

แนวทางการพัฒนาความร่วมมือด้านภาคทะเลและการประมง ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี¹

ควัง โฮ ซง² และศิริพงษ์ ลดาวัลย์ ณ ออยุธยา³

วันที่รับบทความ: 14 กรกฎาคม 2564

วันที่แก้ไขครั้งสุดท้าย: 16 สิงหาคม 2564

วันที่ตอบรับตีพิมพ์: 19 สิงหาคม 2564

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความร่วมมือด้านภาคทะเลและการประมงด้านการจัดการทำแทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐเกาหลีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2557-2563) 2) วิเคราะห์ความคาดหวังของภาครัฐและเอกชนของทั้งสองประเทศในการพัฒนาความร่วมมือดังกล่าว และ 3) นำเสนอกรอบความร่วมมือที่จำเป็นต้องได้รับการเจรจาพูดคุย และพัฒนาเพื่อนำไปสู่การทำข้อตกลงในปัจจุบันและในอนาคต โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคสถาบันการศึกษาจากทั้งสองประเทศ ผลการศึกษาพบว่า 1) มีความร่วมมือด้านการจัดการทำแทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีให้เป็นการทำเรืออัจฉริยะ และการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เช่น ด้านพิธีการศุลกากร ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ 2) ภาครัฐของสาธารณรัฐเกาหลีมีความคาดหวังและพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการพัฒนาทำเรืออัจฉริยะให้เกิดขึ้นในประเทศไทยเพื่อให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรรวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี 3) กรอบความร่วมมือที่ต้องพัฒนา ได้แก่ การจัดตั้งเครือข่าย การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับด้านการจัดการทำแทียบเรือสินค้า การแลกเปลี่ยนบุคลากร และการจัดตั้งคณะกรรมการ

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการพัฒนาความร่วมมือด้านภาคทะเลและการประมงระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี” หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

² นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ 50200 อีเมล: ullusiyul@gmail.com

³ รองศาสตราจารย์ คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ 50200 อีเมล: siripong_lad@hotmail.com

ผู้เชี่ยวชาญมาร่วมกำกับดูแลรับผิดชอบด้านต่างๆ ที่ภาครัฐและเอกชนเข้ามาทำกิจการในพื้นที่ EEC เป็นต้น

คำสำคัญ ความร่วมมือภาคทะเลและการประมง, การจัดการท่าเรือ, โลจิสติกส์พาณิชย์นาวี

Guidelines for the Development of Collaboration in the Marine and Fisheries Sectors Between Thailand and the Republic of Korea

Kwang ho, Song⁴ and Siripong Ladavalaya Na Ayuthya⁵

Received: July 14, 2021

Revised: August 16, 2021

Accepted: August 19, 2021

Abstract

The objective of this research were to: 1) study collaboration in the marine and fisheries sectors in port management, container shipping and maritime logistics between Thailand and the Republic of Korea (2014-2020); 2) analyze the needs of public and private sectors of both countries to improve collaboration listed above; and 3) provide a framework for collaboration that needs to be negotiated, discussed, and improved to reach consensus current and in the future. The research methodology was based on qualitative research by gathering data from related documents and in-depth interviews with governmental officials, private sector and academic sector representatives from both countries. This research shows the following results. First, there were collaborations in port management, container shipping and marine logistics to build smart ports and improve logistics efficiency in areas such as customs clearance, infrastructure, transportation and information technology and competence of logistics service providers for both government and business. Second, the government of the Republic of Korea has expectation and is ready to cooperate in developing smart ports in Thailand so that it can provide one-stop services including activities related to the maritime industry. Third, the collaboration framework to be developed include:

⁴ Graduate student (Public Administration), Faculty of Political Science and Public Administration, Chiang Mai University, Chiang Mai 50200. E-mail: ullysiyul@gmail.com

⁵ Associate Professor, Faculty of Political Science and Public Administration, Chiang Mai University, Chiang Mai 50200. E-mail: siripong_lad@hotmail.com

establishment of network, research on port management, exchange of personnel and the establishment of an expert committee to jointly supervise the various responsibilities of conducting business by private companies in the EEC.

Keywords Collaboration in the Marine and Fisheries Sectors, Port management, Maritime logistics

1. บทนำ

ความร่วมมือระหว่างอาเซียนและสาธารณรัฐเกาหลีมีความเข้มแข็งมากขึ้นเมื่อรัฐบาลสาธารณรัฐเกาหลีได้ประกาศนโยบายมุ่งใต้ใหม่เพื่อให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนทางเศรษฐกิจรายใหม่โดยประธานาธิบดี มุนแจอินได้ประกาศอย่างเป็นทางการด้วยการกล่าวในคำปราศรัยที่ฟอรัมธุรกิจสาธารณรัฐเกาหลีและอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 โดยมีกรอบคิดที่มุ่งเน้นไปที่สิ่งที่เรียกว่า “3P” ได้แก่ ชุมชนประชาชน (People) สันติภาพ (Peace) และความเจริญรุ่งเรือง (Prosperity) ตามนโยบายนี้รัฐบาลสาธารณรัฐเกาหลีได้วางแผนที่จะกระชับความร่วมมือกับอาเซียน โดยการขยายขอบเขตของเทคโนโลยี ศิลปะ วัฒนธรรม และการค้าการลงทุนระหว่างกันให้มากขึ้น (Ministry of Foreign Affairs, 2020a)

ต่อมาในการประชุมสุดยอดพิเศษอาเซียน-สาธารณรัฐเกาหลี เมื่อวันที่ 25-26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ที่เมืองปูซาน ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประธานร่วม มุนแจอิน และนายกรัฐมนตรี ประยุทธ์ จันทร์โอชา แห่งประเทศไทยได้ตัดสินใจที่จะกระชับความสัมพันธ์อาเซียน-สาธารณรัฐเกาหลี ตามนโยบายมุ่งใต้ใหม่ที่ได้รับการสนับสนุนอย่างมากจากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนโดยคาดหวังว่าในอีก 30 ปีข้างหน้าจะประสบความสำเร็จในการยกระดับความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียน – สาธารณรัฐเกาหลีขึ้นสู่ระดับเดียวกันกับ 4 ประเทศมหาอำนาจคือสหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น และรัสเซีย ทั้งในด้านการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม (Ministry of Foreign Affairs, 2020b) ดังนั้น เมื่อขอบเขตของความร่วมมือขยายตัว สาธารณรัฐเกาหลี และอาเซียนจึงคาดว่าจะกระชับความร่วมมือในด้านต่างๆ เพิ่มขึ้นในอนาคต

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 สาธารณรัฐเกาหลีได้พยายามพัฒนานโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมทางทะเลและการประมงกับประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยเชื่อว่า การเชื่อมโยงที่สำคัญที่สุดระหว่างสาธารณรัฐเกาหลี และภูมิภาคอาเซียนทางด้านทะเลและการประมง การขนส่งและท่าเรือจะสามารถสร้างผลประโยชน์และขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการค้าและการลงทุนให้กับสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศสมาชิกอาเซียนได้อย่างมากเนื่องจากอาเซียนตั้งอยู่ในพื้นที่ฐานการเดินเรือที่สามารถเชื่อมโยงยุโรป และเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพทางการตลาดขนาดใหญ่ ดังนั้น หากสาธารณรัฐเกาหลีสามารถขยายความร่วมมือกับกลุ่มประเทศในอาเซียนซึ่งส่วนใหญ่มีทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ และมีความสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์ด้วยการพัฒนาความร่วมมือทางด้านเทคโนโลยีการเดินเรือที่มีมาตรฐานขั้นสูง การฝึกอบรม การถ่ายทอดความรู้ การลงทุนร่วมเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเรือ และโครงสร้าง

พื้นฐาน และวิทยาศาสตร์ทางทะเลและเทคโนโลยีที่ทันสมัยจะทำให้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาความสามารถในการขนส่ง ฯลฯ ได้อย่างดีเยี่ยม อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาการพัฒนาความร่วมมือในด้านทะเลและการประมงระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศสมาชิกอาเซียนยังมีเฉพาะในบางประเทศ เช่น การร่วมลงทุนระหว่างบริษัทเกาหลีใต้ในการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 (Ministry of Oceans and Fisheries, 2020)

ในส่วนของประเทศไทย จากการประชุมสุดยอดอาเซียน-สาธารณรัฐเกาหลีสมัยพิเศษครั้งที่ 3 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ที่เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลีได้มีการหารือในบริบทความสัมพันธ์ระดับทวิภาคี ระหว่างไทยและสาธารณรัฐเกาหลีที่ได้หารือที่เมืองปูซานและร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามบันทึกความเข้าใจ 3 ฉบับ ได้แก่ ความร่วมมือในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม และความร่วมมือด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น และครอบคลุมสาขาใหม่ๆ มากขึ้นวัฒนธรรม (Ministry of Foreign Affairs, 2020c) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้าง EEC ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญในการพัฒนาผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ปี พ.ศ. 2560-2564 และแผนการก่อสร้าง ท่าเรือ ซึ่งเป็นหนึ่งในห้าโครงการการก่อสร้าง EEC เพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยครอบคลุมทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เช่น การพัฒนาสนามบินและท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านอุตสาหกรรมทางทะเลรวมถึงโครงการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ในพื้นที่แหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 ที่รัฐบาลคาดว่าจะมีความร่วมมือทางวิชาการและด้านเทคนิคกับต่างประเทศ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)

นอกจากนี้ ในโอกาสที่ประธานาธิบดีมุนแจอินได้เยือนประเทศไทยระหว่างวันที่ 1 ถึง 3 กันยายน พ.ศ. 2562 มีสถาบันและบริษัทจากทั้งประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสาขาอุตสาหกรรมประกอบด้วย บันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านเทคโนโลยีพลังงาน เพื่อร่วมมือกันขยายงานวิจัยร่วมระหว่างประเทศเชิงประจักษ์ในสาขาเทคโนโลยีพลังงาน เช่น ยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานใหม่ และพลังงานหมุนเวียนและสมาร์ตกริด (Korea institute of Energy Technology Evaluation and Planning, 2020) บันทึกความเข้าใจการส่งเสริมอุตสาหกรรมดิจิทัลและความร่วมมือเมืองอัจฉริยะโดยเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมดิจิทัลระหว่างสองประเทศและขยายความร่วมมือในโครงการเมืองอัจฉริยะของบริษัทเกาหลีในการพัฒนาองค์กรดิจิทัล

และโครงการก่อสร้างเมืองอัจฉริยะของรัฐบาลไทย (The Korea Trade-Investment Promotion Agency, 2019a) และบันทึกความเข้าใจสำหรับการกำหนดมาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ซ้ำได้ (Returnable Pallet) สำหรับการขนส่งแบบครบวงจรในเอเชีย โดยการกำหนดมาตรฐานพาเลทแบบที่ใช้แล้วสามารถนำกลับมาใช้ซ้ำได้ เพื่อประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ และปกป้องสิ่งแวดล้อมโลกและสร้างฐานข้อมูลโลจิสติกส์ (DB) ผ่านการจัดการการติดตามเพื่อร่วมกันสร้างระบบกระจายและโลจิสติกส์ในภูมิภาค (Korea Pallet Container Association, 2019)

จากที่กล่าวมาข้างต้นสาธารณรัฐเกาหลีในฐานะที่เป็นประเทศที่มีอำนาจทางทะเล (Sea Power) อยู่ในอันดับ 4 ของโลก มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมทางทะเล เช่น การขนส่ง การเงินและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ เทคโนโลยีทางทะเล ท่าเรือ และโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการต่อเรือของสาธารณรัฐเกาหลีที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงในด้านเทคโนโลยีการเดินเรือ เป็นอันดับ 1 ของโลก รวมทั้งด้านการจัดการท่าเรือ และการบริหารพื้นที่หน้าท่าเรือ และพื้นที่หลังท่าเรือ (Port Management/Front and Back) ตลอดจนการจัดการโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐเกาหลีมีระบบที่เป็นเลิศ เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐานที่ดีเยี่ยม (Menon Economics and DNV GL., 2018) ตัวอย่างเช่น ท่าเรือปูซาน เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกโดยการประเมินจากความจุของเรือและปริมาณการขนถ่ายอย่างครอบคลุม (Ministry of Oceans and Fisheries, 2020b) จึงมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาความร่วมมือกับประเทศไทยในด้านดังกล่าว เพื่อให้ประเทศไทยสามารถ พัฒนาท่าเรือยุคใหม่ที่มีศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องเป็นท่าเรือชั้นนำที่ให้บริการแบบครบวงจร หรือบริการ ณ จุดเดียว (One-Stop Services) ครอบคลุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ห่วงโซ่ระบบขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain & Multi-Modal Transport) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังต้องสามารถมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดึงดูดผู้ใช้บริการ โดยจัดรูปแบบการให้บริการที่เพิ่มคุณค่า และมีค่าบริการที่สามารถแข่งขันได้ มีการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี (Maritime Logistics) ที่มีผู้อยู่ในซัพพลายเชนพาณิชย์นาวี (Maritime Supply Chain) ทั้งภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อกันโรค ฯลฯ และผู้นำเข้า-ส่งออก ที่เชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสาธารณรัฐเกาหลีในฐานะที่มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญด้านนี้ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะเข้าร่วมมือกับประเทศไทยในการพัฒนางานด้านนี้ตามกลยุทธ์การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทางทะเลที่ชาญฉลาดของสาธารณรัฐเกาหลี

จากที่มาและเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาถึงความร่วมมือภาคทะเลและการประมงระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทย มีการดำเนินการด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีหรือไม่ อย่างไร ภาครัฐ ภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีและของไทย มีความคาดหวังให้มีการพัฒนาความร่วมมือด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีอย่างไร เพราะเหตุใด และกรอบความร่วมมือในด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีที่จำเป็นต้องได้รับการเจรจา พุดคุย เพื่อนำไปสู่การทำข้อตกลงในปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) และในอนาคต ควรเป็นอย่างไร

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

(1) เพื่อศึกษาความร่วมมือภาคทะเลและการประมงด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2563)

(2) เพื่อสำรวจความคาดหวังของภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีและไทยในการพัฒนาความร่วมมือด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีในปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) และอนาคต

(3) เพื่อนำเสนอกรอบความร่วมมือด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีและไทยที่จำเป็นต้องได้รับการเจรจา พุดคุย เพื่อนำไปสู่การทำข้อตกลงในปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) และในอนาคต

3. แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดกระบวนการความร่วมมือ ของ Thomson and Perry (2006) ที่ได้ทำการเปรียบเทียบกระบวนการทำงานร่วมกัน กับกล่องดำ (Black Box) โดยอธิบายว่าความร่วมมือการทำงานร่วมกัน ต้องมีการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการและมีลักษณะที่เป็นวัฏจักร โดยเริ่มจาก สิ่งกระตุ้น (Antecedents) เพื่อนำไปสู่การกำหนดกระบวนการ (Process) ผลลัพธ์ (Outcomes) และการประเมินผล (Assessment) ดังนี้

จุดเริ่มต้นของการทำงานร่วมกันระหว่าง บุคคล หน่วยงาน หรือภาคส่วนต่างๆ เกิดจากสิ่งกระตุ้นที่เป็นสิ่งเร้า ได้แก่ ความจำเป็นที่ต้องมีการพึ่งพาซึ่งกันและกันอย่างมาก (High level of interdependence) การขาดแคลนทรัพยากร (Resource scarcity) ของ

ภาคส่วนใดภาคส่วนหนึ่ง จึงต้องมีการแบ่งปันทรัพยากรและความเสี่ยง (Needs for resources and risk sharing) หรือจากการพยายามของการสร้างความร่วมมือในอดีต (Previous history of efforts to collaborate) หรือจากสถานการณ์ที่ภาคส่วนหนึ่งมีทรัพยากรที่ภาคส่วนอื่นขาดแคลน (Situation in which each partner has resources that other partners need) หรือเกิดจากเรื่องนั้นมีความยุ่งยากสลับซับซ้อนเกินกว่าที่ภาคส่วนใดจะทำได้โดยลำพัง (Complex Issue) จึงจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือกับภาคส่วนอื่นให้เข้ามาดำเนินงานนั้นร่วมกัน

จากแรงกระตุ้นจึงนำไปสู่ขั้นต่อไปคือ การกำหนดกระบวนการของความร่วมมือที่ต้องมีการอบการปกครอง (Governance) นับตั้งแต่การบริหาร Administration) ความเป็นอิสระของภาคส่วนต่างๆ (Organizational Autonomy) การรวมกันอย่างเป็นเอกภาพหรือการเป็นกันและกัน (Mutuality) บรรทัดฐานของความไว้วางใจ และการยอมรับต่อกัน (Norm of trust & Reciprocity) วงจรต่อมาคือ การกำหนดผลลัพธ์ของความร่วมมือ ได้แก่ เป้าหมายที่จะได้รับ (Achievement of Goal) วิธีการหรือกิจการที่แต่ละภาคส่วนต้องทำเพื่อนำไปสู่ความสัมพันธ์ที่แนบแน่น (Instrumental transactions among organizations become transformed into socially embedded relationship) และการสร้าง “หุ้นส่วนใหม่ที่มีคุณค่า” สามารถทำให้เกิดสมรรถนะในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรได้อย่างสูงสุด (The creation of “new value partnership” produce capacity to leverage resources) การดำเนินการร่วมกันอย่างมีวินัย เพื่อแก้ไขปัญหาหรือการตอบสนองฉันทามติหรือพันธกรณีที่กำหนดไว้ ตลอดจนการติดตามตรวจสอบและประเมินผลการทำงาน (Self-governing collective action to solve problems of institutional supply, commitment, and monitoring) หลังจากนั้นผลลัพธ์หรือประสบการณ์ของการทำงานร่วมกัน จะแสดงให้เห็นจากกระบวนการป้อนกลับ และกลายเป็นสิ่งกระตุ้นสำหรับการทำงานร่วมกันในอนาคตต่อไปอีก ดังนั้น กระบวนการความร่วมมือจึงมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องที่เป็นวงจรหรือ มีลักษณะที่เป็นวัฏจักร

นอกจากนี้ ยังได้นำขั้นตอนของกระบวนการของความร่วมมือที่ Thomson and Perry (2006, pp. 22-24) ได้นำเสนอไว้ว่า กระบวนการสร้างความร่วมมือ ในลักษณะที่เป็นวัฏจักร เริ่มจากการเจรจาต่อรอง (Negotiation) เพื่อพูดคุย สร้างความเข้าใจ และการรับรู้เพื่อทราบถึงภารกิจเป้าหมาย จุดมุ่งหมายของความร่วมมือ เพื่อนำไปสู่การตกลงยอมรับ (Commitment) ร่วมกัน และการทำข้อตกลง โดยการทำสัญญาที่เป็นทางการ และต่อด้วยการดำเนินการ (Implementation) ตามข้อตกลงร่วมกัน ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่าย ขั้นสุดท้าย คือ การประเมินผลการดำเนินการร่วมกัน ซึ่งอาจนำไปสู่การเริ่มเจรจาหรือกำหนดข้อตกลงร่วมกันใหม่ ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ได้รับผลตอบแทนตามต้องการ

แนวคิดกระบวนการของความร่วมมือนี้น่าจะกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้นำมาใช้ศึกษากระบวนการความร่วมมือในด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยที่ได้ดำเนินผ่านมาในการให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับทิศทางของการพัฒนาความร่วมมือด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

ส่วนการเจรจาต่อรองเพื่อนำไปสู่การทำข้อตกลงในกรอบความร่วมมือในด้านการจัดการทำเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนของสาธารณรัฐเกาหลีและของไทยในปัจจุบัน และในอนาคต ผู้วิจัยได้นำแนวคิด การเจรจาต่อรองของ Fiher and Ury (1981), Lax and Sebenius (1986) ที่ได้นำเสนอรูปแบบการเจรจาต่อรองแบบร่วมมือ (Integrative Negotiation) ว่าเป็นการเจรจาต่อรองที่ผู้เจรจา พยายามแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิด วิธีการ ผลลัพธ์ และความร่วมมือ เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดร่วมกัน การเจรจา แบบนี้เป็นการเจรจาในสถานการณ์ที่ไม่มีความขัดแย้งกันอย่างสิ้นเชิง หรือเข้ากันได้อย่างสมบูรณ์ (neither completely opposed nor completely compatible) ระหว่างคู่เจรจาและมีแนวโน้มของความพยายามที่จะบูรณาการผลประโยชน์ร่วมกัน (Integrated Potential) เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับคู่เจรจากว่าการประนีประนอมแบบ 50:50 (Fiher & Ury, 1981; Lax & Sebenius, 1986) ตัวอย่างเช่น เมื่อสมาชิกในกลุ่มเสนอความต้องการ หรือมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันขึ้นมาในประเด็นที่มีการเจรจาจะมีการหาวิธีการพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็น การแลกเปลี่ยนข้อมูล การชี้แจง หรือการโน้มน้าวใจอีกฝ่าย เพื่อหาทางออกร่วมกันบนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนความต้องการเพื่อให้บรรลุข้อตกลงร่วม และสร้างมูลค่าผ่านความร่วมมือที่เป็นผลของการเจรจา (Lax & Sebenius, 1986) โดยผลการเจรจาต่อรองแบบร่วมมือจะไม่ทำให้ผลประโยชน์ที่ฝ่ายหนึ่งได้รับ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่ออีกฝ่าย แต่ผลการเจรจาจะอยู่บนผลประโยชน์ที่ทั้งสองฝ่ายต่างพอใจยอมรับ

การเจรจาต่อรองแบบร่วมมือ (Integrative Negotiation) ดังกล่าว สามารถนำมาใช้เป็นรูปแบบของการเจรจาได้ทั้งกิจการระหว่างประเทศ (International Affairs) ธุรกิจ และผลประโยชน์ส่วนตัว นอกจากนี้ การเจรจาต่อรองแบบร่วมมือนี้ยังส่งผลต่อการยกระดับความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในกลุ่มลดโอกาสที่จะเกิดความขัดแย้ง ในอนาคตและเพิ่มผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายได้อย่างดี

สำหรับการศึกษาเพื่อนำเสนอกรอบความร่วมมือ ผู้วิจัยได้นำกรอบความคิดและเป้าหมายของนโยบายมุ่งใต้ใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลี ที่มีเป้าหมายสำคัญคือ People/ประชาชน Prosperity/ความมั่งคั่งร่วมกัน Peace/สันติภาพ และนโยบาย EEC ของไทย ที่ได้

กำหนด EEC มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา แผนการพัฒนาอีอีซี ให้ความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ ทั้งทางกายภาพและทางสังคม เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงมีการกำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลและนโยบายที่ชัดเจน ทำให้มีการวางแผนการพัฒนาอีอีซีอย่างละเอียดรอบคอบ โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของอีอีซีได้รับการพัฒนาแบบบูรณาการ เพื่อเป็นประตูสำคัญสู่ทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียแปซิฟิกในอนาคตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศผ่านแผนการพัฒนาพื้นที่ อีอีซี (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก [สกพอ], 2562) ตลอดจนบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการจัดการท่าเรือตามโครงการเมืองอัจฉริยะของรัฐบาลไทย และบันทึกความเข้าใจสำหรับการกำหนดมาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้งานได้ (Returnable Pallet) ได้แก่ มาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ (พาเลทและตู้คอนเทนเนอร์) สำหรับการขนส่งแบบครบวงจร แบบที่ใช้แล้วสามารถกลับมาใช้ซ้ำได้เพื่อช่วยประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ และปกป้องสิ่งแวดล้อมโลก และสร้างฐานข้อมูลโลจิสติกส์ (DB) ผ่านการจัดการการติดตามเพื่อร่วมกันสร้างระบบกระจาย และโลจิสติกส์ในภูมิภาค เป็นต้น

นโยบายและข้อตกลงดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจะนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาประเด็น หัวข้อ เกี่ยวกับการดำเนินการทางด้านการจัดการทางทะเลและการประมงที่จำเป็นต้องได้รับการเจรจา พุดคุย และพัฒนา เพื่อนำไปสู่การทำข้อตกลงของสองประเทศรวมถึงการวิเคราะห์กระบวนการกำหนดนโยบาย การปรับปรุงนโยบาย และวิธีการดำเนินนโยบายใหม่ระหว่างสองประเทศทั้งในปัจจุบันและในอนาคต เกี่ยวกับการกำหนดข้อตกลงร่วมในด้านการกำหนดมาตรฐานของการจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์สำหรับการขนส่งแบบครบวงจร ตลอดจนกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนของทั้ง สาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไทย ตามโครงการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ในพื้นที่แหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

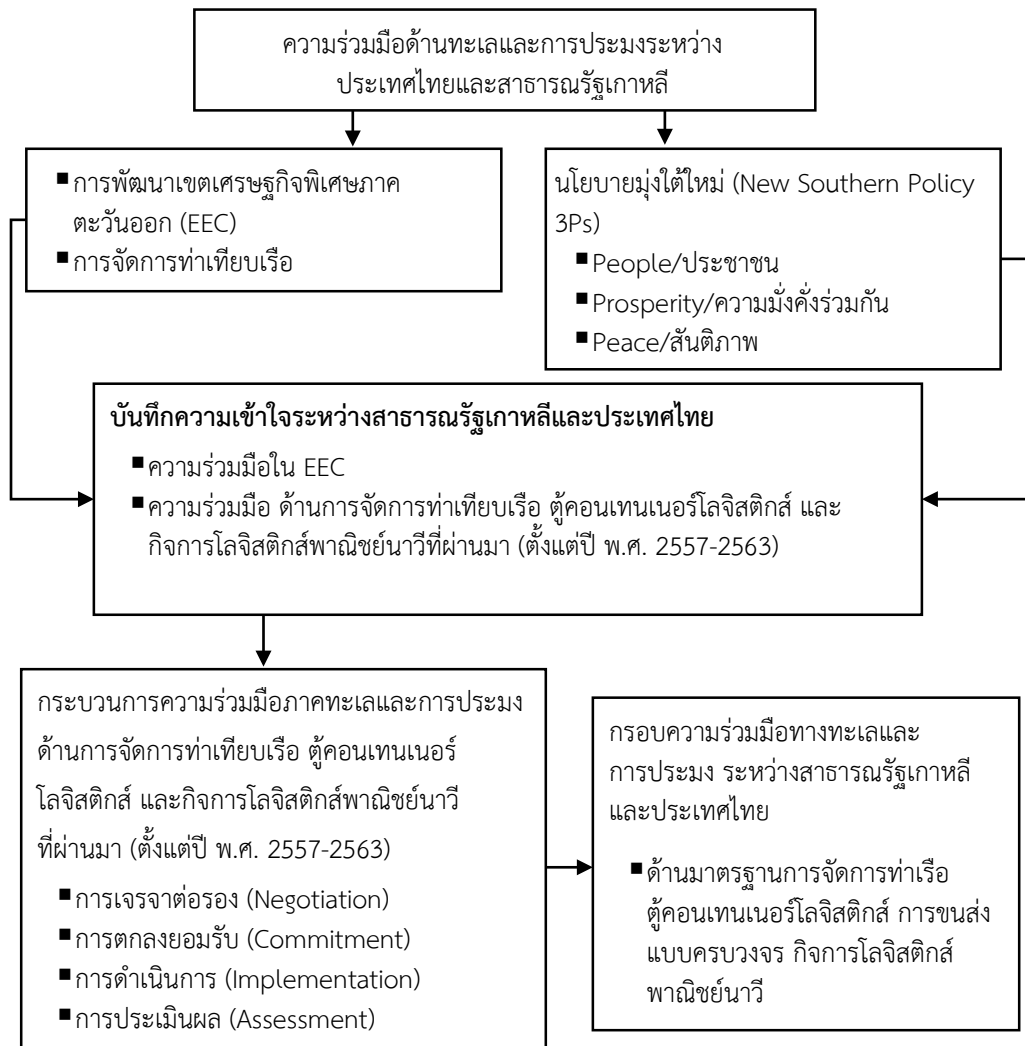
ในส่วนของงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้ศึกษางานของ Lee Jae-ho (2018) ที่ได้ประเมินความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอดีตและปัจจุบันระหว่างสองประเทศเนื่องในโอกาสครบรอบ 60 ปีของความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศไทย และเสนอแนะความร่วมมือในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเน้นย้ำถึงความจำเป็นในการจัดทำ “พิมพ์เขียวความร่วมมือทางเศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลี - ประเทศไทย” ในรูปแบบที่เป็นรูปธรรมและยั่งยืน และเพื่อส่งเสริมการค้าทวิภาคีและส่งเสริมความร่วมมือทางอุตสาหกรรมในอนาคตตามที่กำหนดไว้ ในการศึกษาครั้งนี้ยังได้นำเสนอมาตรการสนับสนุนเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างสองประเทศ เช่น การส่งเสริมการใช้ FTA การอำนวยความสะดวกใน

พิธีการศุลกากรและการแก้ไขอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีเพื่อส่งเสริมการค้าทวิภาคี ตลอดจนการจัดตั้ง คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Commission) เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นเหล่านี้ นอกจากนี้ ยังได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ความร่วมมือทางอุตสาหกรรมในอนาคตระหว่างสาธารณรัฐ เกาหลีและประเทศไทย จำเป็นต้องพิจารณาโดยคำนึงถึงความเชื่อมโยงระหว่างนโยบายหลัก ของสองประเทศ ได้แก่ ความร่วมมือที่สำคัญ 4 ด้าน ของนโยบายมุ่งใต้ใหม่ (โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง พลังงาน การจัดการทรัพยากรน้ำ และการสื่อสารข้อมูลอัจฉริยะ) และนโยบาย Thailand 4.0 East Economic Corridor (EEC) ซึ่งประเทศไทยกำลังมุ่งเน้นผ่านแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

งานศึกษาของ Shin Yun-Sung and Kim Sang-hoon (2018) มีวัตถุประสงค์เพื่อ สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาเพื่อดำเนินนโยบายมุ่งใต้ใหม่ให้ประสบ ความสำเร็จและหาแนวทางในการขยายการส่งออกของอาเซียน โดยเน้นย้ำว่าเพื่อให้นโยบาย มุ่งใต้ใหม่ประสบความสำเร็จต้องใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างกับคู่แข่ง เช่น ประเทศจีนและประเทศ ญี่ปุ่น ที่ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในตลาดอาเซียนอย่างมุ่งมั่นจริงจัง โดยแสวงหาธุรกิจ ที่มีความได้เปรียบ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ งานวิจัยนี้มุ่งเน้นไปที่ธุรกิจโครงสร้าง พื้นฐานด้านพลังงานที่จำเป็น สำหรับความทันสมัยของอุตสาหกรรมและการปรับปรุงมาตรฐาน ค่าครองชีพในยุคของการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 นอกจากนี้ การศึกษาของ Shin Mini (2018) ได้สรุปผลการศึกษาเรื่อง โอกาสใหม่สำหรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง อินโดนีเซียและสาธารณรัฐเกาหลี พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอินโดนีเซียได้รับการ สนับสนุนตามโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เป็นความร่วมมืออันเนื่องมาจากการ ส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ และกระแสเกาหลี การศึกษานี้ ยังประเมินว่า แม้วาระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนระหว่าง อินโดนีเซียและสาธารณรัฐเกาหลีไม่สูงนัก แต่อินโดนีเซียก็เป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดของเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ในแง่ของจำนวนประชากรและขนาดเศรษฐกิจ และยังเป็นพันธมิตรหลัก ในการส่งเสริมนโยบายมุ่งใต้ใหม่ ในงานวิจัยนี้ ยังสรุปถึงผลความร่วมมือกับอินโดนีเซียว่า ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรมการเงินมีมูลค่าเพิ่มขึ้นสูง และได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ควรนำจุดแข็งของสาธารณรัฐเกาหลีมาใช้เพื่อกำหนดมาตรการที่สามารถตอบสนองความ ต้องการของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ยังให้ข้อคิดเห็นว่า ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มขึ้น สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย และนโยบายส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทางการทูตระดับสูง

จากแนวคิด ทฤษฎี และนโยบาย ข้อตกลงต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น สามารถนำเสนอ ในรูปของกรอบคิดการวิจัยได้ ดังนี้

แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิด



4. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) ประชากรเป้าหมายโดยผู้วิจัยได้ใช้วิธีการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนกลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดการงานภาคทะเลและประมงโดยตรง จำนวนทั้งหมด 17 คน ที่พร้อมและยินดีให้ข้อมูล ประกอบด้วย ตัวแทนภาครัฐทั้งหมด 6 คน ได้แก่ เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดสมุทรและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลี จำนวน 2 คน เจ้าหน้าที่การทำเรือปูซานแห่งสาธารณรัฐเกาหลี จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่กรมประมง กระทรวงเกษตรสหกรณ์แห่งประเทศไทย จำนวน 1 คน และเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าแห่งประเทศไทย จำนวน 2 คน ภาคเอกชน ทั้งหมด 7 คน ประกอบด้วย พนักงานของบริษัท Shipping ของสาธารณรัฐเกาหลี จำนวน 2 คน พนักงานของบริษัท Telecom ของสาธารณรัฐเกาหลี จำนวน 1 คน พนักงานของบริษัท บีไอเอส มารีน จำกัด ของประเทศไทย จำนวน 1 คน พนักงานของบริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ของประเทศไทย จำนวน 1 คน และพนักงานบริษัท Maritime ของประเทศไทย จำนวน 2 คน นักวิชาการจากสถาบันการศึกษาที่ทำการวิจัยเกี่ยวข้องกับด้านภาคทะเลและการประมง 4 คน ได้แก่ จากศูนย์ความร่วมมืออุตสาหกรรม-มหาวิทยาลัยการเดินเรือแห่งสาธารณรัฐเกาหลี 2 คน สถาบันการเดินเรือแห่งสาธารณรัฐเกาหลี 1 คน และศาสตราจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย 1 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดำเนินการแบบสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Analytic Induction) เป็นรูปแบบการรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (การสัมภาษณ์) และนำมารวบรวม สรุป แกะไขตามประเด็นข้อคำถามที่กำหนดไว้ในแต่ละข้อ และนำความคิดเห็นของแต่ละกลุ่มสัมภาษณ์ในแต่ละข้อมาเรียบเรียง สังเคราะห์หาสิ่งที่ตรงกันและสิ่งที่แตกต่างกันของความคิดเห็น หลังจากนั้นนำมารวบรวมเป็นข้อมูลสำคัญในการสรุปผลตามหัวข้อการวิจัยที่กำหนดไว้ตามวัตถุประสงค์การศึกษา หลังจากนั้นแต่ละรายการจะได้รับการวิเคราะห์โดยใช้แนวคิดและทฤษฎีที่กำหนดไว้ในกรอบคิดการวิจัย และสรุปความรู้ใหม่ที่ได้จากการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อ

5. ผลการวิจัย

5.1 ความร่วมมือภาคทะเลและการประมงระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทย ในด้านการจัดการทำเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2557-2563)

จากการศึกษาพบว่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งจากภาครัฐและเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลี และไทยได้ให้ข้อมูลที่สามารถสรุปได้โดยรวมว่า ความร่วมมือภาคทะเลและการประมงตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2557-2563 ที่สำคัญ ได้แก่ การมีการทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ในการกำจัดการทำประมงผิดกฎหมาย และข้อตกลงด้านสุขอนามัยสำหรับการนำเข้าและส่งออกอาหารทะเล ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีที่กรุงโซล เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2559 และที่ประเทศไทย เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2562 ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี 5 ฉบับระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ในโอกาสที่ ประธานาธิบดีมุนแจอิน ได้เยือนประเทศไทย ระหว่างวันที่ 1 ถึง 3 กันยายน พ.ศ. 2562 ถือเป็นตัวอย่างที่ดีของความร่วมมือด้านภาคทะเลและการประมงระหว่างสองประเทศ หลังจากนั้นได้มีการดำเนินการที่สำคัญๆ คือ

5.1.1 ความร่วมมือในด้านการกำจัดการทำประมงผิดกฎหมายระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ถือเป็นจุดเริ่มต้นของความร่วมมือภาคทะเลและประมงระหว่าง ประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีเนื่องจากสหภาพยุโรป (EU) ได้ประกาศให้ใบเหลืองเตือนไทย อย่างเป็นทางการโดยได้ยื่นคำขาดให้ประเทศไทยปฏิรูปนโยบายเรื่องการประมงที่ผิดกฎหมาย ที่ไม่มีการรายงาน ไม่มีการขึ้นบัญชีหรือการควบคุมที่เรียกว่า IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Finishing) มิฉะนั้นจะถูกห้ามส่งออกอาหารทะเลไปยังกลุ่มประเทศสหภาพ ยุโรป โดยมีการกักและการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. 2558-2563 ด้วยการแบ่งปันเทคโนโลยี และประสบการณ์ระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีและไทย โดยเมื่อวันที่ 24-25 สิงหาคม พ.ศ. 2558 คณะผู้แทนไทยโดยทีมตอบโต้การทำประมงผิดกฎหมายได้เดินทางศึกษาดูงาน ณ ศูนย์ติดตาม การประมงนานาชาติ (Fisheries Monitoring Center: FMC) และศูนย์จัดการคุณภาพ การประมงแห่งชาติสาธารณรัฐเกาหลีที่ทำงานเกี่ยวข้องกับการออกใบรับรองสำหรับอาหาร ทะเลที่ส่งออกไปยังสหภาพยุโรป มีการแลกเปลี่ยนถ่ายทอดประสบการณ์และความรู้เกี่ยวกับ ระบบตรวจสอบและควบคุมการจับปลาขึ้นสูงเพื่อการกำจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย และ การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องระหว่างกัน โดยมีเป้าหมายเพื่อกำจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย ที่ประเทศไทยเผชิญปัญหาในขณะนั้น จากความร่วมมือดังกล่าว ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถ แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้สำเร็จในเวลาสองปีต่อมา

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการกิจข้างต้น ได้แก่ กรมอุตสาหกรรมการประมง สังกัดของกระทรวงมหาดไทยและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลีเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบหลัก สำหรับฝ่ายไทยมีทีมตอบโต้การทำประมงผิดกฎหมายของกรมการประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์แห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบหลักในดำเนินงานต่างๆ ตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างสองประเทศอย่างเต็มที่เพื่อช่วยให้ประเทศไทยสามารถแก้ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายได้อย่างรวดเร็วที่สุด ส่วนเหตุผลที่กระทรวงมหาดไทยและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลีโดยการสนับสนุนจากรัฐบาลสาธารณรัฐเกาหลีพยายามให้ความช่วยเหลือไทยอย่างเต็มที่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงน้ำลึกของสาธารณรัฐเกาหลี

นอกจากภาครัฐแล้ว ภาคเอกชนได้เข้ามามีบทบาทรับผิดชอบ เช่น บริษัทคอมพิวเตอร์ของสาธารณรัฐเกาหลีซึ่งเป็นบริษัทด้านการต่อเรือและบริษัทไอทีนอกชายฝั่งและมีเทคโนโลยีและสิทธิบัตรที่เกี่ยวข้อง มีการติดตามตำแหน่งเรือและเทคโนโลยีการประมวลผลข้อมูลการสื่อสาร 4S โดยใช้การสื่อสารผ่านดาวเทียม และได้ส่งผู้เชี่ยวชาญของบริษัทมาฝึกอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมายังประเทศไทยหลายครั้งนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558

ผลที่ได้รับจากความร่วมมือดังกล่าวในส่วนของประเทศไทยได้รับการยอมรับจากกรรมาธิการยุโรปด้านสิ่งแวดล้อมกิจการทางทะเล และประมง (European Commissioner for Environment, Maritime Affairs, and Fisheries) สหภาพยุโรปได้ตัดสินใจปลดใบเหลืองประมงไอยูยูของประเทศไทยและให้ใบเขียว เมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2562 โดยประเทศไทยมีการปรับเปลี่ยนระบบการทำงาน การจ้างแรงงานให้ถูกต้องชอบธรรมตามกฎหมายด้วยการวางระบบตรวจสอบแรงงานที่ศูนย์ PIPO อย่างชัดเจนมีการจัดทำโครงการนำร่องอุปกรณ์ระบบติดตามเรือ (VMS) การจัดหาเฉพาะอาหารทะเลที่ผลิตอย่างยั่งยืนสู่ตลาด และการกำหนดและดำเนินการตามกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนสำหรับการประมงน้ำลึก ในส่วนของสาธารณรัฐเกาหลีมีผลการดำเนินการของความร่วมมือ คือ การลดความเสียหายให้กับอุตสาหกรรมประมงของสาธารณรัฐเกาหลีและได้เปิดโอกาสในการส่งออกวัตถุดิบประมงมายังประเทศไทย

5.1.2 ความร่วมมือในด้านการจัดการทำเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี นับตั้งแต่การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ได้มีการดำเนินการต่างๆ ดังนี้

ความร่วมมือในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC การจัดการทำเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี จากการศึกษารวบรวมข้อมูลทั้งจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ พบว่า นับตั้งแต่การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีในปี พ.ศ. 2562 มีการดำเนินการด้านการจัดการทำเรือ

ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างสองประเทศตามบันทึกความเข้าใจและสัญญาที่เกี่ยวข้องระหว่างรัฐบาล หน่วยงาน และบริษัทต่างๆ ดังนี้

ความร่วมมือด้านการจัดการท่าเรือและกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี พบว่าการท่าเรือปูซานได้ทำการศึกษาร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ในประเทศไทย และใช้เป็นฐานโลจิสติกส์หลักของอาเซียน เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์และขยายเครือข่ายโลจิสติกส์ในต่างประเทศของท่าเรือปูซานคาดว่าจะเริ่มดำเนินการภายในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. 2564 นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่การท่าเรือของไทยได้เดินทางไปทัศนศึกษาเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ที่ท่าเรือปูซาน เรียนรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานและการพัฒนาท่าเรือตามแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดผ่านโครงการการแลกเปลี่ยนความรู้และกำลังคนระหว่างท่าเรือทั้งสอง

ความร่วมมือด้านตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ พบว่า ได้มีการร่วมมือจัดงาน “Asia PalletTech Conference for ULS” ที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2562 โดยมีเจ้าหน้าที่ 150 คนเข้าร่วมเพื่อขยายและแลกเปลี่ยนความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไทย งานนี้ได้จัดขึ้นโดยเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจสำหรับการกำหนดมาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ซ้ำได้ (Returnable Pallet) โดย Korea Pallet Container Association (KPCA) และได้รับการสนับสนุนจากกระทรวงการค้าอุตสาหกรรมและพลังงานสถาบันเทคโนโลยีและมาตรฐานแห่งชาติ KOTRA สหพันธ์ระบบพาเลทแห่งเอเชีย (APSF) และสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือไทย (ทส.) ทั้งสองประเทศประเมินว่า ทั้งสองประเทศได้แบ่งปันเทคโนโลยี เช่น มาตรฐานของพาเลทรีไซเคิลในเอเชีย วิธีใช้ระบบโหลดหน่วยเพื่อลดต้นทุนในห่วงโซ่อุปทาน และนวัตกรรมซีพีพลายเซนผ่าน RRPP (Recycled Reusable Plastic Pallet) POOLs และประสบความสำเร็จในการประชุมแลกเปลี่ยนความร่วมมือทางอุตสาหกรรมและคาดว่าจะมีการแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ต่อไปในอนาคตด้วย

นอกจากนี้ ประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ยังได้มีการพัฒนาความร่วมมือในเขต EEC หลังจากมีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ในปี พ.ศ. 2562 ได้มีความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล การจัดการท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีระหว่างสองประเทศโดยมีบริษัทเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีมากกว่า 180 แห่งได้เข้าไปลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือมาบตาพุด (The Korea Trade-Investment Promotion Agency, 2019b) และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในหลายด้าน เช่น โครงการปรับปรุงโรงงานโอเลฟินส์ในศูนย์อุตสาหกรรมท่าเรือมาบตาพุด มีเป้าหมายแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566 โดยบริษัทซัมซุงเอ็นจิเนียริง (Samsung Engineering) จะทำให้ไทยมีขีดความสามารถในการผลิต

โพรฟิลินและเพิ่มปริมาณการแปรรูปน้ำมันกลั่นสำเร็จรูปได้เพิ่มขึ้นส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมในท่าเรือมาตาปูต และเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินการท่าเรือใน EEC ได้อย่างมาก

และเพื่อให้สามารถปรับปรุงพัฒนาระบบบริการท่าเรือให้มีมาตรฐาน ทางตัวแทนจังหวัดคย็องกี การท่าเรือพย็องแท็กแห่งคย็องกี และบริษัทโลจิสติกส์ในท่าเรือพย็องแท็กได้เดินทางเยือนประเทศไทยระหว่างวันที่ 28-30 สิงหาคม พ.ศ. 2562 เพื่อหารือกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพื่อปรับปรุงและพัฒนากระบวนการต่างๆ เช่น การพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ เพื่อให้มีการบริการที่สะดวกรวดเร็ว ทันสมัย เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากร การตรวจปล่อยสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าโดยเร็วที่สุด และคาดว่าจะมีความร่วมมือด้านสาขาอื่นๆ ในอนาคต เช่น การท่องเที่ยวทางทะเล เป็นต้น

5.2 ความคาดหวังของภาครัฐ และภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลี และของไทย เกี่ยวกับการพัฒนาความร่วมมือในภาคทะเลและการประมงระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยในด้านการจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี

ด้านความคาดหวัง พบว่า ตัวแทนภาครัฐของสาธารณรัฐเกาหลี มีความคาดหวังและพร้อมที่จะให้ความร่วมมือกับไทยและประเทศอื่นๆ ในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะให้เกิดขึ้นในทุกประเทศโดยเฉพาะประเทศไทยที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันไว้หลายฉบับเพราะท่าเรือในปัจจุบันและอนาคตจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องเป็นสมาร์ตพอร์ท ดังนั้น การสร้างสมาร์ตพอร์ทจึงเป็นภารกิจที่สำคัญมากในแง่ของการรักษาความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติเนื่องจากท่าเรือยุคใหม่ที่มีศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องต้องสามารถให้บริการแบบครบวงจร (One-Stop Services) รวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีห่วงโซ่ระบบขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain & Multi-Modal Transport) และภารกิจด้านการเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์นำเข้าและส่งออกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าโดยใช้ท่าเรืออัตโนมัติและพอร์ทอัจฉริยะที่สามารถแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างเทอร์มินอลได้ เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าสามารถทำได้อย่างมีมาตรฐานขั้นสูง และลดอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยไปพร้อมๆ กัน เช่น การใช้ IoT ซึ่งเป็นเทคโนโลยีจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 ที่สามารถปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงาน ลดการทำงานที่มีความเสี่ยงของคนลง อีกทั้ง

การสร้างสมาร์ตพอร์ต นอกจากทำให้การเคลื่อนย้ายและการไหลของสินค้าผ่านระบบควบคุมระยะไกลที่ทันสมัยและให้บริการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงและต้นทุนต่ำได้แล้ว ยังสามารถสร้างผลกำไรทางเศรษฐกิจในระยะยาว ขณะเดียวกันยังช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมเพราะเป็นพอร์ตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงมีการปล่อยมลพิษต่างๆ น้อยมาก

ในส่วนของตัวเองแทนภาครัฐไทยมีความคาดหวังให้แผนการพัฒนาท่าเรือที่ได้รับการส่งเสริมจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย และเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์เขต EEC ที่รัฐบาลได้วางแผนไว้ให้มีศักยภาพ เป็นประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเสริมสร้างการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคผ่านการพัฒนาท่าเรือที่สามารถแข่งขันได้ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังที่รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในไทยมากกว่าร้อยละ 80 ได้รับการพัฒนาให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงคาดหวังว่าจะได้รับการสนับสนุนการลงทุนจากบริษัทขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐเกาหลี นอกจากนี้ ยังต้องการให้เข้าร่วมโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 ให้เป็นท่าเรือยุคใหม่ มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีมีผู้เชี่ยวชาญด้านนี้จำนวนมาก โดยเฉพาะบริษัทผู้ส่งสินค้าที่อยู่ในตลาดและมีเครือข่ายการค้าการส่งออก/นำเข้าและการขนส่งสินค้า มีความสนใจเข้าร่วมพัฒนาตามแผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่าย ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่คาดหวังว่า รัฐบาลและภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีจะมีโอกาสในการสร้างความร่วมมือที่กระชับระหว่างสองประเทศในอนาคต นอกจากนี้ รัฐบาลไทยกำลังเร่งการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อัจฉริยะ สำหรับนวัตกรรมความคิดสร้างสรรค์และการก้าวกระโดดสู่เศรษฐกิจเทคโนโลยี และมีแผนจะสร้างฮับโลจิสติกส์อัจฉริยะผ่านการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดในเขต EEC และต้องการการลงทุนจากบริษัทต่างชาติ โดยทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ประกาศให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมายไว้แล้ว จึงหวังว่าจะได้รับความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลี

ในส่วนของภาคเอกชน พบว่า บริษัทเอกชนส่วนใหญ่ มีความคาดหวังให้มีการพัฒนาและขยายความร่วมมือในการพัฒนาท่าเรือของไทยโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือยุคใหม่ เพราะเชื่อว่าการสร้างท่าเรือที่มีระบบการให้บริการและการขนส่งที่ทันสมัย นอกจากสามารถช่วยลดต้นทุนของบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ได้อย่างมากแล้ว ยังเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้อยู่เหนือคู่แข่ง หรือบริษัทอื่นๆ ที่ไม่ได้ใช้พอร์ตอัจฉริยะได้ ดังนั้น จึงมีความคาดหวังว่า ถ้าบริษัทโทรคมนาคมขนาดใหญ่ของสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งมีประสบการณ์ในการทำงานร่วมกับกระทรวงมหาดสมุทรและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลีมาแล้ว มาร่วม

พัฒนาท่าเรืออัจฉริยะที่ใช้การสื่อสารคลื่น 5G จะทำให้การไหลเวียนโลจิสติกส์ของพอร์ตที่ใช้อินเทอร์เน็ตเชื่อมต่อกับเครือข่าย 5G รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลตำแหน่งและสถานะที่ส่งสินค้า เรือ และคนงานในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถป้องกันอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยต่างๆ ได้อีกด้วย

นอกจากนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลี ยังมีความคาดหวังที่จะร่วมมือกับประเทศไทยในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีในฐานะที่มีประสิทธิภาพและเชี่ยวชาญในด้านนี้ เนื่องจากในซัพพลายเชนพาณิชย์นาวี (Maritime Supply Chain) เช่น ด้านพิธีการศุลกากร ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ให้สามารถให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า เป็นต้น เพราะการบริหารการพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละฝ่าย มีรูปแบบเฉพาะในซัพพลายเชนแต่ละกิจกรรมที่เชื่อมโยงเข้าด้วยกันอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ สาธารณรัฐเกาหลีในฐานะที่มีประสิทธิภาพ และเชี่ยวชาญด้านนี้ จึงมีความคาดหวังเข้ามาร่วมมือกับไทยในการพัฒนาและขยายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีในประเทศไทยด้วย

กระบวนการความร่วมมือระหว่างไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ที่ผ่านมามีการดำเนินการตามขั้นตอนโดยเริ่มจากการพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความชำนาญระหว่างหน่วยงาน/ตัวแทนภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะที่เป็นทางการเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน และนำไปสู่การทำการตกลงยอมรับในการจัดทำแผนงาน กิจกรรม โครงการที่จะทำร่วมกัน เช่น กระบวนการความร่วมมือเพื่อกำจัดการทำประมงผิดกฎหมาย และข้อตกลงด้านสุขอนามัยสำหรับการนำเข้าและส่งออกอาหารทะเลระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีที่ผ่านมามีการดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว ดังเช่น กรณีแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย สาธารณรัฐเกาหลีในฐานะที่เป็นประเทศที่พบปัญหาดังกล่าวมาก่อนได้มีการร่วมแก้ไขปัญหโดยใช้วิธีการเจรจาต่อรองแบบร่วมมือ

สำหรับรูปแบบการเจรจาความร่วมมือ มีการทำอย่างเป็นทางการตามแนวปฏิบัติความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมีกระทรวงบริหารราชการและความมั่นคงแห่งสาธารณรัฐเกาหลี เป็นผู้รับผิดชอบหลักการพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ ตลอดจนการเจรจาต่อรองระหว่างตัวแทนภาครัฐทั้งหมดใช้รูปแบบที่เป็นทางการ มีการสนทนาพูดคุยในรูปแบบพิธีการทางการทูต ขั้นตอนเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศที่สร้างความเข้าใจร่วมกัน ที่จะนำไปสู่การตกลงยอมรับในการจัดทำแผนงาน กิจกรรม และโครงการที่เกี่ยวข้อง เช่น จากการเยือนสาธารณรัฐเกาหลีของคณะผู้แทนไทย และมีการพูดคุย

เจรจากันอย่างฉันทมิตรด้วยความจริงใจต่อกัน และนำไปสู่การตกลงยอมรับ การลงนามบันทึกความเข้าใจ ระหว่างกระทรวงมหาดไทยและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลีกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์แห่งประเทศไทย ณ กรุงโซล เป็นต้น

สำหรับการเจรจา พุดคุยเพื่อทำข้อตกลงยอมรับระหว่างเอกชน พบว่า การเจรจาความร่วมมือระหว่างบริษัทต่างชาติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและการทำข้อตกลงยอมรับ มีการพุดคุย เสร็จต่อย่างจริงจัง โดยมีการใช้วิธีการทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความชำนาญ รับรู้ถึงแนวคิด และสภาพปัญหา ทั้งด้านการเงิน บุคลากร เทคโนโลยี เจตจำนง ตลอดจนเป้าหมายที่ต้องการได้จากความร่วมมือ หลังจากนั้นจึงมีการเจรจาต่อรองบนพื้นฐานความร่วมมือระหว่างองค์กรบนพื้นฐานความสัมพันธ์แบบพึ่งพาอาศัยกัน โดยไม่มีภาคส่วนใดมีอำนาจเหนือกว่ากัน มีการกำหนดนโยบายและจัดทำยุทธศาสตร์แบบที่เป็นทางการ เช่น การจัดทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษร รวมถึงแผนการแก้ไขปัญหา การแลกเปลี่ยนทรัพยากร เช่น ด้านการเงิน หรือการสรรหาเงินทุน มาใช้ในการดำเนินงานที่พาร่วมกัน หรือการจัดทำโครงการร่วมกันทั้งระยะสั้นและระยะยาว เป็นต้น นอกจากนี้ การทำข้อตกลงยอมรับระหว่างบริษัทเอกชน มีการทำในรูปของบันทึกข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเป็นทางการระหว่างบริษัทที่ต้องการร่วมทุนหรือดำเนินกิจการร่วมกัน เพื่อเป็นข้อผูกพันที่จะร่วมกันดำเนินงานตามที่กำหนดไว้ในสัญญา และการทำข้อตกลงดังกล่าวมีการทำข้อตกลงเป็นภาษาอังกฤษเพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญาหรือข้อตกลงนั้นได้ ก่อนที่จะตัดสินใจลงนามในสัญญาหรือข้อตกลงนั้น เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เพราะบางบริษัทอาจมีปัญหาด้านบุคลากร หรือเงินทุนที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานตามข้อตกลงนั้นได้

5.3 กรอบความร่วมมือในด้านการจัดการท่าเทียบเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา ของสาธารณรัฐเกาหลีและของไทยที่จำเป็นต้องได้รับการเจรจา พุดคุย และพัฒนาไปสู่การทำข้อตกลงในปัจจุบันและอนาคต

กรอบความร่วมมือระหว่างภาครัฐของสาธารณรัฐที่ควรมีการกำหนดประเด็นความร่วมมือ ดังนี้

(1) การจัดตั้งสถาบันร่วมระหว่างประเทศเพื่อทำหน้าที่ในด้านการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการจัดการ การประเมินผล การสร้างฐานข้อมูล และการประชาสัมพันธ์โครงการความร่วมมือด้านทางทะเลและการประมง ที่ทั้งสองประเทศต้องการดำเนินการร่วมกัน ไม่ว่าจะ

เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐกับรัฐ หรือความร่วมมือระหว่างรัฐกับภาคเอกชน หรือภาคเอกชนของสองประเทศ

(2) รัฐบาลควรทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลในระดับมหภาค และมีการจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ มากำกับดูแลรับผิดชอบในแต่ละด้าน เช่น ด้านการทำการประมง และสนับสนุนบริษัทขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ทั้งของไทยและเกาหลีใต้เข้าร่วมทำกิจการในเขต EEC เป็นต้น

(3) ความร่วมมือในการจัดตั้งเครือข่ายด้านทางทะเลและการประมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสาขาสหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล การจัดการท่าเทียบเรือสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ รัฐบาลทั้งสองควรมีการแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน การฝึกอบรมร่วมกันของเจ้าหน้าที่รัฐที่รับผิดชอบด้านเทคโนโลยีการเดินเรือ การแลกเปลี่ยนกำลังคนและโครงการถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านสถาบันการศึกษาของสองประเทศที่มีการจัดการศึกษาด้านนี้

(4) การจัดทำโครงการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ในพื้นที่แหลมฉาง และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยการจัดตั้งองค์กรที่ประกอบด้วยตัวแทนจากสาธารณรัฐเกาหลีและไทยเพื่อรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมีการจัดตั้งสถาบันสำหรับรับผิดชอบโครงการต่างๆ หลายสถาบัน เช่น คณะกรรมการส่งเสริมนโยบายมุ่งใต้ใหม่ กระทรวงมหาสมุทรและการประมง และ KOTRA และคณะกรรมการอื่นๆ หลายองค์กรที่รับผิดชอบในการสนับสนุนบริษัทเกาหลีให้เข้าสู่เขต EEC

ภาคเอกชนได้ให้ข้อเสนอแนะว่า รัฐบาลควรให้ข้อมูลที่โปร่งใสและน่าเชื่อถือ ได้แก่ ภาคเอกชนมีการจัดตั้งหน่วยงานมาทำหน้าที่ให้ข่าวสารข้อมูลกับภาคเอกชน ตลอดจนการเปิดโอกาสให้มีการปรึกษาหารือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และในส่วนของความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนของสองประเทศ ควรมีการกำหนดประเด็นเพื่อกำหนดช่องทางการสื่อสารเพื่อการพัฒนาธุรกิจและการระงับข้อพิพาทเจ้าหน้าที่จากบริษัทขนส่งของสาธารณรัฐเกาหลี

ตัวแทนสถาบันการศึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกรอบความร่วมมือระหว่างสองประเทศว่า 1) ควรมีการจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือในอุตสาหกรรมเดินเรือและการประมง และจัดตั้งสถาบันวิจัยนโยบายโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน และ 2) การเพิ่มขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีการเดินเรือโดยการขยายพื้นที่การวิจัยร่วมกัน

6. อภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษาที่มีประเด็นที่น่าสนใจที่ผู้วิจัยขอนำมาอภิปรายผล ดังนี้

6.1 ความร่วมมือภาคทะเลและการประมงระหว่างสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2557-2563) พบว่า กระบวนการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการกำจัดการทำประมงผิดกฎหมายและข้อตกลงด้านสุขอนามัยสำหรับการนำเข้าและส่งออกอาหารทะเล และในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ด้านการจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี เป็นไปตามกรอบแนวคิดกระบวนการความร่วมมือ (Process of Collaboration) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันของกลุ่มหรือหน่วยงานต่างๆ ที่มีการแบ่งปันข้อมูล ข่าวสาร และทรัพยากรระหว่างกันตลอดจนมีการร่วมกันวางแผน ลงมือทำงาน และประเมินผลร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ การดำเนินการมีลักษณะความเป็นทางการ มีการรับผลประโยชน์ร่วมกัน มีการติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูลกัน การกำหนดบทบาทผู้รับผิดชอบของบุคคล กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานที่เข้ามาทำงานร่วมกันให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันอย่างต่อเนื่องตลอดไป ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดกระบวนการความร่วมมือ (Process of Collaboration) ที่ Thomson and Perry (2006) ที่ได้นำเสนอว่า กระบวนการสร้างความร่วมมือ มีลักษณะที่เป็นวัฏจักร เริ่มจากการเจรจาต่อรอง (Negotiation) เพื่อพูดคุย สร้างความเข้าใจ และการรับรู้เพื่อทราบถึงภารกิจ เป้าหมาย จุดมุ่งหมายของความร่วมมือ เพื่อนำไปสู่การตกลงยอมรับ (Commitment) ร่วมกัน และนำไปสู่การทำข้อตกลง การทำสัญญาที่เป็นทางการ และต่อการดำเนินการ (Implementation) ตามข้อตกลงที่ทำร่วมกันตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่าย ขั้นสุดท้าย คือ การประเมินผล (Assessment) การดำเนินการร่วมกันอาจนำไปสู่การเริ่มเจรจาหรือกำหนดข้อตกลงร่วมกันใหม่

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยังพบว่าความร่วมมือในการกำจัดการทำประมงผิดกฎหมายและข้อตกลงด้านสุขอนามัยสำหรับการนำเข้าและส่งออกอาหารทะเล และในเขต EEC ด้านการจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีที่มีกระบวนการความร่วมมือของภาครัฐ และภาคเอกชนที่แสดงบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกันออกไปแต่มีเป้าหมายร่วมกันคือ การกำจัดการทำประมงผิดกฎหมาย และการพัฒนาความร่วมมือในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีโดยภาครัฐมีการลงนามข้อตกลงระหว่างประเทศ และระหว่างบริษัทเอกชน ยังมีการใช้รูปแบบการเจรจาต่อรองแบบร่วมมือ (Integrative Negotiation) พยายามแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิด วิธีการผลลัพธ์ และความร่วมมือกันเพื่อให้ได้ประโยชน์

สูงสุตร่วมกัน เป็นการเจรจาในสถานการณ์ที่ไม่มีความขัดแย้งกันอย่างสิ้นเชิง หรือเข้ากันได้ อย่างสมบูรณ์ (neither completely opposed nor completely compatible) ระหว่าง คู่เจรจาและมีแนวโน้มของความพยายามที่จะบูรณาการผลประโยชน์ร่วมกัน (Integrated Potential) เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับคู่เจรจากมากกว่า การประนีประนอมแบบ 50:50 ตามที่ Fisher and Ury (1981), Lax and Sebenius (1986) ได้นำเสนอไว้

ผลการศึกษาข้างต้นยังแสดงให้เห็นว่า กระบวนการความร่วมมือของระหว่างภาครัฐ ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน และระหว่างภาคเอกชนของสองประเทศ แม้มีเป้าหมาย ที่แตกต่างกัน แต่ลักษณะความร่วมมือของทุกภาคส่วนกลับเป็นไปในลักษณะของความเสมอภาคเท่าเทียมกันเสริมสร้างซึ่งกันและกัน ไม่มีภาคส่วนใดโดยเฉพาะภาครัฐเข้ามาสั่งการบังคับบัญชาใดๆ ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบลักษณะกิจกรรมบนพื้นฐานความร่วมมือตามภาระหน้าที่ แบบแนวนอน (Horizontal Jurisdiction Based Activity) ตามที่ Agranoff and Mc-Guire (2003) ได้นำเสนอไว้ว่า การกำหนดนโยบายและจัดทำยุทธศาสตร์ (Policy making and Strategy-Making) ร่วมกันอาจทำได้ทั้งรูปแบบที่เป็นทางการ เช่น การจัดทำข้อตกลงแบบเป็นลายลักษณ์อักษร และรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ เช่น การรวมกลุ่มเพื่อเจรจา พูดคุย แลกเปลี่ยนความรู้ที่เป็นประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงการร่วมกันวางแผนและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความไว้วางใจในการร่วมกันกำหนดเป้าหมาย นโยบายและจัดทำยุทธศาสตร์ร่วมกันได้ และการแลกเปลี่ยนทรัพยากร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ทำต่อจากการกำหนดเป้าหมายร่วมกัน ซึ่งอาจ ต้องมีการใช้ทรัพยากรจำนวนมากและต้องการได้รับการสนับสนุน การแลกเปลี่ยนทรัพยากร ระหว่างกันเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ เช่น ความร่วมมือด้านการเงิน หรือการร่วมสรรหาเงินทุนมาใช้ในการดำเนินงานที่ทำร่วมกัน เป็นต้น

6.2 ความคาดหวังของภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีและของไทย เกี่ยวกับการพัฒนาความร่วมมือด้านการจัดการท่าเรือ ตู้คอนเทนเนอร์โลจิสติกส์ และกิจการโลจิสติกส์พาณิชย์นาวี พบว่า ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีและของไทยต่างมีความคาดหวังให้มีการขยายความร่วมมือในการพัฒนาท่าเรือยุคใหม่ และด้านโลจิสติกส์พาณิชย์นาวีในประเทศไทย โดยต่างเห็นพ้องกันว่า ท่าเรือในอนาคตต้องมีคุณลักษณะการเป็นท่าเรืออัจฉริยะ และต้องการที่จะร่วมมือกันพัฒนาด้านเทคโนโลยีพอร์ตอัจฉริยะเพื่อสร้างท่าเรืออัจฉริยะที่มี 1) เทคโนโลยีขั้นสูงของพอร์ต 2) เทคโนโลยีการทำ ความสะอาดพอร์ต 3) อุปกรณ์โลจิสติกส์ท่าเรือ 4) โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ท่าเรือ 5) ระบบปฏิบัติการท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง โดยอัตโนมัติไร้คนขับ 6) เทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่มีผลผลิตสูง 7) เทคโนโลยีพอร์ตสีเขียว

จากคุณลักษณะที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า ความคาดหวังของทั้งสองประเทศสอดคล้องกับคุณลักษณะของท่าเรืออัจฉริยะ

6.3 กระบวนการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนของไทยและสาธารณรัฐเกาหลี จากผลการศึกษา พบว่า กระบวนการความร่วมมือระหว่างไทยและสาธารณรัฐเกาหลีในทุกเรื่องจะเริ่มจากการพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร ความรู้ ความชำนาญ ระหว่างตัวแทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่วนมากจะเป็นไปในลักษณะที่เป็นทางการเพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจร่วมกัน และนำไปสู่การทำการตกลงยอมรับในการจัดทำแผนงาน กิจกรรม และโครงการที่จะทำร่วมกัน เช่น กรณีแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายที่ไทยต้องแก้ไข สาธารณรัฐเกาหลีในฐานะที่เป็นประเทศที่เคยพบปัญหามาก่อนได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล วิธีการแก้ไข และการทำบันทึกความเข้าใจ และมีการเจรจาต่อรองระหว่าง กระทรวงมหาสมุทรและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อกำหนดแนวทางการทำงานร่วมกันระหว่างกรมประมงของไทยและเกาหลี เป็นต้น ซึ่งการพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความชำนาญ ตลอดจนการเจรจาต่อรอง ระหว่างตัวแทนจากภาครัฐ ทั้งหมดจะเป็นแบบทางการ ใช้วิธีการการสนทนาพูดคุยในรูปแบบการทูตระหว่างกระทรวงมหาสมุทรและการประมงแห่งสาธารณรัฐเกาหลีกับกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย มีการประชุม ปรึกษาหารือ และเจรจากันเพื่อร่วมกันแสวงหาวิธีการแก้ไขการทำประมงผิดกฎหมายในประเทศไทยร่วมกันเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์โดยการเจรจาต่อรองที่นำมาใช้ระหว่างกัน คือ การเจรจาต่อรองแบบร่วมมือเพื่อยกระดับความสัมพันธ์ ลดโอกาสที่จะเกิดความขัดแย้ง และเพิ่มผลประโยชน์ของทุกฝ่ายที่ร่วมเจรจาได้อย่างดีทำให้การเจรจาดำเนินไปอย่างราบรื่น มีมารยาทที่ดีต่อกัน ไม่มีความขัดแย้งใดๆ ระหว่างกัน และมีความพยายามที่จะรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความพึงพอใจและผลประโยชน์ที่ต่างจะได้รับการพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นอาจมีการโต้แย้งกันบ้างแต่มีการพยายามชี้แจงโน้มน้าวใจอีกฝ่ายเพื่อหาทางออกร่วมกันบนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนความต้องการ เพื่อให้บรรลุข้อตกลงร่วม และผลการเจรจาต่อรองจึงอยู่บนผลประโยชน์ที่ทั้งสองฝ่ายต่างพอใจยอมรับ เช่น การเจรจาเพื่อทำ บันทึกความเข้าใจ ถือว่าเป็นการสร้างโอกาสในการกำจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย และเสริมสร้างความร่วมมือด้านการประมงระหว่างเกาหลีใต้และไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยในฐานะผู้ผลิตและส่งออกปลาทูน่ากระป๋องรายใหญ่ที่สุดของโลก จึงเป็นพันธมิตรที่สำคัญยิ่งของความร่วมมือทางทะเลและการประมงสำหรับสาธารณรัฐเกาหลี และมีส่วนช่วยอย่างมากในการเสริมสร้างผลประโยชน์ของทั้งสองประเทศ ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบขั้นตอนของกระบวนการความร่วมมือที่ Thomson and Perry (2006, pp. 22-24) และรูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับตามที่ Donor-Recipient Model ที่ Agranoff and McGuire

(2003, pp. 4-5) ได้นำเสนอไว้ว่าเป็นรูปแบบความร่วมมือในลักษณะที่มีการพึ่งพาซึ่งกันและกัน การร่วมมือรูปแบบนี้ ทั้งสองฝ่าย หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายหนึ่งอาจต้องพึ่งพิงได้รับการช่วยเหลือ หรือสนับสนุนจากอีกฝ่ายจึงสามารถประสบความสำเร็จได้ เช่น การพึ่งพาทรัพยากร เงิน บุคลากร ดังนั้น การดำเนินงานของแต่ละฝ่ายจะบรรลุวัตถุประสงค์ได้ก็ต่อเมื่อได้รับความร่วมมือจากอีกฝ่าย มาสนับสนุนการดำเนินงานของตนด้วยเช่นกัน รูปแบบความร่วมมือแบบนี้อาจมีระดับความร่วมมือในระดับปานกลางถึงสูง

นอกจากนี้ จากความร่วมมือในการพัฒนาด้านการจัดการด้านโลจิสติกส์ การต่อเรือ และการขนส่งทางทะเลระหว่างสองประเทศ นอกจากสามารถสร้างผลกำไรให้กับบริษัทเอกชนของทั้งสองประเทศได้แล้ว ในส่วนของภาครัฐไทยต้องการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการท่าเรือ ด้านตู้คอนเทนเนอร์และโลจิสติกส์ เพื่อช่วยพัฒนาการจัดการท่าเรือให้มีความทันสมัย มีคุณภาพตามมาตรฐานท่าเรือยุคใหม่ จากความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ และบริษัทเอกชนของสาธารณรัฐเกาหลีส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถเข้าสู่ตลาดอาเซียนผ่านตลาดไทย ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีความร่วมมือ รูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับที่ Agranoff and McGuire (2003, pp. 4-5) ได้นำเสนอไว้

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

(1) ในการดำเนินงานตามความร่วมมือภาคทะเลและการประมงระหว่างประเทศของไทยควรมีการจัดตั้งสถาบันมารับผิดชอบดำเนินการด้านนี้โดยเฉพาะเพื่อช่วยให้การดำเนินงานและตัดสินใจเกี่ยวกับความร่วมมือทางทะเลและการประมงระหว่างประเทศ ดังเช่น กระทรวงมหาสมุทรและการประมงของสาธารณรัฐเกาหลีได้จัดตั้งสถาบันกิจการทางทะเลและการประมงของเกาหลี (KMI) เป็นผู้รับผิดชอบงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศด้านนี้มาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

(2) เพื่อเป็นการเพิ่มความตระหนักในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย รัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรให้ความสำคัญกับนโยบาย และกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจอย่างจริงจัง เพื่อให้สามารถปฏิรูปประสิทธิภาพการให้บริการ การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ ความตรงต่อเวลาของการบริการได้อย่างแท้จริง

(3) รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการปฏิรูประบบการจัดการให้มีความสุจริต โปร่งใส เป็นธรรม มีการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน หรือเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่รัฐสามารถใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการแสวงหาผลประโยชน์ได้อีกต่อไป

7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

(1) ควรศึกษาเรื่องการสร้างท่าเรืออัจฉริยะและการพัฒนาท่าเรือที่รัฐบาลและภาคเอกชนร่วมดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือทั้งสองประเทศ

(2) การวิจัยความร่วมมือทางทะเลและการประมงกับสาธารณรัฐเกาหลีไปยังภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด เพราะถือเป็นปัญหาของชุมชนอาเซียนควรศึกษาถึงความร่วมมือแบบพหุภาคี

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2562). *แผนการพัฒนาพื้นที่ อีอีซี*. สืบค้นเมื่อ 10 กรกฎาคม 2563, จาก <https://www.eeco.or.th/th/government-initiative>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). *ความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ*. สืบค้นเมื่อ 5 สิงหาคม 2562, จาก https://www.nesdc.go.th/_dl_link.php?nid=6422

ภาษาอังกฤษ

Agranoff, R., & McGuire, M. (2003). *Collaborative Public Management: New Strategies for Local Governments*. Washington, DC: Georgetown University Press.

Fisher, R., & Ury, W. (1981). *Getting to Yes: Negotiating Agreement Without Giving In*. New York: Penguin.

Korea Institute of Energy Technology Evaluation and Planning. (2020). *Energy Technology Cooperation*. Retrieved July 11, 2020, from, https://www.ketep.re.kr/modedg/contentsView.do?ucont_id=CTX000079&srch_menu_nix=ub08BqjU

Korea Pallet Container Association. (2019). *Asian Pallet System Federation*. Retrieved July 11, 2020, from <http://www.kopal.or.kr/index.php/biz/apsf>

- Lax, D. A., & Sebenius, J. K. (1986). *The Manager as Negotiator: Bargaining for Cooperation and Competitive Gain*. NY: Free Press.
- Lee Jae-ho. (2018). *Korea's ASEAN Investment Trends After New Southern Policy Announcement*. Seoul: Korea institute for International Econo.
- Menon Economics and DNV GL. (2018). *The Leading Maritime Nations of the World*. Retrieved July 21, 2020, from <https://www.menon.no/publication/leading-maritime-nations-of-the-world-2018/?lang=en>
- Ministry of Foreign Affairs. (2020a). *New Southern Policy*. Retrieved July 10, 2020, from http://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=368362
- _____. (2020b). *ASEAN-Republic of Korea Summit*. Retrieved July 15, 2020, from https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=369712
- _____. (2020c). *Memorandum of Understanding Signed Between Korea and Thailand*. Retrieved July 17, 2020, from https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4076/view.do?seq=368446
- Ministry of Oceans and Fisheries. (2020 a). *ASEAN-Korea Maritime Cooperation*. Retrieved July 15, 2020, from <https://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=971&boardKey=10&articleKey=27246>
- _____. (2020b). *Pusan Port*. Retrieved July 15, 2020, from <https://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=851&boardKey=22&articleKey=42924>
- Shin Mini. (2018). *A Study on the Current Status of Korea-Indonesia Cooperation and New Southern Policy*. Seoul: Korea institute for International Economic Policy.
- Shin Yun-Sung, & Kim Sang-hoon. (2018). *A Study on Expansion of ASEAN Industry Cooperation in Korea*. Seoul: Korea Institute of Industry.
- The Korea Trade-Investment Promotion Agency. (2019a). *K-city Network 2020*. Retrieved January 15, 2021, from <http://dl.kotra.or.kr/#/search/detail/368521>
- _____. (2019b). *Companies entering Thailand*. Retrieved July 15, 2020, from <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/17/globalBbsDataView.do?sidx=302&dataidx=189436>
- Thomson, A. M., & Perry, J. L. (2006). Collaboration Processes: Inside the Black Box. *Public Administration Review*, 66(s1), 20-32.