

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ยุทธศาสตร์และการแก้ปัญหาการพัฒนาเศรษฐกิจสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตร  
และสาขาบริการ

อาจารย์โสมณ รุติระสัจจา

คณะศึกษาศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการบริการนั้น ผู้วิจัย  
ต้องการจะเน้นให้ความสำคัญในรูปแบบของขั้นตอนการพัฒนา โดยจะพิจารณาในด้านความสัมพันธ์ตั้งแต่  
ภาคเกษตรกรรมอันถือเป็นปฐมภูมิของการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศในเบื้องต้น ซึ่งจะมี  
ความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องกับการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในด้านการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่มี  
ความต่อเนื่องกับผลผลิตทางการเกษตร ตลอดจนในขบวนการของการผลิตและแปรรูปผลผลิตดังกล่าวนี้  
จะมีความสัมพันธ์กันอย่างลึกซึ้งซึ่งจะส่งผลให้ก่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านนวัตกรรมทั้งทางด้าน  
เกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของอุตสาหกรรมการผลิต การแปรรูป ตลอดจนภาค  
การบริการที่ต้องการจะเน้นย้ำในด้านการบริการขนส่ง อันหมายรวมถึงการจัดการในด้านการขนส่งผลผลิต  
ทางการเกษตร ตลอดจนโครงข่ายของระบบการขนส่ง

#### แนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

ได้ใช้แนวคิดของนักประวัติศาสตร์ชาวเยอรมัน W.W. Rostow ซึ่งได้กำหนดทฤษฎีพัฒนาการทาง  
เศรษฐกิจ ด้วยการจัดลำดับขั้นตอนของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ 5 ขั้นตอน มาเป็นรูปแบบของการ  
พัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการบริการ โดยจะใช้กรณีศึกษาของแต่ละกลุ่มประเทศเพื่อ  
พิจารณารูปแบบเฉพาะที่สามารถนำมาใช้เป็นแบบอย่างสำคัญต่อการดำเนินนโยบายการพัฒนา  
เศรษฐกิจอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการบริการ เพื่อให้เป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดยุทธศาสตร์ของ  
การพัฒนาต่อประเทศไทย ดังนี้

1. กลุ่มประเทศยุโรป ได้จัดหมวดหมู่ของกรณีศึกษาตามยุทธศาสตร์การพัฒนา  
เศรษฐกิจภาคเกษตรกรรม โดยใช้บทเรียนจากประเทศอังกฤษตามขั้นตอนของการพัฒนาเศรษฐกิจ  
เกษตรกรรมตั้งแต่ยุคของลัทธิการค้านิยมจนถึงลัทธิทุนนิยมสมัยใหม่ ซึ่งได้ให้บทเรียนที่สำคัญในด้านการ

เพิ่มผลผลิตทางการเกษตร การถือครองที่ดิน และการถูกแปลงแยกจากการเป็นชาวนารายย่อยไปสู่การเป็น  
กรรมกรผู้ใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิต ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่มีต่อการเปิดเสรีทางการค้า  
กับต่างประเทศของผลิตผลทางการเกษตร และความจำเป็นของการให้ความสำคัญต่อผลิตผลทาง  
การเกษตรที่ต้องพึ่งพาตนเอง ในด้านการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรก็ได้แนวคิดจากการศึกษาแนวทางการ  
ปฏิรูปที่ดินของประเศญี่ปุ่นภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งส่งผลต่อความชอบธรรมในการถือครอง  
ที่ดินของชาวนารายย่อย และความจำเป็นของชาวนารายย่อยบางส่วนที่ต้องพึ่งพารายได้นอกภาค  
การเกษตรด้วยการขายแรงงานอันเป็นการสนับสนุนต่อโครงสร้างแรงงานที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม  
โดยรวมของประเทศ

2. กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้จัดหมวดหมู่ของกรณีศึกษาตามยุทธศาสตร์การ  
พัฒนาเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมที่มีส่วนต่อเนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเกษตรกรรม โดยใช้  
กรณีศึกษาจากบทเรียนของประเทศญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ซึ่งทั้งสองประเทศนี้มีรูปแบบการพัฒนาที่เหมือน ๆ  
กัน คือรัฐบาลจะเป็นผู้มืบทบาทในการนำการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นหลัก ด้วยการเริ่มต้นจากการส่งเสริม  
อุตสาหกรรมเบาเพื่อทดแทนการนำเข้า และภายหลังจากที่ศักยภาพในการผลิตสามารถแข่งขันกับ  
ต่างประเทศได้ อันถือเป็นฐานสำคัญในการรองรับแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักเพื่อเน้นการส่งออก  
รัฐบาลก็ได้ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ต่อผู้ประกอบการในภาคเอกชนดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาล  
ได้ปรับนโยบายมาให้ความสำคัญต่อการวิจัยและพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกับภาคเอกชนให้เกิดนวัตกรรม  
ทางการผลิตด้วยเทคโนโลยีอันล้ำสมัย

3. กลุ่มประเทศเอเชียเนีย ได้จัดหมวดหมู่ของกรณีศึกษาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจภาค  
การบริการ ซึ่งการศึกษาจากกรณีประเทศออสเตรเลียจึงเป็นบทเรียนที่ได้ให้แนวคิดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ  
ภาคการบริการด้านระบบการขนส่งโลจิสติกส์ ซึ่งมีความสำคัญต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ทั้งภาคเศรษฐกิจ  
การเกษตรกับภาคอุตสาหกรรม

รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น ตลอดจนภูมิภาคที่เกี่ยวข้องภายในประเทศของออสเตรเลีย ได้ให้  
ความร่วมมือในการพัฒนาระบบการขนส่งโลจิสติกส์ ด้วยการจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งออสเตรเลียซึ่ง  
มีบทบาทที่สำคัญในการผลักดันนโยบายในการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานดำเนินการต่าง ๆ กรอบใน  
การดำเนินการภายใต้นโยบายของการปฏิรูปที่สำคัญได้รับความร่วมมือกันเสริมสร้างและพัฒนาให้เกิด  
ความสำเร็จในการบริหารเครือข่ายของระบบการขนส่งโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย น่าจะเป็นแนวคิดที่สำคัญ  
ในการพัฒนาระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพต่อประเทศไทยด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นประเทศ  
เกษตรกรรมของไทยที่มียุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตร ก็ควรจะมึระบบการ

ขนส่งโลจิสติกส์สามารถรับทั้งพืชผลทางการเกษตร ตลอดจนผลิตภัณฑ์ทางภาคอุตสาหกรรมได้อย่างครบ  
วงจร ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีระบบการขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์ รถไฟ ตลอดจนทางน้ำอัน  
ประกอบด้วยแม่น้ำสายหลักต่าง ๆ ตลอดจนการขนส่งทางชายฝั่งทะเล น่าจะมีศักยภาพที่เพียงพอต่อการ  
ส่งเสริมและพัฒนาให้มีการเชื่อมโยงกันอย่างครบวงจร