



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางในการลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อ
การเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีน

จัดทำโดย นายวาทยุทธ วิจารณ์ภัยกิจ
รหัส 10017

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 10 ปี 2561
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางในการลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อ
การเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีน

จัดทำโดย นายวาทยุทธ วิจารณ์ภัยกิจ
รหัส 10017

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 10 ปี 2561
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักรับบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต วิมล คิตชอบ)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต อู๋ม เมาลานนท์)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(รองศาสตราจารย์ ดร. ชูเกียรติ พนัสพรประสิทธิ์)
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ชิลีเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูง มีเสถียรภาพทางการเมือง มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคง มีนโยบายที่เน้นการค้าเสรี มีพัฒนาการทางสังคมที่ก้าวหน้า และเป็นประเทศที่ไทยให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียน ที่ผ่านมามีความสัมพันธ์เป็นไปด้วยความราบรื่น และได้ลงนามความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2558 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจัยต่าง ๆ จะเอื้อต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกัน แต่ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา (2555-2560) มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลีไม่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และบางปีกลับมีมูลค่าลดลง

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาและวิเคราะห์ว่า อะไรคืออุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ในการทำการค้ากับชิลี และอุปสรรคด้านโลจิสติกส์มีผลมากน้อยเพียงใดต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี เพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว โดยผู้เขียนใช้ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของธนาคารโลก และดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก (GCI) ของ WEF เป็นกรอบในการประเมินสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี และได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรคด้านโลจิสติกส์และอุปสรรคอื่น ๆ ที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ และประเมินผลกระทบต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกัน หลังจากนั้นได้ใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ เพื่อแสวงหาแนวทางและกลยุทธ์ในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี

ผลการศึกษาพบว่า ชิลีได้รับการจัดอันดับด้านโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างดี มีกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดนที่มีประสิทธิภาพ และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งที่ดี ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์ของชิลีจึงไม่เป็นอุปสรรคสำหรับภาคเอกชนไทยในการทำการค้ากับชิลี นอกจากนี้ ชิลียังสามารถเป็นประตูการค้าสู่ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ ให้กับไทยได้อีกด้วย

ผู้เขียนประเมินว่า ทักษะของผู้กำหนดนโยบายและผู้ประกอบการไทย และการขาดข้อมูลและความเข้าใจที่ถูกต้อง เป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แม้ว่าระยะทางที่ห่างไกลกันจะส่งผลให้ค่าขนส่งมีราคาสูงอันเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แต่ในอนาคตหากผู้กำหนดนโยบายให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นกับตลาดชิลี ภาคเอกชนมีทัศนคติที่เปิดกว้าง และพยายามแสวงหาโอกาสในตลาดชิลีซึ่งมีอยู่มาก การก้าวข้ามอุปสรรคดังกล่าวก็น่าจะเป็นไปได้

จากการวิเคราะห์ SWOT ในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนกับชิลี จุดแข็ง (S) และโอกาส (O) มีน้ำหนักมากกว่า และมีแนวทางในการแก้ไขจุดอ่อน (W) และอุปสรรค (T) โดยเฉพาะในเรื่องทัศนคติ การขาดข้อมูล และค่าขนส่งที่มีราคาสูง ซึ่งผู้เขียนได้นำเสนอไว้ในบทที่ 4 ของรายงานฉบับนี้ และหวังว่าจะเป็นประโยชน์บ้างไม่มากก็น้อยต่อการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษานี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับความกรุณาและความร่วมมือจากหลายฝ่าย ผู้เขียนรายงานการศึกษาลงใจขอแสดงความขอบคุณต่อบุคคลต่าง ๆ ดังนี้

ขอขอบพระคุณคณะอาจารย์ที่ปรึกษา ได้แก่ เอกอัครราชทูต วิมล คิตชอบ เอกอัครราชทูต อุ่ม เมลาณนท์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ชูเกียรติ พันธ์พรประสิทธิ์ ที่ได้กรุณาให้ความรู้ คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง รวมทั้งให้ความเมตตาแก่ผู้เขียน

ขอขอบพระคุณ เอกอัครราชทูต นันทนา ศิวะเกื้อ เอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา และอัครราชทูต ทิพย์วรรณ ศุภมิตรกิจจา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา ที่สนับสนุนและอนุญาตให้ผู้เขียนรายงานเข้ารับการอบรม และขอขอบคุณข้าราชการสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์ราทุกท่าน โดยเฉพาะคุณพรพรรณ จันทร์กระจ่าง ที่ปรึกษา ที่กรุณาแบกรับภาระงานตลอดระยะเวลาที่ผู้เขียนรายงานเข้ารับการฝึกอบรม

ขอขอบพระคุณบุคคลที่เกี่ยวข้องที่ได้กรุณาสับสนุนข้อมูลและข้อคิดเห็นต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์กับการศึกษา ประกอบด้วย เอกอัครราชทูต สาโรจน์ ธนสันติ เอกอัครราชทูต ศรีกานต์ พลมณี คุณสธน เกษมสันต์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการกองลาตินอเมริกา คุณวชิราภรณ์ กิระวานิช คุณนพวรรณ สุวรรณกุล กองลาตินอเมริกา กระทรวงการต่างประเทศ คุณวิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์ เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ชิลี รองศาสตราจารย์พิเศษ ดร. จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และคุณ Diego Osses ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ชิลี สถานทูตชิลีประจำประเทศไทย

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณผู้อำนวยการ กฤษณ์ ตันคณารัตน์ และเจ้าหน้าที่สถาบันเทวะวงศ์วโรปการทุกท่าน ที่ได้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมนักรับราชการทูต (นบท.) รุ่นที่ 10 ได้อย่างดีเยี่ยม ทำให้ผู้เขียนและเพื่อน นบท. 10 ทุกท่านได้รับความรู้และประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์อย่างมากในการปฏิบัติงานในอนาคต

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณครอบครัว ได้แก่ บิดา มารดา ภรรยา และบุตรของผู้เขียน ที่ได้ให้กำลังใจแก่ผู้เขียนตลอดช่วงเวลาในการทำรายงานฉบับนี้

วาทยุทธ วิจารย์กัยกิจ

สิงหาคม 2561

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ภูมิหลัง ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา	4
1.4 คำถามการศึกษา	5
1.5 สมมติฐานการศึกษา	5
1.6 ประโยชน์ของการศึกษา	5
1.7 นิยามศัพท์	5
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 แนวคิดทฤษฎี	6
2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	9
2.3 สรุปกรอบแนวคิด	10
บทที่ 3 ผลการศึกษา	11
3.1 สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี	11
3.2 สรุปอุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยต้องเผชิญในการทำการค้ากับชิลี และ ประเมินว่าอุปสรรคด้านโลจิสติกส์มีผลมากน้อยเพียงใดต่อการเพิ่มมูลค่า การค้าระหว่างไทยกับชิลี	17
3.3 การวิเคราะห์ SWOT สภาพแวดล้อมและศักยภาพในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการ เพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี	20
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	24
4.1 สรุปผลการศึกษา	24
4.2 ข้อเสนอแนะ	25
บรรณานุกรม	29
ประวัติผู้เขียน	32

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ภูมิหลัง ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

1.1.1 แนวโน้มของสภาวะภายในประเทศชิลีและสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์เป็นไปในทางบวกต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี เนื่องจาก

1) ชิลีเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงที่สุดในภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียน¹ ตามดัชนีการพัฒนามนุษย์ (Human Development Index: HDI) ซึ่งจัดทำโดยโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Program: UNDP) โดยชิลีอยู่ในอันดับที่ 38 และเป็นประเทศเดียวในภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียนที่ได้รับการจัดอันดับอยู่ในกลุ่มที่มีระดับการพัฒนาสูงมาก²

2) ชิลีเป็นหนึ่งในประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมืองมากที่สุดในภูมิภาคลาตินอเมริกา มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคง มีนโยบายที่เน้นการค้าเสรี โดยเป็นประเทศที่มีความตกลงการค้าเสรีจำนวนมากที่สุดในโลก (26 ฉบับกับ 65 ประเทศทั่วโลก) และเป็นประเทศที่มีพัฒนาการในด้านสังคมที่ก้าวหน้ากว่าหลายประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา

3) นายเซบัสเตียน ปิญญูรา³ นักการเมืองฝ่ายอนุรักษ์นิยม จากพรรค Chile Vamos (ฝ่ายขวากลาง) ได้รับชัยชนะเหนือผู้สมัครจากพรรค Nueva Mayoría (ฝ่ายซ้ายกลาง) ในการเลือกตั้งประธานาธิบดีชิลี เมื่อเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2560 และได้เข้ารับตำแหน่งเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2561 โดยมีวาระการดำรงตำแหน่งระหว่างปี 2561-2565 ทั้งนี้ คาดว่ารัฐบาลของประธานาธิบดีปิญูราจะสามารถช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจชิลีให้ขยายตัวเพิ่มขึ้น และมีนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจมากขึ้น

¹ ครอบคลุมประเทศในอเมริกากลาง แคริบเบียน และอเมริกาใต้ รวม 33 ประเทศประกอบด้วย (1) ประเทศในอเมริกากลาง 8 ประเทศ ได้แก่ เม็กซิโก เบลีซ กัวเตมาลา เอลซัลวาดอร์ ฮอนดูรัส นิการากัว คอสตาริกา และปานามา (2) หมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน 13 ประเทศ ได้แก่ แอนติกาและบาร์บูดา บาฮามาส บาร์เบโดส คิวบา โดมินีกา สาธารณรัฐโดมินิกัน เกรนาดา เฮติ จาเมกา เซนต์ลูเชีย เซนต์คิตส์และเนวิส เซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์ ตรินิแดดและโตเบโก (3) อเมริกาใต้ 12 ประเทศ ได้แก่ เวเนซุเอลา โคลอมเบีย เอกวาดอร์ เปรู ชิลี อาร์เจนตินา โบลิเวีย อุรุกวัย ปารากวัย บราซิล กายอานา และซูรินาเม

² United Nations Development Program, Human Development Report 2016, [Online], 2016, Available from: http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016_human_development_report.pdf [2018, June 6].

³ นายปิญูรา เคยดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีชิลีระหว่างปี 2553-2557 (รัฐธรรมนูญชิลีไม่อนุญาตให้ประธานาธิบดีดำรงตำแหน่ง 2 วาระติดต่อกัน) ก่อนเข้าสู่วงการเมืองนายปิญูราเป็นเจ้าของธุรกิจขนาดใหญ่ อาทิ Chilevisión (ธุรกิจสื่อสารโทรทัศน์) สายการบิน LAN Airlines และสโมสรฟุตบอล Colo Colo ระหว่างการดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีสมัยแรก นายปิญูราเคยเดินทางเยือนไทยอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 4-5 ตุลาคม 2556

4) ชิลีเป็นประเทศที่มีชายฝั่งยาวกว่า 4,000 ตารางกิโลเมตรบนมหาสมุทรแปซิฟิก และพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ทำให้ชิลีให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างปฏิสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยเฉพาะในด้านการค้า ซึ่งได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก⁴ เป็นคู่ค้าหลักของชิลี โดยในปี 2560 มีมูลค่าการค้าระหว่างกัน 58.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 44.05 ของการค้าระหว่างประเทศของชิลี⁵

5) ชิลีมีบทบาทที่แข็งขันในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ที่มุ่งเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา กับประเทศในเอเชีย-แปซิฟิก โดยชิลีเป็นสมาชิกกลุ่มพันธมิตรแปซิฟิก (Pacific Alliance)⁶ ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือที่มีพลวัตสูงและเน้นการสร้างปฏิสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก นอกจากนี้ ชิลียังเป็นสมาชิกความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)⁷ เป็นผู้ริเริ่มให้ก่อตั้งเวทีความร่วมมือระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับลาตินอเมริกา (Forum for East Asia-Latin America Cooperation : FEALAC)⁸ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกสนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation : TAC) เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับอาเซียนให้ใกล้ชิดยิ่งขึ้น และได้แสดงเจตจำนงที่จะขอเข้าเป็นสมาชิกความตกลงพันธมิตรทางการค้าระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) ในโอกาสแรกที่ RCEP มีการเปิดรับสมาชิกใหม่ด้วย

6) จากการที่รัฐบาลสหรัฐฯ ในปัจจุบันมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับนโยบายภายในประเทศมากกว่าต่างประเทศและมุ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาวอเมริกันเป็นหลัก รวมทั้งมีนโยบายทบทวนความตกลงต่าง ๆ ที่สหรัฐฯ เห็นว่าตนเสียประโยชน์ ชิลีจึงน่าจะให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นกับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

1.1.2 การเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา เป็นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของไทยต่อภูมิภาคลาตินอเมริกา ซึ่งครอบคลุมประเทศใน

⁴ ได้แก่ ออสเตรเลีย บังกลาเทศ บรูไนฯ กัมพูชา จีน เกาหลีใต้ ฟิลิปปินส์ ฮองกง อินเดีย อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ลาว มาเก๊า มาเลเซีย มองโกเลีย เมียนมา นิวซีแลนด์ ปากีสถาน ปาปัวนิวกินี ซามัว สิงคโปร์ ศรีลังกา ไทย ใต้หวัน ติมอร์-เลสเต และเวียดนาม

⁵ Departamento de Estudios DIRECON, FICHA PAÍS: CHILE-ASIA PACÍFICO, [Online], April 2018, Available from: <https://www.direcon.gob.cl/wpcontent/uploads/2013/08/Asia-Pac%C3%ADfico-anual2017-1.pdf> [2018, May 20].

⁶ ก่อตั้งเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2554 ประกอบด้วยสมาชิก 4 ประเทศ ได้แก่ ชิลี โคลอมเบีย เม็กซิโก และเปรู และประเทศผู้สังเกตการณ์จำนวน 52 ประเทศ รวมถึงประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน และแรงงานอย่างเสรี (2) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก และ (3) การกระชับความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างกัน รวมทั้งการส่งเสริมการมีปฏิสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจและการค้ากับประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

⁷ ชิลีเข้าเป็นสมาชิก APEC ตั้งแต่ปี 2537 ปัจจุบันในลาตินอเมริกามีเพียงชิลี เปรู และเม็กซิโกที่เป็นสมาชิก APEC โดยชิลีจะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม APEC เป็นครั้งที่ 2 ในปี 2562

⁸ ก่อตั้งเมื่อปี 2542 เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับลาตินอเมริกาในทุกด้าน ประกอบด้วยสมาชิกจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 16 ประเทศ และลาตินอเมริกา 20 ประเทศ

อเมริกากลาง แคริบเบียน และอเมริกาใต้ รวม 33 ประเทศ (ไม่รวมดินแดนที่ไม่ใช่รัฐเอกราชอีก 13 แห่ง) มีจำนวนประชากรรวมทั้งหมดกว่า 600 ล้านคน ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product-GDP) รวมประมาณ 7 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และเป็นตลาดที่มีศักยภาพสำหรับสินค้าส่งออกของไทย (อาทิ ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรกล เครื่องคอมพิวเตอร์ ผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพและความงาม และอัญมณี) รวมทั้งอุดมไปด้วยทรัพยากรและวัตถุดิบที่ไทยสามารถใช้ในอุตสาหกรรม (อาทิ น้ำมันดิบ ทองแดง เหล็ก และถ่านหิน)⁹

1.1.3 ซิลีเป็นประเทศที่ไทยให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ ที่ผ่านมามีความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับซิลีเป็นไปด้วยความราบรื่น โดยได้ฉลองครบรอบ 65 ปี การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูต เมื่อปี 2560 ปัจจุบันซิลีเป็นคู่ค้าลำดับ 4 ของไทยในภูมิภาค (รองจากบราซิล เม็กซิโก และอาร์เจนตินา) โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยไปซิลี ได้แก่ (1) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (2) อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป (3) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล (4) เครื่องซักผ้าและเครื่องซักแห้งและส่วนประกอบ (5) ปูนซีเมนต์ ส่วนสินค้านำเข้าของไทยจากซิลี ได้แก่ (1) สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ (2) สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป (3) เยื่อกระดาษและเศษกระดาษ (4) ผัก ผลไม้ และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้ (5) ปุย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์¹⁰

1.1.4 ไทยได้ลงนามความตกลงการค้าเสรีกับซิลีเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2556 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 โดยความตกลงมีผลให้ลดภาษีสินค้าร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมด เป็นศูนย์ทันที สำหรับสินค้าที่เหลือจะทยอยลดภาษีภายในระยะเวลาไม่เกิน 8 ปี สินค้าที่ไทยได้ประโยชน์ อาทิ สินค้ายานยนต์ (รถปิกอัพ) สินค้ายางและผลิตภัณฑ์ยาง สินค้าในหมวดปูนซีเมนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน (ตู้เย็น) และเม็ดพลาสติก ขณะที่หมวดสินค้าและบริการที่ไทยมีโอกาสเข้าไปลงทุนในซิลีมากขึ้น ได้แก่ อาหารไทย สปา/นวดแผนไทย การค้าส่ง/ค้าปลีก วิศวกรรม สถาปัตยกรรม ก่อสร้าง การท่องเที่ยว และการโรงแรม ส่วนด้านการลงทุนระบุให้มีการเจรจาภายใน 2 ปี นับตั้งแต่ความตกลงมีผลใช้บังคับ

1.1.5 สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก กรวมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ และกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ของไทยได้พยายามผลักดันให้เพิ่มปริมาณการค้าระหว่างไทยกับซิลี ผ่านการดำเนินโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ อาทิ การนำคณะนักธุรกิจไทยเยือนซิลี การนำคณะนักธุรกิจซิลีเยือนไทย ตลอดจนการจัดสัมมนาส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับซิลี และการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับความตกลงการค้าเสรีไทย-ซิลี ซึ่งเป็นโอกาสให้ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากความตกลงฯ รับรู้ศักยภาพทางเศรษฐกิจของแต่ละฝ่าย ได้สัมผัสตลาดและสำรวจโอกาสและรสนิยมของผู้บริโภค

1.1.6 รัฐบาลไทยให้ความสำคัญอย่างมากกับประเด็นด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ ซึ่งยังมีราคาสูง โดยในกรอบ FEALAC ไทยได้ผลักดันให้คณะกรรมการการค้าเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก

⁹ กระทรวงการต่างประเทศ, (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียน ปี 2561-2565, 2561.

¹⁰ กองลาตินอเมริกา, Factsheet สาธารณรัฐซิลี, มีนาคม 2561.

(UNESCAP) ร่วมกับคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับลาตินอเมริกา และแคริบเบียน (UNECLAC) ดำเนินโครงการศึกษาการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างสองภูมิภาคให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.1.7 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจัยต่าง ๆ จะเอื้อต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แต่ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี ไม่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และบางปี กลับมีมูลค่าลดลง โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 3.7 ต่อปี ในขณะที่มูลค่าการค้าระหว่างเวียดนาม-ชิลี เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 15 ต่อปี ในช่วงเดียวกัน

มูลค่าการค้าไทย-ชิลี ระหว่างปี 2555-2560 (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

	2555	2556	2557	2558	2559	2560	อัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ต่อปี 2560/2555
มูลค่าการค้ารวม	1,030	1,008	1,082	1,072	975	1,236	3.7%
การส่งออก	717	767	796	734	668	899	4.6%
การนำเข้า	314	241	287	339	307	337	1.5%
ดุลการค้า	327	456	432.2	332.6	331.6	491	

ที่มา : Departamento de Estudios DIRECON, FICHA PAÍS: CHILE-TAILANDIA, May 2018.

อุปสรรคสำคัญ ได้แก่ (1) ระยะทางที่ห่างไกลและการขาดการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ตีทั้งทางอากาศและทางทะเล ทำให้มีต้นทุนการส่งออกและนำเข้าสูง และ (2) การขาดความคุ้นเคย ความแตกต่างทางภาษา วัฒนธรรม และอุปนิสัย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อวิเคราะห์และสร้างความเข้าใจถึงนัยสำคัญของอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ภาคเอกชนไทยต้องเผชิญในการทำการค้ากับชิลี โดยคำนึงถึงภาพรวมของปัญหาและอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน และประเมินถึงผลกระทบที่มีต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

1.2.2 เพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม รวมทั้งการลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่น่าจะช่วยส่งผลต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

1.3 ขอบเขตการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาและวิเคราะห์อุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี ในช่วงระหว่างปี 2555-2560 ซึ่งรวมถึงช่วงก่อนและหลังการจัดทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี โดยพิจารณาถึงศักยภาพและนโยบายการค้าที่เปิดเสรี ซึ่งภาคเอกชนของทั้งสองประเทศสามารถแสวงหาช่องทางการค้าระหว่างกัน

1.3.2 วิธีการดำเนินการศึกษาและระเบียบวิธีการศึกษา

ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพ (qualitative research) ด้วย (1) กระบวนการวิจัยเชิงเอกสาร (documentary research) จากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (primary

data) ได้แก่ เอกสารของหน่วยงานและส่วนราชการไทย และข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ได้แก่ บทความ สิ่งพิมพ์ งานวิจัย และข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และ (2) การสัมภาษณ์ (key informant interview) ได้แก่ สมาธุรกิจไทย-ชิลี สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้มีส่วนรับผิดชอบของกระทรวงการต่างประเทศในการส่งเสริมการค้าไทย-ชิลี ตลอดจนหน่วยงานด้านการค้าของชิลีในประเทศไทย (ProChile)

1.4 คำถามการศึกษา

อะไรคืออุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ในการทำการค้ากับชิลี และอุปสรรคด้านโลจิสติกส์มีผลมากน้อยเพียงใดต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

1.5 สมมติฐานการศึกษา

อุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ อาจไม่ใช่ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แต่อาจเป็นเรื่องทัศนคติของผู้กำหนดนโยบายและผู้ประกอบการ รวมทั้งการขาดข้อมูลที่ถูกต้อง ทำให้ภาคเอกชนไทยยังไม่สนใจหรือยังไม่กล้าที่จะเข้าไปทำการค้ากับชิลี หรืออาจเป็นเรื่องคุณภาพของสินค้าไทยที่ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศคู่แข่ง

1.6 ประโยชน์ของการศึกษา

1.6.1 สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนเกี่ยวกับบทบาทของอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ต่อการขยายตัวทางการค้า ซึ่งบริษัทเอกชนสามารถนำข้อค้นพบเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว และข้อเสนอแนะในการลด/แก้ไขอุปสรรคดังกล่าวไปพิจารณาใช้ประโยชน์ในการทำการค้ากับชิลี

1.6.2 กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันโตอาโก สามารถใช้ประโยชน์จากข้อค้นพบและข้อเสนอแนะในการพัฒนาการดำเนินการเพื่อเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างไทยกับชิลี

1.7 นิยามศัพท์

โลจิสติกส์ (logistics) หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมให้สามารถบริหารจัดการและจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลังที่ยังดำเนินการอยู่ สินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลคุ้มค่า จากแหล่งต้นทางไปยังปลายทางเพื่อการบริโภคของผู้บริโภค อีกนัยหนึ่งก็คือ ศาสตร์และศิลป์ในการบริหารจัดการให้สินค้าที่เหมาะสมไปถึงที่หมายที่เหมาะสม ในปริมาณที่เหมาะสม ภายในเวลาที่เหมาะสมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า กระบวนการโลจิสติกส์ประกอบด้วย การจัดเก็บสินค้า การขนส่ง บริการเสริมและบริการก่อนการค้าปลีก รวมถึงบริการสารสนเทศต่าง ๆ และครอบคลุมการบริหารจัดการสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก สินค้าภายในประเทศ สินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการบริหารสินค้าคืน¹¹

¹¹ สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่, คำศัพท์ Supply Chain & Logistics, [ออนไลน์], 2556, แหล่งที่มา: <http://logistics.go.th/en/bol-information/2013-03-24-17-15-67> [20 พฤษภาคม 2561].

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทฤษฎี

รายงานฉบับนี้จะศึกษาอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ในการทำการค้ากับจีนและผลกระทบที่มีต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีน และแสวงหาแนวทางในการลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ดังกล่าว โดยอาศัยกรอบแนวคิดดังต่อไปนี้

2.1.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2559

เพื่อใช้เป็นกรอบในการประเมินสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของจีน และเป็นแนวทางในการจัดทำแนวคำถามสำหรับใช้สัมภาษณ์ผู้แทนภาคเอกชนและภาครัฐ เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ของจีนที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ และประเมินว่ามีผลกระทบต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีนมากน้อยเพียงใด

LPI เป็นการสำรวจประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของ 160 ประเทศทั่วโลก จัดทำโดยธนาคารโลกทุก ๆ 2-3 ปี ครั้งแรกจัดทำเมื่อปี 2550 ดัชนี LPI มีพื้นฐานจากการสอบถามความเห็นบุคลากรในวิชาชีพโลจิสติกส์จำนวน 1,051 คน เกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ ผ่านทางแบบสอบถามออนไลน์ โดยวิเคราะห์จาก 6 ปัจจัย ได้แก่

1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณชายแดน (The efficiency of customs and border management clearance) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (The quality of trade and transport infrastructure) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

3) ความสามารถในการจัดการขนส่งสินค้าในราคาที่แข่งขันได้ (The ease of arranging competitively priced shipments) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ยากมาก (very difficult) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า ง่ายมาก (very easy) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

4) ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (The competence and quality of logistics services) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

5) ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบย้อนกลับสินค้าในระหว่างการขนส่ง (The ability to track and trace consignments) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1–5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

6) ความถี่ในการส่งมอบสินค้าตามเวลาที่กำหนดหรือเวลาที่คาดหวัง (The frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1–5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า นาน ๆ ครั้ง (hardly ever) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า เป็นประจำ (nearly always) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

จากนั้นนำคะแนนที่ได้มาจัดทำดัชนี LPI ด้วยเทคนิค principal component analysis (PCA) โดยหากดัชนีเข้าใกล้ 1 แสดงว่าระบบ logistics ของประเทศนั้น ๆ ไม่มีประสิทธิภาพ และหากดัชนีเข้าใกล้ 5 แสดงว่าระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูง

นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำ domestic LPI ซึ่งเป็นการสำรวจความคิดเห็นของบุคลากรในวิชาชีพโลจิสติกส์เกี่ยวกับสถานการณ์โลจิสติกส์ในประเทศที่ตนเองทำงานอยู่ โดยวิเคราะห์ใน 4 ด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การบริการ กระบวนการบริเวณชายแดน และความน่าไว้วางใจของห่วงโซ่อุปทาน (supply chain reliability) เพื่อให้เห็นภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศนั้น ๆ ได้ชัดเจนยิ่งขึ้นด้วย¹²

2.1.2 ดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก (The Global Competitiveness Index: GCI) ปี 2560–2561 จัดทำโดย World Economic Forum (WEF)

เพื่อใช้เป็นกรอบในการประเมินการพัฒนาและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของซิติ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญด้านโลจิสติกส์

GCI เป็นการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ 137 ประเทศทั่วโลก โดยให้คะแนนตั้งแต่ 1–7 GCI ประกอบด้วยตัวชี้วัด 114 ตัว ใน 12 ด้าน (pillar) ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ปัจจัย ได้แก่ กลุ่มตัวกำหนดพื้นฐาน (basic requirement) กลุ่มเพิ่มประสิทธิภาพ (efficiency enhancer) และกลุ่มนวัตกรรมและความซับซ้อน (innovation and sophistication) ทั้งนี้ ในการคำนวณ GCI ในภาพรวม แต่ละกลุ่มปัจจัยจะได้น้ำหนักไม่เท่ากัน โดยขึ้นกับระดับการพัฒนาประเทศ สำหรับข้อมูลสถิติที่ใช้ในการคำนวณจะมาจากองค์การระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ธนาคารโลก และองค์กร ภายใต้สหประชาชาติ นอกจากนี้ ยังมีการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม Executive Opinion Survey ของ WEF ด้วย

¹² Jean-François Arvis, Daniel Saslavsky, Lauri Ojala, Ben Shepherd, Christina Busch, Anasuya Raj and Tapio Naula, Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy, (Washington, DC: World Bank, 2016); ฤศญา ปิยนุสรณ์, กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย-มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, (วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2558), หน้า 51-52.

โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป็น 1 ใน 12 ด้าน โดยประกอบด้วยตัวชี้วัด 8 ตัว ได้แก่

- 1) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (Quality of overall infrastructure)
- 2) คุณภาพของถนน (Quality of roads)
- 3) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางราง (Quality of railroad infrastructure)
- 4) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ (Quality of port infrastructure)
- 5) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน (Quality of air transport infrastructure)
- 6) ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินต่อสัปดาห์ (Available airline seat kilometres/week)
- 7) คุณภาพของกระแสไฟฟ้า (Quality of electricity supply)
- 8) การใช้โทรศัพท์มือถือต่อประชากร 100 คน (Mobile-cellular telephone subscriptions/100 pop)
- 9) สัดส่วนสายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คน (Fixed-telephone lines/100 pop)¹³

2.1.3 การวิเคราะห์ SWOT

เพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี โดยเน้นปัจจัยด้านโลจิสติกส์ เพื่อแสวงหาแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินการเพื่อลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์สำหรับภาคเอกชนไทย และบทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่จะช่วยสนับสนุนภาคเอกชน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

การวิเคราะห์ SWOT ได้รับการพัฒนาขึ้นโดย Albert S. Humphrey ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญ 4 องค์ประกอบ ตามอักษร S W O T ดังนี้

- 1) จุดแข็ง หรือ Strength (S)
- 2) จุดอ่อน หรือ Weakness (W)
- 3) โอกาส หรือ Opportunity (O)
- 4) อุปสรรค หรือ Threat (T)

องค์ประกอบด้านจุดแข็ง (S) และจุดอ่อน (W) ถือเป็นวิเคราะห์สถานการณ์ภายใน (Internal Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ที่เป็นเสมือนเหรียญที่มีสองด้าน (Pro and Con) โดยสิ่งที่ควรคำนึงถึง ได้แก่ ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของหน่วยวิเคราะห์ และศักยภาพของหน่วยวิเคราะห์ ในขณะที่องค์ประกอบด้านโอกาส (O) และอุปสรรค (T) เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ภายนอก (External Analysis) ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ อาทิ แนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค แนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี

¹³ Klaus Schwab, The Global Competitiveness Report 2017-2018, (Geneva: World Economic Forum, 2017).

แนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงกระแสสังคมและวัฒนธรรม และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ¹⁴

2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ภายใต้หลักสูตรนักบริหารการทูต (นบท.) มีรายงานที่ศึกษาเกี่ยวกับการค้าการลงทุนไทยกับประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียน ดังนี้

2.2.1 เรื่อง “การดำเนินนโยบายการทูตเศรษฐกิจของไทยต่อเปรูระหว่างปี 2555–2557 ภายใต้แผนปฏิบัติการบูรณาการภูมิภาคลาตินอเมริกา 2555–2559” โดยนายนิธิรุจน์ โผนประเสริฐ รุ่นที่ 7 ประจำปี 2558 ซึ่งเน้นศึกษาว่า การดำเนินนโยบายการทูตเศรษฐกิจของไทยต่อเปรูระหว่างปี 2555–2557 ภายใต้แผนปฏิบัติการบูรณาการภูมิภาคลาตินอเมริกา มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับเปรูอย่างไร ตลอดจนศึกษาและวิเคราะห์ถึงโอกาส ศักยภาพ ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการดำเนินนโยบายการทูตเศรษฐกิจของไทยต่อเปรู

รายงานดังกล่าวมีข้อสรุปว่า การดำเนินนโยบายการทูตเศรษฐกิจยังไม่สามารถทำให้การค้าและการลงทุนของไทยก้าวไปสู่เป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการบูรณาการภูมิภาคลาตินอเมริกาได้ โดยมีปัจจัยหนึ่ง คือ ปัจจัยด้านแนวคิด ได้แก่ เรื่องสังคม วัฒนธรรมและทัศนคติของผู้ประกอบการและภาคเอกชน รวมทั้งระยะทางความห่างไกลที่มีผลต่อเนื่องถึงต้นทุนค่าขนส่งสินค้าหนึ่งในข้อเสนอแนะในการดำเนินการที่เสนอในรายงานดังกล่าว ได้แก่ การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทั้งสองฝ่ายสร้างพันธมิตร เพื่อเชื่อมโยงการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และหาช่องทางส่งเสริมการขยายเครือข่ายการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากปัญหาต้นทุนและค่าระวางเรือค่อนข้างสูง

2.2.2 เรื่อง “การศึกษาและวิเคราะห์การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกา ปี 2556–2560: กรณีศึกษาการส่งออกรถยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ของไทยไปยังภูมิภาคลาตินอเมริกา” โดยนายธวัช ชีระวัฒน์ รุ่นที่ 7 ประจำปี 2558 ซึ่งได้วิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกา เพื่อศึกษาว่ามูลค่าการค้าระหว่างไทยกับภูมิภาคลาตินอเมริกาที่หดตัวลงเป็นผลของการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกาใช่หรือไม่ โดยใช้การส่งออกรถยนต์ชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์เป็นกรณีศึกษา

ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของแผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกา พบว่า จุดอ่อนที่สำคัญของแผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกา คือ การขาดความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ดีกับไทย ข้อจำกัดด้านภาษาและวัฒนธรรม และการขาดความรู้จักคุ้นเคยระหว่างประชาชน อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่า การส่งออกของไทยไปยังภูมิภาคลาตินอเมริกาขยายตัวลดลง ไม่ใช่เป็นเพราะไทยกับภูมิภาคลาตินอเมริกา ขาดการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ ระยะทาง หรือ

¹⁴ ณัฐกริช เปาอินทร์, การประเมินสถานการณ์เพื่อจัดการความเสี่ยง, (นนทบุรี: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2559), หน้า 45-65.

ความแตกต่างด้านภาษาและวัฒนธรรม แต่เป็นเพราะสินค้าส่งออกของไทยไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจีน

2.3 สรุปกรอบแนวคิด

รายงานการศึกษานี้จะใช้ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของธนาคารโลก และดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก (GCI) ของ WEF เป็นกรอบในการประเมินสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี และเป็นแนวทางในการจัดทำแนวคำถามสำหรับใช้สัมภาษณ์ผู้แทนภาคเอกชนและภาครัฐ เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ของชิลีที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ และประเมินว่ามีผลกระทบต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลีมากน้อยเพียงใด

หลังจากนั้นจะใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี เพื่อแสวงหาแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินการเพื่อลดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์สำหรับภาคเอกชนไทย และบทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่จะช่วยสนับสนุนภาคเอกชน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

บทที่ 3 ผลการศึกษา

ในการนำเสนอผลการศึกษาผู้เขียนได้แบ่งหัวข้อภายใต้บทนี้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ (1) การประเมินสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี โดยใช้ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) และดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก (GCI) เป็นกรอบในการประเมิน โดยใช้เอกสารข้อมูลทุติยภูมิเป็นหลัก (2) สรุปอุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยเผชิญอยู่ในการทำการค้ากับชิลี และประเมินว่าอุปสรรคด้านโลจิสติกส์มีผลมากน้อยเพียงใดต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี โดยใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้แทนภาคเอกชนและภาครัฐเป็นหลัก และ (3) การวิเคราะห์ SWOT สภาพแวดล้อมและศักยภาพในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี

3.1 สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี

3.1.1 การจัดอันดับโดยดัชนี LPI

ชิลีได้รับการจัดอันดับโดยดัชนี LPI อยู่ในอันดับที่ 46 โดยได้ 3.25 คะแนน ถือเป็นลำดับที่ 2 ในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ รองจากปานามา (อันดับที่ 40 ได้ 3.34 คะแนน) และอยู่ในลำดับที่สูงกว่าประเทศคู่ค้าหลักอื่น ๆ ของไทยในภูมิภาค (เม็กซิโก อันดับที่ 54 ได้ 3.11 คะแนน บราซิล อันดับที่ 55 ได้ 3.09 คะแนน และอาร์เจนตินา อันดับที่ 66 ได้ 2.96 คะแนน) สำหรับไทยอยู่ในลำดับที่ 45 โดยได้ 3.26 คะแนน

ชิลีมีอันดับและคะแนนในแต่ละด้าน ดังนี้

LPI rank	LPI score	Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and Competence		Tracking and tracing		Timeliness	
		rank	score	rank	score	Rank	score	rank	score	Rank	score	Rank	score
46	3.25	35	3.19	63	2.77	43	3.30	56	2.97	34	3.50	44	3.71

ที่มา: World Bank, Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy

เมื่อพิจารณาคะแนนในแต่ละด้านจะเห็นว่า ด้านที่ชิลีมีคะแนนสูงสุด ได้แก่ ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณชายแดน และความสามารถในการติดตามและตรวจสอบย้อนกลับสินค้าในระหว่างการขนส่ง ในขณะที่ด้านโครงสร้างพื้นฐานมีคะแนนต่ำที่สุด ทั้งนี้ ไม่มีการจัดทำ domestic LPI สำหรับชิลี

3.1.2 การจัดอันดับโดยดัชนี GCI

ชิลีได้รับการจัดอันดับในด้านโครงสร้างพื้นฐานดีกว่าประเทศคู่แข่งหลักอื่น ๆ ของไทยในภูมิภาคลาตินอเมริกา โดยอยู่ในอันดับที่ 41 ในขณะที่เม็กซิโกอยู่ในอันดับที่ 62 บราซิลอยู่ในอันดับที่ 73 และอาร์เจนตินาอยู่ในอันดับที่ 81

ชิลีมีอันดับและคะแนนในแต่ละตัวชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

โครงสร้างพื้นฐาน	อันดับ/137
1. คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม	35
2. คุณภาพของถนน	24
3. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางราง	74
4. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ	36
5. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน	62
6. ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินต่อสัปดาห์	35
7. คุณภาพของกระแสไฟฟ้า	32
8. การใช้โทรศัพท์มือถือต่อประชากร 100 คน	48
9. สัดส่วนสายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คน	55

ที่มา: World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017–2018

เมื่อพิจารณาคะแนนของตัวชี้วัดในแต่ละด้านจะเห็นว่า ด้านที่ชิลีมีอันดับสูงที่สุด ได้แก่ เรื่องคุณภาพของถนน คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ ที่นั่งบนเครื่องบินที่มี ในขณะที่ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการเดินทางทางอากาศ อยู่ในลำดับที่ต่ำกว่า

3.1.3 ผู้เขียนใช้ LPI และ GCI เป็นเกณฑ์ในการศึกษาเชิงเอกสาร

เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี โดยพิจารณาใน 4 ปัจจัย สรุปได้ดังนี้

1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดน

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดน	กระบวนการศุลกากรในการนำเข้า (Clearance and inspection required by custom authorities) ใช้เวลาเฉลี่ย 2.5 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเฉลี่ย 100 ดอลลาร์สหรัฐ การจัดการบริเวณท่าเรือ/ชายแดน (Port or border handling) ใช้เวลาเฉลี่ย 54 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 90 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือว่ามีประสิทธิภาพมากกว่าประเทศคู่แข่งหลักอื่น ๆ ของไทยในลาตินอเมริกา และ	World Bank Group 2018, Doing Business 2018

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
	ประเทศไทย [อาที เม็กซิโก (กรุงเม็กซิโก) กระบวนการศุลกากรในการนำเข้าใช้เวลา 44.2 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่าย 300 ดอลลาร์สหรัฐ การจัดการบริเวณท่าเรือ/ชายแดนใช้เวลาเฉลี่ย 44.2 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่าย 150 ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนประเทศไทย กระบวนการศุลกากรในการนำเข้าใช้เวลา 28.2 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่าย 106.2 ดอลลาร์สหรัฐ การจัดการบริเวณท่าเรือ/ชายแดนใช้เวลาเฉลี่ย 50.2 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่าย 126.4 ดอลลาร์สหรัฐ]	

2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (ในภาพรวม)	ชิลีมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนและท่าเรือที่ค่อนข้างดี โดยมีสาเหตุหลักจากนโยบายในช่วงกลางทศวรรษ 1990 ที่ส่งเสริมการเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและเอกชนในการสร้างถนนและท่าอากาศยาน ผ่านทางกฎหมายการให้สัมปทานการโยธาสาธารณะ (Law of Public Works Concessions) ในส่วนของการท่าเรือก็ได้รับการพัฒนาให้ทันสมัยด้วยการก่อตั้งบริษัทท่าเรือต่าง ๆ และการให้สัมปทานท่าเทียบเรือ (berthing fronts)	OECD/ITF 2016, Logistics Observatory for Chile
คุณภาพของถนน	- เครือข่ายถนนของชิลีครอบคลุมระยะทางเกือบ 80,000 กิโลเมตร โดย 1 ใน 5 มีการลาดยาง (pave) แล้ว การขนส่งสินค้าในประเทศเกือบร้อยละ 90 เป็นการขนส่งทางถนน - ภาคการขนส่งทางถนนของชิลีมีการกระจายตัว (fragmentation) สูงและขาดความทันสมัย โดยคาดว่าบริษัทขนส่งจำนวนเกือบ 40,000 บริษัท (ข้อมูลปี 2555) แต่ละบริษัทมีรถบรรทุกโดยเฉลี่ยเพียง 6.4 คัน และส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดเล็กที่มีคนขับเพียงคนเดียวเป็นเจ้าของ ซึ่งทำให้ยากที่จะควบคุมจำนวนชั่วโมง ในการขับรถ (driving hour restrictions)	OECD/ITF 2016, Logistics Observatory for Chile
	ท่าเรือหลายแห่งของชิลีขาดการเชื่อมโยงกับเครือข่ายทางหลวง (motorway) ทำให้ในเส้นทางช่วงสุดท้ายก่อนถึงท่าเรือ รถบรรทุกต้องใช้เส้นทางขนาดเล็กใน	OECD 2017, Gaps and Governance Standards of Public

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
	เมืองที่ไม่เหมาะสมกับขนาดใหญ ทำให้การจราจรติดขัด สร้างมลภาวะ และกระทบต่อประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ จึงควรให้ความสำคัญในลำดับต้นกับการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดดังกล่าว	Infrastructure in Chile
	ชิลีร่วมกับ บราซิล อาร์เจนตินา ปารากวัย ในการพัฒนา Bi-oceanic corridors ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติก (ท่าเรือ Santos ในบราซิล) กับมหาสมุทรแปซิฟิก (ท่าเรือ Antofagasta Mejillones และ Iquique ในชิลี) โดยผ่านปารากวัยและอาร์เจนตินา ซึ่งจะเป็นการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางตลอดจนพัฒนากระบวนการศุลกากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี 2564	IDB 2017, Road Corridor between the Atlantic and the Pacific
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางราง	การขนส่งสินค้าในประเทศไม่ถึงร้อยละ 10 เป็นการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟมีความสามารถในการแข่งขันต่ำ และผู้ขนส่งอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบราง	OECD/ITF 2016, Logistics Observatory for Chile
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ	<ul style="list-style-type: none"> - การค้ากับต่างประเทศของชิลีกว่าร้อยละ 95 ขนส่งผ่านทางท่าเรือ โดยร้อยละ 26 (คิดตามน้ำหนัก) ขนส่งผ่านทางท่าเรือของรัฐในตอนกลาง-ใต้ของประเทศ 3 ท่า ได้แก่ Valparaíso, San Antonio และ San Vicente - ปัจจุบันชิลีมีท่าเรือจำนวน 68 ท่า ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> (1) ท่าเรือของรัฐที่เปิดให้ใช้ทั่วไป จำนวน 10 ท่า (2) ท่าเรือของเอกชนที่เปิดให้ใช้ทั่วไป จำนวน 15 ท่า (3) ท่าเรือของเอกชนที่ไม่เปิดให้ใช้ทั่วไป จำนวน 43 ท่า - รัฐบาลชิลีได้จัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือแห่งชาติ (National Ports Development Plan) เมื่อปี 2555 เพื่อให้วิสัยทัศน์ในระยะยาวเกี่ยวกับขีดความสามารถของท่าเรือที่ต้องการในอนาคต และวางแผนการขยายขีดความสามารถของท่าเทียบตู้สินค้า (container port) - ในภาพรวมท่าเรือชิลีได้รับคะแนนดีในดัชนีวัดความสามารถของท่าเรือ โดยระยะเวลาเฉลี่ยของการ 	OECD/ITF 2016, Logistics Observatory for Chile

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
	<p>ดำเนินการในเขตท่าเรือ (ship turn around time) ค่อนข้างสั้น และมีผลิตภาพ (productivity) ค่อนข้างสูง สำหรับประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา</p> <p>– การขนส่งสินค้าชายฝั่ง (coastal shipping) ของชิลียังขาดการพัฒนา โดยสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะเข้ามาที่ท่าเทียบตู้สินค้าที่ Valparaíso และ San Antonio ซึ่งอยู่ตอนกลางของประเทศ และหลังจากนั้นจะขนส่งด้วยรถบรรทุกไปยังที่หมาย รวมถึงทางตอนเหนือและใต้ของประเทศ เมื่อพิจารณาว่าชิลีมีชายฝั่งที่ยาวที่มีท่าเรือจำนวนมาก จึงควรใช้การขนส่งชายฝั่งมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดการจราจรที่ติดขัดและช่วยลดมลพิษด้วย</p>	
	<p>รัฐบาลชิลีให้สัมปทานแก่บริษัท Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL) ในโครงการก่อสร้างท่าเรือ Valparaíso เทอร์มินัล 2 โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี (2556–2586) คาดว่าจะใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 500,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเมื่อเสร็จสิ้นจะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 964,000 TEU ต่อปี ทั้งนี้ คาดว่า จะสามารถใช้งานเฟส 1 และเฟส 2 ของโครงการได้ในปี 2564</p>	<p>Ministro de Transporte y Telecomunicaciones 2018, Desafío en Logística Portuaria</p>
<p>คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน</p>	<p>– ท่าอากาศยานหลักตั้งอยู่ที่กรุงซันติอาโก (International Airport Arturo Merino Benítez: SCL) ซึ่งเทอร์มินัลสำหรับ Air Cargo มีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการเข้าออกของรถบรรทุกขนของ โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอที่จะรองรับช่วง high season (อาทิ ฤดูการส่งออกผลไม้ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน–กุมภาพันธ์)</p> <p>– SCL ยังไม่ป็นศูนย์กลาง (hub) แต่เป็นท่าอากาศยานปลายทาง (terminal airport) ซึ่งไม่มีการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ทำให้การดำเนินการทางโลจิสติกส์ (Logistics Operations) ขาดความคล่องตัว</p>	<p>Adalid García Piña and Manuel Quindimil 2016, National Policies for Logistics Services in Chile and Peru: Their Impact and Challenges vis-à-vis the Asia-Pacific Region</p>
	<p>มีสายการบินต่าง ๆ ดำเนินการบินติดต่อกับชิลีมากกว่า 20 สายการบิน ด้วยเที่ยวบินกว่า 80,000 เที่ยวบินต่อปี ท่าอากาศยานกรุงซันติอาโกได้รับรางวัล Air Cargo Excellence Award ประจำปี 2555 ให้เป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคอเมริกา</p>	<p>สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงซันติอาโก 2560, ข้อมูลประเทศชิลี</p>

3) ความสามารถการจัดการขนส่งสินค้าในราคาที่แข่งขันได้

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
ความสามารถการจัดการขนส่งสินค้าในราคาที่แข่งขันได้	ความท้าทายด้านโลจิสติกส์ของชิลี คือ ระยะทางที่ห่างไกลกับตลาดเป้าหมาย และความยาวของประเทศ ทำให้เพิ่มค่าขนส่งภายในประเทศ	Adalid García Piña and Manuel Quindimil 2016, National Policies for Logistics Services in Chile and Peru

4) ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (soft logistics) ของชิลียังด้อยกว่าด้านอื่น ๆ โดยไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามรายใด ที่ให้คะแนนในส่วนนี้ในระดับดีหรือดีมาก	Adalid García Piña and Manuel Quindimil 2016, National Policies for Logistics Services in Chile and Peru

3.1.4 จากการประเมินสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของชิลี

1) การที่ชิลีได้รับการจัดอันดับที่ค่อนข้างดีทั้งในดัชนี LPI และ GCI โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าหลักอื่น ๆ ของไทยในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ แสดงให้เห็นว่า ชิลีเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ ทั้งในด้านกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดน และด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในเรื่องคุณภาพของถนนและท่าเรือ ดังนั้น จึงไม่เป็นอุปสรรคสำหรับภาคเอกชนไทยในการทำการค้ากับชิลี

2) การค้ากับต่างประเทศของชิลีกว่าร้อยละ 95 ขนส่งทางเรือ และประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกซึ่งเป็นคู่ค้าหลักของชิลีมีการนำเข้าทองคำและแร่ธาตุต่าง ๆ จากชิลี และส่งสินค้าไปขายในชิลี จึงย่อมจะมีสายการบินเรือจำนวนไม่น้อยที่เดินเรือในเส้นทางระหว่างประเทศในเอเชีย-แปซิฟิกกับชิลี ซึ่งภาคเอกชนไทยสามารถหาข้อมูลและพิจารณาเป็นทางเลือกในการส่งสินค้าไปชิลีได้

3) ชิลีมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าสู่ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา โดยเฉพาะเมื่อโครงการ Bi-oceanic corridors แล้วเสร็จ จะทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนจากชิลีไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศที่เส้นทาง Bi-oceanic corridors ตัดผ่าน ได้แก่ บราซิลและปารากวัย ทำได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3.2 สรุปอุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยต้องเผชิญในการทำการค้ากับชิลี และประเมินว่าอุปสรรคด้านโลจิสติกส์มีผลมากน้อยเพียงใดต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

3.2.1 อุปสรรคด้านโลจิสติกส์

1) แม้ว่าชิลีจะได้รับการจัดอันดับด้านโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างดี มีกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดนที่มีประสิทธิภาพ และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งที่ดี แต่ด้วยระยะทางที่ห่างไกลกับไทยมากทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูง

2) สายการบินเรือชิลีไม่มีการเปิดสาขาหรือแต่งตั้งตัวแทน (shipping agency) ในไทย และยากที่จะหาสายการบินเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากไทยไปชิลีโดยตรง แต่จะต้องมีการแวะในหลายจุด อาทิ เส้นทางผ่านฮ่องกงหรือญี่ปุ่น ข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังสหรัฐอเมริกาที่เมือง Tacoma รัฐวอชิงตัน นครซานฟรานซิสโก นครลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย เม็กซิโก ก่อนจะมาถึงชิลีซึ่งใช้ระยะเวลานานและมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้น หากสินค้ามีมูลค่าไม่สูงจะไม่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้าอาจสูงกว่าร้อยละ 20 ของราคาสินค้า¹⁵

3) การขนส่งสินค้าทางเรือจากชิลีไปไทย จะเริ่มจากท่าเรือเมือง Valparaíso หรือ San Antonio แวะที่เมือง Callao เปรู เมือง Manzanillo เม็กซิโก นครเซี่ยงไฮ้ ฮ่องกง สิงคโปร์ ก่อนจะมาถึงไทย ซึ่งจากชิลีไปนครเซี่ยงไฮ้ใช้เวลาประมาณ 45 วัน และจากนครเซี่ยงไฮ้ไปไทยใช้เวลาอีก 10 วัน ดังนั้น ผู้ส่งออกชิลีจึงสนใจที่จะส่งออกไปจีนมากกว่า เนื่องจากเป็นตลาดขนาดใหญ่กว่า และมีค่าขนส่งที่ถูกกว่า¹⁶

4) บริษัทผู้ส่งออกรายย่อยในไทยไม่สามารถติดต่อโดยตรงกับสายการบินเรือหรือสาขา/ตัวแทนของสายการบินเรือ เพราะปริมาณสินค้าไม่มากพอ แต่จะต้องติดต่อกับบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่ง (freight forwarder) ในไทย ซึ่งจะต้องไปซื้ออัตรารวางจากสายการบินเรืออีกต่อหนึ่ง บริษัทตัวแทนฯ ในไทยขาดความรู้และประสบการณ์ในการขนส่งทางเรือจากไทยไปชิลี จึงไม่สามารถให้คำแนะนำต่าง ๆ แก่บริษัทผู้ส่งออกรายย่อยได้ ทั้งนี้ บริษัทตัวแทนฯ ในไทยไม่ค่อยสนใจการขนส่งไปชิลีเนื่องจากมีปริมาณการขนส่งน้อย แต่จะมุ่งไปที่จีนและตลาดส่งออกดั้งเดิมของไทยซึ่งมีปริมาณการขนส่งสูงกว่ามาก¹⁷

5) การขนส่งทางอากาศไม่มีสายการบินตรง และด้วยระยะทางที่ห่างไกล ทำให้ค่าขนส่ง air cargo มีราคาสูง สินค้าที่มีมูลค่าสูงเท่านั้นจึงจะมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดชิลี¹⁸

6) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเกือบทั้งหมดเป็น SMEs มีข้อเสียเปรียบทางธุรกิจไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร ขาดการจัดการที่เป็นสากล ขาดนวัตกรรมในเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อีกทั้งขาดการพัฒนาแรงงานที่มีทักษะในการให้บริการในระดับ

¹⁵ สัมภาษณ์ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 19 มิถุนายน 2561.

¹⁶ สัมภาษณ์ Diego Osses, ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ชิลี สถานทูตชิลีประจำประเทศไทย, 19 มิถุนายน 2561.

¹⁷ สัมภาษณ์ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 19 มิถุนายน 2561.

¹⁸ อ้างแล้ว.

ที่เป็นสากล โดยรูปแบบการให้บริการยังเป็นแบบแยกส่วนทำให้เป็นข้อจำกัดในการให้บริการระหว่างประเทศ¹⁹

3.2.2 ทักษะคน ภาษา การขาดข้อมูลและความเข้าใจ

1) นักธุรกิจไทยยังไม่ให้ความสนใจกับตลาดชิลีเท่าที่ควร เนื่องจากมองว่าเป็นตลาดที่อยู่ห่างไกล มีการสนับสนุนในการโปรโมตสินค้าน้อย และไม่มีการจัดคณะผู้แทนภาคเอกชนเดินทางมาทำความรู้จักกันอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่ได้มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และทั้งสองฝ่ายไม่รู้จักสินค้ากันและกัน นอกจากนี้ คณะผู้แทนภาคเอกชนชิลีที่เดินทางมาบางครั้งไม่ได้มาจากสาขาที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนไทย

2) การที่ภาคเอกชนไทยไม่ค่อยให้ความสนใจในการทำธุรกิจกับชิลี ทำให้ที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐของไทยมักประสบปัญหาในการหานักธุรกิจที่สนใจเข้าร่วมโครงการนำคณะนักธุรกิจไทยเยือนชิลีและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา ในขณะที่เวียดนามซึ่งเป็นคู่แข่งทางการค้าของไทย มีการจัดคณะนักธุรกิจขนาดใหญ่เยือนชิลีเป็นระยะ โดยล่าสุดเมื่อเดือนกรกฎาคม 2561 นาย Vuong Dinh Hue รองนายกรัฐมนตรีเวียดนามได้นำคณะนักธุรกิจประกอบด้วยภาคเอกชนจากหลากหลายสาขา อาทิ การเงินการธนาคาร การจัดการขนส่ง โทรคมนาคม และการก่อสร้าง ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญที่ภาครัฐบาลในระดับนโยบายและภาคเอกชนของเวียดนามให้กับชิลี²⁰

3) เมื่อเปรียบเทียบกัน คนชิลีรู้จักไทยมากกว่าคนไทยรู้จักชิลี ภาคเอกชนไทยยังไม่กล้าที่จะค้าขายหรือเข้าไปลงทุนในชิลี โดยยังมุ่งที่ตลาดประเทศเพื่อนบ้าน จีน อินเดีย และบังกลาเทศ โดยขณะนี้ยังไม่มีบริษัทไทยไปลงทุนในชิลี แต่ในปัจจุบันมีบริษัทชิลีที่เข้ามาลงทุนในไทย 3 บริษัท (บริษัท Sigdo Koppers ผลิตลูกเหล็กเพื่ออุตสาหกรรมเหมืองแร่ บริษัท Soquimich ผลิตปุ๋ย และบริษัท Crystal Lagoon ก่อสร้างสระว่ายน้ำและทะเลเทียม) และมีนักท่องเที่ยวชิลีเดินทางมาประเทศไทยมากกว่านักท่องเที่ยวไทยไปชิลี²¹

4) ผู้ส่งออกไทยมองว่าชิลีเป็นตลาดขนาดเล็ก (ประชากร 18 ล้านคน) เมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าหลักอื่น ๆ ของไทยในภูมิภาคลาตินอเมริกา อาทิ บราซิล (207 ล้านคน) เม็กซิโก (127.5 ล้านคน) โคลอมเบีย (48.65 ล้านคน) อาร์เจนตินา (40.4 ล้านคน) โดยไม่ได้มองว่าชิลีสามารถเป็นประตูการค้าสำหรับการส่งออกของไทยไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา จากการที่ชิลีมีเครือข่ายความตกลงการค้าเสรีที่กว้างขวาง การเป็นสมาชิกกลุ่ม Pacific Alliance และมีเขตปลอดภาษี Iquique ที่ใหญ่ที่สุดในทวีปอเมริกาใต้ ซึ่งเชื่อมกับ Bi-oceanic corridor ทำให้สามารถเข้าถึงผู้บริโภคกว่า 350 ล้านคน ชิลีจึงเหมาะสมจะเป็นศูนย์กระจายสินค้าระดับภูมิภาค²²

¹⁹ ธนิต โสรัตน์, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, [ออนไลน์], 2560, แหล่งที่มา: <http://www.tanitsorat.com/v2/showcontent.php?id=1195> [3 กรกฎาคม 2561].

²⁰ สัมภาษณ์ วิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์, เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ชิลี, 22 มิถุนายน 2561; สัมภาษณ์ สธน เกษมสันต์ ณ อยู่ธยา, ผู้อำนวยการกองลาตินอเมริกา กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ กระทรวงการต่างประเทศ, 22 มิถุนายน 2561; สัมภาษณ์ ศรีกานต์ พลมณี, เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก, 28 มิถุนายน 2561.

²¹ สัมภาษณ์ ศรีกานต์ พลมณี, เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก, 28 มิถุนายน 2561.

²² สัมภาษณ์ สาโรจน์ ธนสันติ, อธิบดีเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก, 25 มิถุนายน 2561.

5) ความแตกต่างทางภาษาและวัฒนธรรมเป็นอุปสรรคในการหาบริษัทคู่ค้า แม้ว่าบริษัทนำเข้าในชิลีสนใจจะนำเข้าสินค้าจากไทย แต่ไม่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษ ทำให้ไม่เข้าใจถึงคุณสมบัติและข้อได้เปรียบของสินค้าไทย²³ แม้ว่าผู้ประกอบการชิลีหลายรายจะสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้บ้าง แต่ก็เลือกที่จะใช้ภาษาสเปนในการเจรจาธุรกิจเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดและเสียประโยชน์ในการทำการค้า²⁴

3.2.3 ความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย

1) สินค้าไทยไม่ค่อยเป็นที่รู้จักในชิลี เนื่องจากยังไม่มีแบรนด์สินค้าไทยที่เป็นที่รู้จักในชิลี ต่างจากสินค้าจากไต้หวัน ฮองกง หรือสิงคโปร์²⁵ อย่างไรก็ตาม สินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในชิลีว่าเป็นสินค้าที่มีคุณภาพและมีบริการหลังการขายที่ดี โดยเฉพาะรถกระบะซึ่งเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 1 ของไทยไปชิลี (คิดเป็นร้อยละ 67.38 ของมูลค่าการส่งออกของไทยไปชิลี)

2) แม้ว่าไทยกับชิลีจะมีความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน แต่อาจยังไม่สามารถช่วยให้สินค้าไทยมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดชิลีเท่าที่ควร เนื่องจากประเทศคู่แข่งทางการค้าของไทย อาทิ จีน เกาหลีใต้ และเวียดนาม ก็มีความตกลงการค้าเสรีกับชิลีเช่นกัน ทำให้ไทยไม่มีความได้เปรียบเหนือประเทศคู่แข่งอื่น ๆ มากนัก โดยเฉพาะจีนซึ่งได้เปรียบไทยในเรื่องต้นทุนการผลิตและค่าขนส่งที่ถูกกว่า²⁶

3.2.4 การใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี

1) ผู้ประกอบการส่วนหนึ่งยังไม่เข้าใจสิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี และไม่ทราบว่ารายการสินค้าใดบ้างที่ได้รับยกเว้นภาษี ผู้ประกอบการต้องการทราบข้อมูลว่าสินค้าใดบ้างที่ยังไม่ลดภาษีเหลือ 0 และอีกกี่ปีจะลดเหลือ 0 ผู้ประกอบการเห็นว่าจะเป็นประโยชน์หากหน่วยงานภาครัฐจะจัดทำเป็นตารางการนำเสนอที่ง่ายต่อการเข้าใจ

2) การขอใช้สิทธิประโยชน์ในกระบวนการนำเข้าของไทยยังมีความยุ่งยากเมื่อเทียบกับการนำเข้าทางฝ่ายชิลี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสงวนสิทธิเพื่อขอคืนภาษีการนำเข้าสินค้า ซึ่งต้องมีการกรอกแบบฟอร์มหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form TC) และหากไม่ได้กรอกแบบฟอร์มนี้จะต้องเสียภาษีเหมือนเดิม แม้ว่าสินค้าชนิดนั้นจะได้รับการลดภาษีแล้ว²⁷

3) ชิลีมีความเข้มงวดเรื่องสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary: SPS) เนื่องจากต้องการป้องกันโรคที่จะเกิดกับพืชผักผลไม้ในประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องมีกระบวนการผลิตที่มีมาตรฐานสากล ซึ่งสินค้าเนื้อสัตว์และผลไม้ตามความตกลงฯ ได้ลดภาษีเป็นร้อยละ 0 แล้ว แต่สินค้าเกษตรบางตัวของไทยยังอยู่ระหว่างการตรวจสอบ

²³ สัมภาษณ์ Diego Osses, ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ชิลี สถานทูตชิลีประจำประเทศไทย, 19 มิถุนายน 2561.

²⁴ สัมภาษณ์ วิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์, เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ชิลี, 22 มิถุนายน 2561.

²⁵ สัมภาษณ์ Diego Osses, ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ชิลี สถานทูตชิลีประจำประเทศไทย, 19 มิถุนายน 2561.

²⁶ สัมภาษณ์ วิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์, เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ชิลี, 22 มิถุนายน 2561.

²⁷ อ้างแล้ว.

เรื่อง SPS จากชิลี จึงยังไม่สามารถส่งออกได้ ในขณะที่เดียวกันชิลีก็ต้องการส่งออกสินค้าเกษตรหลายรายการมายังไทย แต่ยังคงติดเรื่องการตรวจสอบ SPS จากฝ่ายไทยเช่นกัน²⁸

3.2.5 เศรษฐกิจชิลีพึ่งพิงการส่งออกทองแดง

เมื่อราคาทองแดงตกต่ำจะกระทบต่อเศรษฐกิจชิลีอย่างมาก ทำให้กำลังซื้อหดตัวลงซึ่งในสมัยรัฐบาลของนาง Michelle Bachelet (มีนาคม 2557–มีนาคม 2561) เป็นช่วงที่ราคาทองแดงตกต่ำ จึงส่งผลกระทบต่อมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลีในช่วงดังกล่าวด้วย²⁹

จากข้อมูลและข้อคิดเห็นที่ได้รับ ผู้เขียนประเมินว่า ทศนคติของผู้กำหนดนโยบายและผู้ประกอบการไทย และการขาดข้อมูลและความเข้าใจที่ถูกต้อง เป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แม้ว่าปัจจัยด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะค่าขนส่งที่มีราคาสูง เนื่องจากระยะทางที่ห่างไกลกันจะเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี แต่ก็สามารถก้าวข้ามได้ หากผู้กำหนดนโยบายให้ความสำคัญมากขึ้นกับตลาดชิลี ภาคเอกชนมีทัศนคติที่เปิดกว้างแสวงหาโอกาสในตลาดชิลีซึ่งมีอยู่มาก มองชิลีเป็นประตูสู่อเมริกา ไม่ใช่เป็นเพียงตลาดขนาดเล็กที่มีประชากรเพียง 18 ล้านคน พยายามแสวงหาข้อมูลและเส้นทางการขนส่งโดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยควรสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของชิลี เพื่อที่จะสามารถให้ข้อมูลและคำแนะนำแก่ผู้ประกอบการไทยเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งสินค้าไปชิลีและกระบวนการศุลกากรที่เหมาะสมได้ สำหรับในเรื่องของคุณภาพสินค้านั้นไม่เป็นอุปสรรค เนื่องจากสินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในชิลีและเป็นที่ยอมรับว่าเป็นสินค้าที่มีคุณภาพดี

3.3 การวิเคราะห์ SWOT สภาพแวดล้อมและศักยภาพในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลี

3.3.1 จุดแข็ง (S-Strength)

- 1) การเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา เป็นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของไทยต่อภูมิภาคลาตินอเมริกา
- 2) ชิลีเป็นประเทศที่ไทยให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา ที่ผ่านมามีความสัมพันธ์เป็นไปด้วยความราบรื่น และปัจจุบันเป็นคู่ค้าลำดับ 4 ของไทย
- 3) ความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 โดยมีผลให้ลดภาษีสินค้านำเข้าร้อยละ 90 ของทั้งหมดเป็น 0 ทันที สำหรับสินค้าที่เหลือจะทยอยลดภาษีในระยะเวลาไม่เกิน 8 ปี ขณะนี้กำลังเจรจาขอบเขตด้านการลงทุน
- 4) สินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในชิลีว่าเป็นสินค้าที่มีคุณภาพและมีบริการหลังการขายที่ดี

²⁸ สัมภาษณ์ วิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์, เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ชิลี, 22 มิถุนายน 2561; สัมภาษณ์ สธน เกษมสันต์ ณ อยุธยา, ผู้อำนวยการกองลาตินอเมริกา, 22 มิถุนายน 2561.

²⁹ สัมภาษณ์ ศรีกานต์ พลมณี, เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก, 28 มิถุนายน 2561.

5) ภาคเอกชนไทยมีศักยภาพที่จะเข้าไปลงทุนในชิลี โดยใช้องค์ความรู้ (know-how) ของไทยและทรัพยากรของชิลี อาทิ การทำเหมืองแร่ลิเทียม โรงงานทวนำกระป๋อง โรงงานผลไม้แห้ง และโรงงานผลิตไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์

6) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก กรมนอเมริกาและแปซิฟิกใต้ และกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ได้พยายามผลักดันให้เพิ่มปริมาณการค้าระหว่างไทยกับชิลีอย่างต่อเนื่อง

7) รัฐบาลไทยให้ความสำคัญอย่างมากกับประเด็นด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคลาตินอเมริกา ซึ่งยังมีราคาสูง โดยในกรอบ FEALAC ไทยได้ผลักดันให้ UNESCAP ร่วมกับ UNECLAC ดำเนินโครงการศึกษาการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างสองภูมิภาคให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

3.3.2 จุดอ่อน (W-Weakness)

1) นักธุรกิจไทยยังไม่ให้ความสนใจกับตลาดชิลีเท่าที่ควร เนื่องจากมองว่าเป็นตลาดที่มีขนาดเล็กอยู่ห่างไกล ผู้แทนภาคเอกชนไม่ค่อยมีโอกาสปฏิสัมพันธ์กัน ทั้งสองฝ่ายไม่รู้จักสินค้ากันและกัน

2) ความแตกต่างทางภาษาเป็นอุปสรรคในการหาบริษัทคู่ค้า

3) สินค้าไทยไม่ค่อยเป็นที่รู้จักในชิลี เนื่องจากยังไม่มีแบรนด์สินค้าไทยที่เป็นที่รู้จักในชิลี

4) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเกือบทั้งหมดเป็น SMEs ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร ขาดการจัดการที่เป็นสากล ขาดนวัตกรรม อีกทั้งขาดการพัฒนาแรงงานที่มีทักษะในการให้บริการในระดับที่เป็นสากล โดยรูปแบบการให้บริการยังเป็นแบบแยกส่วนทำให้เป็นข้อจำกัดในการให้บริการระหว่างประเทศ

5) ประเทศคู่แข่งทางการค้าของไทย อาทิ จีน เกาหลีใต้ และเวียดนาม มีความตกลงการค้าเสรีกับชิลีเช่นกัน ทำให้ไทยไม่มีความได้เปรียบเหนือประเทศคู่แข่งอื่น ๆ มากนัก โดยเฉพาะจีน ซึ่งมีต้นทุนการผลิตและค่าขนส่งที่ถูกกว่าไทย

6) ความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลียังไม่ได้รับการใช้อย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนหนึ่งยังไม่เข้าใจสิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี และไม่ทราบว่าการนำเข้าสินค้าใดบ้างที่ได้รับยกเว้นภาษี / การขอใช้สิทธิประโยชน์ในกระบวนการนำเข้าของไทยยังมีความยุ่งยากเมื่อเทียบกับการนำเข้าทางฝ่ายชิลี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสงวนสิทธิเพื่อขอคืนการนำเข้าสินค้า / สินค้าเกษตรบางตัวที่ความตกลงฯ ได้ลดภาษีเป็น 0 แล้ว แต่ยังคงติดเรื่องการตรวจสอบ SPS ทำให้ยังไม่สามารถส่งออกหรือนำเข้าโดยไม่เสียภาษี

7) สินค้าส่งออกสำคัญของไทยหลายรายการเป็นสินค้าของต่างชาติที่ผลิตในไทย (Original Equipment Manufacturer: OEM) ดังนั้น หากบริษัทแม่มีนโยบายที่จะขยายโรงงานไปยังประเทศอื่น ย่อมส่งผลให้การส่งออกของไทยลดลง

3.3.3 โอกาส (O-Opportunities)

1) ชิลีเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงที่สุดในภูมิภาคลาตินอเมริกา ตามดัชนีการพัฒนามนุษย์ ซึ่งจัดทำโดย UNDP โดยเป็นประเทศเดียวในภูมิภาคฯ ที่ได้รับการจัดอันดับอยู่ในกลุ่มที่มีระดับการพัฒนาสูงมาก

2) ชิลีเป็นหนึ่งในประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมืองมากที่สุดในภูมิภาคลาตินอเมริกา มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคง มีนโยบายที่เน้นการค้าเสรี และมีพัฒนาการทางสังคมที่ก้าวหน้า

3) คาดว่า รัฐบาลภายใต้การนำของประธานาธิบดีเซบัสเตียน ปิญเญรา ที่เพิ่งเข้ารับตำแหน่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจให้ขยายตัวมากขึ้น และมีนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจมากขึ้น

4) ชิลีให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างปฏิสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยเฉพาะในด้านการค้า ซึ่งปัจจุบันภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเป็นคู่ค้าหลักของชิลี

5) ชิลีมีบทบาทที่แข็งขันในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ที่มุ่งเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา กับประเทศในเอเชีย-แปซิฟิก อาทิ Pacific Alliance, APEC และ FEALAC

6) จากการที่รัฐบาลสหรัฐฯ ในปัจจุบันมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับนโยบายภายในประเทศมากกว่าต่างประเทศและมุ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาวอเมริกันเป็นหลัก ชิลีจึงน่าจะให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นกับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

7) ชิลีได้รับการจัดอันดับด้านโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างดี มีกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดนที่มีประสิทธิภาพ และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งที่ดี

8) ชิลีสามารถเป็นประตูการค้าสำหรับส่งออกสินค้าไทยไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา โดยภาคเอกชนไทยสามารถเข้าไปตั้งศูนย์กระจายสินค้าในเขตปลอดภาษีเมือง Iquique

3.3.4 อุปสรรค (T-Threats)

1) ชิลีอยู่ห่างไกลจากไทยมาก ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูง

2) สายการบินเรือชิลีไม่มีการเปิดสาขาหรือแต่งตั้งตัวแทน (shipping agency) ในไทย และยากที่จะหาสายการบินเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากไทยไปชิลีโดยตรง แต่จะต้องแวะในหลายจุด ทำให้ใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายสูง

3) บริษัทผู้ส่งออกรายย่อยในไทยไม่สามารถติดต่อโดยตรงกับสายการบินเรือหรือสาขา/ตัวแทนของสายการบินเรือ แต่จะต้องติดต่อกับบริษัทตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง (freight forwarder) ในไทย ซึ่งขาดความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการส่งสินค้าไปชิลี

4) การขนส่งทางอากาศไม่มีสายการบินตรง และด้วยระยะทางที่ห่างไกล ทำให้ค่าขนส่ง air cargo มีราคาสูง

5) เศรษฐกิจชิลีพึ่งพาการส่งออกทองแดงมาก เมื่อราคาทองแดงตกต่ำจะกระทบเศรษฐกิจชิลีอย่างมาก ส่งผลให้กำลังซื้อลดลง

โดยสรุปจากการวิเคราะห์ SWOT ในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนกับซีลี ไทยมีจุดแข็ง (S) หลัก ได้แก่ การมีความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน สินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดี และภาคเอกชนไทยมีศักยภาพที่จะเข้าไปลงทุนในซีลี โดยใช้ข้อได้เปรียบ (know-how) ของไทยและทรัพยากรของซีลี ในขณะที่จุดอ่อนที่สำคัญของไทย (W) คือ เรื่องทัศนคติ การขาดข้อมูลและความเข้าใจของภาคเอกชนไทยทำให้ไม่กล้าเข้าไปทำการค้าการลงทุนกับซีลี และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร ขาดการจัดการที่เป็นสากล ทำให้เป็นข้อจำกัดในการให้บริการระหว่างประเทศ โอกาส (O) ที่สำคัญคือ ซีลีเป็นประเทศที่มีเสถียรภาพ รัฐบาลปัจจุบันมีนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ ซีลีได้รับการจัดอันดับด้านโลจิสติกส์ดีกว่าประเทศคู่แข่งอื่น ๆ ของไทย ในภูมิภาคลาตินอเมริกา และมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าสำหรับการส่งออกสินค้าไทยไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคฯ สำหรับอุปสรรค (T) ที่สำคัญ ได้แก่ ระยะทางที่ห่างไกล ทำให้มีค่าขนส่งสินค้าที่สูง ซึ่งในภาพรวมผู้เขียนประเมินว่า จุดแข็งและโอกาสนี้น้ำหนักมากกว่า และมีแนวทางที่จะสามารถแก้ไขจุดอ่อนและอุปสรรค ซึ่งผู้เขียนจะได้นำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และข้อเสนอแนะในการดำเนินการในบทต่อไป

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลการศึกษา

4.1.1 ชิลีได้รับการจัดอันดับด้านโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างดี โดยดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) อยู่ในอันดับที่ 46 จาก 160 ประเทศ และดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก (GCI) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในอันดับที่ 41 จาก 137 ประเทศ ชิลีมีกระบวนการศุลกากรและการจัดการบริเวณชายแดนที่มีประสิทธิภาพ และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งที่ดี โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าหลักของไทยในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ ดังนั้น จึงไม่ใช่อุปสรรคสำหรับภาคเอกชนไทยในการทำการค้ากับชิลี นอกจากนี้ ชิลียังสามารถเป็นประตูการค้าสู่ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ ให้กับไทยได้อีกด้วย

4.1.2 โดยที่การค้ากับต่างประเทศของชิลีกว่าร้อยละ 95 ขนส่งทางเรือ และประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเป็นคู่ค้าหลักของชิลี โดยในปี 2560 มีมูลค่าการค้าระหว่างกัน 58.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 44.05 ของการค้าระหว่างประเทศของชิลี จึงมีสายการบินเรือจำนวนไม่น้อยที่เดินเรือในเส้นทางระหว่างประเทศในเอเชีย-แปซิฟิกกับชิลี ซึ่งภาคเอกชนไทยสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งสินค้าไปชิลีได้

4.1.3 อุปสรรคสำคัญที่ภาคเอกชนไทยต้องเผชิญในการทำการค้ากับชิลี ได้แก่ (1) ระยะทางที่ห่างไกลและการขาดการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ดีทั้งทางอากาศและทางทะเล ทำให้มีต้นทุนการส่งออกและนำเข้าสูง (2) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเกือบทั้งหมดเป็น SMEs ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร ขาดการจัดการที่เป็นสากล โดยรูปแบบการให้บริการยังเป็นแบบแยกส่วนทำให้เป็นข้อจำกัดในการให้บริการระหว่างประเทศ (3) ทักษะคติของภาคเอกชนไทยที่ยังไม่ให้ความสนใจกับตลาดชิลีเท่าที่ควร โดยมองว่าเป็นตลาดขนาดเล็กที่อยู่ห่างไกล และความแตกต่างทางภาษาและวัฒนธรรมทำให้เป็นอุปสรรคในการหาคู่ค้า (4) ความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยที่ยังไม่มีแบรนด์ที่เป็นที่รู้จักในชิลี และการที่ประเทศคู่แข่งของไทยก็มีความตกลงการค้าเสรีกับชิลีเช่นกัน (5) การใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลียังไม่เต็มที่ และ (6) เศรษฐกิจของชิลีพึ่งพิงการส่งออกทองแดง เมื่อราคาทองแดงตกต่ำ จะกระทบต่อกำลังซื้อ และส่งผลกระทบต่อมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี

4.1.4 ทักษะคติของผู้กำหนดนโยบายและผู้ประกอบการไทย และการขาดข้อมูลและความเข้าใจที่ถูกต้อง เป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับชิลี หากผู้กำหนดนโยบายให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นกับตลาดชิลี ภาคเอกชนมีทักษะคติที่เปิดกว้าง แสวงหาโอกาสในตลาดชิลีซึ่งมีอยู่มาก มองชิลีเป็นประตูสู่ภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ พยายามแสวงหาข้อมูลและเส้นทางการขนส่งก็จะสามารถก้าวข้ามอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ได้

4.1.5 จากการวิเคราะห์ SWOT ในการเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนกับชิลี จุดแข็ง (S) และโอกาส (O) มีน้ำหนักมากกว่า และมีแนวทางในการแก้ไขจุดอ่อน (W) และอุปสรรค (T) โดยเฉพาะในเรื่องทัศนคติ การขาดข้อมูล และค่าขนส่งที่มีราคาสูง

4.2 ข้อเสนอแนะ

4.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นกับภูมิภาคลาตินอเมริกา ซึ่งมีประชากรรวมทั้งหมดกว่า 600 ล้านคน และมี GDP รวมประมาณ 7 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพสำหรับสินค้าส่งออกของไทย เป็นแหล่งทรัพยากรและวัตถุดิบที่ไทยสามารถใช้ในอุตสาหกรรม รวมทั้งสามารถเป็นแนวร่วมและพันธมิตรของไทยในเวทีระหว่างประเทศ โดยรัฐบาลไทยต้องดำเนินนโยบายต่อภูมิภาคลาตินอเมริกา ในเชิงรุก มีความต่อเนื่องและเสมอต้นเสมอปลาย ซึ่งที่ผ่านมาบางครั้งการดำเนินความสัมพันธ์กับภูมิภาคลาตินอเมริกา รวมถึงชิลีเป็นไปอย่างฉาบฉวย โดยจะมีการเยือนระดับสูงและจัดโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในช่วงที่ไทยต้องการเสียงสนับสนุนจากประเทศในภูมิภาคในการสมัครรับเลือกตั้งในองค์การระหว่างประเทศ และหลังจากนั้นก็ห่างเหินไป ทั้งนี้ หากประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา สามารถรับรู้ได้ว่าไทยมีความสนใจ ตั้งใจจริง และเสมอต้นเสมอปลายในการดำเนินความสัมพันธ์ ก็จะเป็นประโยชน์กับไทยเองในอนาคตเมื่อไทยต้องการเสียงสนับสนุนหรือแนวร่วมในเวทีระหว่างประเทศ

2) รัฐบาลไทยกับชิลีควรร่วมมือกันเพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และข้อมูลของแต่ละฝ่ายให้ประชาชนของแต่ละประเทศได้รับรู้ในวงกว้างยิ่งขึ้น และให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระดับประชาชน เพื่อสร้างความตระหนักรู้และความคุ้นเคยระหว่างกัน ซึ่งเป็นพื้นฐานที่ดีสำหรับการผลักดันความสัมพันธ์ในด้านต่าง ๆ รวมถึงด้านการค้าและการลงทุนโดยอาจจัดทำแผนงานร่วมกันเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

3) รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญกับการสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับชิลีและภูมิภาคลาตินอเมริกา และการเรียนการสอนภาษาสเปนในสถาบันอุดมศึกษาของไทย โดยควรมีศูนย์ลาตินอเมริกาศึกษาที่เปิดสอนเกี่ยวกับภูมิภาคลาตินอเมริกา ในหลายสาขาวิชา (multidisciplinary) อาทิ การเมืองการปกครอง เศรษฐศาสตร์ ประวัติศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรม และวรรณคดี เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับชิลีและภูมิภาคลาตินอเมริกา และภาษาสเปน ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการช่วยขยายการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับชิลีและภูมิภาคลาตินอเมริกา ได้อย่างมีนัยสำคัญ

4) รัฐบาลไทยควรพิจารณาปรับปรุงกระบวนการขอใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีที่ทำไว้กับประเทศต่าง ๆ ให้ง่ายขึ้นและมีขั้นตอนลดลง รวมถึงความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลี เพื่อให้ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs เข้ามาใช้ประโยชน์มากขึ้น นอกจากนี้ ควรจะประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความตกลงการค้าเสรีไทย-ชิลีอย่างต่อเนื่อง ในช่องทางที่หลากหลาย รวมถึงสื่อออนไลน์และโซเชียลมีเดีย นอกเหนือจากการจัดสัมมนา เพื่อให้ภาคเอกชนในวงกว้างได้ตระหนักถึงสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับจากความตกลงฯ และควรเร่งผลักดันการเจรจาข้อบพด้านการลงทุนให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับภาคเอกชนไทยในการเข้าไปลงทุนในชิลี

5) รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการส่งมอบ-กระจายสินค้า-บริการทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐบางส่วนยังเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นเพียงนายหน้าหรือ “Brokerage” ทำให้ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ นอกจากนี้ ควรมีการบูรณาการพันธกิจการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ซึ่งมีอยู่จำนวนมาก อาทิ กรมศุลกากร กรมพัฒนาธุรกิจบริการ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมขนส่งทางอากาศ และกรมการbinพาณิชย์ เป็นต้น³⁰

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ผู้เขียนเสนอมาทั้งหมดนั้นมุ่งหวังว่าจะช่วยปลูกฝังและยกระดับทัศนคติของภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสองประเทศให้มีความรู้ความเข้าใจกันมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับชิลี โดยเฉพาะในด้านการค้าการลงทุน

4.2.2 ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

4.2.2.1 การดำเนินการของภาครัฐ

1) รัฐบาลไทยควรผลักดันให้มีการเยือนระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ โดยจัดให้มีคณะนักธุรกิจร่วมคณะไปด้วย ซึ่งจะเป็นโอกาสอันดีที่นักธุรกิจจะได้เห็นถึงศักยภาพของชิลีด้วยตนเอง ได้มีโอกาสพบหารือกับคู่ค้าฝ่ายชิลี และได้รับฟังนโยบายการค้าการลงทุนของชิลีจากผู้เกี่ยวข้องโดยตรง

2) การจัดโครงการนำคณะภาคเอกชนเยือนชิลี ควรกำหนดสาขาของภาคเอกชนในลักษณะเฉพาะกลุ่มมากขึ้น โดยเลือกสาขาธุรกิจที่สอดคล้องกับความต้องการของชิลี รวมทั้งควรเชิญผู้แทนภาคการเงินและภาคการธนาคารร่วมในคณะด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด³¹

3) การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับชิลี ควรมุ่งเป้าหมายไปที่กลุ่มบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งด้วย เพื่อให้รับทราบว่าชิลีเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค แตกต่างจากประเทศอื่น ๆ ในลาตินอเมริกา และโน้มน้าวให้บริษัทตัวแทนฯ ศึกษาหาข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าไปชิลี และสร้างเครือข่ายกับบริษัทผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในชิลี เพื่อที่จะสามารถให้คำแนะนำผู้ประกอบการรายย่อยของไทยที่สนใจค้าขายกับชิลีได้

4) หน่วยงานภาครัฐควรมีส่วนช่วยภาคเอกชนไทยในการหาพันธมิตรทางการค้า หรือผู้แทนทางการค้าในชิลี เพื่อช่วยในการเปิดตลาดชิลี ทั้งนี้ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก ให้ความสำคัญอย่างมากกับการหาคู่ค้าและช่องทางการลงทุนให้กับนักธุรกิจไทย เพื่อที่จะสามารถให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการไทยได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม³² ซึ่งแนวทาง

³⁰ ธนิต โสรรัตน์, การเชื่อมโยงโลจิสติกส์ภูมิภาคประเทศเพื่อนบ้าน, [ออนไลน์], 2 กรกฎาคม 2559, แหล่งที่มา: <http://www.tanitsorat.com/v2/showcontent.php?id=1056> [3 กรกฎาคม 2561].

³¹ กระทรวงการต่างประเทศ, โทรเลข ที่ 0702.1/138/2559, 12 พฤษภาคม 2559.

³² สัมภาษณ์ ศรีกานต์ พลมณี, เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก, 28 มิถุนายน 2561.

ดังกล่าวควรมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนได้รับทราบถึงบทบาทดังกล่าวของสถานเอกอัครราชทูตฯ ด้วย

5) หน่วยงานภาครัฐและสภาธุรกิจไทย-ชิลีควรโปรโมตชิลีในฐานะประตู (gateway) สู่ภูมิภาคลาตินอเมริกาฯ จากการศึกษาที่เป็นสมาชิกกลุ่มพันธมิตรแปซิฟิกที่สามารถเข้าถึงประชาชนได้กว่า 200 ล้านคน และชิลีมีเขตปลอดภาษีเมือง Iquique (ZOFRI) ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอเมริกาใต้ ซึ่งเชื่อมต่อกับ Bi-oceanic corridors ทำให้สามารถเข้าถึงผู้บริโภคกว่า 350 ล้านคน

6) หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนการสร้างแบรนด์สินค้าไทยในชิลี ผ่านการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดต่าง ๆ เพื่อให้สินค้าไทยให้เป็นที่รู้จักมากขึ้นในชิลี

4.2.2.2 การดำเนินการของภาคเอกชน

1) ผู้ประกอบการไทยควรสร้างพันธมิตรทางการค้า (Strategic Alliance) กับบริษัทท้องถิ่น แล้วค่อยพัฒนาสร้างทีมงานของตนเอง ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ต่อบริษัทไทย โดยเฉพาะด้านการสื่อสารซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการทำธุรกิจ³³

2) ผู้ประกอบการไทยควรเดินทางไปสำรวจตลาดชิลีด้วยตนเองเพื่อให้เข้าใจถึงบริบททางสังคมและวัฒนธรรมของชิลี กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และวิธีค้าขาย นอกจากนี้ ต้องทำวิจัยการตลาดและหาข้อมูลเกี่ยวกับคู่ค้า และศึกษาประสบการณ์จากบริษัทท้องถิ่น และบริษัทไทยที่เคยบุกตลาดชิลี รวมถึงกรณีศึกษาจากประเทศอื่น ๆ ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรหาโอกาสร่วมโครงการนำคณะนักธุรกิจเยือนชิลีซึ่งจัดโดยกระทรวงการต่างประเทศหรือกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นโอกาสในการสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการชิลี³⁴

3) บริษัทไทยขนาดใหญ่ซึ่งมีเครือข่ายทางธุรกิจในประเทศต่าง ๆ ควรมองหาโอกาสทางโลจิสติกส์ในการทำการค้ากับชิลี เช่น กรณีของบริษัทเอสซีจีที่ขายปูนซีเมนต์ให้ชิลี โดยมีจุดเริ่มต้นจากที่บริษัททราบว่าเรือสินค้าขนาดใหญ่มาส่งทองแดงที่จีน และจะเดินทางกลับไปชิลี โดยไม่มีสินค้าใดๆ กลับไป บริษัทฯ จึงใช้โอกาสนี้ในการขนปูนซีเมนต์ไปขายที่ชิลีผ่านจีน เนื่องจากชิลีเป็นประเทศที่ประสบแผ่นดินไหวบ่อยครั้ง จึงต้องการวัสดุก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ และเหล็กที่มีคุณภาพ³⁵

4) บริษัทไทยขนาดเล็กที่สนใจเข้าไปทำตลาดในชิลีสามารถขอคำแนะนำจากบริษัทเอสซีจี เทรดิง ซึ่งพร้อมจะช่วยสนับสนุนการส่งออกของบริษัทของไทย โดยมีการให้ความช่วยเหลือในการอำนวยความสะดวกเรื่องการส่งออก ช่วยจัดซื้อ (sourcing) รวมถึงให้คำแนะนำต่าง ๆ ทั้งในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน และการลดความเสี่ยงต่าง ๆ³⁶

³³ กระทรวงการต่างประเทศ, โทรเลข ที่ 1103/425/2560, 22 มิถุนายน 2560. (การแบ่งปันประสบการณ์และมุมมองเกี่ยวกับการบุกเบิกตลาดในลาตินอเมริกาและแคริบเบียน โดยนายบรรณ เกษมทรัพย์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอสซีจี เทรดิง ในการสัมมนา “Latin America, Thailand and beyond: Partnership in Global Value Chains” วันที่ 30 พฤษภาคม 2560).

³⁴ อ้างแล้ว.

³⁵ อ้างแล้ว.

³⁶ อ้างแล้ว.

5) ผู้ประกอบการไทยควรเข้าร่วมงานแสดงสินค้าที่สำคัญ ๆ ในภูมิภาคลาตินอเมริกา รวมถึงงานแสดงสินค้านานาชาติในยุโรปหรือสหรัฐอเมริกา เนื่องจากจะมีผู้ซื้อจากชิลีไปเข้าร่วม³⁷

6) บริษัท SMEs ของไทยอาจรวมตัวกันแต่งตั้งเอกชนในชิลีเป็นผู้แทนทางการค้า เพื่อช่วยเปิดตลาด หาช่องทางโลจิสติกส์ และดำเนินการเรื่องเอกสารกับหน่วยงานภาครัฐของชิลี ซึ่งมีบริษัทจากนอร์เวย์ใช้วิธีการนี้³⁸

7) บริษัทไทยขนาดใหญ่ อาทิ บริษัทเอสซีจี หรือเจริญโภคภัณฑ์ อาจพิจารณาเข้าไปจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในโซนโกดังเก็บสินค้าในเขตปลอดภาษีเมือง Iquique (ZOFRI) ซึ่งมีค่าเช่าพื้นที่เดือนละ 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับพื้นที่โกดังขนาด 600 ตารางเมตร ซึ่งรวมบริการศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งบริหารจัดการการรับและส่งสินค้าให้ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทันทีเมื่อมีการสั่งของ นอกจากนี้ บริษัทไทยอาจพิจารณาเช่าพื้นที่ในเขต ZOFRI ที่เมือง Alto Hospicio ซึ่งห่างจากเมือง Iquique ประมาณ 20 นาที ซึ่งเป็นพื้นที่ให้บริษัทที่สนใจเช่าเพื่อสร้างโกดังเก็บสินค้า หรือโรงงานประกอบสินค้า โดยแต่ละบริษัทบริหารจัดการพื้นที่เช่า รวมถึงดำเนินการด้านโลจิสติกส์ด้วยตนเอง โดยคิดค่าเช่าประมาณ 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อตารางเมตร³⁹

8) บริษัทไทยอาจพิจารณาเข้าไปลงทุนตั้งฐานการผลิตในชิลีในอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพ อาทิ

(1) อาหารทะเลกระป๋อง ผลไม้กระป๋อง และผลไม้แห้ง ซึ่งชิลีมีวัตถุดิบที่อุดมสมบูรณ์ และไทยมี know-how โดยอาจเข้าไปในลักษณะการควบรวมกิจการ (take over) บริษัท/โรงงานของชิลี

(2) เหมืองแร่ลิเทียม ซึ่งชิลีเป็นผู้ส่งออกลิเทียมอันดับต้นของโลก โดยเฉพาะลิเทียมที่มีคุณภาพสูงสำหรับทำแบตเตอรี่รถยนต์และเครื่องบิน

(3) การผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งรัฐบาลชิลีเปิดโอกาสรับบริษัทต่างชาติที่สนใจเข้ามาลงทุนด้านพลังงานทดแทน ตามแผนของรัฐบาลชิลีที่จะผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนให้ได้มากถึงร้อยละ 70 ของกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าในปัจจุบันภายในปี ค.ศ. 2050 โดยรัฐบาลชิลีมีโครงการเชิญชวนนักลงทุนต่าง ๆ มาลงทุนในเขตที่ดินที่รัฐบาลได้จัดสรรให้กับบริษัทที่สนใจลงทุนด้านพลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลม โดยคิดค่าเช่าในราคาที่ประหยัด ซึ่งจะเป็นทางเลือกให้บริษัทพลังงานไม่จำเป็นต้องซื้อที่ดินเพื่อติดตั้งสถานีผลิตพลังงานไฟฟ้า⁴⁰

³⁷ สัมภาษณ์ สาโรจน์ ชนสันติ, อดีตเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันตียาโก, 25 มิถุนายน 2561.

³⁸ อ้างแล้ว.

³⁹ อ้างแล้ว.

⁴⁰ สัมภาษณ์ สาโรจน์ ชนสันติ, อดีตเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันตียาโก, 25 มิถุนายน 2561; สัมภาษณ์ ศรีกานต์ พลมณี, เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันตียาโก, 28 มิถุนายน 2561.

บรรณานุกรม

หนังสือ/เอกสาร

กระทรวงการต่างประเทศ. (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกาและแคริบเบียน ปี 2561–2565. 2561.

_____. ผลการดำเนินโครงการสำรวจโอกาสและศักยภาพของตลาดใหม่ในลาตินอเมริกากับ Latin Link. โทรเลข ที่ 0702.1/138/2559. 12 พฤษภาคม 2559.

_____. การดำเนินโครงการนำคณะนักธุรกิจลาตินอเมริกาเยือนไทย และการจัดการสัมมนา ส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับลาตินอเมริกา. โทรเลข ที่ 1103/425/2560. 22 มิถุนายน 2560.

กองลาตินอเมริกา กระทรวงการต่างประเทศ. Factsheet สาธารณรัฐชิลี. มีนาคม 2561.

ณัฐกริช เปาอินทร์. การประเมินสถานการณ์เพื่อจัดการความเสี่ยง. นนทบุรี: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2559.

ธวัช ธีระวัฒน์. การศึกษาและวิเคราะห์การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ภูมิภาคลาตินอเมริกา ปี 2556–2560: กรณีศึกษาการส่งออกรถยนต์ ขึ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ของไทยไปยัง ภูมิภาคลาตินอเมริกา. หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 7 สถาบันการต่างประเทศ เทเวศรวงศ์วโปกการ กระทรวงการต่างประเทศ, 2558.

นิธิรุจน์ โผนประเสริฐ. การดำเนินนโยบายการทูตเศรษฐกิจของไทยต่อเปรูระหว่างปี 2555–2557 ภายใต้แผนปฏิบัติการบูรณาการภูมิภาคลาตินอเมริกา 2555–2559. หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 7 สถาบันการต่างประเทศ เทเวศรวงศ์วโปกการ กระทรวงการต่างประเทศ, 2558.

Arvis, J. and others. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank, 2016.

Schwab, K. The Global Competitiveness Report 2017–2018. Geneva: World Economic Forum, 2017.

วิทยานิพนธ์

ภฤศญา ปิยนุสรณ์. กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย–มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2558.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- ธนิต โสรรัตน์. การเชื่อมโยงโลจิสติกส์ภูมิภาคประเทศเพื่อนบ้าน. [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: <http://www.tanitsorat.com/v2/showcontent.php?id=1056> [3 กรกฎาคม 2561].
- _____. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: <http://www.tanitsorat.com/v2/showcontent.php?id=1195> [3 กรกฎาคม 2561].
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงซันติอาโก. ข้อมูลประเทศชิลี. [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: http://www.ditp.go.th/ditp_pdf.php?filename=contents_attach/164688/164688.pdf&title=164688 [13 มิถุนายน 2561].
- สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. คำศัพท์ Supply Chain & Logistics. [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา: <http://logistics.go.th/en/bol-information/2013-03-24-17-15-67> [20 พฤษภาคม 2561].
- Departamento de Estudios DIRECON. FICHA PAÍS: CHILE-ASIA PACÍFICO. [Online]. 2018. Available from: <https://www.direcon.gob.cl/wpcontent/uploads/2013/08/Asia-Pac%C3%ADfico-anual2017-1.pdf> [2018, May 20].
- García Piña, A. and Quindimil, M. National Policies for Logistics Services in Chile and Peru: Their Impact and Challenges vis-à-vis the Asia-Pacific Region. [Online]. 2016. Available from: http://seco.wti.org/media/filer_public/af/46/af468a3c-3e76-46ef-b0486f2939294270/working_paper_no_14_2016_garcia_and_quindimil.pdf [2018, May 20].
- IDB. Road Corridor between the Atlantic and the Pacific. [Online]. 2017. Available from: <http://conexionintal.iadb.org/2017/07/11/corredor-vial-entre-el-atlantico-y-el-pacifico/?lang=en> [2018, May 20].
- Ministro de Transporte y Telecomunicaciones. Desafío en Logística Portuaria. [Online]. 2018. Available from: http://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2018/05/MTT-CAMPORT_Final.pdf [2018, May 22].
- OECD/ITF. Logistics Observatory for Chile. [Online]. 2016. Available from: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/16cspa_chile_logistics_observatory.pdf [2018, May 20].
- OECD. Gaps and Governance Standards of Public Infrastructure in Chile. [Online]. 2017. Available from: <https://www.oecd.org/governance/budgeting/gaps-and-governance-standards-of-public-infrastructure-in-chile.pdf> [2018, May 20].
- United Nations Development Program. Human Development Report 2016. [Online]. 2016. Available from: http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016_human_development_report.pdf [2018, June 6].

การสัมภาษณ์

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 19 มิถุนายน 2561.

Osses D. ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ซีลี สถานทูตซีลีประจำประเทศไทย. สัมภาษณ์, 19 มิถุนายน 2561.

วิวัฒน์ ชัยจิราภรณ์. เลขาธิการสภาธุรกิจไทย-ซีลี. สัมภาษณ์, 22 มิถุนายน 2561.

สธน เกษมสันต์ ณ อยุธยา. ผู้อำนวยการกองลาตินอเมริกา กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ กระทรวงการต่างประเทศ. สัมภาษณ์, 22 มิถุนายน 2561.

สาโรจน์ ธนสันติ. อดีตเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก. สัมภาษณ์, 25 มิถุนายน 2561.

ศรிகานต์ พลมณี. เอกอัครราชทูต ณ กรุงซันติอาโก. สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2561.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายวาทยุทธ วิจารณ์ภัยกิจ
ประวัติการศึกษา	– รัฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) สาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย – Master of Arts (Latin American Studies), Georgetown University สหรัฐอเมริกา (ทุนกระทรวงการต่างประเทศ)
ประวัติการทำงาน	<p>11 ตุลาคม พ.ศ. 2537 เข้ารับราชการในกระทรวงการต่างประเทศ</p> <p>พ.ศ. 2537 เจ้าหน้าที่การทูต 3 กองการประจุมระหว่างประเทศ กรมองค์การระหว่างประเทศ</p> <p>พ.ศ. 2541 เจ้าหน้าที่การทูต 4 กองอเมริกาเหนือ กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้</p> <p>พ.ศ. 2543 เลขานุการตรี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันโตอาโก สาธารณรัฐชิลี</p> <p>พ.ศ. 2544 เลขานุการโท สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงซันโตอาโก</p> <p>พ.ศ. 2548 เจ้าหน้าที่การทูต 6 สำนักนโยบายและแผน</p> <p>พ.ศ. 2549 เลขานุการเอก สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงมาดริด ราชอาณาจักรสเปน</p> <p>พ.ศ. 2553 นักการทูตชำนาญการ กองประมวลและวิเคราะห์ข่าว กรมสารนิเทศ</p> <p>พ.ศ. 2555 นักการทูตชำนาญการ กองลาตินอเมริกา กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้</p> <p>พ.ศ. 2556 นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา) กองลาตินอเมริกา</p> <p>พ.ศ. 2558 ที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา เครือรัฐออสเตรเลีย</p> <p>พ.ศ. 2559 อัครราชทูตที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา</p>
ตำแหน่งปัจจุบัน	อัครราชทูตที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา