงคันเดียว แล้วไปกระจายสินค้าในฝั่งสปป.ลาวแทน

เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เปิดอย่างเป็นทางการ คาดการณ์ไว้ว่าการค้าการลงทุนจะขยายตัวตามอย่างแน่นอน แต่คนท้องถิ่นอาจไม่ได้ผลประโยชน์ เพราะความสะดวกในการเดินทางทางบกแทนทางเรือจะทำให้หนักท้องเที่ยวไม่จำเป็นจะต้องแวะพักในอ.เชียงใหม่แล้ว อาจผ่านไปยังตัวเมืองเชียงใหม่ เชียงใหม่ หรือกรุงเทพฯ ได้เลย จากเดิมด่านศุลกากรเปิดเฉพาะช่วงเวลา 6.00-22.00 น แต่หากสามารถเปิดด่านศุลกากรและสะพานตลอด 24 ชั่วโมงได้จะดีมาก

ภาคผนวก ข
รายนามผู้ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก

ตารางที่ ข-1 รายนามผู้ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกภาคสำรวจพื้นที่

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	คุณปภาวดี เต็มใจเจริญ	ผู้จัดการ	บริษัทคลัง 9 ท่า 13 (ท่าเหี้ยกวง)
2	คุณทวีกิจ จตุรเจริญคุณ	ตำแหน่งประธานกิตติมศักดิ์ และผู้ประกอบการ	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก และบริษัท ที.เค. การ์เมนต์ จำกัด
3	คุณสมศักดิ์ ตะวีรัตน์	ประธานกรรมการ	หอการค้าจังหวัดตาก
4	นายพงศ์เทพ บัวทรัพย์	นายด่านศุลกากร	ด่านศุลกากรแม่สอด
5	คุณสงวน ช้อนกลิ่นสกุล	รองประธานฝ่ายพัฒนาระบบ โลจิสติกส์และรองประธาน	หอการค้าจังหวัดเชียงราย และชมรมพ่อค้าอำเภอเชียงของ
6	ไม่ระบุชื่อ	เจ้าของกิจการ	บริษัทพี่น้องเทรดดิ้ง จำกัด
7	คุณจิรพล กาญจนกามน	ผู้จัดการ	บริษัทแหลมทองลิคไนต์
8	คุณกองชัย คุ่มศิริ	ผู้จัดการ	บริษัทแดนคำ จำกัด
9	คุณนเรศ สุขุมลชาติสกุล	ผู้จัดการ	บริษัทนราทิพย์การเกษตร จำกัด
10	คุณหญิงดร.สิชา สิงห์สมบุญ	ประธานบริษัท	บริษัทเอเอซีกรุ๊ป
11	คุณสุภาวดีปุ่นศรี และทีมงาน	ผู้อำนวยการอาวุโส	ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำภาคเหนือ
12	คุณธวัชชัย ภูเจริญยศ	ปลัดอาวุโสอำเภอเชียงของ	ที่ว่าการอำเภอเชียงของ
13	คุณพูนคณิต เกื้อนาบุญ	รองด่านศุลกากรเชียงของ	ด่านศุลกากรเชียงของ
14	สุรศักดิ์ เนตรประจักษ์	เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ ส่งเสริมการค้าชายแดน	กระทรวงพาณิชย์จ.ตราด
15	คุณสุมิตร เขียวขจี	ประธานกรรมการ	หอการค้าจังหวัดตราด
16	คุณกิตติ สุทธิสัมพันธ์	นายด่านศุลกากร	ด่านศุลกากรคลองใหญ่
17	นาวาเอก พลกิต สาหร่าย	รองหัวหน้า	หน่วยประสานงานชายแดนไทย-กัมพูชา ประจำพื้นที่ตราด
18	นายบุญ ดูน	ประธานกรรมการ	หอการค้า จ.เกาะกง
19	คุณสำรวจ ประสิทธิ์เวช	ผู้จัดการ	ท่าเทียบเรือ ส.กฤตวัฒน์
20	คุณธีรพล ศิรินาวัฒน์	นายอำเภอคลองใหญ่	ที่ว่าการอำเภอคลองใหญ่

21	คุณสุรวุฒิ วงษ์สำราญ	ประธานกรรมการ	หอการค้า จ.สระแก้ว
22	คุณประมวล เขียวขำ	กรรมการเลขาธิการ	หอการค้า จ.สระแก้ว
23	นายบัณฑิต แสงกุล	สมาชิก	หอการค้า จ.สระแก้ว
24	คุณธวัชชัย บุญศิริ	นักวิชาการชำนาญการ	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ
25	คุณสุรเจต ชิงนวรรณ	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท นววรรณขนส่ง จำกัด
26	คุณศุภษร ทานูมา	แพทย์ประจำพ.กรุงเทพ	รพ.กรุงเทพ สาขาเสียมราฐ
27	คุณกิตติพันธ์ อออด	เจ้าของกิจการ	ร้านอาหารเชียงใหม่ไทยฟู้ด
28	คุณชัยพฤกษ์	ผู้จัดการ	โรงแรมรธาอังกฤษ
29	นายสุรพล มณีพงษ์	เอกอัครราชทูต	สถานทูตไทยในพนมเปญ
30	คุณนันทชัย	เจ้าของธุรกิจค้าปลีก	DaHongHeng Enterprise
31	คุณพานพิมล สุวรรณพงษ์	กงสุลใหญ่ประจำโฮจิมินห์	สถานกงสุลไทยในโฮจิมินห์
32	คุณมาลินี หาญบุญทรง	ที่ปรึกษาด้านการพาณิชย์	สถานกงสุลไทยในโฮจิมินห์
33	Mr.Phool Sriduronghatum	ฝ่ายโลจิสติกส์	SCG Trading
34	คุณกานต์ ชัยวณิชกิจ	General Affair & Supply Chain Director	THAI Corp International
35	Mr. Wara Rojsirisup	Director	CP Group in Ho Chi Minh

ตารางที่ ข-2 รายนามผู้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	ผ.อ.ศิริพร นุรักษ์	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กองส่งเสริมการลงทุน	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
2	คุณธนินทร์ ชะเอม	รองเลขาธิการ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
3*	ดร.สัมพันธ์ ศิลปะนาฏ	ประธาน และ รองประธานฝ่ายปฏิบัติการ	สมาคมนายจ้างอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ และ บริษัทเวสเทิร์นดิจิทัล(ประเทศไทย)
4	คุณชลัช ชินธรรมมิตร	เลขาธิการสมาคมน้ำตาล	สมาคมผู้ผลิตน้ำตาลและชีวพลังงานไทย
5	คุณวนิดา พิชาลัย	ผู้อำนวยการ	สถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ
6	คุณพจน์ อร่ามวัฒนานนท์	ประธาน และ ผู้จัดการ	สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย และ บริษัท Wales & Co Universe
7	คุณวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา	อุปนายกและประธานกลุ่ม ผู้ผลิตผักและผลไม้	สมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป

หมายเหตุ : สัมภาษณ์เชิงลึกผ่านทางโทรศัพท์



การสัมภาษณ์สำนักงาน BOI



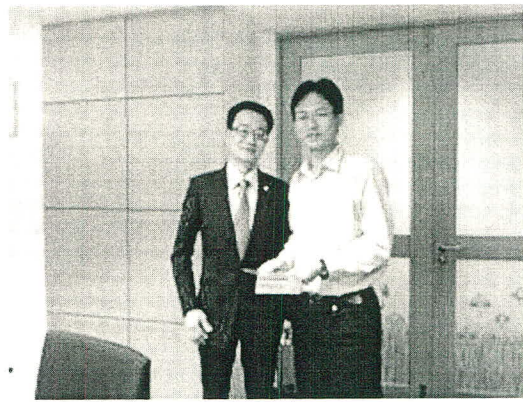
การสัมภาษณ์สภาพัฒนาฯ



การสัมภาษณ์สมาคมผู้ผลิตน้ำตาลและชีวพลังงาน การสัมภาษณ์สถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ



การสัมภาษณ์สมาคมอาหารแช่เยือกแข็ง



การสัมภาษณ์สมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป

ภาคผนวก ค

รายนามผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ตารางที่ ค-1 รายนามบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม จำนวน 16 บริษัท

ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	ขนาด	ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	ขนาด
1	บริษัท แกรนด์ นิตแวร์ แมนูแฟคเจอร์ ริง จำกัด	กลาง	9	บริษัท Thai Prasit Textile จำกัด	กลาง
2	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ผ้าเงิน-ผ้าทอง	เล็ก	10	บริษัท ไทยประสิทธิ์เทกไทล์ จำกัด	กลาง
3	บริษัท J.M.T. Textile Manufacturing จำกัด	กลาง	11	หจก.มานะพัฒนา	เล็ก
4	บริษัท ไทยวาโก้ จำกัด	ใหญ่	12	บริษัท IPE	กลาง
5	บริษัท T.U.W. Textile จำกัด	กลาง	13	บริษัท ไทยวาอุตสาหกรรม จำกัด	เล็ก
6	บริษัท ภัทยาอุตสาหกรรมกิจ จำกัด	กลาง	14	ไม่ประสงค์แจ้งนาม	กลาง
7	บริษัท ไทยฟิลาเท็กซ์ จำกัด (มหาชน)	กลาง	15	ไม่ประสงค์แจ้งนาม	กลาง
8	บริษัท รุ่งพัฒนาสิ่งทอ จำกัด	กลาง	16	ไม่ประสงค์แจ้งนาม	กลาง

ตารางที่ ค-2 รายนามบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และไฟฟ้า จำนวน 20 บริษัท

ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	ขนาด	ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	ขนาด
1	บริษัท วราไมโครเซอร์คิท จำกัด	เล็ก	11	บริษัท นานาโซนิคแอนโลแอนด์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	กลาง
2	EMERSON CLIMATE TECHNOLOGIES	ใหญ่	12	บริษัท มัตซึไทย แพลคตอรี จำกัด	เล็ก
3	บริษัท อาซาฮี อินเทค (ไทยแลนด์) จำกัด	กลาง	13	บริษัท เจแอนด์ดี อิเล็กทริก จำกัด	เล็ก
4	บริษัท อี-คัต อิเล็กทรอนิกส์ (ไทย แลนด์) จำกัด	เล็ก	14	บริษัท เคซีอี อินเตอร์เนชันแนล จำกัด	ใหญ่
5	STAR MICROELECTRONICS	กลาง	15	บริษัท เอบีบี (ประเทศไทย) จำกัด	ใหญ่
6	บริษัท ไตรตัน แอร์ซัพพลาย	เล็ก	16	บริษัท บางกอกโซลาร์ พาวเวอร์ จำกัด	กลาง
7	POSCO South Asia	ใหญ่	17	บริษัท Maxim Intregrated Product (Thailand) จำกัด	กลาง
8	บริษัท ชัมมิต อิเล็กทรอนิกส์ คอมโพ เนนท์ จำกัด	กลาง	18	ไทยนิสเก่า (บริษัทจำกัด)	ใหญ่

9	MMC Electronics (Thailand) Ltd.,	กลาง	19	เอสคอร์ทเอ็นจิเนียริง เอ็นเตอร์ไพรส์ (บริษัท จำกัด)	กลาง
10	บริษัท HGST (Thailand) Ltd.,	ใหญ่	20	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็น.วี.อีเล็กทรอนิกส์	เล็ก

ตารางที่ ค-3 รายชื่อบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป จำนวน 5 บริษัท

ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	ขนาดธุรกิจ	กลุ่มอุตสาหกรรม
1	บริษัท อาหารสากล จำกัด (มหาชน)	ใหญ่	ผลไม้กระป๋องแปรรูป
2	บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด	กลาง	ผลไม้กระป๋องแปรรูป
3	บริษัท หยั่น หว่อ หยุ่น จำกัด	กลาง	อาหารสำเร็จรูป
4	บริษัท อนุสรณ์ มหาชัย ชูริมิ จำกัด	กลาง	อาหารทะเลแช่เยือกแข็ง
5	บริษัท เมย์โอฟู้ดส์ จำกัด	กลาง	อาหารทะเลแช่เยือกแข็ง

ภาคผนวก ง ความหมายของดัชนีในการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน

หลักเกณฑ์การให้คะแนนของดัชนีแต่ละตัวนั้นจะมี 4 ระดับ (4 = ดีเยี่ยม 3 = ดี 2 = พอใช้ 1 = ต้องปรับปรุง) โดยระดับที่ดีเยี่ยม (ระดับที่ 4) คือ มีความพร้อมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่จะเข้าไปลงทุนในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนั้น ๆ อย่างสมบูรณ์ ซึ่งการกำหนดระดับคะแนนของแต่ละดัชนีดังนี้

เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ผู้วิจัยได้อ้างอิงมาจากตารางการแบ่งระดับของทางหลวงอาเซียน (Asian Highway Classification) จากเกณฑ์ด้านคุณภาพของผิวทาง (Pavement Type) และจำนวนช่องทางจราจร ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 Class และตารางการออกแบบทางหลวง (Asian Highway design standards) ในส่วนของความเร็วในการออกแบบแบ่งตามระดับของทางหลวงทั้ง 4 Class ซึ่งจัดทำโดย United Nations (2001) ผู้วิจัยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาดัดแปลงให้สอดคล้องกับงานวิจัยได้ตั้งตารางที่ ง-1 โดยใช้ปัจจัยด้านสภาพผิวทาง จำนวนช่องทางจราจร และช่วงความเร็วที่วิ่งได้เป็นเกณฑ์ในการประเมินคะแนน

ตารางที่ ง-1 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	วิ่งด้วยความเร็วมากกว่า 120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 90-120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-89 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กม./ชม.
มอเตอร์เวย์ หรือถนนที่มีการควบคุมการจราจรเข้า-ออก (Primary Class)	4.0	3.5	3.0	2.5
ถนนลาดยาง 4 ช่องทางขึ้นไป ผิวถนนเรียบ (Class I)	3.5	3.0	2.5	2.0
ถนนลาดยาง 2 ช่องทาง ผิวถนนเรียบ (Class II)	3.0	2.5	2.0	1.5
ถนนลาดยาง 2 ช่องทาง ผิวถนนขรุขระ หรือถนนลูกรัง (Class III)	2.5	2.0	1.5	1.0

เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางเรือ ผู้วิจัยได้เปรียบเทียบกับท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งปัจจุบันเป็นท่าเรือตู้สินค้าที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก อ้างอิงมาจากการศึกษาของ สุมาลี สุขदानนท์ (2554) พบว่า ท่าเรือสิงคโปร์แบ่งออกเป็นหลายท่าย่อย ๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย พื้นที่ 335 เฮกเตอร์ ความยาวหน้าท่ามากที่สุดถึง 7.9 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกหน้าท่าประมาณ 14.6-16.0 จำนวนท่าเทียบเรือมากที่สุดถึง 23 แห่ง และจำนวนปั้นจั่นมากที่สุดถึง 87 ตัว ผู้วิจัยเลือกใช้ปัจจัยในด้านความยาวหน้าท่า และความลึกร่องน้ำเป็นเกณฑ์การให้คะแนนมิติหนึ่ง โดยให้ท่าเรือที่มีปัจจัยใกล้เคียงกับท่าเรือสิงคโปร์เป็น 4 คะแนนเต็ม ประกอบกับมิติการเชื่อมโยงจากแหล่งอุตสาหกรรมไปยังท่าเรือ โดยเกณฑ์ที่แบ่งได้อ้างอิงมาจากการสอบถามผู้ประกอบการในขั้นตอนการสำรวจพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึก

ตารางที่ ง-2 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางเรือ

เกณฑ์ดัชนี โครงสร้างพื้นฐาน ทางเรือ	ท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ความยาวหน้าท่า >3 กม. ความลึกร่องน้ำ > 14 ม.	ท่าเรือน้ำลึกขนาดกลาง ความยาวหน้าท่า 1-3 กม. ความลึกร่องน้ำ 8-14 ม.	ท่าเรือขนาดเล็ก ความยาวหน้าท่า < 1 กม. ความลึกร่องน้ำ <8 ม.	ท่าเรือ แม่น้ำ
มีการเชื่อมโยงกับ เขตนิคมฯ (รัศมีไม่ เกิน 10 กม.)	4.0	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่ เกิน 150 กม.จาก เขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5	2.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 150-300 กม.จาก เขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0	1.5
ไม่มีท่าเรือตั้งอยู่ใน รัศมี 300 กม.	1.0			

เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟขนส่งสินค้า อ้างอิงจากองค์การบริหารการรถไฟฟากลางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Federal Railroad Administration, FRA) (2011) ได้มีการแบ่งเกณฑ์คุณภาพรถไฟฟ้ายานขนส่งสินค้าตามความเร็วสูงสุดออกเป็น 9 ประเภท เพื่อให้สอดคล้องกับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ดัดแปลงประเภทของเกณฑ์การประเมินดังกล่าวให้สอดคล้องกับงานวิจัย โดยรวมเกณฑ์ทั้ง 9 ประเภทให้เป็น 4 ช่วง ดังตารางภาคผนวกที่ ง-3 โดย Class 1 ถึง 3 จะได้เป็นช่วงที่วิ่งด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง Class 3 ถึง 4 จะได้ช่วงความเร็วตั้งแต่ 50-89 กิโลเมตรต่อชั่วโมง Class 4 ถึง 5 จะได้ช่วงความเร็วตั้งแต่ 90-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และตั้งแต่ Class 5 ขึ้นไป จะได้ช่วงความเร็วมากกว่า 120 ขึ้นไป พร้อมกับมิติของการเชื่อมโยงจากแหล่งนิคมอุตสาหกรรมไปยังสถานีรถไฟ ซึ่งได้จากการสอบถามผู้ประกอบการในขั้นตอนการสำรวจพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึก

ตารางที่ ง-3 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟขนส่งสินค้า

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	วิ่งด้วยความเร็วมากกว่า 120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 90-120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-89 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กม./ชม.
มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ	4.0	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่เกิน 100 กม.จากเขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5	2.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100-200 กม.จากเขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0	1.5
ไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม.	1.0			

เกณฑ์การประเมินโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ผู้วิจัยได้อ้างอิงจากตาราง Typical Facility and Service Attributes ของ Wilbur Smith Associates ได้แบ่งเกณฑ์ระดับของท่าอากาศยานออกเป็น 4 ระดับ โดยผู้วิจัยได้นำปัจจัย 2 ประเด็นหลักมากเป็นเกณฑ์ในการให้คะแนน ได้แก่ ปัจจัยด้านความยาวของทางวิ่ง (Runway Length) และจำนวนทางวิ่ง (Taxiway) เป็นเกณฑ์ โดยดัดแปลงให้สอดคล้องกับงานวิจัย ประกอบกับมิติการประเมินด้านการเชื่อมโยงจากแหล่งนิคมอุตสาหกรรมไปยังท่าอากาศยาน ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในขั้นตอนการสำรวจภาคพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังตารางที่ ง-4

ตารางที่ ง-4 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	ท่าอากาศยานขนาดใหญ่ทางวิ่งยาวตั้งแต่ 3.5 กม. จำนวน 2 ทางวิ่ง	ท่าอากาศยานขนาดกลางทางวิ่งยาวตั้งแต่ 2.5 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง	ท่าอากาศยานขนาดเล็กทางวิ่งยาวน้อยกว่า 2.5 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง
มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ (รัศมีไม่เกิน 10 กม.)	4.0	3.5	3.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่เกิน 100 กม.จากเขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100-200 กม.จากเขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0
ไม่มีท่าอากาศยานตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม.	1.0		

เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคและการสื่อสาร ผู้วิจัยได้อ้างอิงมาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ประกอบการในพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวแทนสมาคมจากแต่ละภาคอุตสาหกรรม เกี่ยวกับความต้องการในด้านไฟฟ้าและพลังงาน ด้านประปาและสุขาภิบาล ด้านสื่อสารและโทรคมนาคม ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพผลผลิตจากอุตสาหกรรม ดังตารางที่ ง-5 ถึง ง-7

ตารางที่ ง-5 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน

ด้านไฟฟ้า และพลังงาน	4.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง ไม่มีปัญหาเรื่องไฟฟ้ขาดหรือไฟดับ
	3.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง แต่ยังคงมีช่วงเวลาที่ขาดไฟฟ้า ไฟตก หรือไฟดับอยู่บ้าง แต่ไม่กระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต
	2.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษในบางพื้นที่เท่านั้น และยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องไฟตก หรือไฟดับ ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต
	1.0	มีระบบไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่น้อยมาก ไม่เพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรมเป็นปัญหาที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิตอย่างมาก

ตารางที่ ง-6 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม

ด้านสื่อสาร โทรคมนาคม	4.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ทั่วพื้นที่
	3.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่ครอบคลุมเพียงบางพื้นที่นั้น แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม
	2.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนน้อย และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่
	1.0	ไม่มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G และอินเทอร์เน็ต ADSL เป็นอุปสรรคอย่างมากต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่

ตารางที่ ง-7 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล

ด้านประปา และ สุขาภิบาล	4.0	มีระบบน้ำประปาเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง และเพียงพอต่อความต้องการในอุตสาหกรรม รวมทั้งยังมีระบบสุขาภิบาลที่มีประสิทธิภาพ ไม่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนน้ำประปา
	3.0	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อหรือส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อยต่อการคุณภาพและอัตราการผลิต ส่วนระบบสุขาภิบาลค่อนข้างมีประสิทธิภาพ
	2.0	มีระบบน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษในบางพื้นที่เท่านั้นและยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ รวมทั้งยังมีปัญหาด้านระบบสุขาภิบาลที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต รวมทั้งสิ่งแวดล้อมในพื้นที่นิคม ฯ
	1.0	ระบบน้ำบาดาลยังขาดแคลนอยู่มาก ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการผลิตได้อย่างเพียงพอ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต รวมทั้งระบบสุขาภิบาลที่ไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณนิคม ฯ