



THAI NATIONAL SHIPPERS' COUNCIL



White Paper 2022 **CLMVT Connectivity**

Multimodal transportation in Next Normal



คณะที่ปรึกษา

นางสาวกัญญภักดิ์ ดันติพิพัฒน์พงศ์
ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
นายสมบัติ เปรมประภา
นายเตชะ บุญยะชัย
ดร.ศรีสลา ภาควมัยกุล
คุณโสมนัส โพธิ์สัตย์

ที่ปรึกษาคณะกรรมการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

คณะผู้จัดทำ

นายคงฤทธิ์ จันทริก
นายภักธร เนียมแสง
นายปีติคนธ์ วิเชียร
นางสาวจันทนี อยู่เย็น
นายวีริศ ศรีเท่า
นายกิตติศักดิ์ จินโจ

ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ผู้จัดการฝ่ายวิชาการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
นักวิเคราะห์อาวุโส สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
นักวิเคราะห์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
นักวิเคราะห์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



โครงการ “White Paper 2022: CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal”

Copyright © 2022 by สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
1168/97 อาคารศูนย์พณิชยกรรม ชั้น 32 โซน C ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2 E-mail : tnsr@tnsr.com

จัดทำในนามของ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ออกแบบโดย บริษัท บีซี แอ็บโซลูท จำกัด
พิมพ์โดย บริษัท โซเบอร์พริ้นท์กรุ๊ป จำกัด

All right reserved reproduction of the report, in whole or some part, is prohibited without the prior written consent, not unreasonably withheld, of the publisher.

สารบัญ

	หน้า
คณะผู้จัดทำ	2
สารบัญ	3
บทที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร	5
บทที่ 2 ภาพรวมแผน Belt and Road Initiative กับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13	6
2.1 Belt and Road Initiative	6
2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13	7
2.3 การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย	8
2.3.1 การค้าชายแดนไทย-เมียนมา	8
2.3.2 การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว	8
2.3.3 การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา	8
2.3.4 การค้าผ่านแดน ไทย-จีน	9
2.3.5 การค้าผ่านแดน ไทย-เวียดนาม	9
บทที่ 3 ความท้าทายรูปแบบการขนส่งในไทย	10
3.1. โลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศ Multimodal Transportation	10
ในปัจจุบัน	
3.1.1. ด้านการขนส่งสินค้าทางราง	10
3.1.2. ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	11
3.1.3. ด้านการขนส่งสินค้าทางเรือ	12
บทที่ 4 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS Economic Corridors	17
4.1 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS Economic Corridors	17
4.1.1 แนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS Economic Corridors	17
4.1.2 เส้นทางคมนาคมสายสำคัญกับการเชื่อมโยงใน GMS Economic Corridors	18
4.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong	19
Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS CBTA)	
4.2.1 ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Regulation and Document)	19
กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติของการค้าชายแดน	
4.2.2 แนวทางและสถานะความเชื่อมโยง ASEAN Single Window (ASW)	21

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 CLMVT Connectivity กับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	23
5.1. CLMVT Connectivity	25
5.1.1. การขนส่งทางราง	23
5.1.2. การขนส่งทางถนน	29
5.1.3. การขนส่งทางทะเล	33
บทที่ 6 ข้อเสนอแนะ	50
6.1 เปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งสินค้าในแต่ละโหมด และ Multimodal Transportation	50
6.2 Matrix Alternative Mode	51
6.3 ข้อเสนอแนะ	51
6.3.1 ข้อเสนอแนะในภาพรวมในการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน	51
6.4 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย	52
6.4.1 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางรางไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย	52
6.4.2 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางบกไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย	53
6.4.3 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย	53
6.4.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ	54
6.5 รายชื่อผู้ให้บริการในเส้นทาง	55
6.5.1 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศกัมพูชา	55
6.5.2 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศเมียนมา	55
6.5.3 รายชื่อผู้ให้บริการใน สปป.ลาว	57
6.5.4 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศเวียดนาม	58
6.6 ที่มาและแหล่งข้อมูลสำหรับอ้างอิง	59
บรรณานุกรม	59
ภาคผนวก	60

บทที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง BRI (Belt and Road Initiative) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศจีนซึ่งเพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจและสร้างความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์นี้โดยวางตำแหน่งตนเป็นศูนย์กลางการผลิตและห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Supply Chain) โดยกำหนดกรอบพัฒนาเศรษฐกิจออกเป็น 2 ส่วน คือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (The Silk Road Economic Belt) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง และเส้นทางสายไหมทางทะเล ด้วยความสำคัญดังกล่าว ประเทศไทยจึงมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงยุทธศาสตร์นี้ไปสู่ภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนถึงความร่วมมือกับประเทศจีนในด้านต่าง ๆ เช่น การคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน CLMVT (Greater Mekong Subregion Economic Corridors : GMS) โครงการรถไฟไทย-จีน (Railway Cooperation between Thailand and China) ที่สนับสนุนช่องทางขยายการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง และทางน้ำ

ในภาวะปัจจุบันที่มีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรงไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการ ทั้งด้านคุณภาพต้นทุน และการขนส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นในการเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมากจนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน การเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายใน และการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศโดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทยให้ปรับเปลี่ยนมาใช้หรือผสมผสานระหว่างการขนส่ง ทางบกทางน้ำ และทางรถไฟ หรือการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งเป็นการทดแทนการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว

รูปแบบการขนส่ง Transport Network Facilities โดยการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อเชื่อมโยง การขนส่งแบบ Multimodal Transport จะมีส่วนในการช่วยลดต้นทุนและเอื้ออำนวยต่อกระบวนการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และทำให้การส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ ข้อตกลงร่วมกันว่าจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายเสรี (free flow) ซึ่งประเทศไทยอาจเป็น HUB ศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาคนี้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุน และเร่งพัฒนารูปแบบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport ภายในประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)

ด้วยเหตุนี้ โครงการ White Paper : CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal : รุกเร็วเร็ว “รถเร็วรถลิงค์” จึงได้มีการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์รายละเอียดโดยหยิบยก เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งไว้เป็นทางเลือกในการกำหนดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งระบบทางราง ทางถนน (บก) และทางน้ำ วิเคราะห์ความท้าทาย โอกาสอุปสรรค ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งทางเลือก เชื่อมโยงภายในประเทศไปยัง corridor สำคัญต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางถนน ไปยังกลุ่มประเทศ CLMVT และการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากลาว - จีน

จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าวฯ จึงได้มีข้อเสนอแนะที่สำคัญต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการต่อการปรับ

เปลี่ยนรูปแบบมาเป็นการขนส่งทางเลือก เพื่อเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าผ่านโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าชายแดนสำคัญไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMVT และ จีน ผ่านเส้นทางรถไฟ ลาว - จีน รวมถึงข้อเสนออื่นๆ อันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบ จากเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาควิชาการ ดังตัวอย่างข้อเสนอแนะดังนี้

- 1) การพัฒนาการใช้ระบบการส่งผ่านข้อมูลข้ามแดนทางศุลกากรของอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) ซึ่งเป็นระบบส่งผ่านข้อมูลแบบไร้เอกสาร ให้มีลักษณะเป็น Stop Inspection/Single Window Inspection โดยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรมีการดำเนินการภายใต้เอกสารฉบับเดียว มีการควบคุมและจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- 2) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร ประเด็น Cross Border Trade Agreement: CBTA การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรทางถนน ในเส้นทางถนนเพื่อเชื่อมโยงจากไทยไปยังประเทศเป้าหมายผ่านประเทศจีน การใช้ประโยชน์จากข้อตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น การเพิ่มเส้นทางขนส่งปริมาณรถขนส่ง น้ำหนักบรรทุกกำหนดมาตรฐานของรถและคนขับให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน
- 3) การศึกษา Node ที่จะเชื่อมจุดเชื่อมโยงระหว่างโหมดการขนส่ง จัดสรรพื้นที่สถานีรถไฟที่เหมาะสม และมีศักยภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางบก และทางน้ำ โดยมีพื้นที่ที่ใช้กองเก็บสินค้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรถบรรทุก
- 4) การจัดทำข้อมูล Freight Rate Database เพื่อเปรียบเทียบราคาค่าระวางอ้างอิงทางราง และระยะเวลาในการขนส่ง
- 5) การยกระดับท่าเรือหลักของประเทศให้เป็น Smart Port รวมถึงการเพิ่ม Capacity และเครื่องมือยกหรือสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ เพื่อยกระดับการให้บริการขนถ่ายในท่าเรือ ลดปัญหาความแออัด และลดปริมาณฝุ่น PM2.5
- 6) ยกเว้น ICD พื้นที่สำคัญ ให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการจริง เช่น นครศรีธรรมราช (ทุ่งสง) สงขลา (บางกล่ำ) อยุธยา (วังน้อย) และพื้นที่รอบกรุงเทพฯ บางนา พุทธมณฑล พระราม 2 บางใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดความแออัดภายในท่าเรือหลักของประเทศ และสนับสนุนการส่งออก
- 7) เสนอให้จัดตั้งจุด Common Control Area (CCA) ในการตรวจสอบสินค้าร่วมกันระหว่าง 3-4 ประเทศในเส้นทาง รวมถึงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ให้ครบทุกกิจกรรมในพื้นที่ทั้ง ด่านรถบรรทุกและรถไฟอุปกรณ์ขนถ่ายในด่านใหญ่ที่สำคัญ เช่น แม่สอด แม่สาย มุกดาหาร นครพนม หนองคาย บ้านคลองลึก สะเดา เป็นต้น
- 8) การสนับสนุนผู้ประกอบการไทยสร้างเครือข่ายพันธมิตร LSPs ในแต่ละประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกและเจรจา ในการขนส่งผ่านประเทศนั้นๆ จุดชายแดนในแต่ละจุดควรมีประสานงาน และ แลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงเจรจาร่วมกันถึงการผ่อนปรนกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างกันให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย เป็นต้น

นอกจากนี้ การโครงการศึกษา ยังมีข้อเสนอแนะอีกหลายประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ของไทย ทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ ข้อเสนอแนะด้านกฎระเบียบของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และ ข้อเสนอแนะอื่นๆ อาทิ เร่งดำเนินการโครงการศึกษา โครงสร้างของการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งระบบ เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย และกลไกในการควบคุมค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และ การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ และผลักดันการปรับปรุงด้าน soft side regulation และ facilitation เพื่อช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้มีการให้การสนับสนุนและให้การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทั้งภาคอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะ SMEs ได้มีความเข้าใจถึงผลกระทบ และการเตรียมตัวในเรื่องการปรับตัว เพื่อที่จะสามารถแข่งขันการค้าระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคต่อไป

แนวทางการดำเนินโครงการ

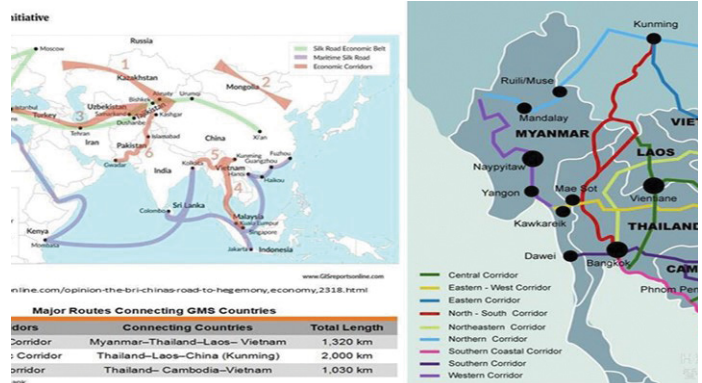
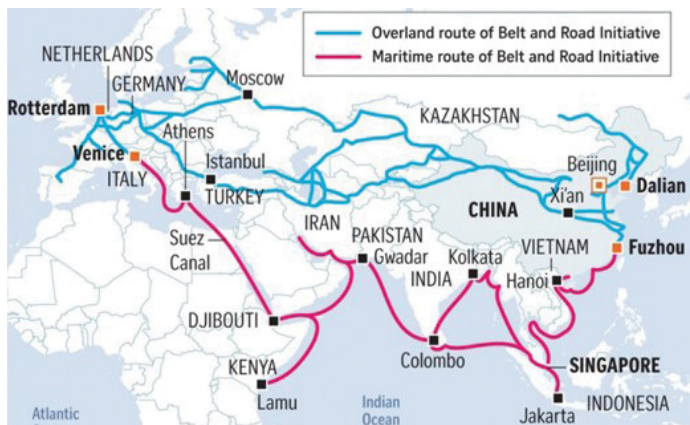
White Paper : CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal : รุกเร็ว “รถเร็วรางลิ่งค์”

Activity	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov
1. ประชุมหรือกำหนดแนวทางการดำเนินการศึกษา White Paper: CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal		■									
2. Brain Storm ครั้งที่ 1, 2, 3		■	■								
3. ดำเนินการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง			■	■							
4. สรุปรื้อในแต่ละประเด็นที่สำคัญ				■	■						
5. นัดหมาย จัดทำแบบสอบถาม และสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการ / ผู้บริหาร / ภาควิชาการ ที่เกี่ยวข้อง					■	■					
6. นำข้อเสนอแนะจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมาปรับปรุง						■	■				
7. สรุปลผลการศึกษา และนำเสนอหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง								■	■		

บทที่ 2 ภาพรวมแผน Belt and Road Initiative กับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13

2.1 Belt and Road Initiative

Belt and Road Initiative (BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 คือยุทธศาสตร์หลักของจีนในการขยายอิทธิพลบนเวทีโลกผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับนานาประเทศ ยุทธศาสตร์นี้เริ่มมาตั้งแต่ปี 2013 ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง และครอบคลุมกว่า 80 ประเทศทั่วโลกทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยมีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงทางด้านคมนาคม ด้านโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเป็นการสร้างความมั่นคงใน เส้นทางการค้าทั้งทางบก และทางทะเลของจีนกับประเทศในเส้นทาง Belt and Road และเป็นนโยบายที่รัฐบาลจีนส่งเสริมเพื่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศบนเส้นทาง



รูปภาพประกอบที่ 2 เส้นทาง Belt and Road เชื่อมโยงประเทศกลุ่ม CLMVT

และเป็นกรอบการทำงานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของจีนหลัก ๆ แล้วโครงการ BRI คือการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน รถไฟ ทางยกระดับ ท่าเรือ รวมถึงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดเส้นทาง โดยประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก คือ Silk Road Economic Belt ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างจีน ประเทศแถบเอเชียกลาง และยุโรป และ Maritime Silk Road เส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมจากจีนไปยังประเทศแถบแอฟริกาและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษแบ่งออกเป็นโครงการระเบียงเศรษฐกิจ 6 แห่ง ได้แก่ (1) จีน-คาบสมุทรมอินโดจีน (2) จีน-บังกลาเทศ-เมียนมา-อินเดีย (3) จีน-ปากีสถาน (4) จีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันออก (5) เส้นทางยูเรเชีย และ (6) จีน-มองโกเลีย-รัสเซีย

รูปภาพประกอบที่ 1 เส้นทางหลักของ BRI

ที่มา : <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>

2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) เป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อบรรลุเป้าหมายในมิติต่าง ๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี ที่คำนึงถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แนวนโยบายแห่งรัฐ รวมถึงสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและโลกนอกจากจะต้องคำนึงถึงความสำคัญของมิติการพัฒนาต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อภาพรวมของประเทศ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อม การพัฒนาที่ยั่งยืน วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ตลอดจนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความสามารถในการแข่งขันของประเทศแล้ว การประมวลกระบวนการหลักเพื่อสังเคราะห์ประเด็นการพัฒนาที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญและเป็นจุดมุ่งเน้นในระยะของแผนพัฒนาฯ ยังเป็นเงื่อนไขที่มีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศในระยะยาว โดยแผนที่มุ่งเน้นชัดเจนจะช่วยสนับสนุนให้การพัฒนาประเทศได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนเป้าหมายร่วมที่ชัดเจน ในขณะที่ยังเอื้อประโยชน์ต่อการติดตามตรวจสอบและประเมินผลความสำเร็จของแผนเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการและวิธีการดำเนินงานให้บรรลุผลลัพธ์ที่มุ่งหวังได้อย่างแม่นยำยิ่งขึ้น และเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ข้างต้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้กำหนดเป้าหมายหลักจำนวน 5 ประการ ประกอบด้วย

- การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม** โดยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญให้สูงขึ้น และสามารถตอบโจทย์พัฒนาการของเทคโนโลยีและสังคมยุคใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม
- การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่** โดยพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคมเตรียมพร้อมกำลังคนที่มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานเอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการเป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูง รวมทั้งพัฒนาหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมเพื่อส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต

- การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม** โดยลดความเหลื่อมล้ำทั้งในเชิงรายได้ความมั่งคั่งและโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน** โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตและบริการให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ แก้ไขปัญหามลพิษสำคัญด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ชยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ภายในครึ่งแรกของศตวรรษนี้
- การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยง** ภายใต้อิทธิพลของเทคโนโลยี การสร้างเสริมความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

2.2.1 หมายเหตุการพัฒนา โดยหมายเหตุทั้ง 13 ประการ ดังนี้



รูปภาพประกอบที่ 3 ความความเชื่อมโยงระหว่างหมายเหตุการพัฒนาหลักกับเป้าหมายหลัก

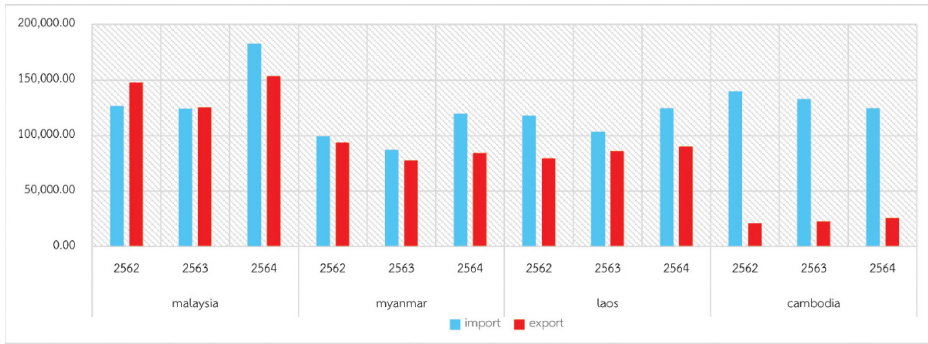
โดยหมายเหตุที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงในการขนส่งอยู่ในหมายเหตุที่ 5 คือไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ในกลยุทธ์ที่ 2 คือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตพัฒนาพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางสำคัญและการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุนและการค้าชายแดน

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาคอนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) โดยบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทางเชื่อมต่อใน CLMVT กับจีนตอนใต้

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉพาะสนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป. ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงรายได้ทั้งระบบรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้ารางคู่ และท่าเรือบก รวมถึงสนับสนุนพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศทั้งภาคเหนือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออก ให้สามารถเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน และกลุ่มประเทศ CLMV ได้โดยสะดวก

2.3 การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย



รูปภาพประกอบที่ 4 สถิติการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศกลุ่ม CLMV ปี 2564

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา) ปี2564 (มกราคม - ธันวาคม) มูลค่าการค้ารวม 924,081 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21.56 % แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 570,003 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27.25% และการนำเข้ามูลค่า 354,078 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.40% โดยการค้าชายแดนกับมาเลเซียมีมูลค่าสูงสุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.36 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว (23.25 %) เมียนมา (22.09%) และกัมพูชา (18.30%) โดยไทยได้ดุลการค้ากับทั้ง 4 ประเทศ

2.3.1 การค้าชายแดนไทย-เมียนมา

ปี2564 การค้าชายแดนไทย-เมียนมา มีมูลค่าการค้ารวม 204,167 ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 23.90% เป็นการส่งออกมูลค่า 119,655 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37.41% และการนำเข้ามูลค่า 84,512 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.76% ไทยได้ดุลการค้า 35,143 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.24 ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา รองลงมา ได้แก่ ด้านสังขละบุรี (27.46%) ด้านระนอง (13.28%) ด้านแม่สาย (6.80%)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันดีเซล คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.81 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (5.05%) น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ (4.54%) สายไฟฟ้าสายเคเบิล (4.29%) และเครื่องเทศและสมุนไพร (3.83%)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.07 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ัญพืช (14.78%) สัตว์น้ำ (3.77%) เหล็ก (1.95%) และผักและของปรุงแต่งจากผัก (1.82%)

2.3.2 การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว

ปี 2564 การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว มีมูลค่าการค้ารวม 214,814 ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 13.17% เป็นการส่งออกมูลค่า 124,769 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20.42% และการนำเข้า มูลค่า 90,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4.44% ไทยได้ดุลการค้า 34,724 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.93 ของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว รองลงมา ได้แก่ ด้านมุกดาหาร (18.94%) ด้านทุ่งช้าง (13.20%) ด้านช่องเม็ก (11.64%) และด้านท่าลี่ (9.42%)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ทองคำยังไม่ได้ขึ้นรูป คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.70 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด น้ำมันดีเซล (9.55%) น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ (6.39%) รถยนต์นั่ง (5.34%) และเครื่องสำอางเครื่องหอมและสบู่ (2.75%)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ (ไฟฟ้า) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70.95 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ผักและของปรุงแต่งจากผัก (8.16%) เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ฯ (3.85%) เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ฯ (2.77%) และปูนซีเมนต์ (2.10%)

2.3.3 การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

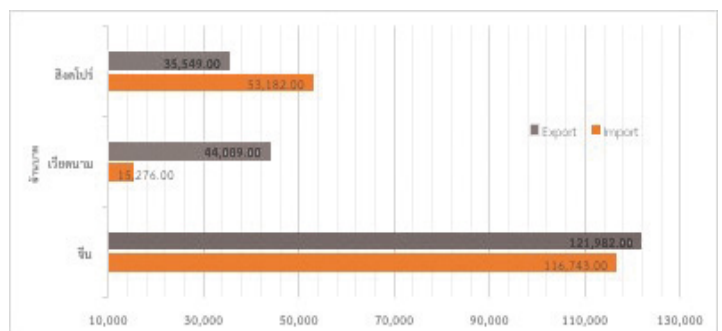
ปี2564 การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มีมูลค่าการค้ารวม 169,104 ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 8.37% แบ่งเป็นการส่งออก 143,115 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7.57% และการนำเข้ามูลค่า 25,989 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.99% ไทยได้ดุลการค้า 117,126 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.05 ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา รองลงมา ได้แก่ ด้านคลองใหญ่ (18.46%) ด้านจันทบุรี (12.74%) ด้านช่องจอม (6.45%) และด่านช่องสะงำ (1.30%)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.87 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด รถยนต์นั่ง (8.09%) รถจักรยานยนต์ฯ (3.96) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ (3.56%) ยานพาหนะอื่นๆ (3.36%)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.29 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ (23.10%) ลวดสายและสายเคเบิล (12.18%) ทองแดงและผลิตภัณฑ์ (5.57%) และเหล็ก (2.58%)

การค้าผ่านแดนไทย กับจีน สิงคโปร์ เวียดนาม ปี2564 มีมูลค่าการค้ารวม 791,265ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 41.55% แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 461,328 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 44.94% และมูลค่าการนำเข้า 329,937 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37.05% ไทยได้ดุลการค้า 131,391 ล้านบาท โดยการค้าผ่านแดนไทยกับจีนมีมูลค่าการค้าสูงสุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.38 ของมูลค่าการค้าผ่านแดนรวม รองลงมา ได้แก่ สิงคโปร์ ร้อยละ 15.42 และเวียดนาม ร้อยละ 9.53 โดยไทยได้ดุลการค้ากับเวียดนามและขาดดุลการค้ากับสิงคโปร์



รูปภาพประกอบที่ 5 สถิติการค้าผ่านแดนไทย กับจีน สิงคโปร์ เวียดนาม ปี 2564

2.3.4 การค้าผ่านแดน ไทย-จีน

ปี 2564 การค้าผ่านแดนไทย-จีน มีมูลค่าการค้ารวม 366,968 ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 53.72% แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 194,820 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59.71% และการนำเข้ามูลค่า 172,148 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 47.46% ไทยได้ดุลการค้า 22,672 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.68 ของการค้าผ่านแดนไทย-จีน รองลงมา ได้แก่ ด้านนครพนม (22.55%) ด้านปาดังเบซาร์ (13.59%) ด้านเชียงของ (10.32%) และด้านสะเดา (5.77%)

สินค้าส่งออก 5 อันดับแรก สินค้าผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและแห้ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.25 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (15.09%) ยางพารา (14.51%) ผลิตภัณฑ์ยาง (9.64%) และไม้แปรรูป (6.71%)

สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.94 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด เทปแม่เหล็กงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ (9.72%) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ (9.45%) เคมีภัณฑ์อื่นๆ (7.42%) และเครื่องรับ-ส่งสัญญาณฯ (7.05%)

2.3.5 การค้าผ่านแดน ไทย-เวียดนาม

ปี 2564 การค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม มีมูลค่าการค้ารวม 75,412 ล้านบาท (YoY) เพิ่มขึ้น 27.03% แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 46,308 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.03% และการนำเข้ามูลค่า 29,105 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 90.52% ไทยได้ดุลการค้า 17,203 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.55 รองลงมา ได้แก่ ด้านนครพนม (26.72%) ด้านอรัญประเทศ (5.32%) ด้านบึงกาฬ (1.40%) ด้านสะเดา (1.29%)

สินค้าส่งออก 5 อันดับแรก อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.23 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (23.71%) ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งฯ (10.47%) สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ (9.98%) และผ้าฝ้ายและด้าย (4.07%)

สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.35 ของมูลค่านำเข้า เคมีภัณฑ์อื่นๆ (13.32%) เครื่องจักรใช้ในการแปรรูปไม้ฯ (7.22%) และพืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ (6.30%)



บทที่ 3 ความท้าทายรูปแบบการขนส่งในไทย

ความท้าทายในรูปแบบการขนส่งของไทยในปัจจุบัน เป็นการเชื่อมโยงการขนส่ง และการค้าได้อย่างไร้รอยต่อ รวมถึงกับประเทศในกลุ่มของ CLMVT ประกอบด้วยประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ซึ่งไทยได้เล็งเห็นโอกาสในการค้าและการขนส่งสินค้าในเส้นทางใหม่ เช่น โครงการรถไฟ BRI ของประเทศจีน โดยมีนครคุนหมิง เป็นศูนย์กลางรวม และกระจายสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับลาว เมียนมา เวียดนาม และมีระบบรางที่เชื่อมกับ Yangtze River Economic Belt ในขณะที่มีมหานครฉงชิ่ง และเฉิงตู มณฑลเสฉวน เป็นศูนย์กลางรวม และกระจายสินค้าเพื่อกระจายต่อไป และประเทศที่อยู่ตอนเหนือของจีน เช่น รัสเซีย และยุโรป

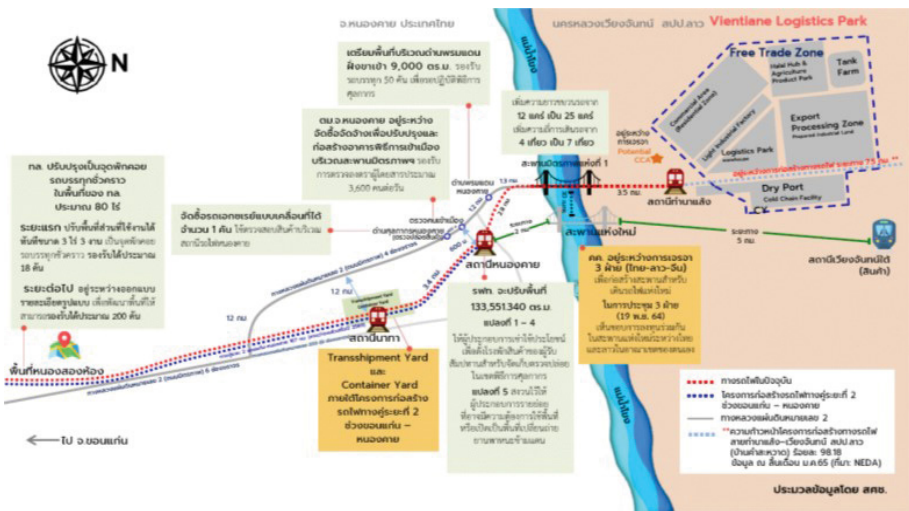
3.1 โลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศ Multimodal Transportation ในปัจจุบัน

3.1.1. ด้านการขนส่งสินค้าทางราง

ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นหนึ่งในรูปแบบขนส่งที่มีการใช้กันมาอย่างยาวนาน แต่การขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่เป็นที่นิยม ซึ่งในปี 2560-2563 การขนส่งทางรถไฟมีเพียงร้อยละ 1.829 จากการขนส่งทุกรูปแบบ และยังคงมีประเด็นอุปสรรค และความท้าทายในหลายประเด็น ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านและไปยังประเทศจีน ด้านการอำนวยความสะดวกระหว่างการขนส่ง พิธีการต่างๆ รวมถึงด้านผู้ให้บริการในเส้นทาง โดยสามารถสรุปประเด็นความท้าทายด้านการขนส่งทางราง ดังต่อไปนี้

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ประเด็นด้านการเชื่อมโยงระหว่างประเทศการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 7 และทางรถไฟเชื่อมต่อประเทศไทย - สปป. ลาว โดยสะพานแห่งใหม่จะต้องครอบคลุมพื้นที่สถานีรถไฟหนองคาย ด้านพรมแดนหนองคาย ประเทศไทย และสถานีท่านาแล้ง ประเทศ สปป.ลาว และจะต้องสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟขนาด 1.435 และขนาดทาง 1 เมตร คาดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2569 ส่วนสะพานรอยต่อข้ามแม่น้ำโขงเดิมจะต้องรองรับปริมาณการจราจรระหว่างด้านพรมแดนหนองคาย - ด้านพรมแดนท่านาแล้งได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาขบวนรถสินค้า จังหวัดหนองคาย อย่างเร่งด่วน ทั้งในการสร้างอาคารสำนักงาน คลังสินค้า อุปกรณ์ยกขนส่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และอาคารประกอบการอื่นๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One Stop Service รวมถึง Transshipment Yard และย่าน CY ซึ่งแผนระยะยาวในการพัฒนาพื้นที่คาดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2571 ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนการก่อสร้างเส้นทางรางรถไฟของโครงการรถไฟแห่ง ประเทศไทยเชื่อมโยง Missing Link กรุงเทพฯ - หนองคาย โดยโครงการฯ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา คาดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2569 และโครงการฯ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยมีจุดเริ่มต้นที่หลังสถานีนครราชสีมา จุดสิ้นสุดที่ริมแม่น้ำโขง ฝั่งไทยระยะทางทั้งสิ้น 356 กิโลเมตร สถานีทั้งหมด 5 สถานี 1. สถานีบัวใหญ่ 2. สถานีบ้านไผ่ 3. สถานีขอนแก่น 4. สถานีอุดรธานี 5. สถานีหนองคาย



รูปภาพประกอบที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสาย ลาว - จีน ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด้านความรู้ในระบบรางของประเทศไทย ยังนับว่าอยู่ในวงจำกัดนับเป็นความท้าทายด้านวิศวกรรมของประเทศไทยในการเรียนรู้การขนส่งสินค้าในระบบราง รวมถึงความท้าทายด้านการยก ระดับการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศโดยการพัฒนาเส้นทางรถไฟให้ครอบคลุมการขนส่งทั่วประเทศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับเส้นทางรถไฟและความต้องการของผู้ประกอบการ จะสามารถช่วยยกระดับการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนา ICD Dry Port และ CY รวมถึงการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อช่วยในการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงการขนส่งทางรางเข้ากับรถขนส่งทางถนนและทางเรือ

ด้านผู้ให้บริการ

ประเทศไทยยังคงขาดผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางราง หรือ LSPs ทั้งใน และระหว่างประเทศ ซึ่งการนำเข้า-ส่งออก หรือการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องมี LSPs ที่มีให้บริการได้ทุกประเทศในเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกและเจรจาขนส่งผ่านประเทศนั้นๆ รวมถึงด้านราคาขนส่งสินค้าทางรางในประเทศที่ยังสูง และยังขาดการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ส่งผลให้ยังไม่สามารถดึงดูดผู้ใช้บริการให้มาใช้บริการได้เท่าที่ควร หากเทียบกับการขนส่งทางรถบรรทุกและทางเรือ

เช่นเดียวกับกับรถไฟลาว - จีน ที่ประเทศไทยไม่สามารถร่วมเป็น Third Party ได้เนื่องจากประเด็นด้านสัมปทานของรถไฟลาว - จีน ที่มีราคาค่าระวางการขนส่งที่สูง และไม่มียอัตราค่าระวางการขนส่งอ้างอิงต้องทำการสอบถามเป็นรายเที่ยวไป และจำเป็นต้องใช้การเจรจาร่วมมือกับ LSPs ของ สปป.ลาว และจีน เพื่อผลักดันให้เกิดอัตราค่าระวางที่ชัดเจนมากขึ้น และให้เกิดการแข่งขันในเส้นทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้ราคาค่าระวางขนส่งลดลงได้ จะส่งผลให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีนเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการนำเข้า - ส่งออกของประเทศไทยในอนาคต

ด้านการอำนวยความสะดวก

พิธีศุลกากร ณ ด้านของประเทศจีน ที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟข้ามแดนของจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น รัสเซีย เวียดนาม สปป.ลาว และเมียนมา รวมถึงประเทศไทย ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกเนื่องจากมาตรการระงับการนำเข้าชั่วคราวและมาตรการตรวจสอบโควิดที่อาจติดมากับสินค้าและบรรจุภัณฑ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศซึ่งเป็นการปฏิบัติตามนโยบาย Zero Covid ทำให้เกิดความแออัดและความล่าช้าบริเวณหน้าด่าน

รวมถึงในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถส่งออกสินค้าผลไม้ และสินค้าอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้าทางรถไฟได้ เนื่องจากประเทศจีนอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และการเตรียมพร้อมสำหรับด่านตรวจพืช และสัตว์รวมถึงด่านตรวจสินค้าเฉพาะต่างๆ ที่ด่านรถไฟโมฮาน และจากการประกาศล่าสุดมีกำหนดเปิดให้บริการภายในปี 2565 คาดว่าประเทศไทยมีโอกาสที่จะได้ใช้ด่านรถไฟโมฮานในปี 2566 ซึ่งในขณะนี้หากต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางรถไฟลาว – จีน ยังจำเป็นต้องนำสินค้าขนถ่ายจากรถไฟขึ้นรถบรรทุก ณ สถานีรถไฟนาเตย ใน สปป.ลาว และขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกเพื่อผ่านพิธีการนำเข้าสินค้าที่ด่านทางถนน ณ ด่านโมฮาน ประเทศจีนต่อไป เป็นความท้าทายในการเจรจาระหว่างภาครัฐบาลกับประเทศจีนในการขอความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าของไทย เช่น การขยายเวลาการเปิดด่าน การขอ Green Lane สำหรับสินค้าผลไม้ของไทย รวมถึงด้านชนิดสินค้าและปริมาณสินค้าที่จีนอนุญาตในการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทย

การดำเนินการพัฒนาระบบรางภายในประเทศ (ข้อมูล : มีนาคม พ.ศ. 2565 กรมการขนส่งทางราง)

- **ทางคู่ระยะที่ 1** อยู่ระหว่างก่อสร้าง 5 โครงการ 700 กม.
 - มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ กำหนดการแล้วเสร็จ ธันวาคม พ.ศ.2565
 - ลพบุรี - ปากน้ำโพ กำหนดการแล้วเสร็จ กรกฎาคม พ.ศ.2565
 - นครปฐม - หัวหิน กำหนดการแล้วเสร็จ กันยายน พ.ศ.2565
 - หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดการแล้วเสร็จ ตุลาคม พ.ศ.2565
 - ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร กำหนดการแล้วเสร็จ เมษายน พ.ศ.2565
- **ทางสายใหม่** อยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 โครงการ 678 กม.
 - เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.2564 อยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างกำหนดยื่นข้อเสนอ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 กำหนดการแล้วเสร็จในปี 2571
 - บ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ลงนามสัญญาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.2564 กำหนดการแล้วเสร็จภายในปี 2569
- **ทางคู่ระยะที่ 2** อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ 7 โครงการ 1,479 กม. วงเงิน 275,303.78 ล้านบาท
 - ขอนแก่น - หนองคาย
 - ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี
 - ปากน้ำโพ - เด่นชัย
 - เด่นชัย - เชียงใหม่
 - ชุมพร - สุราษฎร์ธานี
 - สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา
 - ชุมทางหาดใหญ่ - ดังเบซาร์
- **รถไฟความเร็วสูงระยะเร่งด่วน (พ.ศ.2560-2564)** อยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 โครงการ 473 กม.
 - กรุงเทพฯ - นครราชสีมา
 - เชื่อม 3 สนามบิน เป้าหมายเริ่มสร้างช่วง สุวรรณภูมิ - อุตะภา พฤษภาคม พ.ศ.2565 และช่วงดอนเมือง - พญาไท ตุลาคม พ.ศ.2566
- **รถไฟความเร็วสูงระยะเร่งด่วน (พ.ศ.2560-2564)** อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม 2 โครงการ 735 กม.
 - กรุงเทพฯ - พิษณุโลก อยู่ระหว่างการพิจารณารูปแบบการลงทุน และ EIA ได้รับความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ.2565
 - นครราชสีมา - หนองคาย การรถไฟแห่งประเทศไทยออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA

- **รถไฟความเร็วสูงระยะกลาง (พ.ศ.2565-2569)** อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม 2 โครงการ 499 กม.
 - กรุงเทพฯ - หัวหิน การรถไฟแห่งประเทศไทยของบประมาณปี 2565 จัดจ้างที่ปรึกษาทบทวน
 - พิษณุโลก - เชียงใหม่ รอคอยความชัดเจนทางรถไฟระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) EIA ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ.2562
- **รถไฟความเร็วสูงระยะยาว (พ.ศ.2570-2579)** อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม 2 โครงการ 759 กม.
 - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี การรถไฟแห่งประเทศไทยของบประมาณปี 2565 จัดจ้างที่ปรึกษาทบทวน
 - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จ

3.1.2. ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวงระยะทาง 66,940 กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 47,916 กิโลเมตร ทางพิเศษของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง 207.90 กิโลเมตร และ ถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ 352,157 กิโลเมตร โดยในปี 2559 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 728 ล้านคัน-กิโลเมตรต่อวัน และคาดการณ์ว่าปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี ซึ่งจะส่งผลต่อปริมาณการจราจร ในอนาคตโดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพฯและบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

การขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยในปี 2560-2563 มีสถิติการขนส่งอยู่ประมาณร้อยละ 79.293 จากการขนส่งทุกรูปแบบ พบว่ามีความนิยมสูงสุดและเป็นส่วนสำคัญในการขนส่งหลายรูปแบบ Multimodal Transportation แต่ยังคงมีความท้าทายในหลายประเด็นในการเชื่อมโยงการขนส่ง และยังคงมีประเด็นอุปสรรค และความท้าทายในหลายประเด็น ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงกับการขนส่งทางราง และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งและการค้าผ่านแดน ด้านการอำนวยความสะดวกระหว่างการขนส่ง พิธีการต่างๆ รวมถึงด้านผู้ให้บริการในเส้นทาง โดยสามารถสรุปประเด็นความท้าทายด้านการขนส่งทางถนน ดังต่อไปนี้

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

หากมองในกลุ่มประเทศ CLMVT นับได้ว่าประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่มีโครงข่ายถนน และคุณภาพถนนดีที่สุดใน นับได้ว่าเป็นอีกหนึ่งจุดแข็งของประเทศไทยในการดึงดูดให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้บริการในการขนส่งผ่านมายังประเทศไทยเพื่อใช้งานท่าเรือแหลมฉบัง หรือการขนส่งผ่านแดนไปยังประเทศที่ 3 จึงเป็นประเด็นความท้าทายของประเทศไทยในการใช้จุดเด่นการขนส่งของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และพัฒนาระดับคุณภาพ เพื่อส่งเสริมการค้าและการส่งออกของประเทศ ช่วยสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transportation ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาแบบ Facility ภายในประเทศ เช่น ย่านกองเก็บตู้สินค้า CY Truck Terminal Dry Port รวมถึง ICD เพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยใช้การขนส่งทางบกเป็นส่วนกระจายสินค้าจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางเรือไปยังเมืองย่อยต่างๆ หรือสำหรับการขนส่งต้นน้ำในการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตสินค้าไปยังท่าเรือ หรือขึ้นรถไฟเพื่อส่งออกต่อไป ทำให้การค้าการขนส่งของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รวมถึงการดึงดูดให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้บริการขนส่งในเส้นทาง เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น Hub ของภูมิภาค ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ณ ด่านชายแดนที่สำคัญ อาทิ การใช้ Inventory Depot หรือ CY (Container Yard) ซึ่งจะเป็นการดึงดูดประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้บริการผ่านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะอำนวยความสะดวกในการขนส่งที่ไร้รอยต่อ ผ่านประเทศไทย สำหรับผ่านแดนเพื่อการส่งออก

ด้านผู้ให้บริการ

ในประเทศไทยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางจนถึงขนาดย่อม จึงเป็นประเด็นความท้าทายด้านขอบเขตและความสามารถให้บริการที่ครบวงจรหากเทียบกับผู้ประกอบการรายใหญ่ และผู้ประกอบการไทยอาจต้องพบกับการแข่งขันจากผู้ประกอบการข้ามชาติรายใหญ่ที่ให้บริการขนส่งแบบครบวงจรอยู่แล้วรวมถึงประเด็นด้านความสามารถในการเข้าหาแหล่งเงินทุนต่างๆ ซึ่งต้องอาศัยหน่วยงานภาครัฐเข้ามาสนับสนุนในการเจรจาเกี่ยวกับแหล่งเงินทุนอื่นๆ เพื่อทำการจับคู่ธุรกิจที่เหมาะสมแก่ผู้ประกอบการแต่ละราย

ด้านการอำนวยความสะดวก

การใช้ข้อตกลง GMS CBTA (Greater Mekong Sub region Cross-Border Transport Agreement) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยการอำนวยความสะดวกให้รถขนส่งสินค้าของกลุ่มประเทศในข้อตกลงวิ่งผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ สามารถผ่านด่านที่อยู่ในความตกลงได้สะดวกมากยิ่งขึ้น โดยรถของประเทศนั้นๆ ซึ่งในทางปฏิบัติจริงยังไม่สามารถทำได้จริงทุกประเทศ และยังมี ความเข้าใจในข้อตกลงการปฏิบัติที่ไม่ตรงกัน เป็นความท้าทายของหน่วยงานภาครัฐของแต่ละประเทศในการเจรจา และประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเทศให้ทราบโดยทั่วถึงและไปในทิศทางเดียวกันทุกประเทศ

ด้านการค้าชายแดน ด่านศุลกากรที่สำคัญของประเทศไทยเชื่อมโยง ลาว – เมียนมา - กัมพูชา

ด่านศุลกากร ไทย - ลาว

- 1) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรหนองคาย
- 2) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรมุกดาหาร
- 3) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรทุ่งช้าง
- 4) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรช่องเม็ก
- 5) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรท่าลี่
- 6) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรนครพนม

ความท้าทายด้านกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการขนส่งของแต่ละประเทศที่ไม่สอดคล้องกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านชนิดของตัวรถที่ใช้บรรทุก น้ำหนักที่อนุญาตให้รถบรรทุกแต่ละคัน รวมถึงด้านความเร็วที่ไม่เท่ากัน รวมถึงประเด็นด้านพิธีศุลกากรด้วย การขนส่งผ่านประเทศที่ 3 เพื่อขนส่งไปยังประเทศจีน คือสปป.ลาว และประเทศเวียดนาม ทำให้เกิดการกีดกันทางการค้าที่เป็น Non-Tariff Barriers การจัดอันดับความสำคัญของสินค้าหรือการอำนวยความสะดวกในพิธีการต่างๆ ซึ่งต้องอาศัยการเจรจาระหว่างภาครัฐเพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการค้าและการขนส่ง

ด่านศุลกากร ไทย - เมียนมา

- 1) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรแม่สอด
- 2) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรสังขละบุรี
- 3) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรระนอง
- 4) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรแม่สาย

ด่านศุลกากร ไทย - กัมพูชา

- 1) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรอรัญประเทศ
- 2) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรคลองใหญ่
- 3) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรจันทบุรี
- 4) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรช่องจอม

ด่านศุลกากร ไทย - มาเลเซีย

- 1) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์
- 2) จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรสะเดา



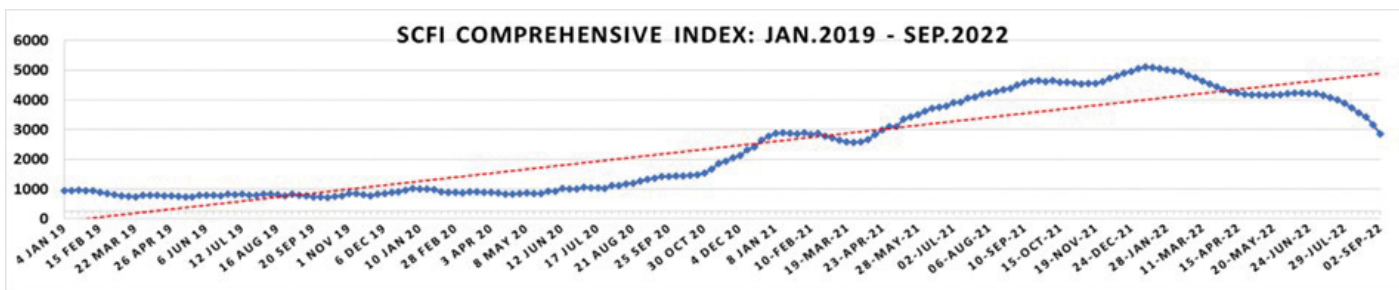
รูปภาพประกอบที่ 7 จุดผ่านแดนถาวรของไทย ที่มา : <https://kingcrosslogistics.com/>

1) ปัญหาเรื่องตู้สินค้า และระวางเรือขาดแคลน รวมถึงปัญหาการระวางเรือที่ปรับทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลสืบเนื่องจากวิกฤตในการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ (Container Circulation Crisis) ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ซึ่งทำเรือปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกา และยุโรป ที่พบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้เรือขนส่งสินค้าล่าช้าเพราะความแออัดของท่าเรือที่มีตู้สินค้ากองไว้เป็นจำนวนมาก ไม่สามารถกระจายตู้สินค้าออกนอกท่าเรือได้ เนื่องจากการขนส่งทางถนนและระบบรางประสบปัญหาจากมาตรการล็อกดาวน์ รวมถึงปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในท่าเรือ ทำให้การขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือต่อลำเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว และเรือลำต่อไป ต้องใช้เวลารอคอยเข้าเทียบท่ามากขึ้น กลายเป็นปัญหาสะสมในท่าเรือใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า (Transshipment Port) เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเรือแม่ที่เข้าใช้บริการพบว่าปริมาณตู้สินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศจีนบรรทุกมาเกือบเต็มลำ ทำให้ตู้สินค้าที่รอคอยการบรรทุกถูกลงเรือแม่ไม่สามารถเดินทางไปได้ ขณะที่ท่าเรือปลายทางสำคัญ อาทิ ลอสแอนเจลิส มีเรือจอดรอเข้าเทียบท่าเป็นจำนวนมาก โดยมีช่วงเวลารอคอยนานสุดประมาณ 3-4 สัปดาห์ เป็นเหตุให้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินเรือต่อเที่ยวยาวนานมากขึ้น และสายเรือจำเป็นต้องยกเลิกเที่ยวเรือบางส่วน (Blank Sailing) เพราะไม่สามารถเดินเรือได้ทันตามกำหนด จนทำให้ตู้สินค้าที่ท่าเรือต้นทางและท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายไม่มีพื้นที่ระวางเรือเพียงพอสำหรับการขนส่งไปยังท่าเรือปลายทาง และรอนานมากขึ้น

จากปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และปริมาณระวางเรือ ตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 3-4 ของปี 2563 ที่ผ่านมา ต่อเนื่องมาจนถึงปี 2564 ส่งผลให้สายเรือมีการปรับเพิ่มอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล (Freight) และค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) ในเส้นทางต่างๆ ซึ่งกระทบกับผู้ประกอบการส่งออก และนำเข้าของไทยในวงกว้าง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา สรท. ได้ดำเนินการผลักดันการแก้ไขปัญหากับหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องมาอย่างต่อเนื่อง และในปี 2564 สรท. ดำเนินการผลักดันมาตรการระยะสั้น และระยะยาว เพื่อช่วยเหลือผู้นำเข้า และส่งออก ทั้งนี้ ค่าระวางได้ทรงตัวในระดับสูงมาจนถึงต้นปี 2565 ซึ่งสถานการณ์ในปัจจุบัน ณ เดือนกรกฎาคม 2565 ตลาดค่าระวางในหลายเส้นทางเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น โดยค่าระวางในเส้นทางหลักทั้งสหรัฐอเมริกา และยุโรป ปรับตัวลดลงในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมา และปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เริ่มมีจำนวนมากขึ้น ทำให้สถานการณ์สามารถผ่อนคลายลงได้ระดับหนึ่ง แต่ยังคงความท้าทายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในประเทศจีน ที่ส่งผลให้มีการล็อกดาวน์ ในหลายเมืองต่อเนื่องในช่วงเมษายน - พฤษภาคม 2565 ซึ่งส่วนหนึ่งถือเป็นปัจจัยลบที่ทำให้เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ พบปัญหาเรือ Delay รอเทียบท่ามากกว่า 1 สัปดาห์ ทำให้เรือไม่สามารถเข้า

3.1.3 ด้านการขนส่งสินค้าทางเรือ

การขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบันมีความท้าทายหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาต่อเนื่องเรื่องวิกฤตในการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ ที่ส่งผลกระทบต่อหลักในการขนส่งทางทะเลในช่วงปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย และหลายประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ หากต้องการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในภูมิภาคอาเซียนในเขตภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Great Mekong Sub Region: GMS) ที่มีเส้นทางคมนาคมติดต่อกัน ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย หรือ CLMVT จำเป็นต้องพิจารณาความท้าทายด้านการขนส่งทางเรือ ดังต่อไปนี้



รูปภาพประกอบที่ 8 SCFI Comprehensive Index: Jan 2019- Jul 2022
 ที่มา : Shanghai Containerized Freight Index

เทียบท่า หรือต้องชะลอตัวในการเทียบท่าในบางท่าเรือ อาทิ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นต้น และมีการปรับเปลี่ยนตารางเรือ สายเรือมีการทำ Blank Sailing โดยยังคงรับจองระวางสำหรับตู้ Dry แต่แจ้งล่วงหน้าว่าจะมีความล่าช้า ทั้งนี้ลูกค้าบางส่วนเลี่ยงการขนส่ง อย่างไรก็ตาม จากกรณีดังกล่าว ส่งผลเชิงบวกในด้านปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่มายังประเทศไทย ทำให้ในช่วงลือคควาน์ของจีน มีตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาถึงประเทศไทยเพิ่มขึ้นในบางส่วน รวมถึงระวางเรือที่เพิ่มขึ้น แต่หลังจากการประกาศเปิดเมือง ค่าระวางอาจมีการปรับเพิ่มขึ้น และอาจพบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์บางส่วน ที่ถูกดึงกลับไปยังประเทศจีน

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางทะเลในระบบคอนเทนเนอร์ของไทยยังประสบปัญหาความไม่สมดุลของปริมาณตู้สินค้า โดยในแต่ละปีประเทศไทยมีตู้ส่งออกและนำเข้าโดยรวมประมาณ 8.5 ล้านที่อียูต่อปี แบ่งเป็นตู้ส่งออกที่มีสินค้าประมาณ 5 ล้านที่อียูต่อปี และเป็นที่นำเข้าที่มีสินค้าประมาณ 3.5 ล้านที่อียูต่อปี ดังนั้น สายเรือจึงต้องมีการนำตู้เปล่าอย่างน้อยปีละเฉลี่ย 1.5 ล้านที่อียู หรือเฉลี่ย 125,000 ที่อียูต่อเดือน เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณการส่งออกของไทย แม้ว่าจะมีการนำตู้เปล่าและตู้สินค้าเข้ามามากขึ้น แต่การเติบโตอย่างมากของการส่งออกและคำสั่งซื้อจากลูกค้า กลายเป็นแรงกดดันให้ผู้ส่งออกไทยต้องยอมรับค่าระวางที่ปรับเพิ่มสูงขึ้นมาก อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ส่งออกจะยอมรับค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้น สายเรือก็ยังไม่สามารถยืนยันตู้สำหรับบรรจุสินค้าให้กับผู้ส่งออกได้ ทำให้ผู้ส่งออกไทยจำเป็นต้องเลื่อนการส่งมอบสินค้าหรือยกเลิกคำสั่งซื้อสินค้า นับเป็นการเสียโอกาสในการฟื้นตัวของผู้ส่งออกและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอย่างมาก

สิ่งที่ดำเนินการ

1. การเร่งเคลียร์ตู้สินค้าที่ตกค้างภายในท่าเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับท่าเรือฯ และกรมศุลกากร: หากสามารถนำตู้ดังกล่าวมาใช้งานได้ จะช่วยเพิ่มปริมาณตู้ในการส่งออกมากขึ้น
2. ประกาศของกรมเจ้าท่า ในการอำนวยความสะดวกให้เรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่าในท่าเรือแหลมฉบังได้: ซึ่งหากมีเรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่าในท่าเรือแหลมฉบังแล้ว จะทำให้มีปริมาณตู้สินค้าหมุนเวียนในประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยหากกรมเจ้าท่ามีการแก้ไขประกาศอนุญาตอย่างถาวร จะสร้างความมั่นใจให้กับสายเรือในการวางแผนจัดตารางเรือเข้ามาได้ชัดเจนขึ้น
3. การลดภาระค่าใช้จ่ายของสายเรือเพื่อจูงใจให้มีการนำตู้เปล่าเข้ามาในไทย: การท่าเรือฯ มีมติในการปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่านำเข้าในอัตรา 1,000 บาทต่อที่อียู เป็นระยะเวลา 3 เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม-มีนาคม 2564 ให้กับสายเรือที่มีการนำตู้เปล่าเข้ามายังประเทศไทย เพื่อใช้สำหรับการส่งออก

ความท้าทาย

1. ปัญหาเรื่องตู้สินค้า และระวางเรือขาดแคลน รวมถึงค่าระวางเรือที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทั่วโลก ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาต้องมีความร่วมมือทั้งภายในประเทศ และในระดับภูมิภาค ตลอดจนความร่วมมือในระดับโลก ซึ่งหากเป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศใน CLMVT จะมีการร่วมมือที่เกี่ยวเนื่องคือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) เพื่อการอำนวยความสะดวกการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องมีข้อตกลงร่วมกันในการดำเนินการทางสัญญา การรับผิดชอบ และให้เกิดความสมดุลระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ มีขอบเขตครอบคลุมรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยสถานะปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศลงนามแล้ว กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว เมียนมา ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม ให้สัตยาบันแล้ว เหลือบรูไน มาเลเซีย และสิงคโปร์ยังไม่ให้สัตยาบัน จะเห็นได้ว่าประเทศใน CLMVT ได้ลงนามเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ เป็นการสร้างความมั่นใจได้ระดับหนึ่ง ในการเชื่อมโยงการขนส่งภายในภูมิภาค ที่อาจใช้โหมดการขนส่งที่หลากหลายแตกต่างกัน เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างกัน
2. กลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งรวมถึงประเทศใน CLMVT ยังต้องพึ่งพาสายการบินระหว่างประเทศที่ไม่มีสัญชาติอาเซียน รวมถึงสายการบินตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากเหตุผลด้านความมีอิทธิพลในปริมาณสินค้า ขนาดท่าเรือ จึงดึงดูดตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ได้มากกว่า ทำให้เป็นข้อเสียเปรียบของประเทศในภูมิภาคนี้ ยกเว้นเวียดนามที่ยังคงสามารถดึงดูดเรือเข้าไปยังประเทศได้จำนวนมาก เนื่องจากมีปริมาณสินค้าส่งออกที่ทำให้สายเรือให้ความสนใจ เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ภายในภูมิภาค

2) การส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางในการถ่ายลำสินค้า (Transshipment)

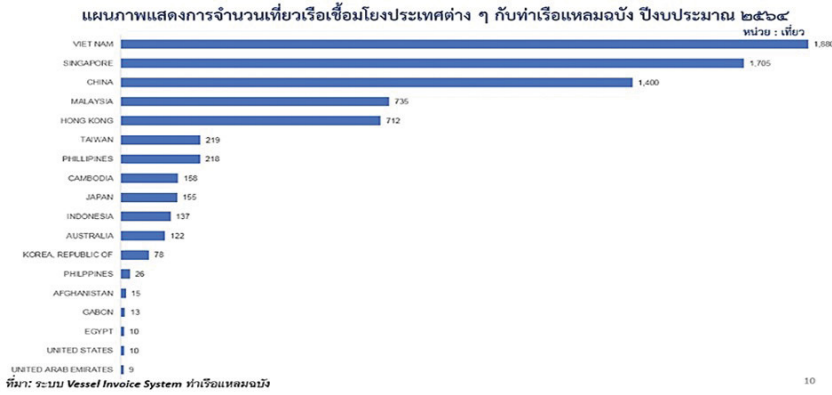
ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการจัดอันดับให้เป็นท่าเรือเกตเวย์อันดับ 3 ของโลก (3rd World Gateway Port) ในปี 2020 ด้วยท่าเรือแหลมฉบังมีจุดยุทธศาสตร์ตั้งอยู่ในใกล้นิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง อาทิ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นแหล่งนิคมอุตสาหกรรมหลักของไทยอีกด้วย นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังมีความสามารถในการเชื่อมต่อการขนส่งได้หลายรูปแบบทั้งในเส้นทางทางขนส่งทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ และทางถนน (Multimodal Transport) ทั้งในประเทศและต่างประเทศไม่เพียงแต่ในกลุ่มภูมิภาค อาทิ เวียดนาม สิงคโปร์ จีน มาเลเซีย ฮองกง ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ กัมพูชา ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย และ เกาหลีเป็นประเทศ 12 อันดับแรกโดยมีเที่ยวเรือในทั้งขาไปและขากลับจากท่าเรือแหลมฉบัง จึงเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังสามารถที่จะเป็น Transshipment Hub สำหรับกลุ่มประเทศดังกล่าวได้ ทั้งยังมีพื้นที่ที่สามารถขยายและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่สามารถพัฒนาต่อไปได้อีกในอนาคต

โดยได้มีประกาศยกเว้นการถ่ายลำสำหรับ ขนย้ายพืชเกษตร 7 รายการเรียบร้อยแล้ว ส่วนอีก 6 ฉบับที่รอพิจารณา

2. ในส่วน พ.ร.บ. 1 ฉบับ ที่เกี่ยวข้องกับ กระทรวงพาณิชย์ ว่าด้วยการส่งออก ไปนอกและการนำเข้าในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พบว่า สินค้าประเภทไม้ ไม่มีมาตรการถ่ายลำ และ สินค้าประเภทอื่น อาทิ มันสำปะหลัง ข้าว และน้ำมันปาล์ม ผู้ส่งออกและเกษตรกร ในกลุ่มสินค้าดังกล่าวยังมีข้อกังวลถึง การแก้ไขหรือปรับปรุงมาตรการถ่ายลำข้างต้น ว่าอาจส่งผลกระทบต่อตลาดการส่งออก ของไทย โดยเฉพาะในเรื่องของเสถียรภาพ ราคา รายได้ของเกษตรกร การตกหล่นของ สินค้าภายในประเทศ รวมถึงจะเป็นการสร้าง โอกาสให้ประเทศคู่แข่งทำการส่งออกได้มาก ขึ้น จึงขอให้คงประกาศกระทรวงพาณิชย์ เดิมเพื่อนำข้อมูลไปประกอบการพิจารณา อีกครั้งภายหลังจากการเยี่ยมชมการถ่ายลำ สินค้าบริษัท ที ไอ พี เอส (TIPS) จำกัด ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 ที่ผ่านมา

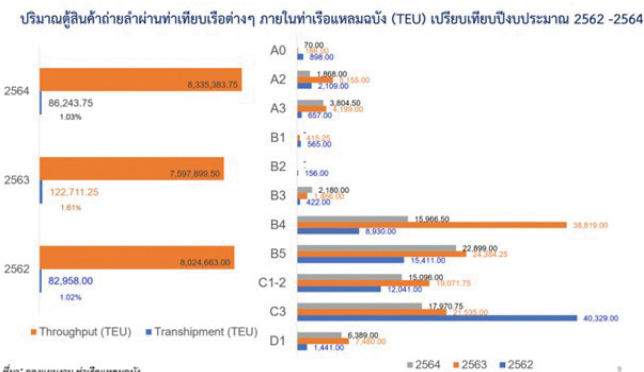
• ความคืบหน้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. กรมการค้าภายใน : ประสานให้สายเรือ นำเรือขนาดใหญ่จำนวน 24 ลำ เข้ามายัง ประเทศไทยเป็นกรณีพิเศษจากแผนเดิม ตั้งแต่ พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน
2. การท่าเรือฯ : ได้มีการจัดจ้างบริษัท เอ็มเอส 101 สำหรับการการขุดลอกร่องน้ำบริเวณ แอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) แอ่งจอดเรือที่ 2 (Basin 1) และ บริษัท เว็ลธ เวิร์คคิง มา รีน จำกัด สำหรับงานก่อสร้างขุดลอกร่อง น้ำทางเดินเรือ (Fairway) รวมถึงเร่งศึกษา การกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับผู้สินค้า ถ่ายลำเป็นการเฉพาะและสิ่งอำนวยความสะดวก อื่นๆเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนมาตรการ ถ่ายลำในอนาคต
3. กรมทางหลวงชนบท : ได้เปิดให้บริการ ทางหลวงชนบท 3009 เชื่อมต่อท่าเรือแหลม ฉบังเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรภายใน
4. ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ : กรม วิชาการเกษตรได้พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล การนำเข้า นำผ่าน (Transshipment) ผ่าน ระบบ National Single Window (NSW) ร่วมกับกรมศุลกากร และได้ดำเนินการ ปรับปรุงกฎระเบียบการควบคุมการนำ เข้า นำผ่านตาม พรบ.กักพืช พ.ศ. 2507 เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการส่งเสริม การเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งในขั้นตอนนี้อยู่ระหว่าง การพิจารณา



รูปภาพประกอบที่ 9 แสดงจำนวนเที่ยวเรือเชื่อมโยงประเทศต่างๆในท่าเรือแหลมฉบังปีงบประมาณ 2564 ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง

จากข้อมูลรูปภาพประกอบที่ 9 กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง แสดงให้เห็นว่า ในปี 2562 ผู้สินค้าถ่ายลำ มีเพียงร้อยละ 1.02 ในปี 2563 มีเพียงร้อยละ 1.61 และในปี 2564 มีเพียง ร้อยละ 1.03 ของผู้สินค้า ทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเทียบเรือ B4 B5 C1-2 C3 และ D1 มีปริมาณผู้สินค้าถ่ายลำมากที่สุด ซึ่งท่าเทียบเรือ B ทั้ง 5 ท่า จะมีขนาดและศักยภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน หาก ท่าเทียบเรือ B4 และ B5 สามารถทำvolume ผู้สินค้าถ่ายลำได้ B1 B2 B3 รวมถึง A0 A2 และ A3 ก็ต้องสามารถ ทำได้เช่นกัน ซึ่งสะท้อนว่าท่าเรือแหลมฉบังยังสามารถรองรับผู้สินค้าถ่ายลำได้อีก แต่เพียงยังขาดสายเรือ ที่นำผู้สินค้าถ่ายลำมาถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่ม สอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลาง การขนส่งสินค้าในภูมิภาคของท่าทางรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยพิจารณา การลดขั้นตอน/เอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงพิจารณาข้อเสนอในการยกเลิกเอกสารรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) และ เอกสารรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) เพื่อแสดงต่อ กรมศุลกากรประกอบการถ่ายลำ เฉพาะสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ที่ปิดมิดชิด ตามที่ทางสมาคมเจ้าของ และตัวแทนเรือกรุงเทพ และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อเสนอ เพื่อเป็นการจูงใจให้ เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เข้ามายังประเทศไทย ส่งผลให้มีตู้คอนเทนเนอร์หมุนเวียนในระบบเพิ่มมากขึ้น รวมถึงมีค่าระวางที่ต่ำลง สามารถช่วยให้มีปริมาณการส่งออกและรายได้เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ต้นทุน การส่งออกลดลง ซึ่งจะส่งผลดีแก่ผู้ส่งออกในสินค้าทุกประเภท ประกอบกับในอนาคตหากไม่มีเรือใหญ่ เข้ามามากเพียงพอ เนื่องจากติดปัญหากฎระเบียบของไทย อาจทำให้ไทยเสียเปรียบคู่แข่ง และ ทำให้การ ส่งออกหดตัวลง



รูปภาพประกอบที่ 10 แผนภูมิแสดงปริมาณผู้สินค้าถ่ายลำผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง

โดยในปัจจุบันยังติดขัดเรื่องกฎระเบียบและอยู่ระหว่างพิจารณาผ่อนคลายมาตรการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จึงเห็นว่าควรเร่งรัดแก้ไขกฎหมายสำหรับสินค้าประเภท อื่นๆที่ไม่มีข้อติดขัดเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือแม่สามารถถ่ายลำและมีตู้เปล่าและระวางสินค้าเพียงพอ สำหรับการส่งออกทุกกลุ่มสินค้า โดยอาจมีการดำเนินการเฉพาะหน่วยงานที่ไม่ติดปัญหาไปก่อนเพื่อ สนับสนุนการแก้ไขกฎระเบียบถ่ายลำ (Transshipment) ทางเรือของประเทศไทยให้สามารถเกิดขึ้นอย่าง มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขัน ได้ในระดับนานาชาติ

ความคืบหน้าของการดำเนินการมาตรการถ่ายลำ

• พรบ.ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการถ่ายลำสินค้า จำนวน 18 ฉบับ

1. พ.ร.บ. 11 ฉบับ ต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ไม่สามารถแก้ไขได้ อาทิ สินค้าที่มีมาตรการ ควบคุมว่าบัตร สินค้าต้องห้าม สินค้าอันตราย อาวุธยุทโธภัณฑ์ สารกัมมันตรังสี และยาเสพติด ซึ่งทางภาค เอกชนเข้าใจเป็นอย่างดี ในขณะที่อีก 7 พ.ร.บ. มี พ.ร.บ.ว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542

5. **กรมศุลกากร :** ศุลกากรแหลมฉบัง แจ้งว่า ในส่วนของแหลมฉบังได้อยู่ระหว่างร่างระเบียบ กรณีผู้สินค้าถ่ายลำผู้รับตราส่งเป็นรายเดียว (FCL) และศุลกากรต้นทางปลายทางเดียวกัน ซึ่งเดิมจะต้องพบพนักงานเพื่อตรวจสอบ แต่ระเบียบใหม่จะทำให้ทำเพียงเอกสารใบขน แล้วยกเว้นการตรวจ เมื่อเรือออกแล้วระบบจะตัดรับบรรทุกโดยอัตโนมัติ
6. **ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) :** แจ้งว่า สนข. ได้ นำเสนอร่างแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในการแก้ไขปัญหาค่าระวาง เพื่อเป็นเครื่องมือในการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าระวางการขนส่งสินค้าทางเรือ

ความท้าทาย

1. การผ่อนปรนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การถ่ายลำยังอยู่คงในระหว่างพิจารณาจากหน่วยงานต่างๆซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการมาตรการถ่ายลำที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
2. การแก้ไขปัญหาการจราจรและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับปริมาณสินค้าถ่ายลำที่เพิ่มขึ้นและเป็นการจูงใจให้สายการบินเรือ สามารถนำเรือสินค้าขนาดใหญ่ เข้ามาใช้ บริการที่ทำเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

3) โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) หรือ Port Authority of Thailand (PAT) มีเป้าหมายที่จะพัฒนาท่าเรือในความรับผิดชอบโดยในปัจจุบันการทำเรือฯ มีท่าเรือที่อยู่ในการบริหารจัดการทั้งหมด 5 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และ ท่าเรือระนอง ให้มีมาตรฐานชั้นนำในระดับโลก ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพ และขีดความสามารถในการบริหารจัดการ ผ่านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งระบบการบริหาร และการบริการที่บูรณาการที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานได้อย่างสะดวกและไร้รอยต่อ (Seamless Transportation) รวมทั้งการนำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบอื่นๆ มาช่วยสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร เพื่อสอดคล้องกับการพัฒนาสู่การเป็น Smart Port และ Automation Port ในอนาคต ตลอดจนการจัดทำแผนงาน/โครงการต่างๆของการท่าเรือฯ อย่างครอบคลุมและมีความเสี่ยงน้อยที่สุดเพื่อที่จะสามารถบรรลุผลสำเร็จตามที่คาดหวังภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งมีโครงการสำคัญที่รองรับที่รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือต่างๆ ดังนี้

ตารางประกอบที่ 1 ตารางความท้าทายด้านโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือ

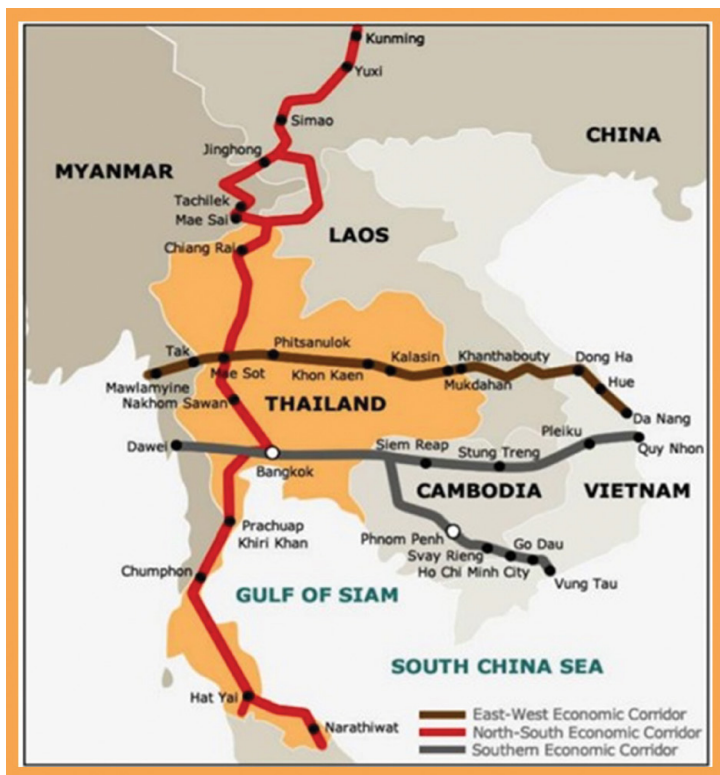
ท่าเรือ	แผนพัฒนา	ความท้าทาย
ท่าเรือกรุงเทพ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้าทางฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ(Semi-Automated Container Terminal): โดยเพิ่มการติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Ship-to-Shore Crane: STS) และการพัฒนาลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ โดยการใช้เครนเรียงซ้อนอัตโนมัติเพื่อเพิ่มความสามารถในการบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าและใช้ประโยชน์จากเครื่องมือน้ำมันแรงได้อย่างเต็มที่ ส่งผลให้มีระยะเวลารอคอยของเรือ น้อยลงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการของกทท. - โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อ่าวธรรมรงค์ (S1) : เพื่อระบายรถบรรทุกขาออกที่มุ่งหน้าออกไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และรถบรรทุกขาเข้าที่ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรในพื้นที่ภายในและภายนอก กทท. 	<p>ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ที่ใจกลางเมืองทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้</p>
ท่าเรือแหลมฉบัง	<ul style="list-style-type: none"> - แผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3: เพิ่มช่องทางผ่านประตูตรวจสอบสินค้ารวม 36 ช่องทาง เพิ่มเรือลากจูงขนาดใหญ่ และ ติดตั้งระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) - เชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งทั้งภายในและภายในท่าเรือ อาทิ เพิ่มศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO) และ ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งจะส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมของประเทศ - นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในท่าเทียบเรือ(Smart Port) : อาทิ ระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า ติดตั้งเทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานจากรยะไกลอย่างเต็มรูปแบบ การนำรถบรรทุกไร้คนขับเข้ามาปฏิบัติงานภายในท่าเทียบเรือ การนำระบบ PCS/E-paymentเข้ามาใช้ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและการปรับปรุงกฎระเบียบให้เป็นไปตามสากลเพื่อรองรับแผนการดำเนินงานถ่ายลำ (Transshipment) ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน (Hub Port) ประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคแม่น้ำโขง (Gateway Port) และ มุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World-Class Port) - ความชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล ช่วยผลักดันให้การพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปตามเป้าหมายและสัมฤทธิ์ผลภายในระยะเวลาที่กำหนด - การปฏิรูปเศรษฐกิจของ CLMV (กัมพูชา สปป. ลาว สหภาพเมียนมา และ เวียดนาม) การพัฒนาพื้นที่เขตชายแดน และการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน จะช่วย ส่งเสริมให้ภาพรวมทางเศรษฐกิจขยายตัวได้ดียิ่งขึ้น และเป็นการสนับสนุนโครงการของ การท่าเรือฯ ในอนาคต - การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่เกินไปโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 อาจประสบปัญหาในอนาคต เนื่องจากผู้เข้ามาใช้บริการอาจไม่เท่าที่ตั้งเป้าไว้ เพราะอุตสาหกรรมไฮเทคส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก มูลค่าสูง จะใช้การขนส่งทางอากาศมากกว่าทางเรือ และจะบุคลากรทักษะสูงในการควบคุมเครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์มากกว่า (ธนิดย์ โสรัตน์ 2564)

ท่าเรือ	แผนพัฒนา	ความท้าทาย
ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน	- ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 : เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือในปัจจุบันมีขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีจึงได้รับมอบหมายให้ทำการศึกษาและหาที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่(ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่2) โดยจะสร้างอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไม่อยู่ติดแม่น้ำโขงเหมือนปัจจุบัน เพื่อรองรับปริมาณและการขนถ่ายสินค้าในอนาคต	- ปัญหาอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากในปัจจุบันผู้ส่งออกนิยมรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านทางบกผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ - หัวทราย) มากกว่า เนื่องจากการส่งสินค้าทางเรือเพราะสามารถขนส่งได้รวดเร็วกว่า อีกทั้งปัญหาความตกลงระหว่างไทย - จีนในการขนส่งสินค้าประเภทผักและผลไม้ในแม่น้ำโขงทำให้การส่งออกสินค้ามีแนวโน้มลดลง - ท่าเรือเชียงแสนเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง- แม่น้ำโขง ซึ่งมีประเทศสมาชิกประกอบด้วย ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชาและเวียดนาม ท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่าง ๆ
ท่าเรือเชียงของ	- การพัฒนาการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางภาคเหนือ: ผ่านการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางด้วยโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของเพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Modal Shift) ทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R3A เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนฝั่งตะวันตก (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน)	- ปัญหาอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังเส้นทาง R3A สร้างเสร็จ โดยตัวสะพานมีระยะทางห่างจากตัวเมืองประมาณ 10 กิโลเมตร ส่งผลให้สินค้าระหว่างไทยกับลาวที่เคยต้องส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขงผ่านท่าเรือหันไปใช้สะพานในการขนส่งสินค้ามากกว่า - เนื่องด้วยพื้นที่จังหวัดเชียงราย ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร 70% จึงมีวัตถุดิบสารตั้งต้นผลิตสินค้าด้านอาหาร อาทิ ข้าวหอมมะลิ ผลไม้ตามฤดูกาล จึงเป็นโอกาสในการเชื่อมโยงกับการส่งสินค้าไปต่างประเทศรวมถึงเป็นโอกาสของผู้ประกอบการธุรกิจด้านธุรกิจท่องเที่ยวและการ์เมนท์อีกด้วย
ท่าเรือระนอง	- การปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือที่ 1-2 จากการแตกร้างและชำรุดของเหล็ก: โดยทำการแก้ไขเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาด 12,000 DWT. - การติดตั้งยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1-2 : ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น (จำนวน35ชุด) เพื่อให้มีความปลอดภัยในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 12,000 DWT. ได้ - การก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า : เป็นโครงการที่เสริมสร้างศักยภาพในระยะยาว เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรองรับต่อการขยายตัวในส่วนของอุตสาหกรรมท่าเรือ โลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าว	- การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายใหม่ระหว่างชุมพร-ระนอง ที่จะสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนอง สำหรับการเป็นประตูฝั่งตะวันตก (Western Gateway) และ ผลักดันการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าฝั่งทะเลอันดามันเชื่อมโยงไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ได้แก่ บังคลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย เมียนมา เนปาล ภูฏาน ให้เป็นรูปธรรมในอนาคต

ที่มา : แผนวิสาหกิจปีงบประมาณ 2562-2564 และ แผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2564-2566 การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ผลงานการตรวจราชการกระทรวงคมนาคมปีงบประมาณ 2564, สำนักวิทยบริการการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง **GMS Economic Corridors**

GMS Economic Corridors หรือระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง คือเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วยไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว และเมียนมา โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงถูกยกให้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาภูมิภาค ได้แก่ กำลังซื้ออันมหาศาลของประชากรกว่า 250 ล้านคน มีพื้นที่รวมกัน 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร เทียบได้กับขนาดทวีปยุโรปตะวันตก มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ และมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้ง ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



รูปภาพประกอบที่ 11 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS Economic Corridors

โครงการระเบียงเศรษฐกิจเป็นอีกหนึ่งความพยายามที่ต้องการยกระดับการพัฒนา ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างศักยภาพของประเทศกลุ่ม GMS ในเวทีการค้าโลก ผ่านการบูรณาการเชื่อมโยงประเทศทั้งในและนอกภูมิภาคเข้าด้วยกัน GMS Economic Corridors มุ่งเน้นที่การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย สำหรับใช้เป็นเส้นทางกระจายสินค้า ลำเลียงวัตถุดิบ และรองรับตลาดการท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ ผลักดันให้เกิดการจ้างงาน สร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างเท่าเทียม ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) หรือ ADB เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านการเงิน

4.1 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS Economic Corridors

4.1.1 แนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS Economic Corridors

ปัจจุบัน แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC), แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยง เวียดนาม - ลาว - ไทย - เมียนมา เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว บนเส้นทาง R9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่ประเทศเมียนมา หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร ลากตัดกับ NSEC ที่จังหวัดตากและพิษณุโลก

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม EWEC คือ

1. เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม
2. เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น
3. เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้น้อย สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยว และเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรม การเกษตรและการท่องเที่ยว

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) เป็นการพัฒนาแนว เส้นทางเชื่อมระหว่าง ไทย - เมียนมา/ลาว - จีน

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม NSEC คือ

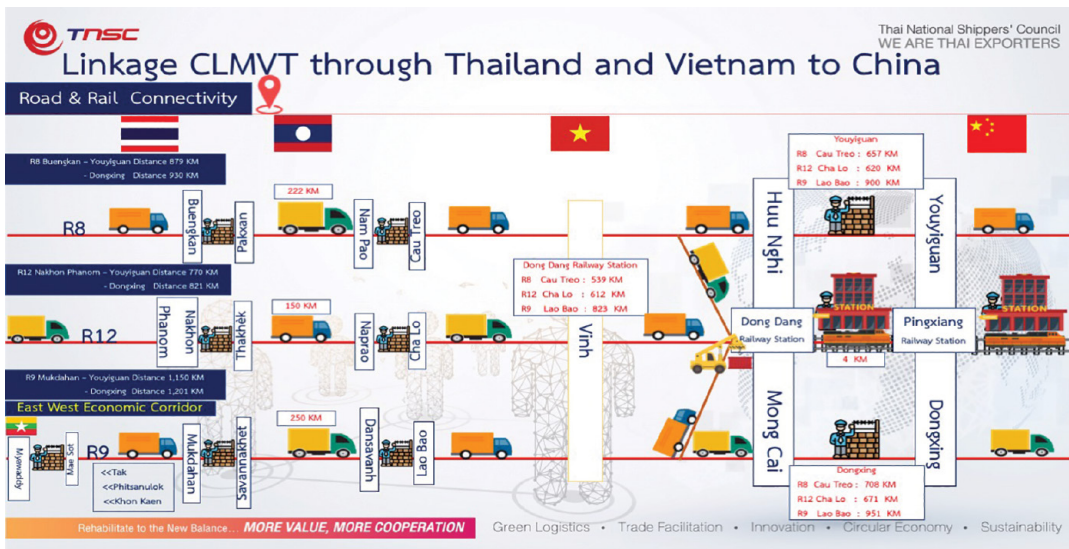
1. เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนาระหว่างลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน
2. เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้น้อย สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นการพัฒนาแนว เส้นทางเชื่อมระหว่าง ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ 2 เส้นทางคือ เส้นทาง R1 และ R10

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม SEC คือ

1. เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวก การแลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนของตอนใต้ของลาว
2. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญใน ไทย กัมพูชา และเวียดนามโดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ

4.1.2 เส้นทางคมนาคมสายสำคัญกับการเชื่อมโยงใน GMS Economic



รูปภาพประกอบที่ 12 Linkage CLMVT through Thailand and Vietnam to China

ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย ได้แก่

1. เส้นทาง R9 มีจุดเริ่มต้นที่เมฆาลัย ไปที่เมียวดี เข้าเขตไทยที่ อ.แม่สอด จ.ตาก เชื่อมไปยังพินฉุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะพานห้วยนาเขต เข้าเขตเวียดนามที่เว้ และสิ้นสุดที่ดานัง
2. เส้นทาง R12 เชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่ จ.นครพนม เข้าเขตลาวที่แขวงคำม่วน วิ่งผ่าน จ.ท่าตั้ง วิงห์ และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่กว่างซี ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) เมื่อเดือน พ.ย. 2554 เส้นทางสาย R12 นับว่าเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซี
3. เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่ จ. บึงกาฬ เข้าเขตปากซันของลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว่างซีของประเทศจีน

ปัญหาอุปสรรคในเส้นทาง

1. ความแออัดของด่านพรมแดนจีนในฤดูการผลิตผลไม้ ในบางครั้งรถบรรทุกต้องมีการรอบริเวณหน้าด่านประมาณ 1-2 วัน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อสินค้าสด ผัก ผลไม้ ที่เน่าเสียง่าย
2. ด่านศุลกากรไม่หามาตรฐานก่อนช่วงมีความเข้มงวดกับสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต/ใบรับรอง รวมถึงมาตรการ Zero Covid ของประเทศจีน ทำให้เกิดความล่าช้า และจะปิดด่านทันทีหากมีการตรวจพบเชื้อ ทั้งเชื้อเป็นและเชื้อตาย โดยไม่มีการประกาศล่วงหน้า
3. ปริมาณสินค้าขาเข้าและขากลับที่ไม่สมดุลกัน รวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าคนละประเภท เช่น ขาออกของไทยเป็นสินค้าผลไม้ และสินค้าขาเข้าของไทยเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าอุปโภคบริโภค
4. ผู้ให้บริการขนส่งเวียดนามมีอำนาจในการต่อรองสูง และมีการจัดอันดับความสำคัญสินค้าของประเทศไทยที่เวียดนาม

โอกาสในเส้นทาง

1. ปริมาณรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิในเส้นทางยังไม่เพียงพอกับความต้องการนำเข้าผลไม้จากไทยไปจีน
2. เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปถึงกวางโจว มณฑลกว่างตุ้ง ซึ่งผู้บริโภคมีกำลังซื้อสูง
3. การเชื่อมโยงการขนส่งจากไทยไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคไปยังฮานอยหรือวัตถุประสงค์ต่อเนื่องของอุตสาหกรรมต่างๆจากไทยไปยังนิคมอุตสาหกรรมบริเวณรอบนอกของฮานอยและท่าเรือไฮฟอง

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย ได้แก่

1. เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังโมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่ อ. เชียงของ และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ปัจจุบัน R3A นับว่าเป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วยการจราจรมากที่สุดเส้นทางหนึ่ง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ

2. เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าซี้เหล็กแล้วเข้าไทยที่ อ. แม่สาย จ.เชียงราย และมีปลายทางที่กรุงเทพฯ
3. เส้นทาง R5 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างซีของจีน มายังเมืองฮานอยและท่าเรือไฮฟองของเวียดนาม สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มี 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พินฉุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อย ได้แก่

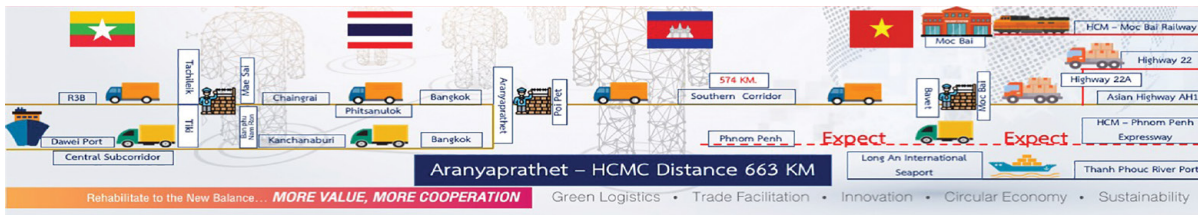
1. เส้นทางทวาย - ทิกี - กรุงเทพฯ - อร์รัฐประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - โยจิมินท์ - หัวงเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปตระหว่างไทย - กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาเวต - มอโกโบ ระหว่างกัมพูชา - เวียดนาม
2. เส้นทางทวาย - ทิกี - บ้านน้ำพุร้อน - กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตรีงเต็ง - ควิวยอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางนี้มี 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและกาญจนบุรี

ปัญหาอุปสรรคในเส้นทาง

1. พิธีการศุลกากรขาเข้าในประเทศกับพูชายังคงไม่ปัญหาด้านการยอมรับเอกสารที่เป็นสำเนาในบางประเทศทำให้มีขั้นตอนในการทำงานมากขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินงานที่สูงกว่าฝั่งไทย
2. ปัญหาด้านกฎระเบียบต่างๆด้านน้ำหนักของสินค้าที่อนุญาตให้บรรทุกได้ในเส้นทาง ซึ่งน้ำหนักบรรทุกทุกจะให้อนุญาตขนส่งสินค้าได้ในปริมาณค่อนข้างน้อยกว่าประเทศไทยมาก

โอกาสในเส้นทาง

ไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้เป็รฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนการผลิตระหว่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการในการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่สูงขึ้น



รูปภาพประกอบที่ 13 เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่าง เมียนมา - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม
ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

4.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS CBTA)

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) คือ ความร่วมมือของ 6 ประเทศ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMV ติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านจึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง แต่ด้วยสภาพการขนส่งในปัจจุบันถึงแม้จะมีกรอบความตกลง GMS CBTA เพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรการยอมรับรถซึ่งกันและกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้า และบุคคลล่องหน้า การขนส่งบุคคลข้ามแดน การขนส่งสินค้าข้ามแดน และมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกระหว่างประเทศแต่ในทางปฏิบัติ ประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารจำนวน 20 ฉบับ มีประเด็นสำคัญดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS
2. Single Stop Inspection การตรวจสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว Single Window Inspection คือการรวมระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน อาทิ ระบบศุลกากร ระบบตรวจคนเข้าเมือง และระบบตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานสินค้า
3. การแลกเปลี่ยนสิทธิด้านการจราจร (Exchange of Traffic Rights) โดยอนุญาตให้รถยนต์ของประเทศในกลุ่ม GMS สามารถเข้ารับส่งสินค้าของประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มได้ ภายใต้โควตารถยนต์ที่แต่ละประเทศกำหนดไว้
4. การอำนวยความสะดวกการข้ามพรมแดนของบุคคล

ปัจจุบันประเทศสมาชิก GMS ลงนามในความตกลงดังกล่าวและให้สัตยาบันสารในพิธีสารครบทั้ง 20 ฉบับแล้ว โดยเมียนมาได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารที่ 3 เป็นฉบับสุดท้าย เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2558 จึงมีผลทำให้ความตกลง GMS CBTA มีผลบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ

4.2.1 ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Regulation and Document) กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติของการค้าชายแดน

เรื่องของกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า และข้อผูกพันต่างๆที่ ประเทศไทยรับมาปฏิบัติ เพราะจะนำไปสู่การปฏิบัติโดยชอบเป็นภาระหน้าที่ที่ศุลกากรจะต้องรู้ อย่างเช่นข้อผูกพันต่าง ๆ หรือ MOU กับประเทศเพื่อนบ้านล้วนเป็นหน้าที่ให้แก่สำนักงานศุลกากรภาคและด่านศุลกากรตามแนวชายแดน อย่างเช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจากการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ของประเทศในเขต ภูมิภาค ที่สำคัญ ได้แก่กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) คือการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศในกลุ่มอาเซียน และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) คือ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ 5 ประเทศคือไทย ลาว เมียนมา กัมพูชา และเวียดนาม ครอบคลุมความร่วมมือ 5 สาขาได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน ความร่วมมือด้านเกษตรกรรมอุตสาหกรรม การคมนาคม การท่องเที่ยว และการพัฒนา ทริพภาคมนุชยซึ่งได้กำหนดโครงการตามแนวพื้นที่บริเวณชายแดนที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรไว้ เช่น

1. โครงการ One Stop Service: OSS คือโครงการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุด เดียว โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำ เข้า-ส่งออก มาปฏิบัติงานในที่เดียวกันแบบเบ็ดเสร็จ
2. Contract Farming คือโครงการที่รัฐบาลไทยส่งเสริมให้เอกชนเข้าไปทำการเกษตร ในประเทศเพื่อนบ้าน โดยผลผลิตที่ได้จะได้รับยกเว้นอากรเพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรม เกษตรของประเทศไทย
3. ASEAN Integration System of Preferences : AISP คือการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศในกลุ่มอาเซียน
4. Single Inspection เป็นความร่วมมือด้านการศุลกากรระหว่างประเทศ โดยมี สำระสำคัญคือ หากศุลกากรฝ่ายใดเปิดตรวจสินค้าขาออกแล้ว ฝ่ายนั้นจะออกไปตรวจสินค้าและส่ง ให้อีกฝ่ายหนึ่งเพื่อยกเว้นการตรวจสำหรับสินค้าที่เอวการนำเข้า

โดยการอำนวยความสะดวกโดยการยื่นเอกสารได้ภายในจุดเดียวและการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) โดยการตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกัน และพร้อมกันที่จุดตรวจประเทศขาเข้าในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ซึ่งประเทศสมาชิกได้เห็นชอบและมีการกำหนดพื้นที่นำร่อง (Pilot site) บริเวณจุดผ่านหลักในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งกำหนดให้มีการนำระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มาปฏิบัติใช้จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนนำร่อง 7 จุด IICBTA – The Initial Implementation of the CBTA

1. ลาวบาว (เวียดนาม) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว)
2. มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
3. แม่สอด (ไทย) – เมียวตี (เมียนมา) อยู่ในระหว่างการรอความพร้อมของเมียนมา
4. ปอยเปต (กัมพูชา) – อรัญประเทศ (ไทย)
5. บาเวต (กัมพูชา) – มือกโบ (เวียดนาม)
6. แม่สาย (ไทย) – ท่าซี้เหล็ก (เมียนมา)
7. เทอโค่ว (จีน) – ลาวไค (เวียดนาม) ยังคงมีอุปสรรคในการเจรจา



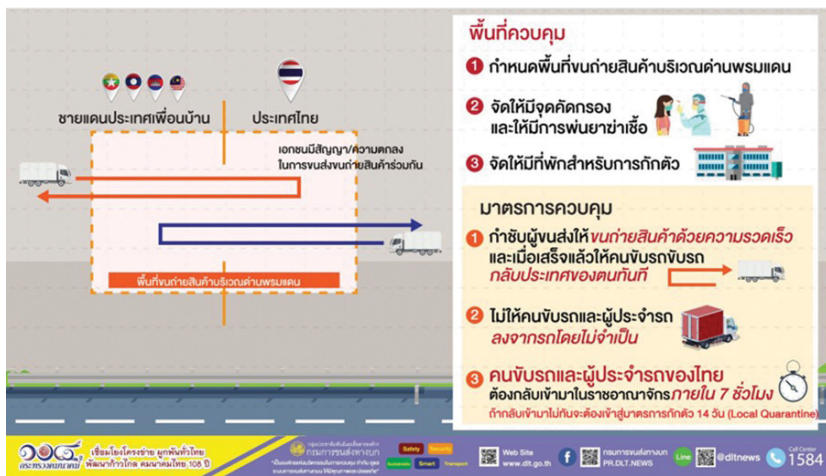
- จุดผ่านแดนหลักของไทยที่เชื่อมโยงกับ GMS Corridor
- มุกดาหาร – สะหวันนะเขต
 - นครพนม – ท่าแขก
 - อรัญประเทศ – ปอยเปต
 - เมียวตี – แม่สอด
 - แม่สาย – ท่าซี้เหล็ก
 - ชองเม็ก – ริงดา
 - เชียงของ – หัวทราย
 - หนองคาย – ท่ามาแสง
 - หาดเล็ก – แซมแบม

รูปภาพประกอบที่ 14 จุดผ่านแดนหลักของไทยที่เชื่อมโยง GMS Corridor
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ในด้านการข้ามแดนของยานพาหนะภายใต้ GMS Early Harvest กำหนดไว้ประเทศละ 500 คัน แต่เนื่องจากความพร้อมที่ต่างกันของประเทศสมาชิก ทำให้ยังไม่สามารถหาข้อสรุปในเรื่องดังกล่าวได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงได้มีการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะทวิภาคี และได้สิทธิสำหรับรถไทยในการเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย 1) ไทย-กัมพูชา 150 คัน 2) ไทย-ลาว-เวียดนาม 400 คัน 3) ไทย-เมียนมา 100 คัน อย่างไรก็ตาม สถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านต่างดำเนินมาตรการเพื่อป้องกันการติดเชื้อจากการข้ามแดนผ่านแดนของคนและยานพาหนะ โดยกรณีของประเทศไทย ได้มีการกำหนดพื้นที่ควบคุม และมาตรการควบคุมประกอบด้วย

๑ กำหนดพื้นที่ควบคุม ได้แก่ 1.กำหนดพื้นที่ขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดน 2.จัดให้มีจุดคัดกรอง และให้มีการพ่นยาฆ่าเชื้อ และ 3.จัดให้มีที่พักสำหรับการกักตัว

๑ กำหนดมาตรการควบคุม ได้แก่ 1.กำกับผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าด้วยความรวดเร็ว และเมื่อเสร็จแล้วให้คนขับรถขับกลับประเทศของตนทันที 2.ไม่ให้คนขับรถและผู้ประจํารถลงจากรถโดยไม่จำเป็น 3.คนขับรถและผู้ประจํารถของไทย ต้องกลับเข้ามาในราชอาณาจักรภายใน 7 ชั่วโมง*** แต่หากกลับเข้ามาไม่ทันภายในกำหนดต้องเข้าสู่มาตรการกักตัว 14 วัน (Local Quarantine)



รูปภาพประกอบที่ 15 มาตรการควบคุมเชื้อ Covid-19 ณ ด่านชายแดนที่มา : กรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น กระทรวงมหาดไทยจึงอนุญาตให้จังหวัดชายแดนที่มีช่องทางผ่านแดนในพื้นที่สามารถ 1.ระงับการใช้ช่องทาง ที่จุดผ่อนปรนการค้าและจุดผ่อนปรนพิเศษทุกแห่ง ในพื้นที่เป็นการชั่วคราว 2.สำหรับจุดผ่านแดนถาวรให้จังหวัดพิจารณาระงับการใช้ช่องทาง ที่จุดผ่านแดนถาวรทุกแห่งในพื้นที่เป็นการชั่วคราว กรณีหากพิจารณาเห็นว่ายังมีความจำเป็นในการใช้ช่องทาง ขอให้เหลือจุดผ่านแดนถาวรในพื้นที่จังหวัดละไม่เกิน 1 แห่ง ส่งผลให้มีการปรับแนวทางปฏิบัติที่ต่างกันตามสถานการณ์และตามแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาด้านการปฏิบัติงานในระยะแรก และในสถานการณ์ที่ประเทศเพื่อนบ้านมีการกำหนดมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นและมักขาดการประสานสัมพันธ์ และการประสานงานที่ดีเพียงพอ ทำให้เกิดอุปสรรคเฉพาะหน้าอยู่บ่อยครั้ง

การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

Single Window Inspection (SWI) การปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง เกษตร ปศุสัตว์ สาธารณสุข ฯลฯ เป็นต้น

Single Stop Inspection (SSI) การตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันที่จุดตรวจประเทศขาเข้าในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

ประเด็นปัญหาที่ส่งผลต่อการขนส่งข้ามแดนในกรอบความตกลง GMS CBTA

1. ไม่มีการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เช่น บริเวณด่านพรมแดน มุกดาหาร - สะหวันนะเขต
2. มาตรฐานเชิงเทคนิคที่ต่างกัน ได้แก่ ประเภทและขนาดรถ พิกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้า มาตรฐานของถนนแต่ละประเทศ
3. กฎหมายจีนไม่อนุญาตให้รถต่างชาติเข้าไปขนส่งภายในประเทศ

4. เวลาการปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดนที่ต่างกันในแต่ละประเทศ
5. ความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น
6. กรอบกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกัน
7. ระบบประกันภัยระหว่างประเทศ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการดำเนินการภายใต้ GMS CBTA

1. พรบ.ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556
 - กฎหมายรองรับการตรวจปล่อยจุดเดียว (SSI) และอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถปฏิบัติงานภายนอกราชอาณาจักร
2. พรบ.ว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556
3. พรบ.ว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557
 - เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน

ความตกลงด้านการขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- ไทย - กัมพูชา ได้มีการจัดทำความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทยกับกัมพูชา แต่ยังคงมีประเด็นค้างการหารือเกี่ยวกับปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทาง นอกจากนี้ ไทยและกัมพูชา ได้มีการจัดทำความตกลงเดินรถไฟร่วม ไทย - กัมพูชา
- ไทย - สปป.ลาว ได้ลงนามความร่วมมือว่าด้วยการขนส่งทางถนนและข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน ซึ่งมีผลให้มีการเปิดเสรีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทย - ลาว การเดินทางโดยสารระหว่างประเทศ และการอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและพาหนะระหว่างไทย - ลาว ในส่วนของความร่วมมือการเดินทางรถไฟไทย - สปป.ลาว ได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟที่ไทยได้ให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างเส้นทาง นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมการรถไฟ สปป.ลาว ได้ลงนามบันทึกการดำเนินการด้านเทคนิคสำหรับการเดินทางสินค้าระหว่างกัน
- ไทย-เมียนมา ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CrossBorder Transport Agreement : CBTA) ที่มี (1) บันทึกความเข้าใจด้วยการเริ่มใช้ความตกลงฯ (GMS IICBTA) ไทย-เมียนมา (แม่สอด-เมียวดี) ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารและร่างบทเพิ่มเติม (Addendum) ซึ่งมี

ผลบังคับใช้สำหรับจุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี (รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 1 และสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2) และตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก รวมถึงการขยายเส้นทางไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวาในเมียนมา เมืองย่างกุ้ง กรุงทพ และท่าเรือแหลมฉบังในไทย นอกจากนี้ ยังมียังมี (2) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (MOU on the "Early Harvest") ที่ได้เริ่มการเดินรถระหว่าง ไทย กัมพูชา ลาว จีน และเวียดนาม

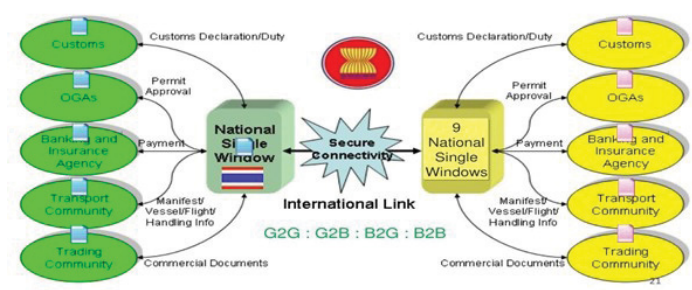
- ไทย - ลาว - เวียดนาม ได้ลงนามจัดทำข้อตกลงระหว่าง 3 ประเทศในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยว รวมถึงเจรจาบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทย - ลาว - เวียดนาม ว่าด้วยการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศอีกด้วย แต่สปป.ลาว ได้แจ้งความประสงค์ในการขอยกเลิกการจัดทำบันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว และเสนอให้ดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดนโดยยานพาหนะทางถนน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles : CBTP) แทน



รูปภาพประกอบที่ 16 ASW Pilot Becomes Live Operation

- ความท้าทายครั้งใหม่ของระบบ ASW ที่ต้องเร่งดำเนินการ เรื่อง Cyber security และ Privacy section และให้ความสำคัญของข้อมูลลูกค้ามากขึ้น โดยการสร้าง Security system
- หน่วยงาน Border agencies ควรวิธีจัดการด้าน Risk Management อย่างเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ค่าชายแดนและค่าผ่านแดน ให้รัดกุมมากขึ้น
- ตลาด Digital economy ในสาธารณรัฐจีน เติบโตอย่างรวดเร็วและการครองตลาดของอาลีบาบา เป็นอีกหนึ่งข้อกังวลที่ต้องเร่งมือสร้างความเชื่อมโยงข้อมูลระบบ ASW ให้สมบูรณ์เพื่อเพิ่มศักยภาพของอาเซียน

ASEAN Single Window (ASW) Model
 Dream to See This Scenario Come True (AEC 15)
 Prototype Flowchart Of Information Processing



รูปภาพประกอบที่ 17 ASW Pilot Becomes Live Operation

ASW Expansion – What’s Next

- e-Phyto Sanitary Certificate (e-Phyto)** ใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ Final Report, including MIG, had been endorsed by SOM-AMAF is scheduled among Indonesia, Thailand and Viet Nam.
- สถานะการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันของไทย** การเชื่อมโยงกับประเทศอินโดนีเซีย เรื่องการออกใบอนุญาต e-Phyto คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ประมาณต้นเดือนตุลาคมนี้ กระทรวงเกษตรฯ อัปเดตเพิ่มเติมว่าขณะนี้อยู่ระหว่างพัฒนา pilot country เพื่อขยายและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการทั้ง 2 ประเทศ
- e-Animal Health Certificate (e-AH)** Final Report, including MIG, had been endorsed by SOM-AMAF is expected to be tested among Indonesia and Viet Nam
- e-Food Safety** is scheduled to be presented to ASEAN SPS Contact Point (ASCP)

4.2.2 แนวทางและสถานะความเชื่อมโยง ASEAN Single Window (ASW)

การพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) ให้มีความพร้อมเพื่อเชื่อมโยง ASEAN Single Window (ASW) เพื่อช่วยลดปัญหาด้านเอกสารศุลกากรและราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยแนวทางและสถานะการดำเนินการ ASEAN Single Window (ASW) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- ความคืบหน้าการพัฒนาระบบ ASEAN Single Window (ASW) ล่าสุด ได้เชื่อมโยงเอกสาร Form D ทั้งหมด 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม แต่ยังคงติดปัญหาการเชื่อมโยงระบบของแต่ละประเทศอยู่ ทำให้ต้องใช้ทั้ง Manual และ อิเล็กทรอนิกส์ควบคู่กัน

สถานะการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

ASW มีการเชื่อมโยงข้อมูล ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) กับอินโดนีเซีย ตั้งแต่วันที่ 18 พฤษภาคม 2565 และเชื่อมโยงข้อมูลกับบรูไน ตั้งแต่วันที่ 9 มิถุนายน 2565 ที่ผ่านมีการเชื่อมโยงกับ กัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ อย่างเป็นทางการแล้ว โดยCDD ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2564 - 31 สิงหาคม 2565 มีจำนวนเอกสารที่เชื่อมต่ออิเล็กทรอนิกส์แล้ว 822,637 รายการ

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) มีความเห็นว่าการพัฒนาระบบความเชื่อมโยงที่ยังคงติดขัดปัญหาอยู่นั้น ส่วนหนึ่งควรจะต้องมีมาตรฐานกลางของ ASW สำหรับเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ซึ่งเห็นด้วยที่ประเทศพัฒนาแล้วจะมาช่วยพัฒนาระบบให้สามารถ Synchronize กับประเทศสมาชิกอื่นที่ไม่สามารถเข้าร่วมกับระบบได้ด้วยตนเอง เช่น หน่วยงาน USAID ของสหรัฐฯ ที่ให้ความช่วยเหลือประเทศเวียดนามและลาว เป็นต้น

โอกาสการพัฒนา ASEAN Single Window เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1. กลุ่มอาเซียนต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานในระดับระหว่างประเทศมากขึ้นตลอดจนการขยายความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการมากยิ่งขึ้น
2. ควรเร่งดำเนินการปรับปรุงและพัฒนา นอกเหนือจากการแลกเปลี่ยน Form D เช่น มีการศึกษาการใช้ระบบ Pan-European Public Procurement On-Line (PEPPOL) Model เพื่อพัฒนาระบบ e-Supply Chain and e-Invoicing
3. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยง Custom Single Window ระหว่างกรมศุลกากรและภาคเอกชน ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในขั้นตอนการยื่นเอกสารแบบใบเดียวจบ เพื่อตอบสนองข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าการส่งออกและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาระบบ e-Payment การชำระเงินค่าภาษีศุลกากรค่าธรรมเนียมและค่าบริการอื่นๆ
4. ส่งเสริมการพัฒนาการเชื่อมโยง NSW ระหว่างประเทศ ให้เป็น Single entry port โดยอนุญาตให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลภายใต้มาตรฐานเดียวกัน เพื่อตอบสนองต่อการให้ข้อมูล เช่น กฎระเบียบข้อบังคับ ใบอนุญาตการนำเข้าและการส่งออกสินค้า e-Logistic e-Payment ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ
5. จากกรณีศึกษาการพัฒนาการเชื่อมโยง e-C/O (Certificate of origin) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของกรมศุลกากรประเทศเกาหลีใต้ ภายใต้การลงนามความร่วมมือ MOU KOR-CN ทำให้ลดปัญหาด้านเอกสารศุลกากรและราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สถานะการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน ASEAN Single Window (ASW)

ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนได้เชื่อมโยงข้อมูลผ่าน ASEAN Single Window (ASW) โดยมีการเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA e-Form D) ระหว่างกัน ได้ครบทั้ง 10 ประเทศแล้ว โดยมีสถิติการรับส่งข้อมูล ATIGA e-FORM D ตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม 2563- 31 มกราคม 2565 จำนวน 1,173,268 เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ อาเซียนได้มีการพัฒนาและเชื่อมโยงเอกสารอื่น ๆ เพิ่มเติม ได้แก่ ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) และการ e-Phyto Certificate โดยมีความคืบหน้าในการดำเนินการดังนี้

การเชื่อมโยงข้อมูล ASEAN Customs Declaration Document (ACDD)

ประเทศไทยได้เชื่อมโยงข้อมูล กับกัมพูชา และสิงคโปร์ อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่ วันที่ 31 มีนาคม 2564 เชื่อมโยงข้อมูลกับมาเลเซีย และเมียนมา อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 และเชื่อมโยงกับฟิลิปปินส์อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 21 มกราคม 2565 โดยมีสถิติการรับส่งข้อมูล ACDD ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2564 - 31 มกราคม 2565 จำนวน 336,125 เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

การเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate

ประเทศสมาชิกได้ตัดสินใจที่จะปรับปรุงโครงสร้างข้อมูลของ e-Phyto Certificate ให้สอดคล้องกับมาตรฐานปัจจุบันที่ International Plant Protection Convention ใช้ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศนอกอาเซียนได้ โดยปัจจุบันมีการรับรองโครงสร้างข้อมูลดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ซึ่งไทยและอินโดนีเซีย ได้เริ่มทดสอบเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกัน ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2564

ตารางประกอบที่ 2 สถานะและแผนการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน ASW ของประเทศสมาชิกอาเซียน

ประเทศสมาชิกอาเซียน	ACDD	e-Phyto Certificate
1. กัมพูชา	ธันวาคม 2563	N/A
2. อินโดนีเซีย	มีนาคม 2565	ธันวาคม 2565
3. บรูไน	มีนาคม 2565	N/A
4. ลาว	มีนาคม 2565	N/A
5. มาเลเซีย	มีนาคม 2564	ธันวาคม 2565
6. สิงคโปร์	ธันวาคม 2563	N/A
7. ไทย	มีนาคม 2564	ธันวาคม 2565
8. ฟิลิปปินส์	มกราคม 2565	N/A
9. เมียนมา	ธันวาคม 2563	ธันวาคม 2565
10. เวียดนาม	มีนาคม 2565	N/A

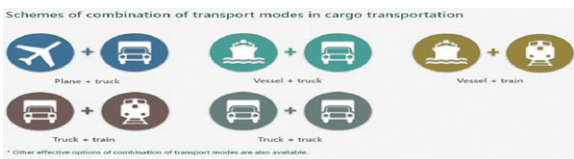
บทที่ 5 CLMVT Connectivity

กับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบจากสถานที่หนึ่งไปสู่สถานที่หนึ่ง หรือต่อเนื่องไปจนถึงสถานที่ หรือผู้รับสินค้าปลายทาง โดยการส่งมอบนั้น อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว เป็นลักษณะการขนส่งซึ่งเหมาะสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค หรือการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะพึ่งพาระบบการขนส่งทางถนนมากที่สุดของประมาณการขนส่งทั้งหมดของประเทศไทย รองลงมา คือ การขนส่งทางทะเล และทางราง และสุดท้ายเป็นทาง

สาระสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. เป็นกรขนส่งสินค้าที่ใช้การขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป และจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องระหว่างกรขนส่งทางบกกับการขนส่งทางทะเลหรืออาจเป็นการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ
2. เป็นการขนส่งทั้งในประเทศและหรือระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจถูกนำมาใช้กับการขนส่งของทั้งการขนส่งภายในประเทศ (Domestic Multimodal Transport) และการขนส่งของระหว่างประเทศ (International Multimodal Transport) แต่โดยทั่วไปแล้ว การขนส่งของที่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปขนส่งต่อเนื่องกันไป มักเป็นการขนส่งที่มีระยะทางไกล ๆ จึงนิยมนำเอากรขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวไปใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่
3. เป็นการขนส่งของตามสัญญาฉบับเดียว ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศนี้ ผู้ส่งของกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพียงผู้เดียวเป็นผู้รับผิดชอบโดยจะออกเอกสารการขนส่งฉบับเดียวสำหรับการขนส่งของ และมีการคิดอัตราค่าขนส่งเดี่ยวตลอดเส้นทาง (Single Rate) ตลอดจนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง



รูปภาพประกอบที่ 18 ตัวอย่าง Multimodal Transportation

การนำกรขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งสินค้าได้ โดยต้องวางแนวทางของกรขนส่งสินค้าในแต่ละภาคให้ชัดเจน อาทิเช่น ภาคเหนือ และภาคอีสานควรเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางราง ในขณะที่ภาคใต้ซึ่งมีทรัพยากรน้ำ บริเวณอ่าวไทย ที่พร้อมควรจะเป็นกรขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางน้ำ แต่กรจะนำกรขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาใช้ขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการในสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

- สถานที่ต้นทางและปลายทาง (Terminal) ต้องสร้างสถานีรถไฟและท่าเรือทั้งต้นทางและปลายทาง ให้มีความพร้อมที่จะรับปริมาณสินค้าขนส่ง และต้องเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนได้อย่างราบรื่น ไม่มีข้อจำกัดในการเชื่อมโยง รวมถึงต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้พร้อม
- ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ต้องได้รับการวางตำแหน่งที่ตั้งและถูกออกแบบให้เข้ากับลักษณะของสินค้าและรูปแบบการขนส่ง
- พาหนะในการขนส่ง ทั้งรถไฟและเรือขนส่งสินค้า ต้องได้รับการผลักดันให้มีจำนวนเพียงพอกับปริมาณการขนส่งในแต่ละพื้นที่ และต้องสร้างพาหนะในการขนส่งที่สอดคล้องกับประเภทสินค้าในแต่ละพื้นที่

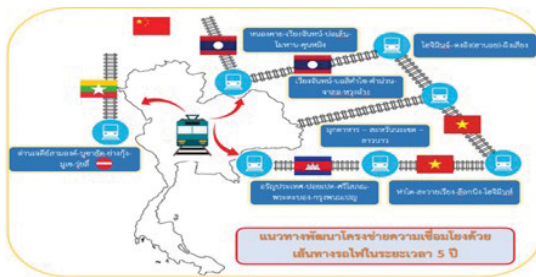
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นมากและหลากหลายตั้งแต่สินค้าออกจากแหล่งผลิต หรือคลังสินค้าต้นทาง จนกระทั่งสินค้าถึงปลายทาง ดังนั้นระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้องถูกนำมาใช้ในการปฏิบัติการตลอดทุกกิจกรรม เพื่อให้สามารถประเมินและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลา
- เส้นทางกรขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรางรถไฟต้องได้รับการพัฒนาให้พร้อมใช้งาน และความลึกของร่องน้ำต้องได้รับการขุดลอกให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งสินค้า ที่สำคัญต้องสร้างความไว้วางใจในการใช้บริการให้เกิดขึ้นให้ได้
- ค่าภาระการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่ง ต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้สามารถเกิดแรงจูงใจสำหรับผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ
- การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) การให้บริการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีผู้เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ใช้บริการไม่ควรอย่างยิ่งที่จะต้องติดต่อกับหลายจุดเพื่อให้เกิดกรบริการขึ้น แต่ควรจะมีผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จเกิดขึ้นโดยเป็นผู้ประสานงานกับทุกส่วนกิจกรรมตลอดกรเคลื่อนย้ายสินค้า และผู้ใช้บริการสามารถติดต่อกับผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จนี้แล้วสามารถได้รับการสนองตอบความต้องการที่ครบถ้วน
- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของคนไทยส่วนใหญ่ ยังไม่มีขีดความสามารถในการให้บริการ และมีความเสียเปรียบเนื่องจากผู้ประกอบการไทยจะขาดเครือข่าย Network

5.1. CLMVT Connectivity

5.1.1. การขนส่งทางราง

โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่ บริการ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 เนื่องจากทางรถไฟทางคู่ และทางสาม มีระยะทางค่อนข้างน้อยทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก อีกทั้งโครงข่าย ทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยจึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่อง ความปลอดภัย

ประเทศไทยกับการจุดเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟ (บริเวณชายแดน) ครอบคลุมเส้นทางในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย 1.) ไทย - ลาว จุดเชื่อมจะอยู่ที่หนองคาย-เวียงจันทน์ 2.) ไทย - กัมพูชา จุดเชื่อมจะอยู่ที่อรัญประเทศ / ปอยเปต 3.) ไทย - เมียนมา จุดเชื่อมจะอยู่ที่ด่านเจดีย์สามองค์ โดยเส้นทางทั้งหมดจะเชื่อมโยงกรขนส่งไปยังปลายทางประเทศจีน



รูปภาพประกอบที่ 19 แนวทางการขยายความเชื่อมโยงด้วยเส้นทางรถไฟที่มี : รวบรวมโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

5.1.1.1. เส้นทางขนส่งทางราง

การเชื่อมโยงทางรถไฟไทย - ลาว

รถไฟลาว - จีน มีเส้นทางเชื่อมโยงจาก สปป.ลาว ไปถึงชายแดนจีนที่เมืองบ่อเต็น ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟจีนไปจนถึงเมืองคุนหมิง ถือเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้า และการเดินทางข้ามแดนระหว่าง 3 ประเทศ ไทย - ลาว - จีน สำหรับการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างไทย - ลาว นั้น ฝ่ายไทยมีแนวทางบูรณาการเชื่อมต่อในการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วง หนองคาย-เวียงจันทน์ ให้มีความเหมาะสม และเตรียมความพร้อมรองรับการขนส่งสินค้า โดยคาดการณ์การพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงด้วยเส้นทางรถไฟไทย - ลาว จะครอบคลุมต่อเนื่องทั้งเส้นทาง ไทย ลาว เวียดนาม

- 1.) เส้นทางรถไฟลาว - จีน (ชายแดนจีน-นครหลวงเวียงจันทน์)
- 2.) เส้นทางรถไฟลาว - ไทย เชื่อมต่อจากเส้นทางรถไฟสายแรก (หนองคาย - เวียงจันทน์)
- 3.) เส้นทางรถไฟลาว - เวียดนาม (นครหลวงเวียงจันทน์ - ท่าเรือหุงอ่าง)
- 4.) เส้นทางรถไฟสะพานหินเซต - ลาวบาว (เวียดนาม)
- 5.) เส้นทางรถไฟท่าแขก - วุงเตา (ชายแดนไทย - ลาว - เวียดนาม)
- 6.) เส้นทางรถไฟปากเซ - เวินคาม (ชายแดนลาว - กัมพูชา)

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

• การขนส่งทางรถไฟ

• เส้นทางทางรถไฟลาว-เวียดนาม มีความยาว 555 กิโลเมตร อยู่ในลาว 452 กิโลเมตร ในเวียดนาม 103 กิโลเมตร ต้นจากโครงการเวียงจันทน์ โลจิสติกส์ พาร์ค นครหลวงเวียงจันทน์ คุนหมิง ไปตามแนวถนนสาย 13 (ใต้) - ผ่านแขวงบลีคำไซ - เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน - เข้าสู่เวียดนามที่ด่านชายแดนนาฝ้า-จาลอ จังหวัดกว๋างบิ่ญ - ท่าเรือน้ำลึกหุงอ่าง จังหวัดท่าตูม

• ไฮฟอง - ฮานอย - หล่าวกาย - เฮียว (หรือท่าเขิว) - คุนหมิง จำแนกเป็นระยะทางจากคุนหมิงถึงชายแดนจีน 468 กิโลเมตรและจากชายแดนเวียดนามถึงท่าเรือไฮฟอง 385 กิโลเมตร

• ฮานอย - ท่าเรือกัวหวอน ฉงชิ่ง ประเทศจีน เส้นทางใหม่รถไฟบรรทุกสินค้า จีน-เวียดนาม เป็นส่วนหนึ่งของ ระเบียงการค้าทางบก-ทะเลระหว่างประเทศใหม่ (New International Land-Sea Trade Corridor) ซึ่งสามารถลดระยะเวลาขนส่ง จากฉงชิ่งถึงเวียดนาม เหลือเพียงแค่ 4-5 วัน

• ฮานอย - เมืองลีแยญ ประเทศเบลเยียม - รอตเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์(โดยรถบรรทุก) โดยรถไฟขบวนดังกล่าวสามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ 23 ตู้ และ ะหยุดที่เมืองเจ็ญโจว มณฑลเหอหนานที่ประเทศจีน

การเชื่อมโยงทางรถไฟไทย-กัมพูชา

ไทยและกัมพูชามีโครงการเชื่อมต่อการคมนาคมทางราง ระหว่างทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - อรัญประเทศของ กัททางรถไฟสายปอยเปต - ศรีโสภณ - พระตะบอง - กรุงพนมเปญ โดยไทยต้องทำสะพานรถไฟมาเชื่อมการคมนาคมทางรางกับทางรถไฟสายปอยเปต - พระตะบอง กับทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ และเส้นทางกัมพูชาและเวียดนามเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟต่อไปยังกรุงโฮจิมินห์ ตามเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม ซึ่งจะทำให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางรางของเวียดนามและจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

• การขนส่งทางรถไฟ

เส้นทางสายได้จากพนมเปญ ถึง สถานี Touk Meas ซึ่งห่างจากพนมเปญ 118 กม. และอยู่ใกล้กับจังหวัดกัมปอต โดยมีการขนส่งปูนซีเมนต์จากกัมปอต มายังพนมเปญ

การเชื่อมโยงรถไฟไทย-เมียนมา

เส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟไทย เมียนมาจุดชายแดนด่านเจดีย์สามองค์ที่เชื่อมโยงไปยังสถานีบูชายัต ย่างกุ้ง ไปยังรัฐลี้ ซึ่งเป็นด่านชายแดนเมียนมา - จีน จะเชื่อมโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟต้าหลี่ - รุ่ยลี้ โดยเป็นรถไฟขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้าเส้นทางรถไฟต้าหลี่ - รุ่ยลี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางรถไฟ จีน - เมียนมา มีสถานีต้นทางที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน และปลายทางตามแผนงานคือท่าเรือจำวิวในรัฐยะไข่ของเมียนมา เมื่อต้าหลี่กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญที่สุดในภาคตะวันตกของมณฑลยูนนานจากการเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญใน

ขนาดหลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางรถไฟต้าหลี่ - รุ่ยลี้ ต้าหลี่ - หลินชิ่ง และต้าหลี่ - ลี้เจียง - แวงกรีล่า - ทิเบต สำหรับเมืองรุ่ยลี้ เมื่อเส้นทางรถไฟสายนี้เปิดให้บริการทำให้รุ่ยลี้ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของจีนสู่เมียนมา (โอกาสในการพัฒนาเส้นทางขึ้นกับสถานการณ์การเมืองภายในประเทศ)

การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางระหว่างประเทศไทยและเมียนมายังคงเป็นไปได้ยากในปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งทางรางภายในประเทศเมียนมายังเป็นระบบเก่า และยังไม่มีการขนส่งสินค้าเป็นเพียงการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้นในเส้นทางอย่างกุง - มัณฑะเลย์

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

• การขนส่งทางรถไฟ

นครฉงชิ่ง ประเทศจีน- ประเทศลาว - ประเทศไทย - กรุงย่างกุ้ง ประเทศเมียนมา จากนครฉงชิ่ง รถไฟขบวนนี้ จะวิ่งมายังสถานีบ่อหาน ชายแดนจีน-ลาว ซึ่งคาดว่าใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 5 วัน จากนั้นเข้าสู่เส้นทางรถไฟลาว-จีน ลงมายังสถานีสินค้าเวียงจันทน์ใต้ นครหลวงเวียงจันทน์ ที่ใช้เวลาอีก 1 วัน ก่อนส่งผ่านประเทศไทย โดยมีปลายทางไปออกยังมหาสมุทรอินเดีย ที่กรุงย่างกุ้ง

การเชื่อมโยงรถไฟกัมพูชา-เวียดนาม

การเชื่อมโยงเส้นทาง รถไฟเวียดนามไปเชื่อมกับกัมพูชา และ สปป.ลาว เป็นแผนการเชื่อมการขนส่งทางรถไฟ จาก นครโฮจิมินห์ ไปยังเมืองลือกนิง (Loc Ninh) ติดชายแดนเวียดนาม-กัมพูชาใน จ.ท่าไต (Ha Tay) และ สะวายเรียง (Svay Rieng) จะมีความยาว 130 กม. เส้นทางนี้จะเป็นรถไฟแบบรางกว้าง 1 เมตร เท่ากับระบบรถไฟเวียดนาม และรถไฟในกัมพูชาปัจจุบัน

ส่วนการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างไทย - กัมพูชา - เวียดนาม เป็นทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - อรัญประเทศของ กัททางรถไฟสายปอยเปต - ศรีโสภณ - พระตะบอง - กรุงพนมเปญ โดยที่ไทยต้องสร้างสะพานรถไฟมาเชื่อมทางรถไฟสายปอยเปต - พระตะบอง กับทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ และเส้นทางกัมพูชาและเวียดนามเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟต่อไปยังกรุงโฮจิมินห์ ซึ่งยังคงเป็นแนวโน้มการเชื่อมโยงในอนาคต ปัจจุบันยังคงใช้การขนส่งทางรถบรรทุก และทางเรือเป็นทางเลือกหลัก

การดำเนินการของประเทศไทยเพื่อรองรับเส้นทางรถไฟลาว-จีน

จากที่เส้นทางรถไฟลาว จีน ได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2564 กรมการขนส่งทางรางได้มีการเร่งแผนเชื่อมรถไฟ ไทย - ลาว - จีน ที่เส้นทางมีระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 31 สถานี เริ่มต้นที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เชื่อมต่อที่เมืองบ่อเต็น สปป. ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดหนองคาย ซึ่งในส่วนระบบทางรางของประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีระยะทาง 253 กม. กำหนดเปิดให้บริการปี 2569 และในระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย มีระยะทาง 356 กิโลเมตร มีกำหนดเปิดให้บริการปี 2571 โดยเตรียมหารือร่วมกันสามฝ่ายเพื่อเตรียมการเดินรถเชื่อมต่อ ไทย - ลาว - จีน ต่อไป โดยประเทศไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการเปิดเส้นทางรถไฟ ลาว จีน ไว้ 2 ระยะได้แก่

ระยะที่ 1 การพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม บริเวณสถานีพื้นที่ 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศ และการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ราง โดยให้เอกชนเข้าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง และทางกรมการขนส่งทางรางได้เพิ่มแผนการเดินทางรถไฟข้ามสะพานมิตรภาพเพิ่มเป็น 14 ขบวน/วัน

ระยะที่ 2 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยเป็นสะพานรถไฟที่มีทั้งทางขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร โครงสร้างสะพานคาดการณ์เปิดใช้ในปี 2571



รูปภาพประกอบที่ 20 เส้นทางรถไฟลาว-จีน

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ในปัจจุบัน

- Northeastern Line
2. สถานีนาทา
 3. สถานีหนองตะไก้
 4. สถานีอุดรธานี
 5. สถานีโนนพยอม
 6. สถานีท่าพระ
 7. สถานีชุมทางบัวใหญ่
 8. สถานีบ้านกระโดน
 9. สถานีภูคจิก
 17. สถานีชุมทางถนนจิระ

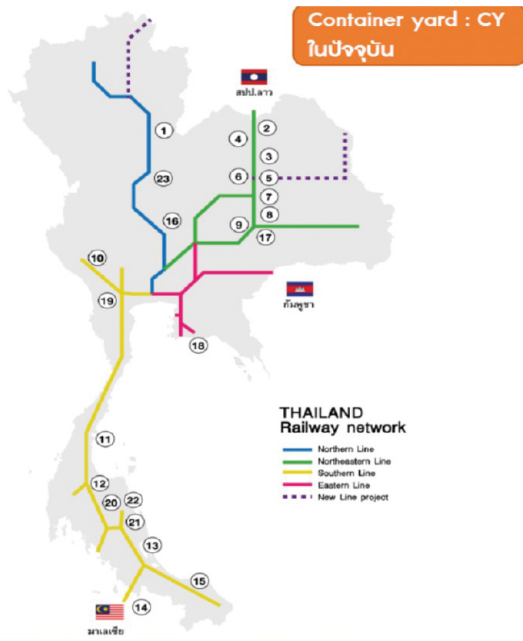
- Southern Line
10. สถานีที่หยุดรถท่าม่วง
 11. สถานีสระบุรี
 12. สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
 13. สถานีชุมทางหาดใหญ่
 14. สถานีป่าตองเบซาร์
 15. สถานีนาประดู่
 19. สถานีสระโกสินารายณ์
 20. สถานีชุมทางทุ่งสง
 21. สถานีบางกล้า
 23. ICD ชุมทางทุ่งสง

Eastern Line

18. สถานีมาบตาพุด

Northern Line

1. สถานีสีลาอาสน์
16. สถานีบ้านป่าหวาย
23. สถานีท่าข้าวก้านทร



รูปภาพประกอบที่ 21 ย่าน CY ในปัจจุบัน

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งทางเรือและทางราง

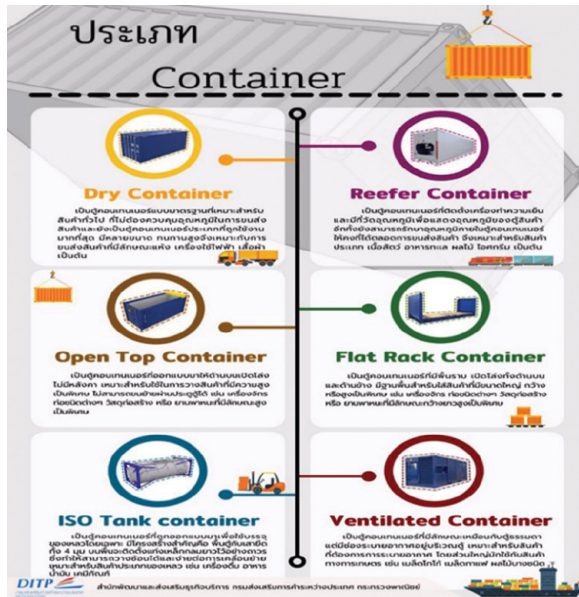
การขนส่งทางทะเล จัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยสินค้าที่จะขนส่งจะต้องมีการนำมาบรรจุตู้ (Stuffing) และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้ บนเรือ Container Ship ซึ่งออกแบบมาเป็นพิเศษ สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทั้งนี้ ท่าเรือที่จะมารองรับเรือประเภทนี้จะต้องมีการออกแบบ ที่เรียกว่า Terminal Design เพื่อให้มีความเหมาะสม ทั้งในเชิงวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม

คุณลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) ตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นตู้ขนาดมาตรฐาน อาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม มีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น โดยจะมียัด หรือ Slot เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกันทั้งนี้ โดยส่วนใหญ่แล้ว จะมีประตู 2 บาน ซึ่งจะมีรายละเอียด ระบุหมายเลขตู้ (Container Number) นำหน้าของสินค้าบรรจุสูงสุด ฯลฯ เมื่อปิดตู้แล้วจะมีที่ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล (Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่ว แต่ปัจจุบันจะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับ สำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หากตำแหน่งของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า และภายในตู้คอนเทนเนอร์ จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวาง และบรรจุสินค้า ประเภทของตู้สินค้า อาจแบ่งได้เป็น

ขนาดสำหรับตู้สินค้าที่มีการขนส่งทางเรือ

การขนส่งทางบก ตู้คอนเทนเนอร์ถูกนำมาใช้ในอุตสาหกรรมขนส่งทางรถบรรทุก และทางรถไฟ สำหรับการขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับขนส่งทางทะเล การผลิตยังพัฒนาเพื่อปรับให้เข้ากับการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ และมีการใช้คอนเทนเนอร์ขนาดพื้นฐานเดียวกันทั่วโลก ช่วยลดปัญหาที่เกิดจากขนาดรางที่เข้ากันไม่ได้ในประเทศต่างๆ เครื่องจักรรถไฟส่วนใหญ่ในโลกมีขนาดรางที่ 1.435 เมตร สำหรับการบรรทุกตู้สินค้าในประเทศไทย เป็นการใช้หัวรถจักรลากตู้โดยสาร (รถโบกี้รถสินค้า) ซึ่งพ่วงต่อกันไปตามรางด้วยพลังงานจากน้ำมัน โดยรถสินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่สำคัญมี 4 ประเภท คือ 1.รถโบกี้ตู้ใหญ่ (บตญ.) ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไปรถโบกี้ 2.บรรทุกตู้สินค้า (บตค.) ใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 3.รถบรรทุกปูนซีเมนต์เตล่งธรรมดา (บขท.) ใช้บรรทุกปูนซีเมนต์ 4.รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น (บทค.)

การขนส่งตู้สินค้าในเส้นทางรถไฟ ลาว - จีน ซึ่งโครงการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วงบ่อเต็น-นครเวียงจันทน์เป็นความร่วมมือภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจจีน-ลาว ที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้อุตสาหกรรมขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคสำหรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจีนได้เปิดเส้นทางเชื่อมโยงรถไฟจีน-ลาวในช่วงสิ้นปี 2564 โดยเป็นเส้นทางจากกรุงเวียงจันทน์ สู่อำเภอบ่อเต็น มุ่งหน้าสู่นครคุนหมิง โดยเส้นทางดังกล่าว



General Container Information

20' Standard				
Capacity	33.2 cbm / 1,172 cbft			
Inside Dimension				
Measure	Length	Width	Height	
Millimeters	5,900	2,352	2,395	
Feet	19' 4 1/4"	7' 8 5/8"	7' 10 1/4"	
Weight				
Measure	Max Gross	Tare (Weight)	Max Payload	
Kilograms	30,480	2,350	28,130	
Pounds	67,197	5,181	62,016	
40' Standard				
Capacity	67.7 cbm / 2,390 cbft			
Inside Dimension				
Measure	Length	Width	Height	
Millimeters	12,032	2,352	2,395	
Feet	39' 5 5/8"	7' 8 5/8"	7' 10 1/4"	
Weight				
Measure	Max Gross	Tare (Weight)	Max Payload	
Kilograms	32,500	4	28,750	
Pounds	71,650	8,267	63,383	
40' Standard High Cube				
Capacity	76.3 cbm / 2,694 cbft			
Inside Dimension				
Measure	Length	Width	Height	
Millimeters	12,032	2,350	2,700	
Feet	39' 5 5/8"	7' 8 1/2"	8' 10 1/4"	
Weight				
Measure	Max Gross	Tare (Weight)	Max Payload	
Kilograms	32,500	3,900	28,600	
Pounds	71,650	8,598	63,052	
45' Standard High Cube				
Capacity	86.0 cbm (3,037 cbft)			
Inside Dimension				
Measure	Length	Width	Height	
Millimeters	13,556	2,352	2,700	
Feet	44' 5 5/8"	7' 8 5/8"	8' 10 1/4"	
Weight				
Measure	Max Gross	Tare (Weight)	Max Payload	
Kilograms	32,500	4,800	27,700	
Pounds	71,650	10,552	61,057	

รูปภาพประกอบที่ 22 ขนาดสำหรับตู้สินค้าที่มีการขนส่งทางเรือ

ที่มา: <https://tradelogistics.go.th/th/article/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%A5%E0%B8%B6%E0%B8%81/container>

เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟจีน-ลาว-ไทย ซึ่งจะเชื่อมโยงคันทันท์กับกรุงเทพฯ การขนส่งทางรางผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีน เป็นอีกหนึ่งเส้นทางเลือกในการขนส่งสินค้าของไทยมายังประเทศจีน

ข้อมูลคร่าวๆขนส่งสินค้ารถไฟลาว-จีน

- แคร่ยาวขนาด 13.7 เมตร 1 ขบวนขนตู้ 20 ฟุต จะมี 20 แคร่ = 40 ตู้ / 1 ขบวน ขนตู้ 40 ฟุต จะมี 35 แคร่ = 35 ตู้
- แคร่ยาวขนาด 16 เมตร 1 ขบวนขนตู้ 40 - 45 ฟุต (Cold Chain) จะมี 33 แคร่ = 33 ตู้ (1 ขบวน ไม่เกิน 1,200 ตัน)

ตู้คอนเทนเนอร์


ปัจจุบันตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า Cold Chain ผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีนมี 2 รูปแบบหลัก ได้แก่

ตู้คอนเทนเนอร์ระบบปั่นไฟด้วยน้ำมันดีเซล และ ตู้คอนเทนเนอร์แบบเสียบปลั๊กไฟ โดยอาศัยไฟจากตู้กำเนิดไฟหลัก (Main Generator)

ตารางประกอบที่ 3 ตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า Cold Chain ผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีน

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ DITP

รูปแบบ	สภาพตู้	Specification ของตู้	สำหรับการขนส่งสินค้า
- ตู้คอนเทนเนอร์แบบเครื่องปั่นไฟอยู่ด้านในตู้		น้ำหนักรวมสูงสุด: 35t น้ำหนักที่บรรทุกได้สูงสุด: 29.37t พื้นที่ : 67.9 m3 อุณหภูมิภายในตู้ : -30°C ถึง+30°C รูปแบบ: ระบบทำความเย็นแบบเดี่ยว ขนาดด้านนอก : 12192*2438*2896mm	เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าสดและสินค้าเน่าเสียง่ายที่ต้องการรักษาอุณหภูมิอยู่ที่ -30°C ถึง +30°C ซึ่งตู้รูปแบบนี้มีน้ำหนักน้อย แต่สามารถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้ ใช้ระบบทำความเย็น Thermo King สามารถใช้กับการขนส่งทางบก ทางราง และการทางเรือต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ตู้คอนเทนเนอร์แบบเครื่องปั่นไฟอยู่ด้านนอกติดกับตู้		น้ำหนักรวมสูงสุด: 34t น้ำหนักที่บรรทุกได้สูงสุด: 28.12t พื้นที่ : 67.9 m3 อุณหภูมิภายในตู้ : -30°C ถึง+30°C รูปแบบ: ระบบทำความเย็นแบบเดี่ยว ขนาดด้านนอก: 12880*2438*2896 ขนาดเครื่องปั่นไฟด้านนอก: 810*2320*1100mm	ประกอบด้วยเครื่องปั่นไฟที่ติดตั้งด้านนอกติดกับตู้ขนาด 40 ฟุต เหมาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศหรือการขนส่งระหว่างประเทศในปริมาณน้อย โดยเครื่องปั่นไฟสามารถถอดประกอบได้อย่างสะดวกเหมาะสำหรับการขนส่งทางบก รางการขนส่งทางเรือ ต่อเนื่องหลายรูปแบบมีระบบการตรวจสอบระยะไกลและเทคโนโลยีการควบคุมการทำงาน และสัญญาณเตือนความผิดพลาดระยะไกลเพื่อความปลอดภัยของสินค้า

รูปแบบ	สภาพตู้	Specification ของตู้	สำหรับการขนส่งสินค้า
- ตู้คอนเทนเนอร์แบบเสียบปลั๊กไฟ โดยอาศัยไฟจากตู้กำเนิดไฟหลัก (Main Generator)		น้ำหนักรวมสูงสุด: 25t กำลังไฟ: 2*100Kw เครื่องปั่นไฟด้วยน้ำมันดีเซล: 2 เครื่อง (ใช้งานจริง 1 เครื่อง สำรอง 1 เครื่อง) ระบบไฟ: AC380V,50HZ ขนาดด้านนอก: 1219*2438*2896mm	เป็นอุปกรณ์พิเศษที่เหมาะสมสำหรับการบรรทุกและวิ่งบนระบบราง โดยเครื่องกำเนิดไฟหลักสามารถจ่ายไฟให้กับตู้คอนเทนเนอร์ Cold Chain ได้ 8 ตู้ ได้ยาวนาน 300 ชั่วโมง มีระบบการตรวจสอบระยะไกลและเทคโนโลยีการควบคุมการทำงาน สัญญาณเตือนและเครื่องดับเพลิงอัตโนมัติ โดยไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการควบคุม (ปัจจุบันมีตู้กำเนิดไฟทั้งสิ้นเพียง 30 ตู้ ใช้กับการขนส่งสินค้าภายในประเทศจีนเท่านั้น และอยู่ระหว่างการเริ่มทดลองใช้กับรางรถไฟลาว-จีน)

หมายเหตุ : การที่จะนำเอาตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้กับรถบรรทุกหรือทางเรือสำหรับสินค้าทั่วไปมาใช้กับระบบนี้ยังทำไม่ได้ เนื่องจากตู้ที่จะนำมาใช้จะต้องผ่านการรับรองจากหน่วยงาน China Classification Society (CSS) และการรถไฟของเมืองปลายทางก่อน อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวอาจจะเป็นโอกาสให้การขนส่งทางรถไฟลาว-จีนมีความหลากหลายในการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ประเภทต่าง ๆ ได้มากขึ้น

5.1.1.2. ต้นทุนค่าใช้จ่ายขนส่ง

อัตราค่าขนส่งทางรางจากจากแหล่งผลิตมายัง CY ภูมิภาคเชื่อมโยงไปยังปลายทางท่าเรือแหลมฉบัง การเชื่อมโยงตู้สินค้าเข้าสู่ระบบรางต้องมีการขนส่งจากแหล่งผลิตขนส่งด้วยรถบรรทุกมายัง CY ในแต่ละภูมิภาคและเข้าสู่ระบบรางเพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังปลายทางขนส่ง (โดยใช้ระยะเวลา 1 วัน)

ตารางประกอบที่ 4 ต้นทุนค่าใช้จ่ายขนส่งทางรางจากจากแหล่งผลิตมายัง CY เชื่อมโยงไปยังปลายทางท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : รวบรวมโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

กลุ่มสมาชิก สรท.	ค่าขนส่งทางถนน (บาท)	Container Yard	ค่าขนส่งทางรถไฟ (บาท)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะเวลาขนส่ง (วัน)
ลำพูน	11,547	ศิวาสารณ์-แหลมฉบัง	15,600	27,147	2-3
นครราชสีมา	10,882	ชุมทางถนนจิระ-แหลมฉบัง	9,252	20,134	2-3
	10,882	ชุมทางบัวใหญ่-แหลมฉบัง	11,904	22,786	2-3
	11,349	โนนพยอม-แหลมฉบัง	14,496	25,890	2-3
กรุงเทพ	10,384	ICD ลาดกระบัง-แหลมฉบัง	4,068	14,452	2-3
ระยอง	4,600	มาบตาพุด-แหลมฉบัง	3,180	7,780	2-3
นครปฐม	10,430	ท่าเรือน้อย (ท่าม่วง)-แหลมฉบัง	7,446	17,876	2-3

หมายเหตุ :

1. ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถไฟ ไม่รวมค่ายกตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟรวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของหน่วยงานอื่น และ ค่าป่วยการรถเสียเวลา ค่าเปลี่ยนสถานีรับ (ถ้ามี)
2. ค่าใช้จ่ายขนส่ง ประมาณการจากตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต

5.1.1.3. ข้อจำกัด / โอกาส

ข้อจำกัดในการขนส่งทางราง

- การใช้ระบบรางขนส่งสินค้าในประเทศไทยยังมีจำนวนน้อย ซึ่งเป็นเส้นทางการขนส่งที่มีต้นทุนน้อยกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ปัจจุบันการขนส่งทางรางมีการใช้งานเฉพาะการขนส่งสินค้าไปลงเรือที่แหลมฉบัง หรือไปตรวจปล่อยสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง การขนส่งทางรางปัจจุบันยังมีต้นทุนสูง และอัตราค่าบริการไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งโดยรถบรรทุก รวมถึงเส้นทางการให้บริการที่ไม่ครอบคลุมความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการในลักษณะ door to door ซึ่งการเชื่อมต่อระบบรางระหว่างภูมิภาคยังไม่พร้อมต้องใช้เวลาในการสร้างเพื่อเชื่อมต่อระบบเศรษฐกิจและแหล่งอุตสาหกรรมของแต่ละภูมิภาค

- ปัจจุบันผู้ประกอบการยังคงใช้การขนส่งทางถนนไปยังท่าเรือแล้วใช้รถหัวลากไปยัง VLP (Vientiane Logistics Park) เพื่อขึ้นรถไฟลาว-จีน การก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงไทย-ลาวแห่งใหม่ยังไม่เสร็จสิ้นมีแผนการเปิดให้บริการในปี 2571 รวมถึงด่านตรวจโรคพืชและสัตว์ของประเทศจีน ณ ด่านรถไฟไม่ทานที่ยังไม่เปิดให้บริการ โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2565 ซึ่งในปัจจุบันยังใช้การขนส่งสินค้าทางรถมายังสถานีนาเตย ขนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกเพื่อทำพิธีการนำเข้า ณ ด่านไม่ทาน และในเส้นทางรถไฟลาว-จีน ยังคงมีประเด็นด้านจำนวนตู้ที่ใช้ในการขนส่งทางรางที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ มีการเจรจาระหว่างจีนและผู้ประกอบการรายใหญ่ในการลงทุนซื้อตู้ใช้ในการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงระเบียบวิธีการใช้ท่าเรือบก (Dry Port) และอัตราค่าระวางที่ยังอยู่ในอัตราที่สูงไม่มีอัตราค่าอ้างอิง จึงส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ทำให้เส้นทางรถไฟยังไม่ดึงดูดผู้ใช้บริการ และยังไม่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งในปัจจุบัน

โอกาสในการขนส่งทางราง

เมื่อประเทศไทยได้มีการพัฒนาการขนส่งระบบรางภายใน และระหว่างประเทศจะเป็นโอกาสในการยกระดับการค้าการขนส่ง และโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทย ทั้งด้านระยะเวลาในการขนส่ง ปริมาณสินค้าที่สามารถบรรทุกได้ต่อเที่ยวการขนส่ง และด้านต้นทุนในการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการมีรูปแบบการ

ขนส่งทางเลือก เพื่อใช้ในการขนส่งหรือส่งออกสินค้าของตนเอง หากระบบการขนส่งทางรางถูกพัฒนาและเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ อาจทำให้เกิดผู้ให้บริการด้านขนส่งในระบบรางเพิ่มมากขึ้นซึ่งจะเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ และอาจเกิดเป็นการแข่งขันด้านราคา และด้านการให้บริการของ LSPs หรือเกิดเป็นการแข่งขันระหว่าง mode การขนส่ง ทำให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งใหม่ทดแทนอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการลดราคาอัตราค่าบริการ และการยกระดับการให้บริการ ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาพรวมโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต

นอกจากนี้ เมื่อโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟลาว-จีนแล้วเสร็จ ไม่ว่าจะเป็นรางรถไฟ หรือสถานีรถไฟ รวมถึงด่านตรวจโลกพืชและสัตว์ ณ ด่านรถไฟโหมหนานแล้วเสร็จ (คาดการณ์ปลายปี 2565) จะเป็นโอกาสสำคัญของผู้ส่งออกไทยในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดนำเข้าสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยเฉพาะสินค้าผลไม้ของไทย เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่น้อยกว่าการขนส่งทางเรือมาก ในส่วนการเชื่อมโยงระบบรางกับประเทศเมียนมา และกัมพูชา ยังคงต้องใช้เวลาในการเชื่อมโยงการขนส่ง เนื่องจากนโยบายภาครัฐ และเงินทุนในประเทศเพื่อนบ้าน

หากระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยครอบคลุมทั่วประเทศจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสสำหรับตลาดแรงงานในพื้นที่ต่างๆ ตามสถานีรถไฟ มีการสร้างรายได้ให้กับชุมชนในท้องถิ่น รวมถึงเป็นการผลักดันเพื่อยกระดับการให้บริการของผู้ประกอบการไทยให้เกิดความครอบคลุมในทุกกิจกรรมในกระบวนการขนส่งสามารถแยกข้อจำกัดและโอกาสได้ ดังนี้

ด้านอุปสงค์และการแข่งขันรูปแบบอื่น

1. เอกชนเรียกร้องให้มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อเพิ่มทางเลือกสำหรับการขนส่งและสามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในภาพรวมการขนส่งได้
2. ผู้ให้บริการด้านการขนส่งทางระบบรางยังมีจำนวนน้อย ไม่สามารถตอบสนองความต้องการต่อผู้ใช้บริการจึงยังไม่เป็นที่นิยมสำหรับผู้ให้บริการ
3. ราคาค่าขนส่ง และการอำนวยความสะดวกของระบบรางยังมีราคาสูงอยู่ในปัจจุบัน หากเทียบกับการขนส่งโดยรถบรรทุกและเรือ การขนส่งทางรถไฟจึงยังไม่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งในปัจจุบัน
4. ควรเร่งสร้างเครือข่าย Logistics การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ให้ผู้ประกอบการไทย รู้จักกับผู้ประกอบการรถไฟของจีนในลักษณะ Matching เพื่อหาหรือให้ราคาตกลง เกิดการแข่งขันมากขึ้น

ด้านเส้นทาง

1. การพัฒนาเส้นทางใหม่ และการพัฒนารางคู่ รวมถึงเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงรถไฟลาว-จีน ของประเทศไทย ที่มีความล่าช้า และยังไม่ครอบคลุมสำหรับการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงภายในประเทศ

ด้านสถานีและศูนย์ขนส่ง

1. เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ ในภูมิภาคที่ใกล้แหล่งนิคมอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับขึ้นเป็น ICD รายภูมิภาค เพื่อดึงดูดสินค้าให้มาใช้บริการขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น หรือปรับรูปแบบเป็น CY ที่เหมาะสมกับปริมาณสินค้าแต่ให้มีการกระจายไปทั่วประเทศ
2. ขาดหน่วยงานหลักในการพัฒนา ICD / Freight Village / Intermodal Transport Hub เนื่องจากระบบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศยังพึ่งพาการขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางถนน
3. การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเข้าสู่ SRTO โดยการรถไฟฯ และผู้ประกอบการ ICD ต้องมีความต่อเนื่อง และบริหารจัดการแบบรวมศูนย์พร้อมทั้งต้องเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง ICD ลาดกระบัง และ SRTO ในการขนส่งอย่างต่อเนื่อง
4. ความล่าช้าการก่อสร้างด่านตรวจโรคพืช / สัตว์ทางรถไฟของประเทศจีนที่เลื่อนกำหนดเสร็จไปเป็นภายในปี 2565 และคาดว่าประเทศไทยจะได้ใช้บริการด่านรถไฟโหมหนานในปี 2566

ด้านรถจักรและอุปกรณ์บรรทุก

1. การจัดหารถจักร แคร่บรรทุก และการประสานงานเรื่องการนำตู้คอนเทนเนอร์มาใช้งานยังไม่คล่องตัว เพราะตู้คอนเทนเนอร์เป็นสินทรัพย์ของสายการเดินเรือ
2. ตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่เพียงพอในเส้นทางรถไฟลาว-จีน เนื่องจากในปัจจุบันต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ของ China Railway เท่านั้น รวมถึงราคาเช่าตู้ที่ค่อนข้างสูงและค่าปรับต่าง ๆ เมื่อมีการคืนตู้ช้า จึงเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้ยังไม่สามารถดึงดูดผู้ใช้บริการได้

ด้านผู้ประกอบการ

1. ให้ภาคเอกชนเป็นผู้ให้บริการเดินรถขนส่งสินค้า โดยขอให้เส้นทางจากหน่วยงานผู้มีอำนาจ
2. การพัฒนาระบบรางทั่วประเทศ มีวัตถุประสงค์ในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านการขนส่งสินค้าทางรางจากทุกภูมิภาคทั่วประเทศไปสู่ประตูการค้าของประเทศคือ ท่าเรือแหลมฉบัง บนพื้นฐานค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม สิ่งสำคัญที่ควรคำนึงถึงคือต้นทุนโลจิสติกส์รวม (Total Cost) เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย
3. ผู้ประกอบการไทย จะต้องรักษามาตรฐานสินค้าและปฏิบัติตามกฎระเบียบของเงินอย่างเคร่งครัด เนื่องจากขณะนี้ ทางการเงินให้ความสำคัญกับนโยบาย Zero Covid เป็นอย่างมากและถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่สามารถประนีประนอมได้ โดยเฉพาะผู้ประกอบการผลไม้ควรควบคุมและป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อ Covid-19 ในสินค้าและบนบรรจุภัณฑ์ระดับสูงสุด และจะต้องติดตามสถานการณ์ด้านและเส้นทางทางขนส่งอย่างต่อเนื่อง

ด้านนโยบายและกฎระเบียบการส่งเสริมและจัดระเบียบของรัฐ

1. กฎระเบียบส่วนใหญ่มุ่งกำกับแต่ไม่ส่งเสริม เช่น กฎหมายผังเมือง กฎระเบียบเรื่องการนำตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ขนส่งภายในประเทศ กฎหมายสิ่งแวดล้อม การแก้ไขปัญหาสัมปทาน และกฎหมายร่วมทุนฯ
2. ขาดหน่วยงานหลักที่จะขับเคลื่อนเรื่อง ICD / CY และการประสานงานการทำงานแบบ Hub & Spoke
3. การขนส่งผ่านแดน แหลมฉบัง หนองคาย ท่านาแล้ง มีวิ่งเป็นประจำทุกสัปดาห์ (บางกอกเทอร์มินอล) และมีแนวโน้มการขอเดินรถในเส้นทางจากผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มมากขึ้น และเส้นทางท่าเรือกรุงเทพ สามารถเดินรถไปยังหนองคาย เส้นทางได้รับการอนุเคราะห์จากศุลกากรแล้ว แต่ข้อจำกัดสะพานมิตรภาพที่ใช้ร่วมกับรถยนต์ตามช่วงเวลา ต้องนำเข้าคณะกรรมการร่วมไทยลาว ซึ่งทาง รพท. ต้องการ 25 บพต. แต่ทางฝ่ายลาวกังวลเรื่องปัญหาสะพานเก่า และสะพานมิตรภาพแห่งที่ 7 ที่จะสร้างห่างระยะ 30 เมตรยังไม่มีความคืบหน้า และหากการผลักดันล่าช้า สินค้าที่มาจากจีนอาจจะไปใช้พื้นที่ลาวแทนไทย

5.1.1.4. ความท้าทายอื่น

1. องค์ความรู้ในระบบรางของประเทศไทยยังอยู่ในวงจำกัด เป็นความท้าทายของวิศวกรไทยในการวางระบบรางโดยเฉพาะรางรถไฟความเร็วสูง จะเป็นโอกาสอันดีที่ประเทศไทยจะได้เรียนรู้ในระบบราง และนำมาพัฒนาระบบการขนส่งด้วยระบบรางภายในประเทศได้ในอนาคต
2. การจัดทำข้อมูล Freight Rate Database เพื่อเปรียบเทียบราคาค่าระวางกลาง และระยะเวลาในการขนส่ง
3. ความท้าทายด้านความคุ้มค่าในการลงทุน ซึ่งเป็นการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่รวมถึง Software ที่นำมาใช้ในระบบการจัดการด้วย เพราะฉะนั้นอาจใช้ระยะเวลานานในการถึงจุดคุ้มทุน
4. ความท้าทายด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ บุคลากรที่จะเข้ามาทำงานในส่วนที่เกี่ยวข้องในสายงานโลจิสติกส์ระบบราง การเตรียมความพร้อมการจัดอบรม รวมไปถึงการจัดตั้งหลักสูตรการศึกษาเฉพาะทาง

5. ความท้าทายด้านการเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อทำงานร่วมกันอย่างไรอย่างต่อเนื่อง ร่วมบูรณาการการใช้ข้อมูลร่วมกัน ลดการทำงานที่ทับซ้อน
6. การขนส่งทางรถไฟต้องรอการเติมสินค้าให้เต็มทั้งขบวนแล้วจึงค่อยขนส่งไปที่จีนได้ หรือจะต้องเหมาทั้งขบวนรถไฟ และแม้ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยรถไฟลาว-จีน แต่เมื่อมาถึงสถานีปลายทางก็ต้องเปลี่ยนเป็นการขนส่งด้วยรถบรรทุกจากทางอากาศมาจนถึงด่านบ่อเต็น และจำเป็นต้องรอคิวเข้าด่านไมฮานร่วมกับรถบรรทุกที่ขนส่งทางถนนมาตลอดสายเช่นเดียวกัน
7. การผลักดัน Software Connection Network ทา Key Person Network จากจีน ผลักดันผ่าน LSPs เจริญจากท่าเรือลาว เนื่องจากรถไฟลาว-จีนไม่ประกาศค่าขนส่งที่ชัดเจน ต้องสอบถามเป็นรายกรณี ไม่มีอัตราอ้างอิง



รูปภาพประกอบที่ 24 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย ไปยัง สปป.ลาว (ด้านเชียงของ - ห้วยทราย)
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปภาพประกอบที่ 24 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย ไปยัง สปป.ลาว (ด้านเชียงของ - ห้วยทราย)
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

5.1.2. การขนส่งทางถนน

การขนส่งสินค้าทางถนนถือว่าเป็นถือว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดหากเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น นั้นเป็นเพราะโครงสร้างการขนส่งทางถนนมีความก้าวหน้า และมีเส้นทางเป็นเครือข่ายที่เชื่อมโยงถึงกัน ทำให้เอื้อต่อการใช้มากกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ โดยประเทศไทยมีชายแดนที่ติดกับประเทศในกลุ่ม CLMVT อยู่ทั้งหมด 3 ประเทศ คือ ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และประเทศเมียนมา ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังปลายทางประเทศจีนได้

5.1.2.1. เส้นทาง การขนส่งทางถนน



รูปภาพประกอบที่ 23 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าระหว่างด้านหัวหัง - โหวยอ๊กวาน
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน

1. เส้นทาง R3A โดยจะออกจากประเทศไทยที่ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย จากนั้นเข้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านด่านห้วยทราย เวียงคุก หลวงกาน้ำ แล้วออกจากด่านบ่อเต็น เข้าสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านบ่อหาน เมืองเชียงรุ่ง สิ้นสุดที่เมืองคุนหมิงมณฑลยูนนาน
2. เส้นทาง R8 เป็นเส้นทางที่เชื่อม 4 ประเทศไว้ด้วยกันเริ่มต้นจากจังหวัดบึงกาฬ ประเทศไทย ผ่านด่านบึงกาฬ เข้าสู่ สปป. ลาว ตัดผ่านประเทศเวียดนาม ไปจนถึงประเทศจีน ตามเส้นทางด่านบึงกาฬ (ประเทศไทย) - ด่านปากซัน (สปป.ลาว) - ด่านน้ำพาว - ด่านเกาแจว (ฮาดิงห์ ประเทศเวียดนาม) - กรุงฮานอย - ด่านเหล่าเซิน - ด่านโหวยอ๊กวาน (ประเทศจีน) และไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง R5 ไปสิ้นสุดที่กว่างซี
3. เส้นทาง R9 ผ่านด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เข้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ณ ด่านสะพานมิตรภาพ ออกจากด่านลาวบาว จากนั้นเข้าสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผ่านกว่างจี เมืองนิงห์ กรุงฮานอย หล่างเซิง ออกจากประเทศที่ด่านหู่หัง แล้วเข้าสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านโหวยอ๊กวาน เมืองหนานหนิง เพื่อมุ่งตรงสู่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน

เส้นทาง R12 เริ่มจากการออกประเทศไทยที่ด่านนครพนม เข้าสู่ด่านท่าแขก (คำม่วน) ที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แล้วออกด่านน้ำพาว เข้าสู่สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่ด่านจาลอ วิ่งผ่านจ.ท่าตั้ง วิ่งห์ และฮานอยของเวียดนาม แล้วออกประเทศเวียดนามที่ด่านหม่องกาย ตลอดจนด่านหู่หัง แล้วเข้าสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านโหวยอ๊กวาน เมืองหนานหนิง เพื่อมุ่งตรงสู่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ก่อนที่จะไปสิ้นสุดที่กว่างซี ภายหลังจากเปิดสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- การขนส่งทางถนน
 - เส้นทางหมายเลข 5 และ เส้นทางหมายเลข 2 เชื่อมต่อไฮฟอง - เมืองหลวงกรุงฮานอย ด้วยเส้นทางหมายเลข 5 ระยะทาง 105 กิโลเมตร และ เส้นทางหมายเลข 2 จากฮานอยไปฮายาง ถึงชายแดนมณฑลยูนนานของจีนได้ด้วยระยะทาง 319 กิโลเมตร
 - ทางพิเศษฮานอย-ไฮฟอง (CT.04) เป็นทางด่วนในประเทศเวียดนาม มีระยะทาง 105.5 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างฮานอยกับไฮฟอง โดยวิ่งคู่ขนานไปกับทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 5 และทางรถไฟสายฮานอย-ไฮฟอง ซึ่งสามารถลดระยะเวลาเดินทางระหว่างสองเมืองจาก 2.5 ชั่วโมง เหลือ 1.5 ชั่วโมง
 - เส้นทางหลวงแห่งชาติ R5 เชื่อมนครไฮฟอง-ผ่านกรุงฮานอย - ผ่านด่านชายแดนนานาชาติหู่ล่าวกาย - เข้าสู่ประเทศจีน และ ไปสิ้นสุดที่นครคุนหมิง
 - ถนนหลวงและถนนเอเชีย QL5B, QL10, QL37 และ ถนนสายเอเชีย AH14



รูปภาพประกอบที่ 26 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย ไปยัง สปป.ลาว (ด้านนครพนม - ท่าแขก)
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-เมียนมา-จีน

1) เส้นทาง R3B ออกจากประเทศไทยที่ด่านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย เข้าประเทศเมียนมาที่ด่านท่าขี้เหล็ก มุ่งตรงเพื่อผ่านเชียงตุง เมืองลา ออกจากเมียนมาที่เชียงรุ่ง แล้วเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนที่เหม่งหยาง สิ้นสุดเมืองคุนหมิงมณฑลยูนนาน

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- การขนส่งทางถนน
 - ทางด่วนย่างกุ้ง - เนปิดอว์ - มัณฑะเลย์ ระยะทางทั้งสิ้น 587 กิโลเมตร โดยใช้เวลาเพียง 7 ชั่วโมง ในการเดินทางจากย่างกุ้ง สู่มัณฑะเลย์
 - ถนนสาย ย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ ยาวประมาณ 730 กิโลเมตร ขนานไป ตามแม่น้ำอิระวดี ผ่านเมืองสำคัญคือ



รูปภาพประกอบที่ 27 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย ไปยังเมียนมา (ด้านแม่สาย - ท่าขี้เหล็ก)
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปภาพประกอบที่ 28 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าระหว่างด้านมูเซ - สุยสี
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-จีน

1. เส้นทาง R1 กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - บาวเวท - นครโฮจิมินห์ นับเป็นเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ที่สำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าของไทยเป็นอย่างมาก กล่าวคือ เส้นทาง R1 เป็นเส้นทางส่งออกสินค้าหลักของไทยไปยังกัมพูชา และมีศักยภาพที่จะส่งออกต่อไปยังเวียดนาม โดยเฉพาะเวียดนามตอนใต้
2. เส้นทาง R10 แบ่งเป็น 3 ช่วง ได้แก่ 1. ไทย (กรุงเทพฯ - ตราด จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก) 2. กัมพูชา (จุดผ่านแดนแซมแยม - จ.เกาะกง - จ.สะเรียมเปิล - จ.สีหนุวิลล์ - จ.กำปอต) และ 3. เวียดนาม (เมืองฮานอย - จ.ก่ามาว - เมืองน่านัก Nam Can) เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามได้ดี อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับเมืองทวายของเมียนมาได้อีกด้วย ที่สำคัญคือมีระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อยู่ตรงกลาง ทำให้เส้นทางนี้มีโอกาสทางการค้าสูงยิ่งด้วย
3. เส้นทางทวาย - ทิกิ - บ้านน้ำร้อน - กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตรึงเตี๋ย - ควียน ซึ่งเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และ กัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา
4. เส้นทางทวาย - ทิกิ - กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - นครโฮจิมินห์ - หวังเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปตระหว่างไทย - กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาวเวท - มอกโบ ระหว่างกัมพูชา - เวียดนาม



รูปภาพประกอบที่ 29 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย ไปยังกัมพูชา (ด้านอรัญประเทศ - ปอยเปต)
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

การเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- การขนส่งทางถนน
 - ทางด่วนสายพนมเปญ-สีหนุวิลล์ ทางด่วนพนมเปญ-สีหนุวิลล์ เป็นทางด่วนสายแรกของกัมพูชา มีความยาว 187.05 กิโลเมตร สามารถลดระยะเวลาเดินทางจาก 5 ชั่วโมง เหลือ 2 ชั่วโมง โดยโครงการดังกล่าว เป็นหนึ่งในโครงการความร่วมมือกัมพูชา-จีน ภายใต้กรอบการทำงานของแผนริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI)
 - *สถานการณ์ปัจจุบัน เสรีสินค้าแล้วร้อยละ 90 และ จะเปิดใช้ชั่วคราวในเดือนกรกฎาคม 2565 โดยจำกัดความเร็วไว้ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง*
 - ทางด่วนพิเศษจากเวียงจันทน์-กัมพูชา- ท่าเรือสีหนุวิลล์ (โครงการในอนาคต)
 - ถนนหมายเลข 4 พนมเปญ - กัมปงสปี - เกาะกง - ท่าเรือกรุงพระสีหนุ ระยะทาง 226 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญและถือเป็นรายได้ที่ดีที่สุดตลอดเส้นทางของกัมพูชา ใช้เวลาเดินทาง 3.5 - 4 ชั่วโมง
 - R10 (Southern Coastal Corridor) เชื่อมต่อเส้นทางไทย-กัมพูชา-เวียดนาม



รูปภาพประกอบที่ 30 กระบวนการข้ามแดนของสินค้าระหว่างด่านบาวเวท - มอกโบ

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ทางหลวงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกประเทศ คือ ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมา และประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน)

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่อยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและเมืองชายแดน ปัจจุบันพบว่าโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดนได้เชื่อมต่อกับด่านพรมแดนที่สำคัญที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูง ได้แก่ ด่านแม่สายด่านเชียงของ ด่านหนองคาย ด่านนครพนม ด่านมุกดาหาร ด่านสะเดา ด่านปาดังเบซาร์ ฯลฯ ทั้งหมดแล้ว ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงอาเซียนประกอบด้วย 12 สายทางในประเทศไทย ดังนี้

ตารางประกอบที่ 5 เส้นทางและระยะทาง ASEAN Highway Route Map in Thailand

ที่มา : กรมทางหลวง

หมายเลข	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)
AH1	บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อนุรักษ์ประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพฯ - อ่างทอง-สิงห์บุรี-ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/เมียนมา)	697.4
AH2	สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแวง - บ.คอหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง-อ.ทุ่งสง-อ.เวียงสระ-อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย - ประจวบคีรีขันธ์ - อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ - นครปฐม - กรุงเทพฯ - อ.บางปะอิน - ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/เมียนมา)	2,010.0
AH3	อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ต้าตลาด - บ.หัวดอย - เชียงราย	114.8
AH12	สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง	558.7
AH13	ห้วยโก้น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อ.เด่นชัย - อุดรดิตต์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม - นครสวรรค์	577.4
AH15	นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาเวง(สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี	239.2

หมายเลข	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)
AH16	มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จ - กาฬสินธุ์ - ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก	688.5
AH18	อ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อ.ตากใบ - นราธิวาส - อ.สายบุรี - อ.ปาดัง - ปัตตานี - อ.หนองจิก - อ.เทพา - อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่	263.4
AH19	อ.ปรางค์ชัย - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปลงยาว - ท่าเรือแหลมฉบัง - ชลบุรี - กรุงเทพฯ	391.4
AH112	อ.คลองลอม - อ.บางสะพาน	33.1
AH121	มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - อ.สุวรรณภูมิ - อ.พยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - นางรอง - บ.สัมปอ - บ.ช่องตะโก - สระแก้ว	537.8
AH123	บ.พุน้ำร้อน (ชายแดนไทย/เมียนมา) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - อ.แกลง - จันทบุรี - ตราด - อ.หาดเล็ก	619.9
รวม		6,731.5



รูปภาพประกอบที่ 31 โครงการทางหลวงอาเซียน 12 สายทางในประเทศไทย
ที่มา: <http://www.doh.go.th/content/page/page/8103>

5.1.2.2. ต้นทุนค่าใช้จ่ายขนส่ง

ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางถนนเริ่มต้นจากพื้นที่ในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย เชื่อมโยงไปยังเมืองสำคัญในประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางประกอบที่ 6 ต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางถนนจากประเทศไทย เชื่อมโยงเมืองสำคัญในประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา : รวบรวมโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจากการเก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการ และ Expert Interview

ประเทศ / ค่าขนส่ง	(บาท)				
ภูมิภาคของไทยถึงประเทศปลายทาง	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคตะวันออก	ภาคใต้
Cambodia	13,500	39,500	13,300	31,000	25,000
Laos PDR	32,500	33,000	36,000	32,000	5,000
Myanmar	25,500	18,300	33,000	13,200	32,500
Vietnam	102,850	96,900	90,950	108,800	85,000

5.1.2.3. ข้อจำกัด / โอกาส

ข้อจำกัดในการขนส่งทางบก

การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกยังคงมีปัญหาด้านกฎระเบียบในการขนส่ง อาทิ 1) กฎระเบียบกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่ไม่เท่ากันของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะ CLMV ซึ่งน้ำหนักบรรทุกจะให้อนุญาตขนส่งสินค้าได้ในปริมาณค่อนข้างน้อยกว่าประเทศไทยมาก 2) กฎระเบียบใบอนุญาตการนำเข้า-ส่งออก ของแต่ละประเทศจะมีการใช้เวลาการขออนุญาตนำเข้าต้องใช้เวลาในการดำเนินงานที่ต่างกันและมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกัมพูชา และ 3) กฎระเบียบการนำเข้าของประเทศไทยโดยเฉพาะด้านเวลาการถ่ายลำ ผ่านแดน (Transit-Transshipment) ควรเร่งแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายลำทั้ง 17 ฉบับ รวมถึงหารือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการแก้ไขกฎระเบียบของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว รวมถึงกรณีผ่านแดนควรยกเลิกหรือขยายระยะเวลาการผ่านแดนที่กำหนดระยะเวลาให้ต้องตรวจปล่อยตู้สินค้าภายใน 30 วัน เนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่ปกติทำให้ผู้ดำเนินการไม่สามารถดำเนินการได้ทันเวลา รวมถึงมาตรการกีดกันที่ไม่มีประกาศอย่างเป็นทางการในประเทศที่ 3 เช่น หน่วยงานกรมคุ้มครองพืชเวียดนามระงับออกใบอนุญาตนำเข้าผลไม้หรือใบตรวจพืชผ่านแดนชั่วคราวในช่วงฤดูผลไม้ของเวียดนาม

สภาพถนนในพื้นที่ของประเทศเมียนมา และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมากยังขาดงบประมาณปรับปรุง และผู้จะรับเหมาก่อสร้าง ทำได้เพียงซ่อมแซมหรือสร้างเป็นช่วงๆ เช่น บ้านพุน้ำร้อน - ทิกโปยังท่าเรือทวาย ถนนยังสร้างไม่เสร็จอยู่ระหว่างขอความช่วยเหลือจากทางการไทย ขณะเดียวกันก็ยังติดปัญหาเรื่องของการเมืองภายในประเทศเมียนมา รวมถึงปัญหาด้านการตรวจสอบประเทศปลายทางที่เป็นข้ออุปสรรคด้านกฎหมายกฎระเบียบเพื่อนำมาใช้ควบคุมยานพาหนะและสินค้าในการนำเข้าของสินค้าแต่ละประเภท

ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละประเทศ เป็นปัจจัยที่สำคัญเป็นอันดับต้นๆ ที่ต้องเร่งปรับปรุงแก้ไข โดยแต่ละประเทศ ไม่สามารถกำหนดได้แน่นอนทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณและนโยบายของแต่ละประเทศเป็นสำคัญ เหตุปัจจัยต่างเหล่านี้เป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้การเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อไม่ว่าจะเป็นทางบกทางราง จากระดับการพัฒนาและแนวนโยบายในการส่งเสริมเชิงโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกัน ทำให้ความคืบหน้าจึงอยู่ในระดับค่อยเป็นค่อยไป

โอกาสในการขนส่งทางบก

เนื่องจากทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยนั้นเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ร่วมกับระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนนที่มีคุณภาพที่สุด จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะเป็นจุดศูนย์กลางสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยมีการให้บริการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์จากโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศเพื่อ

บ้าน เช่นการให้บริการคลังสินค้า คลังสินค้าห้องเย็น หรือการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง นำมาสู่รายได้เข้ามาในประเทศจากการเก็บค่าธรรมเนียม ค่าผ่านทาง หรือค่าใช้จ่ายในการให้บริการต่างๆ รวมไปถึงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ให้บริการขนส่งโดยรถบรรทุกของประเทศเพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นทั้งในและนอกประเทศ

กรณีข้อตกลง GMS CBTA หากสามารถปฏิบัติได้จริงจะเป็นโอกาส และส่งผลกระทบต่อส่งออกของไทย ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และส่งเสริมการประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน รวมทั้งสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) โดยการทำให้กฎหมายกฎระเบียบ ขั้นตอนและพิธีการทั้งหลายที่เกี่ยวกับการข้ามพรมแดนของยานพาหนะและสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกให้สอดคล้องกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะสามารถช่วยลดระยะเวลาในการทำพิธีการนำเข้า-ส่งออก ทำให้ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งลดลงได้ในภาพรวมสนับสนุนการขนส่งสินค้าแบบ Door-to-Door รวมถึงสามารถลดต้นทุนในการขนส่ง และสนับสนุนการทำงานแบบ Paperless สามารถแยกข้อจำกัดและโอกาสได้ ดังนี้

ด้านอุปสงค์และการแข่งขันรูปแบบอื่น

1. หลังจากการเปิดการวิ่งของขบวนรถไฟลาว - จีนทำให้เกิด Demand ในการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้นเป็นการเพิ่มช่องทางสำหรับการขนส่งของผู้ประกอบการ จึงทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างระหว่งโหมดการขนส่ง

ด้านเส้นทาง

1. เส้นทางขนส่งร่วมระหว่างประเทศที่ใช้ร่วมกันขาดการทะนุบำรุง มีสภาพทรุดโทรมในหลายจุดทำให้ต้องมีความระมัดระวังเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากไม่มีหน่วยงานหรือประเทศใดในการเป็นเจ้าของในการซ่อมแซมหรือพัฒนา
2. ประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพและดีที่สุดในภูมิภาคหากเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นประโยชน์และจุดแข็งที่จะมีประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางในการค้าและการขนส่ง

ด้านสถานีและศูนย์ขนส่ง

1. เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันกับแผนพัฒนาท่าเรือ และสถานีรถไฟ เพื่อช่วยในการส่งเสริมในการทำ Multimodal Transportation ส่งสินค้าไปยังเมืองเล็กๆ โดยรอบอย่างทั่วถึง
2. การขอให้พิจารณาการเพิ่มรายชื่อ Dry Port / ICD / ศูนย์กระจายสินค้าทางถนนและรางที่สำคัญของประเทศไทย เพื่อให้สามารถทำพิธีศุลกากรได้อย่างสะดวกมากขึ้น
3. ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ มีโอกาสเติบโตอีกมากตามชายแดน ทั้งด้าน Warehouse, Cold Chain Transportation, Cold Chain Warehouse ยังต้องการขยายตัวอีกจำนวนมาก ต้องการผู้ให้บริการด้านการดำเนินงานด้านเอกสารมาให้การสนับสนุน
4. การสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ บริเวณด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศไทย เพื่อดึงดูดให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และถนนของประเทศไทย เช่น บริการด้านคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า

ด้านผู้ประกอบการ

1. สถานการณ์ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งขอให้ภาครัฐช่วยเยียวยา
2. ถึงแม้ว่าหลายประเทศในภูมิภาคมีข้อตกลงเรื่องการขนส่งระดับทวิภาคีด้านการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร แต่ในทางปฏิบัติยังไม่มีผู้ประกอบการของแต่ละประเทศขนส่งสินค้าโดยตรงระหว่างกันมากนัก
3. จุดอ่อนของประเทศไทยในการขนส่งแบบหลายรูปแบบ คือธุรกิจขนส่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลาง-เล็ก ทำให้ความสามารถในการให้บริการ

แบบครบวงจรค่อนข้างจำกัด ซึ่งผู้ประกอบการไทยอาจต้องพบกับการแข่งขันจากผู้ประกอบการข้ามชาติรายใหญ่ที่ให้บริการขนส่งแบบครบวงจรอยู่แล้ว

4. ผู้ประกอบการจะต้องมีการเตรียมตัว เตรียมความพร้อมทั้งในแง่การลงทุนระบบ Software อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า และโครงสร้างพื้นฐาน และแง่การอบรมบุคลากร

ด้านนโยบายและกฎระเบียบการส่งเสริมและจัดระเบียบของรัฐ

1. มาตรการ Zero Covid ของประเทศจีนในการตรวจหาเชื้อ Covid-19 ที่อาจติดมากับตัวสินค้าและบรรจุภัณฑ์ ทำให้เกิดความล่าช้าในการผ่านด่านตรวจโลกพืชและสัตว์ ซึ่งต้องอาศัยการเจรจาการค้าระหว่างภาครัฐในการผ่อนปรนการตรวจเชื้อ Covid-19 ที่ติดมากับสินค้าและบรรจุภัณฑ์
2. สัญญาการขนส่งสินค้าผ่านประเทศที่ 3 เช่นเวียดนาม ในการถูกจัดอันดับความสำคัญของสินค้าทำให้สินค้าไทยติดค้างที่ประเทศเวียดนาม รวมถึงมาตรการกีดกันที่ไม่มีประกาศอย่างเป็นทางการจากหน่วยงานกรมคุ้มครองพืชเวียดนาม เช่นการระงับออกใบอนุญาตนำเข้าผลไม้หรือใบตรวจพืชผ่านแดนชั่วคราวในช่วงฤดูผลไม้ของเวียดนาม
3. กฎระเบียบในการขนส่ง อาทิ กฎระเบียบกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่ไม่เท่ากันของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะ CLMV ซึ่งน้ำหนักบรรทุกจะให้อนุญาตขนส่งสินค้าได้ในปริมาณค่อนข้างน้อยกว่าประเทศไทยมาก รวมถึงกฎระเบียบใบอนุญาตการนำเข้า-ส่งออก ของแต่ละประเทศจะมีการใช้เวลาการขออนุญาตนำเข้าต้องใช้เวลาในการดำเนินงานที่ต่างกันและมีการใช้จ่ายสูงกว่าประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกัมพูชา

5.1.2.4. ความท้าทายอื่นๆ

1. ความท้าทายด้านการขาดแคลนแรงงาน เนื่องจากประเทศไทยเริ่มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุจึงส่งผลกระทบต่อจำนวนแรงงานในตลาด รวมถึงพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่เพียงพอในปัจจุบัน
2. ความท้าทายด้านการเชื่อมโยงการขนส่งกับรูปแบบการขนส่งรูปแบบอื่นทั้งทางราง และทางเรือ ซึ่งต้องอาศัยการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ
3. ความไม่แน่นอนของด่านทางบกที่เปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งไปตามสถานการณ์การตรวจพบเชื้อโควิด-19 และการบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ของทางการจีน

5.1.3. การขนส่งทางทะเล

การเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลในประเทศ CLMVT และ 7 Central Hubs ในประเทศจีน

สำหรับการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลภายในภูมิภาค CLMVT ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลสองด้าน คือ ด้านอ่าวไทยยาวประมาณ 1,875 กิโลเมตร และด้านอันดามันมีความยาวประมาณ 740 กิโลเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นแบบปิดหรือกึ่งปิด (Enclose or Semi-Enclose) โดยอ่าวไทยมีลักษณะเป็นก้นถ้ำ โดยปากอ่าวมีความกว้างวัดจากตะวันตกของอ่าวไทยถึงแหลมญวน ระยะทางประมาณ 540 กิโลเมตร พื้นที่ทางทะเลมีอาณาเขตติดต่อกับกัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย ด้านฝั่งทะเลอันดามันเป็นทะเลเปิด สัมผัสสมุทรอินเดีย แต่ถูกปิดล้อมด้วยอาณาเขตทางทะเลของ เมียนมา มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอินเดีย การเดินเรือจากฝั่งอ่าวไทยไปฝั่งอันดามันต้องผ่านช่องแคบมะละกา และอาณาเขตทางทะเลรวมทั้งเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอื่น ประเทศไทยมีท่าเรือทางทะเลที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือคลองเตย กับท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนที่เหลือเป็นท่าเรือขนาดเล็ก โดยการส่งออกทั้งหมดของประเทศคิดเป็นร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ในจำนวนนี้กว่าร้อยละ 70 เป็นการขนส่งทางทะเล

ทั้งนี้ สำหรับศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สำคัญของจีน (Central Hubs) ที่ศึกษาในรายงานฉบับนี้ เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อที่น่าสนใจ ซึ่งสามารถใช้เป็นเส้นทางในเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลของไทย เพื่อเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในโหมดการขนส่งทางรางไปยังทวีปยุโรป หลักๆ มี 7 Central Hubs ประกอบด้วย 1) Chengdu, Sichuan 2) Zhengzhou,

- Henan 3) Chongqing, Sichuan 4) Xi'an, Shaanxi 5) Urumqi, Xinjiang 6) Guangxi Zhuang, Guangxi และ 7) Yiwu, Zhejiang



รูปภาพประกอบที่ 32 Central Hubs ศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สำคัญของจีน

จากรายงานของคณะกรรมการบริการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (ESCAP) พบว่าการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศในแถบ CLMVT ที่มีประสิทธิภาพจะสร้างประโยชน์สูงสุดต่อภูมิภาค แต่ทั้งนี้ยังคงพบปัญหาที่ท้าทายหลายประการทั้งเรื่องความแตกต่างของโครงสร้างพื้นฐาน และสามารถในการดำเนินการที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ โดยการขนส่งแบบไร้รอยต่อยังคงมีความท้าทายเรื่องการขนส่งข้ามพรมแดน การขาดความสอดคล้องด้านศุลกากร ซึ่งต้องมีการหารือเชิงกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายระดับ ทั้งระดับทวิภาคี ระดับอนุภูมิภาค และข้อตกลงการขนส่งระดับภูมิภาค โดยอาจสรุปประเด็นท้าทายหลักได้ดังนี้

1. การสร้างศักยภาพในการเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐาน
2. การส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
3. การพัฒนาทรัพยากรบุคคล
4. การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติร่วมกันอย่างยั่งยืน

ความท้าทายดังกล่าวจำเป็นต้องมีการสนับสนุนการพัฒนาความตกลงในระดับพหุภาคีระหว่างประเทศใน CLMVT เพื่อการจัดตั้งความร่วมมือการแลกเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ และการดำเนินการเชื่อมโยงการขนส่งภายในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนกลยุทธ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งแห่งชาติ แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง และมุ่งเน้นสนับสนุนการส่งเสริมการขนส่งทางรถไฟ

โอกาสทางการค้าและเศรษฐกิจ

1. โครงการและแผนพัฒนาของไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลไปยังประเทศ CLMV

- โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟฟ้า หรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือของเมียนมาร์ กัมพูชา และเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อน เศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยมีกรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ สรุปได้ดังนี้

1. พื้นที่ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง

2. การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย **ทางอากาศ** ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา **ทางเรือ** ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด **ทางถนน** ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา และทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

ทั้งนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอชท์ เรือข้ามฟาก (Ferry) และเรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น 2 ฝั่งทะเล อ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้าน ที่มีแนวขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

- **โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เป็นโครงการสำคัญภายใต้ EEC** ถือเป็น การเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือสำราญ และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่ง ต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอ และพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือ และสินค้าประเภทต่างๆ ซึ่งเมื่อท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 แล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้ช่องทางการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังคล่องตัวมากขึ้น จากปัจจุบันที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าผ่านท่า 11 ลาน ที.อี.ยู. ต่อปี เป็น 18 ลานที.อี.ยู. ต่อปี

ทั้งนี้ ภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ตามกรอบยุทธศาสตร์ของ EEC การท่าเรือฯ ได้บรรจุโครงการนี้ภายใต้ **กลยุทธ์ที่ 1** ของการท่าเรือฯ : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลกสนับสนุน การดำเนินธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยตามแนวทางการพัฒนาโครงการดังกล่าว จะมีความเชื่อมโยงกับ **กลยุทธ์ที่ 2** ของการท่าเรือฯ : พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ เนื่องจากจะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ ศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ให้รองรับผู้สินค้าได้สูงสุด 4 ลาน ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้สินค้าทางรถไฟของท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมดเป็น 6 ลาน ที.อี.ยู. ต่อปี (รวมปริมาณผู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1, 2 และ 3) เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งผู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) และการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งจะส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมของประเทศ โดยจะสามารถรองรับผู้สินค้าชายฝั่งทั้งหมดได้ 1 ลาน ที.อี.ยู. ต่อปี เพิ่มเติมจากท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ในท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ที่รองรับปริมาณผู้สินค้าชายฝั่งได้ 300,000 ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งจะช่วยสนับสนุนและรองรับสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เชื่อมโยงการขนส่งผู้สินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับท่าเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงท่าเรือในลำน้าเจ้าพระยา และท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้อีกด้วย

5.1.3.1 เส้นทางในการขนส่งสินค้าทางทะเล

1) เส้นทางจากไทยไปยังเส้นทางหลักในประเทศ CLMV



รูปภาพประกอบที่ 33 ท่าเรือสำคัญในประเทศกลุ่ม CLMVT

หากพิจารณาการเชื่อมโยงเส้นทางทางทะเลในแถบ CLMVT โดยพิจารณาเฉพาะท่าเรือหลักในรายประเทศสามารถสรุปสาระสำคัญของเส้นทางหลักได้ดังนี้



C: Cambodia ประเทศกัมพูชา

- กัมพูชา มีท่าเรือน้ำลึกที่เมืองสีหนุวิลล์ คือ **ท่าเรือสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Port)** ที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ มีเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงกับหลายประเทศ เช่น ไทย เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน ฮองกงจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และอยู่ใกล้แนวเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ (Cambodia Sihanoukville Special Economic Zone :SSEZ) ด้วยระยะทาง 12 กิโลเมตร ห่างจากกรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นเมืองหลวงประมาณ 230 กิโลเมตร หรือใช้เวลาเดินทางประมาณ 12-18 ชั่วโมง โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จีนได้เข้าไปลงทุนในกัมพูชา โดยมีการพัฒนาท่าเรือสีหนุวิลล์ (สินค้าเข้า-ออก รวมกว่า 1.2 ล้านตู้ต่อปี) เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ และทันสมัยที่สุด สามารถรับเรือขนาด 15,000 ตันได้ ซึ่งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเป็นนิคมอุตสาหกรรมของจีน ที่พร้อมไปด้วยสาธารณูปโภค และสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทาง R10 (Southern Coastal Corridor) ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม นับว่าเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกของจีน ทำให้รัฐบาลกัมพูชาตั้งเป้าว่าจะเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับโลก เพื่อช่วยเสริมความมั่นใจให้นักลงทุนซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของการขนส่งทางบก



รูปภาพประกอบที่ 34 ที่ตั้งท่าเรือท่าเรือสีหนุวิลล์

ท่าเรือแห่งนี้ถือได้ว่าเป็นท่าเรือหน้าบ้านของประเทศไทย ซึ่งเดิมก่อนการพัฒนาท่าเรือแห่งนี้ สินค้าที่มาจากทะเลส่วนใหญ่ จะใช้ท่าเรือของเวียดนามหรือไทย แต่ปัจจุบันท่าเรือแห่งนี้ มีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของตนเองได้ ซึ่งกัมพูชามีแผนสร้างท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal) แห่งใหม่ที่มีความลึก 14.5 เมตร เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ ณ ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ โดยจากรายงานของกระทรวงโยธาธิการและคมนาคมของกัมพูชา

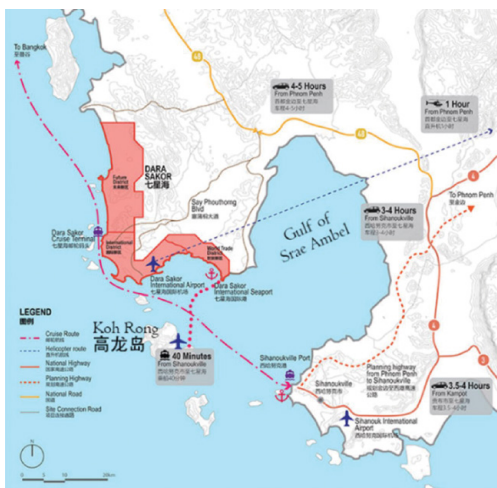
ระบุว่าท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ทำรายได้รวม 3.73 แสนล้านเรียล (ราว 3.02 พันล้านบาท) ในปี 2564 เพิ่มขึ้น 17.6% เมื่อเทียบรายปี โดยรองรับสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์รวม 6.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 6% เมื่อเทียบรายปี

ท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Port) เป็นศูนย์กลางตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศ ทำรายได้รวม 1.38 แสนล้านเรียล (ราว 1.12 พันล้านบาท) ในปี 2564 เพิ่มขึ้น 14% เมื่อเทียบรายปี โดยรองรับสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น 13% อยู่ที่ 4.2 ล้านตัน นอกจากนี้ กัมพูชาเริ่มสร้างท่าเรือใหญ่อันดับ 3 ของประเทศ มูลค่า 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 5.12 หมื่นล้านบาท) ในจังหวัดกัมปอต ทางตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อเสริมสร้างภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะสามารถรองรับเรือสำเภา 1 แสนตัน ท่าเรืออเนกประสงค์แห่งนี้อยู่บนพื้นที่ 600 เฮกตาร์ (ราว 3,750 ไร่) มีความลึก 15 เมตร และสามารถรองรับเรือที่มีน้ำหนักมากถึง 100,000 ตัน โดยจะเป็นประตูสู่นานาชาติแห่งใหม่สำหรับอำนวยความสะดวกการค้าของกัมพูชากับต่างประเทศ และจะมีบทบาทส่งเสริมการค้ากับเพื่อนบ้านจากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมของกัมพูชา โครงการก่อสร้างจะมีระยะเวลา 15 ปี แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยระยะแรกเริ่มตั้งแต่ปี 2022-2025 และคาดว่าจะมีค่าใช้จ่าย 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราว 6.83 พันล้านบาท) ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะประกอบด้วยท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตการค้าเสรี ศูนย์กลางโลจิสติกส์ โรงกลั่นน้ำมัน และท่าเทียบเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว ซึ่งท่าเรือแห่งนี้จะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้า 300,000 ทีอียู ในปี 2025 และมากถึง 600,000 ทีอียูในปี 2030 รวมถึงสร้างตำแหน่งงานทั้งทางตรงและทางอ้อมราว 10,000 อัตราเมื่อเปิดดำเนินการ และจะกลายเป็นท่าเรือใหญ่อันดับ 3 ของกัมพูชา รองจากท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือพนมเปญ

ข้อมูลเพิ่มเติมโครงการที่มีศักยภาพของประเทศกัมพูชา

โครงการดาราสาคอร์ (Dara Sakor)

โครงการดาราสาคอร์ (Dara Sakor) เป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน ตั้งอยู่ในบริเวณชายฝั่งทะเลของ กัมพูชา (ฝั่งอ่าวไทย) ในจังหวัดเกาะกง พื้นที่โครงการครอบคลุม 45,000 เฮกเตอร์หรือประมาณ 280,000 ไร่ ซึ่งรัฐบาลกัมพูชาได้ลงนามในข้อตกลงพัฒนา ร่วมกับ Tianjin Union Development Group (UDG) ของจีนเมื่อปี 2008 เพื่อเป็นพื้นที่นำร่องการพัฒนาแบบบูรณาการระหว่างจีนกับกัมพูชา (Cambodia – China Comprehensive Investment and Development Pilot Zone) ทั้งนี้ บริษัท UDG ได้รับสัมปทานที่ดินจากรัฐบาลกัมพูชาเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 99 ปี มูลค่าโครงการประมาณ 3,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งตามสัญญาบริษัท UDG จะใช้เวลาในการพัฒนาโครงการแห่งนี้ประมาณ 25-30 ปี และเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ Dara Sakor จะเป็นโครงการพัฒนาที่ใหญ่ที่สุดในกัมพูชา ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ อาทิ สนามบินและท่าเรือน้ำลึก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน



รูปภาพประกอบที่ 35 แสดงที่ตั้งของท่าเรือดาราสาคอร์ ประเทศกัมพูชา
ที่มา : <https://beyondrealty.asia/dara-sakor-project/#Introduction>

การแบ่งพื้นที่ภายในพื้นที่สำหรับการค้า

ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 37,000 ไร่ ประกอบด้วยโครงการที่สำคัญได้แก่นิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือน้ำลึกแห่งที่ 2 ซึ่งสามารถรองรับเรือได้สูงสุด 100,000 ตัน ซึ่งหากเปรียบเทียบแล้วใหญ่กว่าท่าเรือสีหนุ (ท่าเรือพาณิชย์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในกัมพูชาขณะนี้) มีขีดความสามารถในการรับเรือได้สูงสุดได้เพียงแค่ 15,000 ตัน) ถึง 6 เท่าใหญ่กว่าท่าเรือกรุงพนมเปญ (5,000 ตัน) ถึง 20 เท่า และใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบังของไทย ซึ่งมีขีดความสามารถในการรับเรือได้สูงสุด 83,000 ตัน ถึง 1.2 เท่า Union Development Group (UDG) ได้วางแผนในการพัฒนาโครงการ Dara Sakor ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่เชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศและทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และผลักดันให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจนอกชายฝั่งทะเล (Ocean-offshore economic development zone) ภายใต้ ASEAN Free trade zone ต่อไปในอนาคต

ความท้าทายของประเทศไทย

1. UDG ได้วางยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์การลงทุนในโครงการ Dara Sakor ให้สอดคล้องกับนโยบายหลักของ รัฐบาลจีนภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การลงทุน ไปสู่ยุโรปตะวันตก และเอเชียทั้งภูมิภาค โดยจะพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงต่างๆ เพื่อให้โครงการฯ เป็นศูนย์กลางสินค้าอุตสาหกรรม ศูนย์กระจายสินค้าสู่นานาชาติท่าเรือน้ำลึกและสนามบินนานาชาติ และดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน ดังนั้นโครงการ Dara Sakor นั้น ถือได้ว่าเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการพัฒนาพัฒนาพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของไทย เนื่องจากการพัฒนาโครงการ ต่างๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว ด้วยเงินลงทุนมหาศาลและเงินช่วยเหลือที่หลั่งไหลเข้ามาอย่างต่อเนื่องจากจีน

2. โครงการ Dara Sakor ตั้งอยู่ในจังหวัดเกาะกงที่มีชายแดนติดกับประเทศไทย สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึง ชายแดนเพียง 6 ชั่วโมงเท่านั้น ซึ่งถือเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาลงทุนขยายกิจการ ธุรกิจ โรงแรมและรีสอร์ท ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจทัวร์และการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวต่างๆ เป็นต้น นอกจากนี้ การที่ UDG มีแผนให้ Dara Sakor เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจาก ทั่วทุกมุมโลกอยู่แล้ว ผู้ประกอบการไทยในจังหวัดใกล้เคียง เช่น ตราด ระยอง และจันทบุรี อาจจะใช้อุปกรณ์นี้ในการเข้าร่วมร่วมกับนักลงทุนท้องถิ่น เพื่อพัฒนาและส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวร่วมกันให้เป็นในรูปแบบของ Two/Three countries one destination เพื่อเชื่อมสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลและวัฒนธรรมของไทย และอาจรวมไปถึงประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ อาทิ เวียดนาม และมาเลเซีย ร่วมกันได้ ซึ่งถือได้ว่าจะเป็นประโยชน์ อย่างมากต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในฝั่งตะวันออกของไทยได้ในอนาคต



L: Laos ประเทศสปป. ลาว

การคมนาคมใน สปป.ลาว มีระบบการคมนาคมที่ทันสมัยและหลากหลาย รวมไปถึงสนามบินต่างๆ แต่สปป.ลาวเป็นประเทศเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ไม่มีทางออกทางทะเล จึงไม่มีท่าเรือแต่อย่างใด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา เนื่องจากต้องขนส่งสินค้าผ่านต่างประเทศทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้นไปอย่างใดก็ตาม สปป.ลาว กำลังทะยานขึ้นสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ CLMVT และหากมองดูภาพรวมด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับการมีการสนับสนุนอย่างประเทศจีน ซึ่งมีทรัพยากรและเงินทุนมหาศาล จึงเป็นโอกาสในการก้าวสู่ตำแหน่งศูนย์กลางด้านการค้าข้ามแดนผ่านแดน และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สามารถเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region – GMS) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ลาวกำลังเป็น Land-Link Mission ด้วยการเดินเกมรุกอย่างหนักในการสร้างโครงข่ายการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประตู ‘จีนตอนใต้’ และ ‘เวียดนาม’ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทุกด้านของเศรษฐกิจการค้าแข่งขันกับไทย ตัวอย่างโครงการล่าสุด อาทิ การก่อสร้างทางด่วนจากนครหลวงเวียงจันทน์-แขวงไซมมูน-แขวงเชียงขวาง-แขวงหัวพัน และออกสู่ชายแดนลาว-เวียดนาม (ด่านน้ำใส) ซึ่งจะทำให้การคมนาคมขนส่งจากลาว ไปเวียดนามสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ในการเปลี่ยนสถานะจาก **land and lock** คือประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ให้เป็น **land link** คือพื้นที่เชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาค

ในฐานะ ‘ศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง’ ทำให้การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ การขนส่งทางถนน ตลอดจนการขนส่งหลากหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง จะมีความรวดเร็วและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งลง ส่งผลให้สินค้ามีโอกาสเข้ามายัง ตลาดจีนและภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ได้ง่ายขึ้น ตลอดจนการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นอีกด้วย

• การเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบน

แม่น้ำโขงไหลผ่าน 3 มณฑลในภาคตะวันตกของจีน ได้แก่ ชิงไห่ ซีจาง (ชิงเป่ด) และ ยูนนาน จนมาถึงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำที่บริเวณบ้านสบรวก อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เป็นเส้นแบ่งเขตแดน 3 ประเทศ คือ พม่า ลาว และไทย จากนั้นเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างแขวงบ่อแก้วของลาวและจังหวัดเชียงรายของไทยก่อนที่จะไหลเข้าสู่แผ่นดินลาวที่หาดผาไต่ บ้านห้วยลึก ตำบลม่วง

แม่น้ำโขงตอนบน

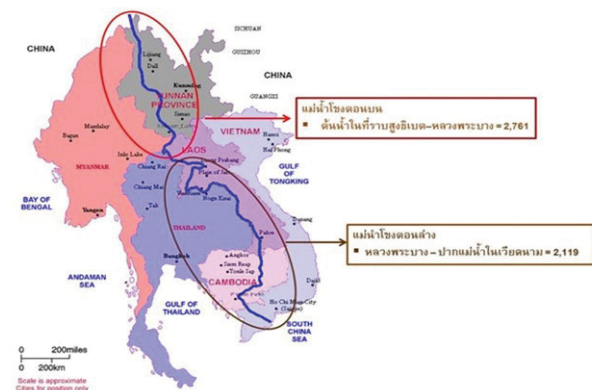
ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River) ได้กำหนดท่าเรือซึ่งเรือพาณิชย์ของประเทศภาคีสามารถเข้าเทียบท่าได้จำนวน 14 ท่า ดังนี้

- ท่าเรือประเทศจีน ประกอบด้วย ท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือเหมิงหนาน และ ท่าเรือกวนเหล่ย์
- ท่าเรือในประเทศเมียนมา ประกอบด้วย ท่าเรือวันเส็ง และ ท่าเรือวันปง จังหวัดเชียงตุง รัฐฉาน
- ท่าเรือในประเทศลาว ประกอบด้วย ท่าเรือบ้านทราย ท่าเรือเชียงก๊ก ท่าเรือเมืองมอม ท่าเรือบ้านควน ท่าเรือห้วยทราย และท่าเรือหลวงพระบาง
- ท่าเรือในประเทศไทย ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน และ ท่าเรือเชียงของ

แม่น้ำโขงตอนล่าง

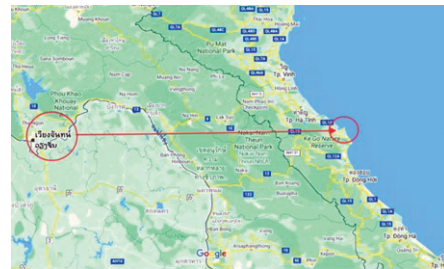
แม่น้ำโขงตอนล่างเริ่มเมืองหลวงพระบางถึงบริเวณที่แม่น้ำไหลลงสู่ทะเลที่ประเทศเวียดนาม ระยะทาง 2,119 กิโลเมตร และสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน คือ แม่น้ำในประเทศลาว แม่น้ำในประเทศกัมพูชา แม่น้ำในประเทศเวียดนาม และอีกส่วนหนึ่งเป็นเส้นกันเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว สินค้าจากประเทศไทยสามารถบรรทุกลงเรือผ่านเส้นทาง ดังนี้

- ท่าเรือเชียงของ - ปากแบ่ง - หลวงพระบาง ประเทศลาว



รูปภาพประกอบที่ 36 เส้นทางแม่น้ำโขงตอนบน และตอนล่าง

ทั้งนี้ จากข้อมูลของกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของสปป.ลาว ระบุว่า การพัฒนาทางโยธาธิการทางน้ำที่โดดเด่นของกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ได้รับการตกลงจากรัฐบาลให้เซ็นสัญญาด้วยความร่วมมือลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ 1, 2 และ 3 ของท่าเรือหู่ฮู่ อ่างกับกระทรวงคมนาคมขนส่งของเวียดนาม ซึ่งเป็นการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือออกสู่ทะเลในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยที่เวียดนามยังเห็นชอบให้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของลาวในท่าเรือแห่งนี้จาก 20% เป็น 60% โดยฝ่ายเวียดนามลดสัดส่วนลงมาเหลือ 40% กำหนดเวลา 70 ปี และสามารถต่ออายุได้อีก ทำให้เห็นถึงบทบาทสำคัญของท่าเรือหู่ฮู่ อ่างที่มีความสำคัญกับลาวอย่างมาก ไม่แพ้เส้นทางรถไฟลาว-จีน ท่าเรือน้ำลึกหู่ฮู่ อ่าง อยู่ในจังหวัดฮาดิงห์ จังหวัดชายทะเลภาคกลางตอนขึ้นมาจากเหนือของเวียดนาม อยู่ห่างใต้ของกรุงฮานอย 340 กิโลเมตร และอยู่ทางเหนือของจังหวัดกว๋างบิ่ญ ท่าเรือหู่ฮู่ อ่างมีความยาว 1.5 กิโลเมตร อยู่บนร่องน้ำลึก 9.5 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกได้ 46,000 ตัน



รูปภาพประกอบที่ 37 ที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกหู่ฮู่ อ่าง ทางออกสู่ทะเลที่ใกล้ที่สุดของลาว

จากบทรายงานจากทีมเจ้าหน้าที่จากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ของไทย ระบุว่าท่าเรือหู่ฮู่ อ่างใช้เพื่อส่งออกสินค้าเป็นส่วนใหญ่ 80-90% นำเข้าเพียง 10-20% สินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือแห่งนี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมและวัตถุดิบ เช่น เครื่องจักร ปูน หิน ทราย แร่ และถ่านหิน ในขณะที่สินค้าจากไทยยังไม่เคยมีการส่งออกสินค้าผ่านทางท่าเรือแห่งนี้ ท่าเรือดังกล่าวส่งออก-นำเข้าให้แก่ สปป.ลาวร้อยละ 25 ให้แก่เวียดนาม ร้อยละ 75

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือหู่ฮู่ อ่างอาจส่งผลให้ สปป.ลาว พึ่งพาเวียดนามมากขึ้นในทางเศรษฐกิจ จากที่ปกติจะพึ่งพาไทยเป็นหลัก นอกจากนี้ ท่าเรือหู่ฮู่ อ่างอาจชิงส่วนแบ่งตลาดลูกค้าจาก สปป.ลาวของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปัจจุบันสินค้าส่วนมากของ สปป.ลาวนำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง แต่การที่ สปป.ลาว มีช่องทางอื่นเป็นทางเลือกย่อมลดรายได้ของท่าเรือและผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการไทยที่เกี่ยวข้องจึงควรรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของสถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ ระบุว่า การพัฒนาท่าเรือหู่ฮู่ อ่างเป็นโอกาสในการลดต้นทุนการขนส่งให้แก่ภาคอุตสาหกรรมไทยใน สปป.ลาว และจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทย เช่น อุดรธานี สกลนคร นครพนม ได้เช่นกัน โดยเฉพาะการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ซึ่งจะสามารถช่วยย่นระยะเวลาไม่ต้องส่งสินค้าลงมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง ถือเป็นอีกหนึ่งโอกาสของผู้ประกอบการไทยที่จะสามารถขยายตลาดไปยังประเทศต่าง ๆ ผ่านทางเวียดนามได้ง่ายยิ่งขึ้นและมีต้นทุนที่น้อยลง



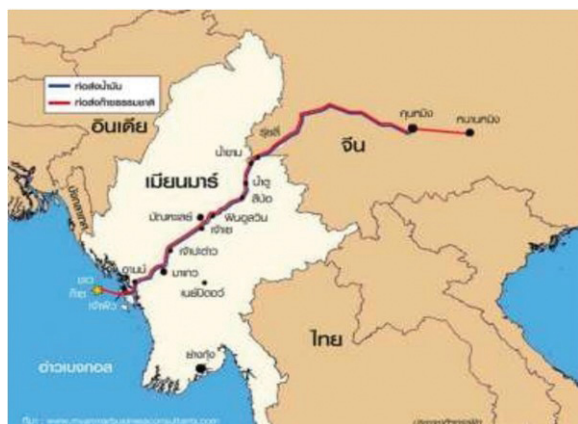
M: Myanmar ประเทศเมียนมา

- ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port) เป็นท่าเรือหลักของประเทศ ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำย่างกุ้ง อยู่ห่างจากปากแม่น้ำย่างกุ้ง ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือย่างกุ้งชั้นใน และท่าเรือติลาวาชั้นนอก ปัจจุบันมีสินค้านำเข้า-ส่งออก ผ่านท่าเรือย่างกุ้งคิดเป็นร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งประเทศ จากข้อมูลของสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ รายงานว่าตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - มิถุนายน 2564 ท่าเรือย่างกุ้งชั้นในและท่าเรือติลาวาชั้นนอก สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ 30,000 DWT (Deadweight tonnage) กว่า 152 ลำ ตลอดในช่วง 5 เดือนที่ผ่านมา



หลังจากการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางเดินเรือและขยายความลึกเพิ่มเป็น 10 เมตร ในการเดินเรือเข้ามายังแม่น้ำย่างกุ้งชั้นใน ทั้งนี้ การท่าเรือเมียนมา (Myanmar Port Authority: MPA) ได้รายงาน ว่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564 เรือบรรทุกสินค้าเข้ามาเทียบท่าอย่างท่าเรือย่างกุ้งเพิ่มมากขึ้น โดยเรือบรรทุกสินค้าขนตู้คอนเทนเนอร์กว่า 11,000 ตู้ และสินค้าโภคภัณฑ์น้ำหนักรวมประมาณ 115,000 ตัน โดยในช่วงเดือนมิถุนายน 2564 มีเรือบรรทุกสินค้าขนคอนเทนเนอร์จำนวน 40 ลำ เดินทางเข้ามาเทียบท่าอย่างท่าเรือย่างกุ้งชั้นใน ทั้งนี้ การท่าเรือเมียนมาได้ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าให้สามารถดำเนินไปอย่างรวดเร็ว โดยก่อนหน้านี้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่พบปัญหาในการเดินเรือเข้ามายังแม่น้ำย่างกุ้ง แต่ในปัจจุบันเส้นทางเดินเรือได้ถูกขยายความลึกเพิ่มเป็น 10 เมตร ซึ่งการขยายความลึกเส้นทางเดินเรือ เพิ่มเป็น 10 เมตร ทำให้เรือเดินสมุทรสามารถเข้ามายังในส่วนท่าเรือสินค้าชั้นในได้ในปัจจุบัน

ประเทศจีนได้เข้าไปลงทุนในเมียนมา โดยมีการสร้างท่าเรือในโครงการนิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือน้ำลึกที่เมืองเจียวเพียว (Kyaukpyu Economic and Technical Development Zone and Deep Seaport) อยู่ทางตะวันตกของเมียนมา บริเวณอ่าวเบงกอลในทะเลอันดามัน ซึ่งเมืองเจียวเพียวสามารถเชื่อมโยงกับมณฑลยูนนานของจีน ผ่านเมืองมณฑลยี่ - เมืองลาโซ - เมืองมุเซในเมียนมา ผ่านไปยังเมืองรุยลี่ ในมณฑลยูนนานของจีน โดยมีการสร้างท่าเรือที่สามารถรับเรือบรรทุกน้ำมันได้ขนาด 300,000 ตัน และเป็นนิคมอุตสาหกรรมครบวงจรที่มีสนามบิน โรงงานปิโตรเคมี และโรงงานถลุงเหล็ก และทางรถไฟกับโครงการรถไฟมี 2 ช่วง ช่วงแรกเส้นทาง เจียวเพียว - มุเซ จะเชื่อมชายแดนติตมณฑลยูนนานของจีนมายังเมืองมุเซของเมียนมา ไปจนถึงปลายทางที่เมืองเจียวเพียว สู่อ่าวอันดามัน ระยะทาง 977 กิโลเมตร ช่วงที่ 2 มี 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางแรก มณฑลยี่ - เนิบิตอร์ และเส้นทางที่สอง มณฑลยี่ - มาเกว โดยมีจุดหมายที่เมืองเจียวเพียว ทั้งนี้ ท่าเรือเจียวเพียว จัดได้ว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่มาก นับว่าเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกของจีน ที่มีทางออกสู่ทะเลทางใต้ของจีนด้วยที่ตั้งมีทางออกทะเลเปิดได้สะดวก และมีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือได้



รูปภาพประกอบที่ 38 ท่าเรือเจียวเพียว และ เส้นทางรถไฟ

นอกจากนี้ จีนยังมีการเซ็นสัญญาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า หลายพันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งโครงการเหล่านี้ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และ ท่าเรือน้ำลึก ซึ่งเป็นเป็นส่วนสำคัญของโครงการระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมา (CMEC) สร้างเส้นทางให้เชื่อมจีนไปสู่มหาสมุทรอินเดียตามแนวคิดเส้นทางสายไหม และเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ที่จะขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานและอิทธิพลของจีนไปทั่วโลก สำหรับโครงการท่าเรือน้ำลึก บริเวณชายฝั่งรัฐยะไข่มูลค่า 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็นหัวใจหลักของโครงการระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมา โดยท่าเรือ “เจียวเพียว หรือเจ้าผิว” จะเป็นเส้นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียของจีน เมียนมาได้เจรจาลดทุนสร้างลงมาจก 7.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ สำเร็จ เพื่อหลีกเลี่ยงติดกับดักหนี้กับจีน แต่อย่างไรก็ดี เมียนมายังคงต้องลงเงินลงทุน 30 เปอร์เซนต์ในโครงการนี้

V: Vietnam ประเทศเวียดนาม

ท่าเรือที่สำคัญของประเทศเวียดนาม ได้แก่

- **ท่าเรือไฮจิมนห์** เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ที่ไฮจิมนห์ ซิตี มีความสำคัญด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า และในปัจจุบันก็ยังเป็นศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออกสินค้าในเวียดนามตอนใต้ มีท่าเทียบเรือเดินสมุทร 1 ท่า ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 31 ท่า และโกดังซึ่งมีพื้นที่ราว 5 แสนตารางเมตร รวมทั้งเครนขนาด 25-100 ตัน จำนวน 16 ตัว ในช่วงที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแห่งนี้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก
- **ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port)** เป็นท่าเรือสำคัญของภาคเหนือ ตั้งอยู่ที่เมืองไฮฟอง ห่างจากกรุงฮานอยประมาณ 100 กิโลเมตร มีความยาว 2,366 เมตร มีสินค้าผ่านประมาณ 7-10 ล้านตันต่อปี สามารถรองรับเรือที่มีระวางบรรทุก ขนาด 70,000-100,000 ตัน เป็นท่าเรือหลักสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ Hai Phong International Container Terminal (HICT) และ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจระหว่างอนุภาคราบลุ่มแม่น้ำโขงและอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ คุณหมิง-หล่าวกาย-ฮานอย-ไฮฟอง-กว๋างนิง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมต่อจังหวัดต่างๆ ทางภาคตะวันตกของจีน โดยมีระยะทางจากไฮฟองถึงฮานอย 121 กิโลเมตร ห่างจากเขตเศรษฐกิจพิเศษเวินโด่น จังหวัดกว๋างนิง (Van Don Special Economic Zone, Quang Ninh Province) ประมาณ 100 กิโลเมตร
- **ท่าเรือนานาชาติ Cai Mep** เป็นท่าเรือน้ำลึก ตั้งอยู่ที่เมือง Phu My จังหวัดบ่าเสี่ยะ-หวุงเต่าทางตอนใต้ของเวียดนาม มีท่าเทียบเรือความยาว 600 เมตร สามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ความจุสูงถึง 160,000 DWT โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 20 ขณะนี้อยู่ระหว่างลงทุนยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความจุในการรองรับสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีการใช้งานถึงกว่าร้อยละ 90 ของศักยภาพของท่าเรือแล้ว การยกระดับจะช่วยให้ท่าเรือต่าง ๆ สามารถรองรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และเรือบริการที่มีขนาดใหญ่ขึ้นได้ และคาดว่ากลุ่มท่าเรือจะสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2563

ทั้งนี้ ในปัจจุบันกลุ่มท่าเรือ Cai Mep – Thi Vai เชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมถึง 32 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศ 25 เส้นทาง และเส้นทางภายในประเทศ 7 เส้นทาง นอกจากนี้ มีการเร่งการก่อสร้างโครงการการขนส่งจำนวนมากเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มท่าเรือกับพื้นที่ท้องถิ่นอื่นๆ ในภูมิภาค อาทิ เส้นทาง Bien Hoa – Vung Tau และ Ben Luc – ทางด่วน Long Thanh เส้นทาง Phuoc Hoa – Vung Tau และถนนระหว่างท่าเรือและคาดว่ากลุ่มท่าเรือ Cai Mep จะได้รับการพัฒนาให้เป็นประตูส่งออกและนำเข้าสำคัญของศูนย์กลางทางเศรษฐกิจตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นศูนย์กลางท่าเรือระดับโลกภายในปี 2588

- **ท่าเรือหวุงอ๋าง (Vung ang port)** ตั้งอยู่บนร่องน้ำลึก 9.5 เมตร

ชายทะเลภาคกลางค่อนข้างไปทางเหนือของเวียดนาม ภายในท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 3 แห่ง รองรับเรือสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกได้ 46,000 ตันต่อตัน ทั้งแบบตู้คอนเทนเนอร์ และ แบบแทกอง (รายละเอียดความสำคัญของท่าเรือ ปรากฏตามทีกล่าวมาข้างต้น เรื่องความร่วมมือในการลงทุนร่วมกับ สปป.ลาว)



รูปภาพประกอบที่ 39 ท่าเรือสำคัญในเวียดนาม ที่มา: Vietnam National Shipping Lines. Our Services-Port Operating

จากข้อมูลของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ทำเรือหลักของเวียดนาม 3 แห่ง ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน 50 อันดับแรกจากการประเมิน Container Port Performance Index (CPPI) โดย World Bank และ IHS Markit ได้แก่ 1) ท่าเรือนานาชาติก๊ายลาน (Cai Lan International Container Terminal) ซึ่งเป็นท่าเรือหลักที่อยู่ทางตอนเหนือ ใกล้เคียงกับชายแดนประเทศจีน อยู่ในอันดับที่ 46 2) ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong) และท่าเรือนานาชาติก๊ายเม็ป (Cai Mep International Terminal) ในจังหวัดบ่าเหริย-หุงเต่า (Ba Ria-Vung Tau) อยู่ในอันดับที่ 47 และ 49 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นศักยภาพในการจัดการสินค้าที่ทำเรือเวียดนาม ซึ่งสามารถเชื่อมต่อทางระบบขนส่งทางราง และทางบก เป็นช่องทางหนึ่งในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศลาว สหภาพยุโรป เป็นต้น

รัฐบาลเวียดนามให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรือ และมีโครงการลงทุนในการพัฒนาท่าเรือของเวียดนาม ให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการจัดการสินค้าได้มากขึ้น รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงระบบ การขนส่งทางราง และทางบก เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน และสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ส่งออกไทยการขนส่งสินค้าผ่านทางเวียดนามไปยังตลาดปลายทาง และเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการด้านธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ที่จะเข้าร่วมลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ในเวียดนาม ซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัว

T: Thailand ประเทศไทย

นอกเหนือจากท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักตาม ที่กล่าวถึงข้างต้น ในการขนส่งไปยังภูมิภาค CLMV รวมถึงจีน พบว่าอีกท่าเรือที่สำคัญในการเชื่อมต่อบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งมีสถานที่ตั้งของท่าเรือแห่งแรกอยู่ในเขตเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน แต่ด้วยความแออัดของพื้นที่ท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้อย่างเต็มที่ และไม่สามารถขยายศักยภาพเพื่อให้เพียงพอต่อการให้บริการเหล่านั้นได้ เนื่องจากอยู่ในเขตเมืองประวัติศาสตร์ที่ต้องเกี่ยวข้องกับพื้นที่ของกรมศิลปากร ซึ่งจะก่อให้เกิดความทับซ้อนกันระหว่างพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่คมนาคมขนส่ง นอกจากนี้การขยายทางการค้าขายกับทางจีนทำให้มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าวิ่งผ่านเข้าออกเมืองเป็นจำนวนมาก จึงได้มีการสำรวจและก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสนแห่งที่ 2 ขึ้น โดยมีที่ตั้งอยู่ที่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสกก ตำบล และ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ห่างจากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ทางบกประมาณ 10 กิโลเมตร และทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ อย่งไรก็ตาม ยังคงมีผู้ประกอบการหลายรายที่ยังคงไม่สะดวกในการใช้บริการ โดยได้ให้ความเห็นว่า มีระยะทางที่ไกลเกินไป หากเกิดข้อผิดพลาดสามารถแก้ไขได้ยาก ดังนั้น ประกอบการบางรายจึงได้ไปใช้บริการท่าเรือเอกชน ซึ่งส่วนมากจะเป็นการขนถ่ายน้ำมันเพื่อส่งไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือ ยังคงใช้ บริการที่ทำเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งปัจจุบันท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยว โดยมีการผ่อนปรนขนถ่ายสินค้าได้บ้าง



รูปภาพประกอบที่ 40 แสดงแผนผังท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
ที่มา : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/upperKhong/upperkhong.htm>

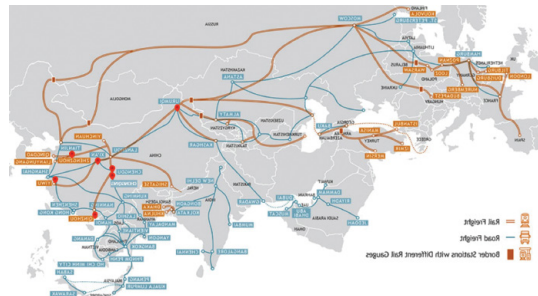
โครงการขนส่ง

• การขนส่งสินค้าทางน้ำ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ถือว่าเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้า ตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong-Rive) ซึ่งได้มีการกำหนดให้สามารถเทียบเรือพาณิชย์ได้ 14 ท่า ในกลุ่มประเทศสมาชิก ได้แก่ ประเทศไทย จีน เมียนมา สปป.ลาว โดยสามารถเชื่อมต่อท่าเรือไปยัง ประเทศจีนตอนใต้ในระยะทางที่ใกล้ที่สุดที่ทำเรือกวเหล่ย ซึ่งมีระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึก 1.5-7 เมตร แตกต่างตามฤดูกาล ซึ่งประเทศจีน ได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ รวมถึงก่อสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และควบคุมระดับน้ำ ให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ตลอดทั้งปี

อย่างไรก็ตาม จีนยังคงประกาศปิดท่าเรือกวเหล่ย (ห้ามเข้า-ออก ทั้งคน และสินค้า) ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้สินค้าไทยไม่สามารถขนส่งจากท่าเรือเชียงแสน ขึ้นเหนือไปจีนได้ ก่อนหน้านั้น เส้นทางแม่น้ำโขงคือเส้นทางเลือกใหญ่แห่งการขนส่งลำไยจากภาคเหนือขึ้นจีนเมื่อขนส่งทางเรือไม่ได้ ต้องเปลี่ยนเป็นขนส่งทางถนนแทน ใช้เส้นทางหลักคือ เส้นทาง R3B และเส้นทาง R3A ซึ่งจากข้อมูลของกรมเจ้าท่า พบว่า การขนส่งทางน้ำด้วยเรือ barge เชียงแสน - กวเหล่ย 300 ตัน (ค่าขนส่งอยู่ที่ประมาณ 4-5 หมื่นบาทต่อเที่ยว) จาก 6.00 - 18.00 น. (point to point) จะสามารถประหยัดต้นทุนได้ เมื่อเทียบกับ R3A,B ที่อาจต้องใช้ ปริมาณรถขนส่ง 15-30 คัน

2) เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลจากไทยเพื่อเชื่อมต่อกับ 7 Central Hubs ในประเทศจีน



รูปภาพประกอบที่ 41 เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลจากไทยเพื่อเชื่อมต่อกับ 7 Central Hubs ในประเทศจีน
ที่มา : <https://portal.eu.kerrylogistics.com>

1. นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน (Chengdu, Sichuan)

นครเฉิงตู เมืองที่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองนำร่องสำหรับระบบ เทคโนโลยี สารสนเทศ และเป็นเมืองที่บริษัทและแบรนด์ชื่อดังจากทั่วโลกมักใช้เป็นแหล่งทดลองทางการตลาดก่อนที่จะเข้ารุกจีนในมณฑลอื่นๆ เนื่องจากเฉิงตูมีระบบการขนส่งที่สามารถจัดส่งสินค้าไปได้ทั่วประเทศ รวมถึงยังอยู่ในอันดับต้น ๆ ของ “new tier-1 cities” ของประเทศจีนอีกด้วย โดยจากข้อมูลของสำนักงานสถิตินครเฉิงตูในไตรมาสที่ 2/2564 พบว่า นครเฉิงตูมีขนาดเศรษฐกิจ GDP คิดเป็น 960,272 ล้านหยวน

ในปัจจุบัน นครเฉิงตูได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่มีแบรนด์ Luxury จากทั่วโลก และได้รับความสนใจในแง่การลงทุนจากแบรนด์ใหญ่ของยุโรปและอเมริกา อาทิ Victoria Secret ที่เข้ามาลงทุนด้านอสังหาฯ ในเฉิงตูเพื่อสร้างห้างสรรพสินค้า ที่มีพื้นที่มากกว่า 2,300 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจะช่วยให้เฉิงตูกลายเป็นเมืองหลวงของวงการแฟชั่นแบบตะวันตกในประเทศจีนต่อไป ที่น่าจับตามอง

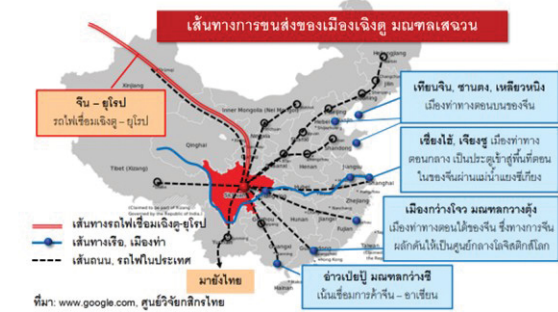
• การขนส่งสินค้า

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองเฉิงตู



• การเชื่อมต่อเส้นทาง

1) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟเฉิงตู - ยุโรป ผ่านสถานี Chengdu International Railway Port ซึ่งเป็นด่านสถานีรถไฟหลักของ “รถไฟจีน-ยุโรป” และเป็นสถานี ICD (Inland Container Depot) ซึ่งเส้นทางรถไฟดังกล่าวได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด 16 สาย ได้แก่ 1.เฉิงตู-ลอนดอน (ไปแลนด์) 2.เฉิงตู-นูเรมเบิร์ก (เยอรมนี) 3.เฉิงตู-ทิลบูร์ก (เนเธอร์แลนด์) 4.เฉิงตู-อิสตันบูล (ตุรกี) 5.เฉิงตู-Malaszewicz (ไปแลนด์) 6.เฉิงตู-มอสโก (รัสเซีย) 7.เฉิงตู-ปราก (เช็ก) 8.เฉิงตู-มินส์ก (เบลารุส) 9.เฉิงตู- Smorgon (เบลารุส) 10.เฉิงตู-Tomsk (รัสเซีย) 11.เฉิงตู-เก็นต์ (เบลเยียม) 12.เฉิงตู-มิลาน (อิตาลี) 13.เฉิงตู-อัลมาตี (คาซัคสถาน) 14.เฉิงตู - ทาร์ริล (ลิทัวเนีย) 15.เฉิงตู - ทาซเคนต์ (อุซเบกิสถาน) และ 16.เฉิงตู-เวียนนา (ออสเตรีย) โดยมีสินค้าที่ขนส่งเที่ยวไป คือ อิเล็กทรอนิกส์ ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ และเสื้อผ้า และมีสินค้าที่ขากลับ คือ เครื่องใช้ประจำวัน อาหาร ไวน์ เนื้อวัว และรถยนต์



รูปภาพประกอบที่ 42 แสดงเส้นทางทางการขนส่งของนครเฉิงตู มณฑลเสฉวน ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

• เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง

1) เขตเศรษฐกิจใหม่เทียนฝู่ (Tianfu New Area) : แบ่งออกเป็น 3 เมือง (นครเฉิงตู เมืองเหมยซาน และเมืองจื่อหยาง) โดยมีวัตถุประสงค์ในการก่อตั้ง คือ 1.เป็นประตูบานสำคัญในการเชื่อมต่อของจีนตอนในภาคตะวันตกกับต่างประเทศ 2.เป็นศูนย์กลางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และ 3.เป็นพื้นที่สาธิตเพื่อการพัฒนาทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

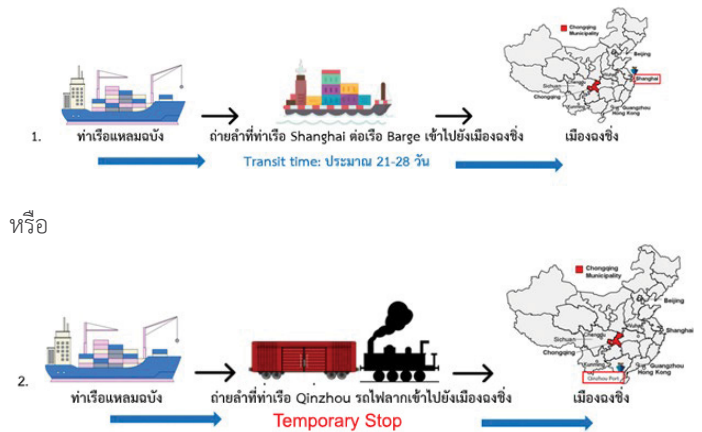
2. นครฉงชิ่ง มณฑลเสฉวน (Chongqing, Sichuan)

มหานครฉงชิ่ง เป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน 1 ใน 12 เมืองใหญ่ ที่ขึ้นตรงกับรัฐบาลกลาง และเป็น 1 ใน 4 เมืองสำคัญของจีนนอกเหนือจาก เซี่ยงไฮ้ ปักกิ่ง และ เทียนจิน รวมถึงเป็นเมืองต้นทางในการส่งสินค้าไปยังทวีปยุโรป ตามโครงการ “เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 (One belt one road)” ทั้งยังเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ซึ่งจากข้อมูลของสำนักงานโลจิสติกส์นครฉงชิ่ง พบว่า ในเดือนมกราคม-กรกฎาคม 2564 นครฉงชิ่งมีการนำเข้ารถยนต์ 17 แบรินรถยนต์หรู อาทิ Mercedes-Benz, Audi, BMW และ Land Rover ผ่านขบวนรถไฟจีน-ยุโรป มากกว่า 4,600 คัน มูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 2,600 ล้านหยวน

“ท่าเรือกว่าหยวน” ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง นครฉงชิ่ง เป็นท่าเรือศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางเรือ-ราง-บก ที่สำคัญแห่งหนึ่งในประเทศจีน สามารถเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งได้หลากหลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงยังมีการสนับสนุนด้านนโยบายการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ ที่ช่วยลดเวลาในการโอนถ่ายสินค้าระหว่างช่องทางการขนส่งทางเรือ-ราง-บก และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

• การขนส่งสินค้า

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองฉงชิ่ง



1) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟสายอวีซีอินโอว ฉงชิ่ง-จีนเจียง-ยุโรป ซึ่งเป็นรถไฟขบวนแรกของรถไฟจีนที่เชื่อมต่อไปยังประเทศในทวีปยุโรปที่ได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2564 และมีการบริการขนส่งไปแล้วทั้งหมด 1,359 ขบวน ในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 ขนส่งสินค้ามากกว่า 1,000 ชนิด ตั้งแต่รถยนต์ ชิ้นส่วนรถยนต์ รวมไปถึงยางและสินค้าอุปโภคบริโภค โดยรถไฟขบวนดังกล่าวจะวิ่งผ่านหัวเมืองสำคัญทางภาคตะวันตกของจีน อาทิ เมืองฉางโจวในมณฑลเสฉวน เมืองอานคังและนครซีอานในมณฑลส่านซี นครหลานโจวในมณฑลกานซู นครอูลูมูฉีในเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ เข้าสู่ประเทศคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส ไปแลนด์ และสิ้นสุดปลายทางที่เมืองคุยส์บูร์ก เยอรมนี รวมเป็นระยะทางทั้งหมด 11,179 กิโลเมตร สามารถขนส่งสินค้าไปยังตลาดยุโรปภายในระยะเวลา 16 วัน

• เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง

1) เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง นครฉงชิ่ง : เขตเศรษฐกิจใหม่อันดับ 4 ของจีนที่สามารถโครงการเชื่อมเส้นทางระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลจีน (นครฉงชิ่ง) – สิงคโปร์ International Land-Sea Trade Corridor (ILSTC) ในอนาคตเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง นครฉงชิ่ง

จะสร้างศูนย์อุตสาหกรรมสมัยใหม่บนพื้นฐานของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ ส่งเสริมกลยุทธ์กลุ่มอุตสาหกรรมเกิดใหม่ที่มีความสำคัญด้านสุขภาพ อุปกรณ์ขั้นสูง ยานอวกาศและการบิน และเร่งการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการที่ทันสมัยทั้งระดับกลางและสูง

2) **ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมา** : ผ่านเส้นทางการขนส่งทางรถไฟ “นครฉงชิ่ง-หลินเซียง” ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมา และเป็นเส้นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียที่สั้นที่สุดของจีน โดยจีนมีโครงการสร้างทางรถไฟจากเมืองหมู่เจ๋ ชายแดนรัฐชาน ผ่านกรุงมัณฑะเลย์ มีปลายทางที่ท่าเรือท่าลิกแจ็กกี๊ว ในรัฐยะไข่ แต่เนื่องจากสถานการณ์การเมืองภายในพม่าทำให้ทางรถไฟสายนี้ยังไม่ได้เริ่มต้นก่อสร้าง

3. นครเจิ้งโจว มณฑลเหอหนาน (Zhengzhou, Henan)

นครเจิ้งโจว เมืองเอกของมณฑลเหอหนาน ตั้งอยู่บนฝั่งทางตอนใต้ของแม่น้ำเหลือง มีหน้าที่ในการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภาคกลางของจีน และ ศูนย์กลางตลาดขายส่งและตลาดล่วงหน้าสินค้าโภคภัณฑ์ของจีน ผ่าน “ตลาดธัญพืชอาหารเจิ้งโจว (Zhengzhou Grain and Foodstuff Exchange)” โดยมีอุตสาหกรรมที่สำคัญคือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเครื่องจักรเครื่องกล อุตสาหกรรม การทำโลหะผสม อุตสาหกรรมเคมี และอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ก่อสร้าง

• **การขนส่งสินค้า**

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองเจิ้งโจว



รูปภาพประกอบที่ 43 ท่าเรือชิงเต่า และเซี่ยงไฮ้

1) **สถานีเปลี่ยนเส้นทางที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย** : มณฑลเหอหนานเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทางที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียที่เชื่อมต่อระหว่างยุโรปและเอเชียตะวันออก โดยเป็นสถานีขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือเหลียนอวี่นของมณฑลเจียงซู-ท่าเรือรอตเทอร์ดัม (เนเธอร์แลนด์) และสามารถเชื่อมต่อเมืองในประเทศยุโรปด้วยเส้นทางรถไฟยุโรปเอเชียผ่านเข้าประเทศคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ เยอรมนีตอนเหนือ ณ ท่าเรือฮัมบูร์ก ซึ่งใช้เวลาเดินทางเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองเจิ้งโจวถึงฮัมบูร์ก 16-18 วัน หรือเพียงครึ่งหนึ่งของเวลาที่ใช้ในการขนส่งทางเรือ

• **เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง**

1) **เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเจิ้งโจว (Zhengzhou Economic & Technology Development Zone)** : เขตพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติ

แห่งเดียวของมณฑลเหอหนาน เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และการสื่อสาร อุตสาหกรรมยาชีวภาพ อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยีจีน ธุรกิจโลจิสติกส์สมัยใหม่ และอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้แก่ ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอุปกรณ์ไฟฟ้า

2) **เขตแปรรูปเพื่อการส่งออกเจิ้งโจว (Zhengzhou Export Processing Area)** : เขตพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเจิ้งโจวที่อยู่ภายใต้การดูแลของศุลกากร และเป็นเขตที่ได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีการกู้ยืมเงิน และค่าขนส่ง

3) **เขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจิ้งโจว (Zhengzhou Airport Economy Zone)** : ในปีพ.ศ. 2556 รัฐบาลจีนได้ก่อตั้งเมืองการบิน ณ เมืองเจิ้งโจว เมืองหลวงของมณฑลเหอหนาน โดยมีสนามบินเจิ้งโจวเป็นศูนย์กลางและพัฒนาเป็น Zhengzhou Airport Economy Zone: ZAEZ ซึ่งสามารถแบ่งพื้นที่เป็น 3 ส่วน คือ 1) ส่วนธุรกิจการบิน ครอบคลุมร้อยละ 40 ของพื้นที่ 2) ส่วนเขตผลิตสินค้ามูลค่าสูง (High-End Manufacturing) ร้อยละ 40 ของพื้นที่ 3) สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ ร้อยละ 20 ของพื้นที่ นอกจากนี้ ZAEZ ยังสามารถเชื่อมต่อกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งทางถนนโดยรถบรรทุก ทางรางโดยรถไฟและรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งยังเป็นเมืองหลักที่จะเชื่อมระหว่างจีนกับยุโรปผ่านเส้นทางรถไฟตามแผนยุทธศาสตร์ Belt and Road initiative ของจีนอีกด้วย

4. นครซีอาน มณฑลช่านซี (Xi'an, Shaanxi)

นครซีอาน เมืองที่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่ทันสมัยที่สุดในภาคตะวันตกเฉียงเหนือของจีน และใหญ่ที่สุด 10 อันดับแรกของจีน ทั้งยังเป็นที่ตั้งของสถานีราชการและวิชาทฤษฎีขนาดใหญ่ที่สำคัญ และเป็นเมืองธุรกิจการค้าสำคัญในเส้นทางสายไหมในอดีต ตลอดจนเป็นมณฑลบ้านเกิดของ ปธน. สี จิ้นผิง ทำให้ได้รับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างก้าวกระโดด อาทิ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมเพื่อเชื่อมจีน เอเชียกลาง และทวีปยุโรปผ่านเขตโลจิสติกส์นานาชาตินครซีอาน (Xi'an International Trade and Logistics Park : ITL) ด้วยเส้นทางการขนส่งสินค้าระบบรางภายใต้ชื่อ “ฉางอันห้า” ที่มีความถี่ในการเดินรถสูงที่สุดในประเทศ โดยสถิติการขนส่งผ่านรถไฟสายฉางอันห้าในปี 2564 พบว่า มีการขนส่งกว่า 3,800 เทียบ (11,300 ขบวนโบกี้) บรรทุกสินค้ารวม 2.848 ล้านตัน ขนส่งผ่าน 16 เส้นทางหลักและเส้นทางรองที่ครอบคลุมพื้นที่เอเชีย-ยุโรป

• **การขนส่งสินค้า**

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองซีอาน



1) **การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟฉางอันห้า (China Railway Express, Chang'An Hao)** สามารถขนส่งจากนครซีอานไปยัง 44 เมืองในกลุ่มประเทศตะวันออกกลางและยุโรป อาทิ 1.ซีอาน-ลอนดอน (สหราชอาณาจักร) 2.ซีอาน - กรุงปราก (สาธารณรัฐเช็ก) 3.ซีอาน - มิลาน (อิตาลี) 4.ซีอาน - กรุงบิชเคก (คีร์กีซสถาน)(ส่งตรง) 5.ซีอาน - นครอิสตันบูล (ตุรกี) 6.ซีอาน - กรุงอังการา (ตุรกี) 7.ซีอาน-รอตเทอร์ดัม (เนเธอร์แลนด์) 8.ซีอาน-อัลมาตี (คาซัคสถาน) 9.ซีอาน - มานนีโฮม (เยอรมนี) 10.ซีอาน-วอร์ซอ(โปแลนด์) โดยในปัจจุบันเปิดให้บริการเดินรถเฉลี่ย 9-10 เทียบ/วัน และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองอื่นๆได้ด้วยรถไฟสายหลงไห่ ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งทางรถไฟสู่ท่าเรือเหลียนหยุนก่างเพื่อส่งสินค้าไปญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ได้ทุกวัน และฮ่องกง ทางรถไฟไปผ่าน 5 มณฑล ได้แก่ กานซู (หลานโจว) - ส่วนซี (ซีอาน) - เหอหนาน (ลั่วหยางและเจิ้งโจว) - อันฮุย - เจียงซู (เมืองเหลียนหยุนก่าง)

2) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟชินหลาน (New Asia-Europe Land Bridge) สามารถเชื่อมต่อการขนส่งในซีอาน - หลานโจว มณฑลกานซู - นครอุลู่มีดี เขตปกครองตนเองซินเจียง - เข้าสู่เอเชียกลางและยุโรป

• **เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง**

1) เขตโลจิสติกส์นานาชาตินครซีอาน (Xi'an International Trade and Logistics Park : ITL) : ปัจจุบัน ITL เป็นท่าเรือบก (Inland Port) ที่ได้รับ Country Code และ International Code สำหรับการส่งออก (รหัส CNXAG และ 61900100) เป็นแห่งแรกของท่าเรือบกจากทั่วประเทศ และได้รับการอนุมัติให้เป็นด่านนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ 3 กลุ่ม ได้แก่ ธัญพืชและข้าว เนื้อสัตว์ และ รถยนต์ประกอบสำเร็จ

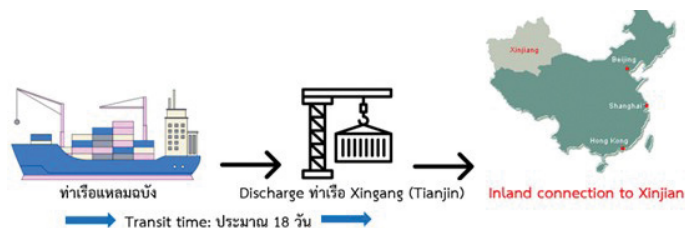
5. **นครอุลู่มีดี เขตปกครองตนเองซินเจียง (Urumqi, Xinjiang)**

เขตปกครองตนเองซินเจียง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศจีน เป็นเขตปกครองตนเองที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ และมีพื้นที่รวมถึงชายแดนติดกับประเทศอื่นมากที่สุด โดยทิศตะวันออกติดกับมณฑลกานซูและมณฑลชิงไห่ ทิศใต้ติดกับเขตปกครองตนเองทิเบต ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับประเทศมองโกเลีย ทิศตะวันตกติดกับประเทศรัสเซีย คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน และทาจิกิสถาน และทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับอัฟกานิสถาน ปากีสถาน และอินเดีย เป็นทางผ่านที่สำคัญในประวัติศาสตร์ของเส้นทางสายไหมเดิมและปัจจุบันเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่เชื่อมเอเชียกับยุโรปเข้าด้วยกัน

นครอุลู่มีดี เป็นเมืองหลวงและเมืองสำคัญที่เชื่อมต่อเขตปกครองตนเองซินเจียงกับมณฑลต่างๆ ภายในจีนและต่างประเทศ โดยได้รับขนานนามว่าเป็น “เมืองแห่งถ่านหิน” และทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ อาทิ เหล็ก ถ่านหิน น้ำมันปิโตรเลียม ธาตุฟอสฟอรัส เหล็ก ทองแดง ยูเรเนียม แมงกานีส และทองคำ เป็นต้น โดยเป็นที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรมพื้นฐาน ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมทำโลหะผสม อุตสาหกรรมเครื่องจักร อุตสาหกรรมวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง อุตสาหกรรม อาหาร และอุตสาหกรรมสิ่งทอ อีกทั้งยังเป็นแหล่งเพาะปลูกผักและผลไม้ที่สำคัญของประเทศจีนอีกด้วย

• **การขนส่งสินค้า**

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองอุลู่มีดี



1) การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรถไฟ Alataw Pass ซึ่งเป็นด่านรถไฟของจีนที่อยู่ใกล้กับสหภาพยุโรปมากที่สุดและเป็นเส้นทางการขนส่งหลักที่ใช้เชื่อมต่อกับจีน-ยุโรปในเขตปกครองตนเองซินเจียงอยู่ด้วย โดยใน 7 เดือนแรกของปี 2021 มีการให้บริการรถไฟขนส่งสินค้าจีน-ยุโรปจำนวน 3,561 เที่ยวใน 50 เส้นทาง และมากกว่า 20 ประเทศ อาทิ เยอรมนี โปแลนด์ เบลเยียม รัสเซีย

2) ทางด่วนสายปักกิ่ง-อุลู่มีดี (Beijing-Urumqi Expressway)

ทางด่วนข้ามทะเลทรายที่ยาวที่สุดในโลกที่เชื่อมระหว่างกรุงปักกิ่งกับนครอุลู่มีดี เมืองเอกของซินเจียง และตัดผ่านมณฑลอีก 4 แห่ง อาทิ เทอเปย์ ซานซี มองโกเลียใน และกานซู มีความยาวรวม 2,800 กิโลเมตร โดยทางด่วนสายนี้ช่วยลดระยะทางระหว่างอุลู่มีดีและปักกิ่งลงถึง 1,300 กิโลเมตร ทำให้กลายเป็นเส้นทางถนนข้ามไปยังตอนเหนือของประเทศที่รวดเร็วที่สุด

• **เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง**

1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีอุลู่มีดี (Urumqi Economic and Technological Development Zone) : เขตพัฒนาเศรษฐกิจที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของเขตปกครองตนเองซินเจียง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

น้ำมันและถ่านหิน โดยในปัจจุบันเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีอุลู่มีดีมีระบบการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่เรียกว่า “ระบบอุตสาหกรรมการผลิต 3447” ดังนี้

- 3 อุตสาหกรรมแกนหลัก ได้แก่ โลหะ ไฟฟ้าพลังงานลม และอาหารและเครื่องดื่ม
- 4 อุตสาหกรรมชั้นนำ ได้แก่ การผลิตยานยนต์ เครื่องจักรและอุปกรณ์ วัสดุใหม่ และโลจิสติกส์ สมัยใหม่
- 4 อุตสาหกรรมใหม่ ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีถ่านหินรูปแบบใหม่ วิศวกรรมสารสนเทศ วัสดุใหม่ และ Biomedicine
- 7 ฐานการผลิต ได้แก่ ฐานการผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าพลังงานน้ำ ฐานการผลิตอุตสาหกรรมโลหะ ฐาน การผลิตยานยนต์และเครื่องจักรวิศวกรรม ฐานการผลิตและแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม ฐานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของธุรกิจชั้นนำ ฐานอุตสาหกรรมส่งออกและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และฐานการผลิตเทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์

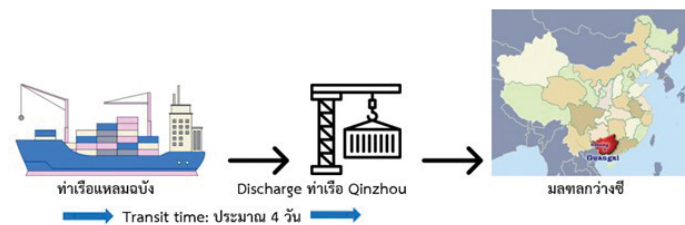
6. **เขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง มณฑลกว่างซี (Guangxi Zhuang, Guangxi)**

กลุ่มท่าเรืออ่าวเป่ย์ปู้ ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (ท่าเรือชินโจว ท่าเรือผางเฉิงก่าง และท่าเรือเป่ย์ไห่) มีบทบาทสำคัญในยุทธศาสตร์ ILSTC (New International Land and Sea Trade Corridor) เนื่องจากเป็น Hub เชื่อมระหว่างมณฑลทางภาคตะวันตกของจีนกับต่างประเทศเพื่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าภายใต้โมเดลการขนส่ง “รถไฟ+เรือ” โดยเส้นทางดังกล่าวได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จีนตอนใต้เป็นอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าของท่าเรืออ่าวเป่ย์ปู้ขยายตัวเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศจีน ซึ่งผู้ประกอบการในนครฉงชิ่งและมณฑลเสฉวนได้หันมาใช้ประโยชน์จากโมเดลการขนส่งดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น แทนการขนส่งแบบเดิมที่ใช้การล่องผ่านแม่น้ำแยงซีเกียง (เข้า-ออกที่นครเซี่ยงไฮ้)

โดยรัฐบาลกว่างซีตั้งเป้าหมายว่า ในปี 2578 โครงการเส้นทางจะเสร็จสมบูรณ์ และ คาดว่า ในอนาคตจะกลายเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่มีบทบาทสำคัญในเวทีการค้า เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่ใกล้กับประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งเป็นทางเลือกใหม่ของผู้ประกอบการไทยที่สนใจขนส่งสินค้าไทยไปยังจีน หรือใช้ช่องทางดังกล่าวขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรป ซึ่งปัจจุบัน ท่าเรือชินโจวมีเส้นทางเดินเรือไปยังท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพของไทยแล้ว

• **การขนส่งสินค้า**

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองกว่างซี มีท่าเรือหลัก 3 ท่าเรือ ประกอบด้วยท่าเรือ Qinzhou, Beihai และ Fangchenggang อย่างไรก็ตาม เส้นทางหลักของสายเรือที่ออกจากประเทศไทยที่ให้บริการคือ ท่าเรือ Qinzhou



1) การขนส่งสินค้าด้วย เรือ- ราง โดยมีท่าเรือชินโจว ในเมืองชินโจวของกว่างซีเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญ โดยภายในท่าเรือเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟชินโจวตะวันออก ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่ใช้สำหรับการขนส่งตู้สินค้าเพื่อนำไปกระจายต่อไปยังพื้นที่ตอนใต้ (โดยเฉพาะนครฉงชิ่ง และนครเฉิงตู) โดยปัจจุบัน โมเดลการขนส่งสินค้า “เรือ+ราง” สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มีความหลากหลายรวมกว่า 600 ประเภท และมีแนวโน้มปริมาณการขนส่งเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยพบว่า ในเดือนมกราคม – พฤษภาคม 2565 มีปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สะสมที่ 3.1 แสน TEUs เพิ่มขึ้น 37.7% (YoY)

2) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟระหว่างประเทศจีน(กว้างซี) - เวียดนาม ซึ่งมี “ด่านรถไฟผิงเสียง” เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญ โดยจากข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2565 มีการให้บริการทั้งสิ้น 140 เที่ยว เพิ่มขึ้น 20.7% (YoY) คิดเป็นจำนวนตู้สินค้าสะสม 4,176 TEUs เพิ่มขึ้น 26.5% (YoY) โดยสินค้าส่งออกไปเวียดนามส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์เครื่องจักร ปุ๋ยเคมี เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ ขณะที่สินค้านำเข้าหลักๆ ได้แก่ ผลไม้ เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม พืชสมุนไพรจีน โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง (cold chain)

3) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟจีน-ยุโรป (Direct line) หลิวโจว - กรุงมอสโก (รัสเซีย) โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่นครเฉิงตูหรือนครซีอาน และมีระยะเวลาขนส่งเร็วกว่าทางเรืออย่างน้อย 2 สัปดาห์ เมื่อเทียบกับขนส่งทางเรือไปจีนที่ท่าเรือเซนต์ปีเตอร์สเบิร์ก (St. Petersburg) และใช้รถหัวลากไปที่กรุงมอสโก



รูปภาพประกอบที่ 44 แสดงเส้นทางการขนส่งในรอบคุณมท่าเรืออ่าวเป๋นงูที่หมา : <https://thaibizchina.com>

• **เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง**

1) เขตทดลองการค้าเสรีจีน(กว้างซี) : เป็นจุดยุทธศาสตร์ใหม่ของการพัฒนาและการเปิดสู่ภายนอกของพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางตอนล่างของประเทศจีน เป็นทางออกสู่ทะเลของพื้นที่ภาคตะวันตกของภาคกลางตอนล่าง เป็นข้อต่อของเส้นทางการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่ (ILSTC) และเป็นจุดเชื่อมต่อของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (BRI) ซึ่งประกอบด้วย 3 พื้นที่ย่อย คือ นครหนานหนิง (เมืองเอก) เมืองซินโจว (เมืองท่า) และเมืองฉงจั่ว (เมืองชายแดน)

7. เมืองอู่ มลฑลเจ้อเจียง (Yiwu, Zhejiang)

เมืองอู่ เป็นเมืองขนาดเล็กภายใต้การปกครองของเมืองจินหัว (Jinhua) ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์เชื่อมโยงระหว่างโลกตะวันตกและตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) อีกทั้งยังได้รับการขนานนามว่าเป็น “ตลาดค้าสินค้าอุปโภค บริโภคที่ใหญ่ที่สุดในโลก” เนื่องจากเมืองอู่เป็นที่ตั้งของ Yiwu Market China Commodity City ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีนเป็น ระยะเวลาติดต่อกันยาวนานถึง 14 ปี และ เป็นเมืองระดับอำเภอแห่งแรกและแห่งเดียวที่ทางการจีนกำหนดให้ดำเนินยุทธศาสตร์ระดับชาติ อาทิ การเป็น “เมืองสินค้าเบ็ดเตล็ดของโลก (World’s Capital of Small Commodities)”

ทั้งนี้ อู่ได้ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงแบบไร้พรมแดนทั้งทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยในปัจจุบันอู่มีเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ 110 เส้นทางสู่ 658 เมืองทั่วโลก และมีโกดังสินค้าในต่างประเทศถึง 89 แห่ง ซึ่งนับเป็นการวางแผนเครือข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดดของประเทศจีนในอนาคต

• **การขนส่งสินค้า**

เส้นทางเดินเรือจากไทยไปยังเมืองอู่



1) การขนส่งสินค้าหลักทางเรือผ่านท่าเรือหนิงโป - โจวซาน ในปัจจุบัน 1 ใน 7 ของตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือหนิงโป - โจวซานมาจากเมืองอู่ ทั้งนี้ ตั้งแต่ 1 มกราคมถึง 16 ธันวาคม 2564 ท่าเรือหนิงโป - โจวซานมีสถิติการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ทะลุยอด 30 ล้าน TEU ครั้งแรก คิด 1 ใน 3 ท่าเรือของโลกรองจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือสิงคโปร์ โดยการขนส่งสินค้าจากอู่ไปยังท่าเรือดังกล่าว มี 2 วิธี ได้แก่ 1. ทางถนน ซึ่งมีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร 2. ทางราง ซึ่งมีระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร โดยต้องอ้อมเส้นทางไปยังทางโจวก่อน จึงทำให้การขนส่งทางรถยนต์ได้รับความนิยมมากกว่า ด้วยเหตุนี้ อู่จึงอยู่ระหว่างก่อสร้างเส้นทางรถไฟอู่ - หนิงโปเพื่อการขนส่งที่สะดวก คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2566 นอกจากนี้ ยังเตรียมสร้างพื้นที่ศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าจากเส้นทางดังกล่าวอีกด้วย

2) การขนส่งสินค้าด้วยขบวนรถไฟอู่ - ยุโรป ซึ่งอู่มีเส้นทางรถไฟดังกล่าว 2 เส้นทาง คือ 1.เส้นทางรถไฟอู่ - มาดริด(สเปน) และ 2.เส้นทางรถไฟอู่ - ลีอจ(เบลเยียม) โดยเส้นทางรถไฟอู่ - มาดริด (สเปน) เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่ยาวที่สุดในโลก รวมระยะทาง 13,052 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าจากอู่ไปต่างประเทศสายแรกที่สร้างขึ้นตั้งแต่ปี 2557 โดยใช้เวลาขนส่งตลอดเส้นทางรถไฟอู่ - ยุโรป เพียง 15 - 20 วัน (ทางเรือ 45 - 50 วัน) และในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2564 พบว่า มีรถไฟสินค้าจีน-ยุโรป เดินทางออกจาก-มายังเมืองจินหัวรวม 286 เที่ยว โดยบรรทุกสินค้า 23,700 TEU

Route of service from China to the UK



รูปภาพประกอบที่ 45 แสดงเส้นทางรถไฟขนส่งทางรถไฟของนครอู่ที่หมา : <https://www.silkroadbriefing.com>

• **เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง**

1) เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง (Yangtze River Delta) : เมืองจินหัวเป็นหนึ่งในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียงที่ได้รับบ้รับยกย่องว่าเป็น “สามเหลี่ยมทองคำ” ของจีน ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของจีนและเป็น 1 ใน 6 เขตเศรษฐกิจที่ใหญ่ระดับโลกอีกด้วย โดยข้อมูลจากสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเซี่ยงไฮ้ ประเทศไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 3 ของเขต YRD รองจากเวียดนามและมาเลเซีย ตามลำดับ ซึ่งมีมูลค่าการค้า เท่ากับ 44.3 ล้านเหรียญสหรัฐ(ร้อยละ 36.8 ของมูลค่าการค้าไทย - จีนทั้งหมด)



รูปภาพประกอบที่ 46 แสดงพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง ที่มา : <https://thaibizchina.com>

ตารางประกอบที่ 8 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังนครเฉิงตู

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO CHENGDU				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland by rail To Chengdu
Shanghai	USD 900	USD 1,600	USD 161/TEU	USD 2,500/TEU
Qinzhou	USD 450	USD 700	USD 322/FEU	USD 1,600/FEU
				CNY 5,000/TEU
				CNY 6,250/FEU

2. นครฉงชิ่ง มลฑลเสฉวน (Chongqing, Sichuan)



หรือ



ตารางประกอบที่ 9 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังนครฉงชิ่ง

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO CHONGQING				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland by barge To Chongqing
Shanghai	USD 900	USD 1,600	USD 161/TEU	USD 500/TEU
			USD 322/FEU	USD 800/FEU

3. นครเจิ้งโจว มลฑลเหอหนาน (Zhengzhou, Henan)



ตารางประกอบที่ 10 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังนครเจิ้งโจว

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO ZHENGZHOU				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland by rail To Zhengzhou
Shanghai	USD 900	USD 1,600	USD 161/TEU	USD 1,700/TEU
Qingdao	USD 450	USD 700	USD 322/FEU	USD 1,100/FEU
				USD 1,400/TEU
				USD 900/FEU

5.1.3.2 ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังท่าเรือที่เป็นเส้นทางหลักของแต่ละประเทศที่อยู่ใน CLMV

ตารางประกอบที่ 7 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังท่าเรือที่เป็นเส้นทางหลักของแต่ละประเทศที่อยู่ใน CLMV

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

SEAFREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG (USD)						
Country	Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Routing	Transit Time
Cambodia	Sihanoukville	1,200	1,900	EFF: 161/TEU, 322/FEU	T/S: Tanjung Pelapas	11 Days
	Phnom Penh	1,150	1,600		T/S: Ho Chi Minh City	8 Days
Myanmar	Yangon	1,000	1,800	ISOC: 94/TEU, 188/FEU	Direct	9 Days
Vietnam	Ho Chi Minh	550	1,050		Direct	3 Days
	Haiphong	550	900		Direct	6 Days

หากพิจารณาอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางระหว่างประเทศไทย ไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV อัตราอ้างอิง ณ เดือนสิงหาคม ปี 2565 แม้ว่าสถานการณ์ค่าระวางในตลาดโลกจะมีทิศทางปรับลดลงจากช่วงปัญหาวิกฤติการณ์ห่วงโซ่อุปทานเนอรัลในช่วงปี 2564 ที่หลายประเทศฟื้นตัว ทำให้มีความต้องการในการขนส่งจำนวนมาก ซึ่งค่าระวางเริ่มมีทิศทางดีขึ้นตั้งแต่ช่วงต้นปี 2565 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม พบว่าปัจจุบันค่าระวางยังคงอยู่ในระดับสูง เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 แต่การขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงเป็นการขนส่งหลักของหลายประเทศทั่วโลก จึงยังมีบทบาทสำคัญรวมถึงภายในเส้นทางในกลุ่มประเทศ CLMV แต่กระนั้น เมื่อเกิดวิกฤติการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และการปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวางในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีการใช้การขนส่งทางเลือกอื่นๆ เพื่อทดแทนมากขึ้น อาทิ การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง ที่มีการศึกษาความเป็นไปได้ให้เป็นการขนส่งทางเลือกในอนาคต ไม่เพียงแต่ภายในภูมิภาค แต่รวมถึงการเชื่อมโยงไปยังประเทศทางฝั่งตะวันตกโดยผ่านทางประเทศจีน ซึ่งปัจจุบันหากเทียบอัตราค่าระวางในการขนส่ง นับว่าการขนส่งทางเรือยังเป็นทางเลือกที่มีต้นทุนต่ำกว่าโหมดการขนส่งอื่นๆ

ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังท่าเรือที่เชื่อมกับ Central Hubs ในประเทศจีน

1. นครเฉิงตู มลฑลเสฉวน (Chengdu, Sichuan)



4. นครซีอาน มลฑลส่านซี (Xi'an, Shaanxi)

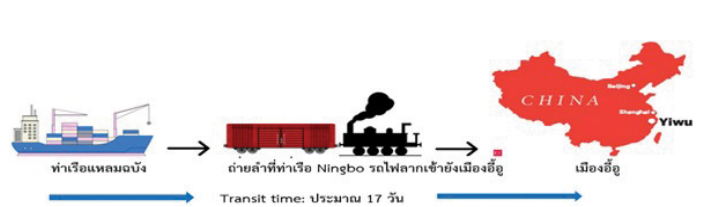


ตารางประกอบที่ 11 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังนครซีอาน

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO XI'AN				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland by rail To Xi'an
Qingdao	USD 900	USD 1,600	USD 161/TEU USD 322/FEU	CNY 5,730/TEU CNY 7,960/FEU

7. เมืองอู๋ มลฑลเจ้อเจียง (Yiwu, Zhejiang)

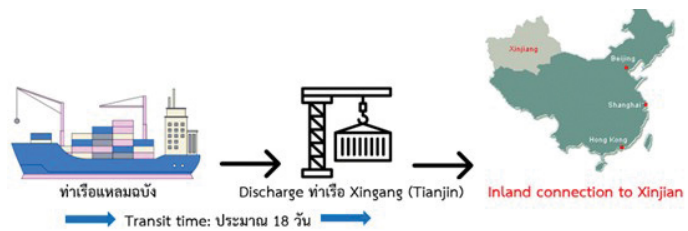


ตารางประกอบที่ 14 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังเมืองอู๋

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO YIWU				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland To Yiwu
Ningbo	USD 450	USD 550	USD 161/TEU USD 322/FEU	CNY 2,600/TEU CNY 3,450/FEU

5. นครอุรุมฉี เขตปกครองตนเองซินเจียง (Urumqi, Xinjiang)

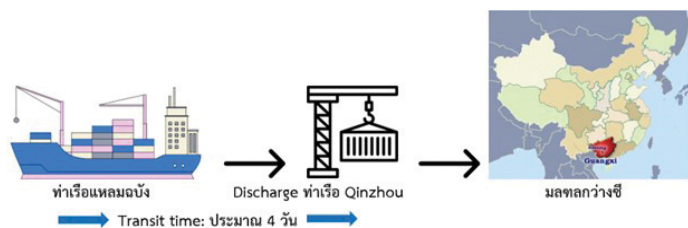


ตารางประกอบที่ 12 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังเขตปกครองตัวเองซินเจียง

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO XINJIANG				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland To Xinjiang
Xingang	USD 850	USD 1,200	USD 161/TEU USD 322/FEU	N/A (Suspend Service)

6. เขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง มลฑลกว่างซี (Guangxi Zhuang, Guangxi)



ตารางประกอบที่ 13 ค่าระวางจากประเทศไทย ไปยังมณฑลกว่างซี

ที่มา: ข้อมูลค่าระวางอ้างอิงจากสายเรือ

FREIGHT RATE FROM LAEM CHABANG TO GUANGXI				
Port	20'DC	40'DC	Surcharge	Inland To Guangxi
Qinzhou	USD 450	USD 700	USD 161/TEU USD 322/FEU	N/A

1.5.1.3.3 ข้อจำกัด / โอกาส

สถานการณ์ (Situations)

จากข้อมูลของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการการค้าและการพัฒนา (ITD) พบว่าในปัจจุบัน การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ยังคงเผชิญกับอุปสรรคทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกัน ซึ่งเป็นผลมาจากระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ยังไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ไม่ทันสมัยและไม่สอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน รวมทั้งกระบวนการและการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก ส่งผลให้เกิดมีต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น อันเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการเจริญเติบโตทางการค้าและการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศ CLMVT

โดยธนาคารโลกได้มีศึกษาและจัดทำ “Doing Business Report” ซึ่งเป็นรายงานที่ระดับดัชนีด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของแต่ละประเทศ โดยสรุปจากรายงานดังกล่าวในหัวข้อการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) พบว่า ประเทศในกลุ่ม CLMVT ยังคงมีระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกในระดับที่สูงซึ่งส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการของแต่ละประเทศ โดยเมียนมา และ สปป.ลาว ยังคงเผชิญกับอุปสรรคด้านต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีสูง ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนาในประเด็นด้านการค้าข้ามพรมแดนอย่างเร่งด่วน โดยประเด็นที่สำคัญของเมียนมา ได้แก่ ต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดนที่ยังมีสูง ซึ่งเป็นต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน

หากพิจารณาข้อจำกัด และโอกาสในแต่ละประเทศ สามารถสรุปได้ดังนี้

ข้อจำกัด	โอกาส																		
ประเทศกัมพูชา																			
<ul style="list-style-type: none"> - ทำเรือสิหนุวิลลียังเป็นท่าเรือขนาดเล็กและมีความนิยมในการส่งออกปอกัมพูชาทางเรือยังน้อย - สายเรือที่มีบริการยังจำกัด ทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่สูง และมีระยะทางห่างจากเมืองหลวงของประเทศถึง 246 กิโลเมตร ทำให้ต้องเสียค่าขนส่งสินค้าจากท่าเรือเพื่อไปยังเมืองหลวงอีกจำนวนมาก - เนื่องจากอยู่ในระยะการพัฒนาระบบ ส่งผลให้ยังคงมีกฎระเบียบการค้าที่ยังไม่แน่นอนมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคยังคงต้องได้รับการพัฒนา - ค่าระวางบรรทุกเรือ Motor barge จากเกาะสีชังไปยังกัมพูชามีอัตราสูงกว่าเรือลำเลียง และบรรทุกได้ไม่มากนัก ซึ่งค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 500 บาท/ตัน อย่างไรก็ตาม มีข้อดีคือเรือ Motor barge เดินทางได้เร็วขึ้น สามารถทำเที่ยวได้มากกว่า ความปลอดภัยมากกว่า - พบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างในท่าเรือเป็นเวลานาน เรือมีความล่าช้าส่งผลกระทบต่อสายเรือขนาดกลาง และขนาดเล็ก 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันมีผู้ประกอบการไทยเริ่มเปิดบริการขนส่งด้วยเรือ Barge เพื่อเชื่อมเส้นทางจากกรุงเทพ - แหลงมบัง - ท่าเรือ OMP ในอ่าวสิหนุ ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือสิหนุวิลลี่ ที่อยู่ต้นอ่าวเพียง 40 กิโลเมตร และยังมีเรือช่วยสามารถให้บริการรูปแบบ Inland Service เข้าไปยังพื้นที่ภายในของกัมพูชาอีกด้วย นับเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งนอกเหนือจากการขนส่งทางถนนข้ามแดน - ท่าเรือทำการขยายพื้นที่ลานกองตู้มากขึ้น - หาแนวทางปรับปรุงเรื่อง performance ร่วมกับ JICA 																		
ข้อจำกัด																			
ประเทศลาว																			
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากในช่วงต้นน้ำแม่น้ำโขงส่วนใหญ่ไหลผ่านหุบเขาแคบและลึกทำให้กระแสน้ำเชี่ยวกรากไม่สามารถเดินเรือได้ จึงจึงใช้ประโยชน์จากแม่น้ำช่วงนี้เพื่อใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า ส่งผลให้แม่น้ำโขงแห้งขอดและมีระดับน้ำที่ไม่สามารถรองรับการเดินเรือขนาดใหญ่ได้ - ต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นในการดำเนินเอกสารที่ยังมีสูง ซึ่งหมายถึงต้นทุนและระยะเวลาดังแต่การจดทะเบียนเอกสาร ยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของ กัมพูชา เวียดนาม และไทย ยังคงต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการลดระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกเพื่อเป็นการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ต่อไป - ปัญหาจากความมั่นคง อาทิ ปัญหาโจรสลัดในแม่น้ำโขง เนื่องจากแม่น้ำโขงในช่วงที่ไหลผ่านชายแดนพม่าเป็นบริเวณที่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ว้าซึ่งมีกองกำลังติดอาวุธของตัวเอง และเกี่ยวข้องกับการค้ายาเสพติด เรือสินค้าที่วิ่งผ่านบริเวณนี้มักจะถูกเรียกเก็บค่าคุ้มครองอยู่เป็นประจำ 																			
ข้อจำกัด																			
ประเทศเมียนมา																			
<ul style="list-style-type: none"> - การนำเข้าสินค้า ต้องใช้เงินที่ได้จากการส่งออกเท่านั้น (Export First, Import Later System) ดังนั้น ผู้นำเข้าในสหภาพเมียนมาที่ไม่มีรายได้เงินตราต่างประเทศจากการส่งออก จึงต้องซื้อบัญชีเงินเหรียญสหรัฐจากผู้ส่งออกที่มีรายได้เงินตราต่างประเทศ เพื่อเป็นหลักฐานสำหรับใช้ประกอบการขอใบอนุญาตนำเข้าจากรัฐบาลสหภาพเมียนมา ทั้งนี้ผู้นำเข้าต้องซื้อเงินตราต่างประเทศที่ได้จากการส่งออก (Export Earning) ในอัตราที่สูงกว่าตลาดเล็กน้อย - การนำเข้าสินค้าหรือเครื่องจักรอุปกรณ์จากต่างประเทศผู้ประกอบการในสหภาพเมียนมาสามารถเปิด L/C ได้กับ 2 ธนาคาร คือ MICB และ MFTB โดยต้องใช้เงินสด ค่าประกันเต็มมูลค่า L/C เสมือนการซื้อสินค้าด้วยเงินสด - จากเหตุการณ์รัฐประหารและเหตุการณ์ทางการเมืองที่ไม่มั่นคงส่งผลให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือยกเลิกเส้นทางไปยังเมียนมาจำนวนมาก - ในกรณีที่ซื้อเป็นราคา F.O.B. ผู้นำเข้าจะต้องประกันภัยสินค้ากับ Myanmar Insurance Company และใช้บริษัท Myanmar Five Star Line เป็นผู้ขนส่งสินค้าเท่านั้น กระทรวงพาณิชย์จะคิดในอัตราส่วนของราคานำเข้าโดยกำหนดไว้ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ราคานำเข้า C.I.F. ท่าเรือย่างกุ้ง (จีต)</th> <th>ค่าธรรมเนียมนำเข้า (จีต)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10,000 แรก</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>10,000 - 25,000</td> <td>625</td> </tr> <tr> <td>25,001 - 50,000</td> <td>1,250</td> </tr> <tr> <td>50,001 - 100,000</td> <td>2,500</td> </tr> <tr> <td>100,001 - 200,000</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>200,001 - 400,000</td> <td>10,000</td> </tr> <tr> <td>400,001 - 1,000,000</td> <td>20,000</td> </tr> <tr> <td>มากกว่า 1,000,000</td> <td>50,000</td> </tr> </tbody> </table>	ราคานำเข้า C.I.F. ท่าเรือย่างกุ้ง (จีต)	ค่าธรรมเนียมนำเข้า (จีต)	10,000 แรก	250	10,000 - 25,000	625	25,001 - 50,000	1,250	50,001 - 100,000	2,500	100,001 - 200,000	5,000	200,001 - 400,000	10,000	400,001 - 1,000,000	20,000	มากกว่า 1,000,000	50,000
ราคานำเข้า C.I.F. ท่าเรือย่างกุ้ง (จีต)	ค่าธรรมเนียมนำเข้า (จีต)																		
10,000 แรก	250																		
10,000 - 25,000	625																		
25,001 - 50,000	1,250																		
50,001 - 100,000	2,500																		
100,001 - 200,000	5,000																		
200,001 - 400,000	10,000																		
400,001 - 1,000,000	20,000																		
มากกว่า 1,000,000	50,000																		

ข้อจำกัด
ประเทศเวียดนาม
<p>- การดำเนินการทางด้านเอกสารของ Automatic Import Licensing ผู้นำเข้าจะต้องส่งเอกสาร 2 ฉบับ คือ สำเนา Commercial Invoice และ Bank Payment Certificate ตัวจริง ซึ่งผู้นำเข้าจะต้องประทับ ตราบริษัทเพื่อรับรองเอกสาร ก่อนส่งมอบ การส่งมอบต้องส่งผ่านทางไปรษณีย์เท่านั้น และกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าจะตอบรับหรือให้แก่ไปรษณีย์เช่นกันซึ่งทำให้ต้องใช้เวลานาน และอาจเกิดกรณีเอกสารสูญหาย ซึ่งทางการเวียดนามจะไม่มีกรรับผิดชอบเรื่องดังกล่าว ดังนั้นผู้นำเข้าต้องดำเนินการจัดส่งใหม่ตามขั้นตอน</p> <p>- กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ยังคงมีความไม่ชัดเจน และ ขาดความทันสมัย เนื่องจากมีการปิดประเทศเป็นเวลานานจนถึงปี พ.ศ. 2528 ประกอบกับเวียดนามเหนือ(เดิม) มีการปกครองด้วยระบอบคอมมิวนิสต์ ส่งผลให้ขั้นตอนและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายไม่สามารถดำเนินการได้อย่างทันทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ</p> <p>- ระบบการคิดคำนวณอัตราอากรศุลกากรนำเข้ายังมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเมือง</p> <p>- เวียดนามยังขาดท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรับเรือที่มีขนาด 50,000 DWT ขึ้นไป และ ท่าเรือในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็กเกือบทั้งหมด โดยมีเพียง 2 ท่าเรือ ที่รองรับปริมาณงานมากกว่า 10 ล้านตันต่อปี และมีเพียง 12 ท่าเรือที่รองรับปริมาณงานได้ประมาณ 1 ล้านตันต่อปี</p> <p>- ท่าเรือของเวียดนามส่วนใหญ่ถูกดำเนินการโดยรัฐ ดังนั้นจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศและในประเทศได้ ส่งผลให้ท่าเรือหลายแห่งไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ อาทิ ในด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และ สาธารณูปโภค</p> <p>- มีระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางทะเลสูง</p> <p>- ยังไม่สามารถใช้ e-port ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>- Container fleet ยังสามารถรองรับได้ในปริมาณจำกัด</p> <p>- ส่งออกส่วนใหญ่ใช้โหมด FOB ในขณะที่นำเข้าส่วนใหญ่ใช้โหมด CIF ทำให้ขาดโอกาสของสายเรือภายในประเทศ</p>

ประเด็นปัญหา (Pain Points) และข้อเสนอแนะ (Recommendations)

จากการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า ปัจจุบันแต่ละประเทศยังคงเผชิญกับอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับที่แตกต่างกัน แต่ประเภทของปัญหาและอุปสรรคที่เผชิญจะมีความคล้ายคลึงกัน โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ได้ดังนี้

ประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT และจีน	
ประเด็นปัญหา (Pain Points)	ข้อเสนอแนะ (Recommendations)
<p>1. ด้านกระบวนการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออก แต่ละประเทศยังคงเผชิญ ปัญหาด้านกระบวนการที่ซับซ้อนและซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน ความไม่ชัดเจนของขั้นตอนและกระบวนการซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสของขั้นตอนการดำเนินงาน โดยมีระดับของปัญหาที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ ในบางจุดผ่านแดนยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและกระบวนการที่แตกต่างกัน ทำให้ขั้นตอนและกระบวนการไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน</p> <p>2. ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ ปัจจุบันประเทศในกลุ่ม CLMVT ได้มีการเร่งลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในด้านต่าง ๆ แต่ยังคงมีไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นระบบเทคโนโลยีการสื่อสาร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศยังคงมีข้อจำกัดในการจัดสรรงบประมาณสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เหล่านี้ การจัดทำแผนขอรับการสนับสนุนด้านเงินทุน ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนาเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งกลุ่มประเทศ CLMVT สามารถดำเนินการได้</p> <p>3. ด้านมาตรฐาน พบว่าการเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศ อาทิ การใช้เรือลำเลียง (Barge) ยังคงพบปัญหาเรื่องมาตรฐานของเรือที่ใช้ในการขนส่ง ทำให้ต้องมีการนำสินค้าลำเลียงมาที่เกาะสี่ซิ่ง แล้วจึงขึ้นเรือใหญ่ เพื่อขนส่งไปประเทศต่างๆ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม จีน เป็นต้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การมีบทบาทและส่วนร่วมของประเทศไทยในฐานะประเทศผู้นำ รวมทั้งการสนับสนุนเชิงเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค • การจัดตั้งคณะอนุกรรมการว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) • การร่วมกันกำหนดนิยามและขอบเขตที่ชัดเจนในการจัดหมวดหมู่ในแต่ละกลุ่มการจำแนกความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก • การร่วมกันจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก และการดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก เป็นต้น • ความพยายามในการขยายท่าเรือ เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ • การส่งเสริมเรื่อง Port Automation และ e-port • การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการเชื่อมโยงภายใน Hinterland connectivity infrastructure ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาระยะยาวสำหรับท่าเรือหลายแห่ง รวมถึงการหมุนเวียนตู้ในช่วงที่มีความต้องการสูง หรือช่วง service disruption เป็นการมุ่งเน้นการปฏิรูปในระยะยาว ที่จะส่งผลต่อตลาดของคอนเทนเนอร์ในระยะสั้น • ใช้แนวทางในการผลักดันความร่วมมือในระดับสากล ต่อการรวมตัวกันภายในอุตสาหกรรมของสายเรือ

<p>4. ด้านอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> Ongoing shocks & splintered trade networks อาจมีผลกระทบจากประเด็นปัญหาอื่นๆ อาทิ ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย และยูเครน เกิดข้อจำกัดทางการค้า ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของอัตราประกันภัย และราคาพลังงาน หรือกรณี dynamic zero Covid ของจีน ที่นำไปสู่การปิดเมือง เป็นต้น อาจมีการลดการสั่งซื้อในระยะสั้นช่วงปี 2022-2023 (Reduction in demand) 	
---	--

นอกจากนี้ จากการศึกษาในรายงานฉบับนี้ ซึ่งคณะผู้จัดทำได้มีการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยจากข้อมูลจากการสัมภาษณ์สามารถสรุปเป็นข้อสรุป และข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อสรุปและข้อเสนอแนะด้านการขนส่งทางน้ำ (จากการสัมภาษณ์หน่วยงาน)

ข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> o ผลักดันจุดเชื่อมโยง (Node) การขนส่งทางน้ำและทางรางของไทย อาทิ สถานีรถไฟบ้านหมอ เชื่อมไปทางสายอีสานต่อไปยังประเทศลาว คาดว่าสามารถพัฒนาได้เพราะมีรางแยกออกจากสถานีหลัก และมีพื้นที่ที่สามารถยกขนสินค้าและจ่อรถยกขนได้ o ยกระดับมาตรฐานของเรือลำเลียงของไทยให้ได้มาตรฐานที่สามารถเชื่อมโยงกับต่างประเทศได้ ปัจจุบันความพยายามในการทำข้อตกลง Motor barge เรือชายฝั่งขนาดเล็ก ที่ซื้อมาจากเวียดนาม ซึ่งผ่านมาตรฐานเวียดนาม จะทำให้เรือลำเลียงสามารถขนส่งไปยังต่างประเทศได้มากขึ้น แต่ยังมีขั้นตอนและอุปสรรคที่เรือลำเลียงจะเข้ามายังแหลมฉบัง ทำให้ไปใช้ท่าเรือเอกชนที่ไม่ต้องไปทำเรื่องขออนุญาตเรือเข้า o ศึกษาประโยชน์จากโครงการ Land-bridge ชุมพร-ระนอง อาจเป็นโอกาสสำคัญในการเชื่อมต่อไปยังเมียนมา แอฟริกา อินเดีย เนื่องจากสินค้าจะส่งไปเมียนมามีจำนวนมากขึ้นแต่ติดปัญหาขนส่งทางเรือวิ่งอ้อมสิงคโปร์ รวมถึงเสนอให้มีท่าเรือสำหรับเรือลำเลียงภายในประเทศ o ไทยต้องพิจารณาเตรียมความพร้อมรับมือ กรณีที่ทำเรือหุงอ่างในเวียดนาม เป็นความร่วมมือระหว่างลาวกับเวียดนามเชื่อมเส้นทางรถไฟออกทะเลที่ประเทศเวียดนามด้วยระยะทาง 400 กว่ากิโลเมตร แต่ปัจจุบันปริมาณสินค้านำเข้าไม่มากพอ ยังไม่มีเรือ direct แต่เป็น gateway ให้ลาว ส่วนใหญ่เป็นเรือน้ำมันที่นำเข้ามาจากรัสเซีย และจีน เป็นสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการรองรับสินค้าที่หลากหลายกว่า ในอนาคตหากหุงอ่างมีการพัฒนาเรื่องต้นทุนและโครงสร้างพื้นฐานที่ที่สะดวกมากขึ้น อาจดึงปริมาณสินค้าส่งออกทางแหลมฉบังไปพอสมควร o สนับสนุนการขจัดการขนส่งทางเรือ Barge เป็นทางเลือก หากมีการพัฒนาเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ขนาดเรือที่สามารถรองรับตู้สินค้ามากขึ้น และร่องน้ำแม่น้ำโขง ต้องมีความสม่ำเสมอ ปัจจุบันมูลค่าการค้าที่ส่งผ่านระหว่างไทยจีน อยู่ที่ราว 12,000-15,000 ล้านบาทต่อปี ขณะเดียวกันอาจต้องพิจารณา ทบทวนกฎระเบียบระหว่างประเทศการใช้เส้นทางในลุ่มแม่น้ำโขง มีการทำข้อตกลงเดินเรือพาณิชย์ 4 ฝ่าย ตั้งแต่ปี 2000 ช่วยเรื่องความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม การดูแลร่องน้ำ กฎระเบียบในการเดินเรือ ซึ่งไทย จีน มีความพร้อม ขณะที่ลาว เมียนมายังไม่มีความพร้อมในการพัฒนา และขนาดเรืออาจยังไม่ได้มาตรฐาน o ปัจจุบัน สายเรือใช้รูปแบบ combined BL ในอนาคตหากมีการเชื่อมโยงเส้นทางรางกับ China railway อาจต้องหาหรือเรื่องของเอกสารที่จะใช้ร่วมกัน

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

สำหรับโอกาสในการสร้างความเชื่อมโยงทางการขนส่งภายในภูมิภาค CLMVT ได้มีข้อเสนอแนะหลายประการจากรายงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (ESCAP) รวมถึงประเด็นเสนอแนะจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ Final Workshop ภายใต้โครงการ Practical Study on Enhancing Container Processing Procedures in a Number of ASEAN Member States ของกรมเจ้าท่า โดยอาจสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

โอกาสในการสร้างความเชื่อมโยงทางการขนส่งภายในภูมิภาค CLMVT

- การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งแต่ละโหมด (Intermodal Facilities) ตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งแห่งชาติ โดยต้องมีการกำหนดแผนปฏิบัติการ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งไปยังทางรถไฟให้มากขึ้น
- การดำเนินการทดลองรูปแบบการขนส่งข้ามพรมแดนที่ปลอดภัย (Secure Cross Border Transport Model)
- การพัฒนาการใช้ระบบการส่งผ่านข้อมูลข้ามแดนทางศุลกากรของอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) ซึ่งเป็นระบบส่งผ่านข้อมูลแบบไร้เอกสาร ให้มีลักษณะเป็น Stop Inspection/Single Window Inspection
- การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Shipping) ระหว่างประเทศใน CLMVT รวมถึงการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterway) เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุน “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน” (Sustainable Development Goals–SDGs) สร้างการเชื่อมต่อกับ Hinterland โดยพัฒนาโยบายการขนส่งทางน้ำแห่งชาติ รวมถึงข้อบังคับการขนส่งทางทะเลแห่งชาติ การสร้างระบบการค้ายาฝั่งแบบอิเล็กทรอนิกส์
- การพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในลักษณะ Short Sea Shipping Network
- การผลิตตู้คอนเทนเนอร์นอกประเทศจีนมากขึ้น จากผลกระทบของโควิด-19 จะนำไปสู่โอกาสการเพิ่มการผลิตในอาเซียน รวมถึง CLMVT มากขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตของการส่งออก ในลักษณะ regionalization
- การหลีกเลี่ยงความล่าช้าภายในท่าเรือ Transshipment ทำให้มีความต้องการใช้บริการ direct service กับสายเรือมากขึ้น ถือเป็นโอกาสของประเทศในอาเซียน ที่มี direct routes & ports เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่มากขึ้น เพราะการถ่ายลำทำให้มีต้นทุนสูงขึ้นตามไปด้วย
- การเพิ่ม logistics capacity/availability เพิ่มการต่อเรือ มีเรือลงน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ค่าระวางปรับลดลงตามมา รวมถึงการเพิ่มความสามารถในการรองรับของท่าเรือ และ hinterland
- การส่งเสริมการใช้ Digitalization ภายในซัพพลายเชน เพื่ออำนวยความสะดวก

นอกจากนี้ ถึงแม้ว่าในหลายด้าน อาทิ กรณีของโครงสร้างพื้นฐานในบางประเทศจะไม่พร้อม แต่ถือเป็นโอกาสในการเข้าไปพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรม เส้นทางคมนาคม และเทคโนโลยีใหม่ แต่ที่สำคัญหากประเทศในกลุ่ม CLMVT สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างเต็มศักยภาพให้โดดเด่น ดึงความสนใจให้กับนักลงทุนจากนอกภูมิภาคได้มากกว่าการแยกกันแข่งขัน ซึ่งการเชื่อมโยงกันเกิดขึ้นเห็นได้จากที่ทั้ง 5 ประเทศมีแผนแม่บท ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ที่จะทำให้การลงทุน ของทั้งรัฐ เอกชน และการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชนจะได้รับการสนับสนุนไปในทิศทางเดียวกัน สำหรับการร่วมกันเพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับนักลงทุนจากนอกภูมิภาคนี้ ยังรวมถึงการร่วมใช้ประโยชน์จากเขตเศรษฐกิจพิเศษของแต่ละประเทศมีอยู่ เพราะจากข้อมูลที่มีอยู่ปัจจุบันพบว่าทั่วโลกมีเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ 270 เมือง ทำให้จีดีพีของเมืองนั้นๆ เติบโตได้ 20% รายได้ของประชาชนเพิ่มเฉลี่ย 8% โดยในอาเซียนมีพื้นที่ที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ถึง 1,000 แห่ง คิดเป็น 20% ของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีอยู่ทั่วโลก ซึ่งการที่แต่ละประเทศมีเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในและต้องแข่งขันกัน ทำให้เกิดผลประโยชน์แบบได้ประโยชน์ทุกฝ่าย ซึ่งการที่ทั่วโลกให้ความสนใจอาเซียน โดยเฉพาะ CLMVT นับว่าเป็น Window of Opportunity ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษก็เป็นเครื่องมือที่สำคัญ

5.1.3.4 ความท้าทายอื่น

ท่าเรือทวายกับโอกาสของประเทศไทยในอนาคต

เมืองทวายตั้งอยู่ริมทะเลอันดามัน แคว้นตะนาวศรี เมียนมา อยู่ในเขตน้ำลึกที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก เมื่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายก่อสร้างแล้วเสร็จ เมืองทวายจะกลายเป็นเมืองท่าสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จะเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้ากับมหาสมุทรอินเดีย ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และสามารถขนส่งสินค้าได้มากถึง 100 ล้านเมตริกตันต่อปี

ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางและแอฟริกา มากกว่า 1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ ในแต่ละปี ซึ่งไทยต้องขนส่งน้ำมันดิบอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้มีระยะทางขนส่งเพิ่มขึ้นประมาณ 2,000 กิโลเมตร และใช้เวลาประมาณ 3-5 วัน หากผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีลงทุนในเขตเศรษฐกิจทวาย ย่อมสามารถลดต้นทุนและสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ซึ่งในปัจจุบัน ภาคเอกชนไทยโดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ถูกยกเลิกสัญญาสัมปทานในโครงการทวายทั้ง 7 ฉบับ และอยู่ในขั้นตอนการเจรจาร่วมกับรัฐบาลเมียนมา และหาหนทางให้เอกชนไทยกลับเข้าไปร่วมสัมปทานในการลงทุนโครงการนี้อีกครั้ง โดยหากนักลงทุนจีนได้รับสัมปทานโครงการทวายนี้ไป ประเทศไทยคงต้องรับมือกับสินค้าเมียนมาร์ที่ผลิตโดยผู้ประกอบการจีน ซึ่งจะเข้ามาตีตลาดในไทย กัมพูชา เวียดนาม และแย่งส่วนแบ่งตลาดไปจากผู้ประกอบการไทยกล่าวได้



รูปภาพประกอบที่ 47 การเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับอนุภูมิภาค

ท่าเรือกัมปอต

ท่าเรือกัมปอต คือ ท่าเรือแห่งใหม่ของประเทศกัมพูชา ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำบาสัก แม่น้ำสายหลักที่เชื่อมระหว่างทะเลสาบเขมรและแม่น้ำโขง ด้วยระยะเวลาในการสร้างเพียงแค่ 3 ปี คาดการณ์ว่าท่าเรือดังกล่าวจะเป็นท่าเรือสำคัญที่ใช้ในการขนถ่ายพลังงานไปยังประเทศจีนในอนาคต ซึ่งหากมีการเชื่อมต่อการขนส่งในแต่ละรูปแบบไปยังประเทศข้างเคียงเสรีจสมบูรณ คาดว่าจะเป็นหนึ่งในท่าเรือคู่แข่งที่สำคัญของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาตาพุดในประเทศไทย

สรุปประเด็นความท้าทาย

- ความท้าทายในการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพพบความท้าทายหลายประการ ทั้งเรื่องของ Fleet เรือ และแรงงานบนเรือ ตลอดจนการขาดการสนับสนุนด้านนโยบายจากภาครัฐ รวมถึงความไม่พร้อม และการขาดแคลนด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- การขาดความสอดคล้องด้านข้อบังคับ และกฎหมายระหว่างกันแม้จะมีข้อตกลงทั้งในระดับภูมิภาค และอนุภูมิภาค รวมถึงการใช้เครื่องมือด้านเทคโนโลยีการสื่อสารข้อมูล ซึ่งจะช่วยปรับปรุงการขนส่งชายฝั่ง และส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งในโหมดอื่นๆ
- การสนับสนุนการพัฒนาข้อตกลงพหุภาคีด้านการแลกเปลี่ยนรถหัวลากที่อยู่ในเขต CLMVT เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพในการขนส่งมากขึ้น รวมถึงการศึกษาเพื่อให้เกิดข้อเสนอแนะด้านมาตรฐานของยานพาหนะให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- การสนับสนุนเรื่อง Single Window Inspection ให้เกิดขึ้นระหว่างประเทศใน CLMVT ด้วยการแชร์ข้อมูลจากแต่ละประเทศร่วมกัน
- การสนับสนุนการอบรมเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้ให้บริการบริการขนส่ง Freight Forwarder ของประเทศภายใน CLMVT
- การศึกษาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
- การศึกษาปรับปรุงการขนส่งชายฝั่ง ซึ่งรวมถึงข้อมูลด้านนโยบายเรื่อง Cabotage ตลอดจนกลไกทางโครงสร้างของสมาคมผู้ให้บริการเรือที่อยู่ภายใน CLMVT
- การพัฒนากฎหมายด้านการขนส่ง ให้เป็นไปตามผลการศึกษาของแผนแม่บทด้านโลจิสติกส์

บทที่ 6 ข้อเสนอแนะ

6.1 เปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งสินค้าในแต่ละโหมด และ Multimodal Transportation

การขนส่งมีบทบาทสำคัญ ต่อการสนับสนุนการกระจายสินค้าสู่ตลาด เพราะการขนส่งทำหน้าที่ใน การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตจากแหล่งผลิตต่าง ๆ มาสู่ โรงงาน เพื่อใช้ในการผลิตสินค้า รวมถึงสินค้าสำเร็จรูปเมื่อผลิตเป็นสินค้าส่งออก รูปแบบการขนส่งแบบ Multimodal Transport อัตราค่าขนส่งเพื่อการเปรียบเทียบในแต่ละรูปแบบการขนส่ง จากการขนส่งทางถนน เชื่อมต่อสู่ระบบราง ปลายทางไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นท่าเรือหลักสำหรับการส่งออก เมื่อส่งสินค้า ไปยังกลุ่มประเทศ CLMV และจีน (ขนส่งทางถนนจากแหล่งผลิต > จุดขนส่งทางรถไฟ (Container Yard : CY) > ท่าเรือแหลมฉบัง > ปลายทางประเทศจีน)

ตารางประกอบที่ 15 ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งสินค้าในแต่ละโหมด และ Multimodal Transportation

ที่มา : รวบรวมโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ภูมิภาค	สมาชิกกลุ่ม สรท.	ค่าขนส่งทาง ถนน (บาท)	Container Yard	ค่าขนส่งทาง รถไฟ (บาท)	ค่าขนส่งทางเรือ (USD/THB)	ปลายทาง	ต้นทุนการขนส่งรวม (บาท)	ระยะเวลาขนส่งรวม (วัน)
ภาคเหนือ	ลำพูน	11,547	ศิลาอาสน์ - แหลมฉบัง	15,600	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	50,947 - 81,547	14
					1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	81,547 - 91,747	3
					1,800/(61,200)	เมียนมา	88,347	12
					900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	57,747 - 62,847	6-9
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	นครราชสีมา	10,882	ชุมทางถนนจิระ - แหลมฉบัง	9,252	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	43,934 - 74,534	14
					1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	74,534 - 84,734	3
					1,800/(61,200)	เมียนมา	81,334	12
					900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	50,734 - 55,834	6-9
	10,882	ชุมทางบัวใหญ่ - แหลมฉบัง	11,904	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	46,586 - 77,186	14	
				1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	77,186 - 87,386	3	
				1,800/(61,200)	เมียนมา	83,986	12	
				900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	53,386 - 58,486	6-9	
	11,394	โนนพยอม - แหลมฉบัง	14,496	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	49,690 - 80,290	14	
				1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	80,290 - 90,490	3	
				1,800/(61,200)	เมียนมา	87,090	12	
				900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	56,490 - 61,590	6-9	
ภาคกลาง	กรุงเทพ	10,384	ICD ลาดกระบัง - แหลมฉบัง	4,068	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	38,252 - 68,852	14
					1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	68,852 - 79,052	3
					1,800/(61,200)	เมียนมา	75,652	12
					900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	45,052 - 50,152	6-9
ภาคตะวันออก	ระยอง	4,600	มาบตาพุด - แหลมฉบัง	3,180	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	31,580 - 62,180	14
					1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	62,180 - 72,380	3
					1,800/(61,200)	เมียนมา	68,980	12
					900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	38,380 - 43,480	6-9
ภาคตะวันตก	นครปฐม	10,430	ท่าเรือน้อย (ท่าม่วง) - แหลมฉบัง	7,446	700 - 1,600 / (23,800 - 54,400)	จีน	41,676 - 72,276	14
					1,600 - 1,900 / (54,400-64,800)	กัมพูชา	72,276 - 82,476	3
					1,800/(61,200)	เมียนมา	79,076	12
					900 - 1,050 / (30,600 - 35,700)	เวียดนาม	48,476 - 53,576	6-9

หมายเหตุ :

1. ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถไฟ ไม่รวมค่านายหน้าผู้ส่งสินค้าขึ้น-ลงรถไฟรวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของหน่วยงานอื่น และ ค่าป่วยการรถเสียเวลา ค่าเปลี่ยนสถานีรับ (ถ้ามี)
2. ค่าใช้จ่ายประมาณการจากผู้ส่งสินค้าขนาด 40'
3. อัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าขนส่งทางเรือ อ้างอิง 1 USD = 34 บาท
4. เวลาขนส่งไม่รวมไม่รวมระยะเวลาสำหรับพิธีการตรวจปล่อยในแต่ละประเทศ
5. ค่าระวางเรืออ้างอิงจากอัตราในช่วงเวลาที่ทำการศึกษ

6.2 Matrix Alternative Mode

ต้นทุนการประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการ ทั้งด้านคุณภาพต้นทุน และการขนส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นในการเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า โดยเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่ง Matrix Alternative Mode เพื่อเป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งจากประเทศไทยไปยังกลุ่มประเทศ CLMV และปลายทางจีน

ตารางประกอบที่ 16 ตาราง Matrix Alternative Mode

ที่มา : รวบรวมโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ภูมิภาค	พื้นที่สมาชิก สรท.	Container Yard	Multimodal (บก ราง เรือ) (บาท)	บก (เส้นทาง ลาว เวียดนาม จีน) (บาท)	บก (เส้นทางรถไฟ ลาว-จีน) (บาท)	บก (แหลมฉบัง-จีน) (บาท)
ภาคเหนือ	ลำพูน	ศิวาอาสน์-แหลมฉบัง	50,947 - 81,547	140,950	62,671 - 72,671	59,800 - 90,400
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	นครราชสีมา	ชุมทางถนนจิระ-แหลมฉบัง	43,934 - 74,534	135,000	61,214 - 71,214	49,800 - 80,400
		ชุมทางบัวใหญ่-แหลมฉบัง	46,586 - 77,186		59,462 - 69,462	
		โนนพยอม-แหลมฉบัง	49,690 - 80,290		60,686 - 70,686	
ภาคกลาง	กรุงเทพ	ICD ลาดกระบัง-แหลมฉบัง	38,252 - 68,853	158,800	65,984 - 75,984	32,200 - 62,900
ภาคตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด-แหลมฉบัง	31,560 - 62,180	147,300	63,218 - 73,218	27,800 - 58,400
ภาคตะวันตก	นครปฐม	ท่าเรือน้อย (ท่าม่วง)-แหลมฉบัง	41,676 72,276	154,100	67,008 77,008	51,800 - 82,400

หมายเหตุ :

1. ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถไฟ ไม่รวมค่ายกตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟรวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของหน่วยงานอื่น และ ค่าป่วยการรถเสียเวลา ค่าเปลี่ยนสถานีรับ (ถ้ามี)
2. ค่าใช้จ่ายประมาณการจากตู้สินค้าขนาด 40'
3. อัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าขนส่งทางเรือ อ้างอิง 1 USD = 34 บาท
4. เวลาขนส่งไม่รวมไม่รวมระยะเวลาสำหรับพิธีการตรวจปล่อยในแต่ละประเทศ
5. สำหรับเส้นทางรถไฟ ลาว - จีน ตู้สินค้าควบคุมอุณหภูมิ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นอยู่ระหว่าง 200,000 - 500,000 บาท (ยังไม่รวมค่าขนส่งทางถนน รถไฟในประเทศไทย)
6. ค่าระวางเรืออ้างอิงจากอัตราในช่วงเวลาที่ทำการศึกษ

6.3 ข้อเสนอแนะ

6.3.1 ข้อเสนอแนะในภาพรวมในการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. เร่งรัดพัฒนา ICD และ CY ในเมืองเศรษฐกิจสำคัญแต่ละภาค โดยพิจารณาจากปัจจัยสำคัญ อาทิ 1) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอื่นเชื่อมต่อ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งเข้าสู่ระบบรางโดยสะดวก 2) อยู่ในพื้นที่ที่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับผังเมืองชุมชน และสิ่งแวดล้อม 3) สอดคล้องกับความต้องการใช้ประโยชน์ภาคเอกชน อาทิความหนาแน่นของนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการผลิตและส่งออก	<ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทย • กรมศุลกากร
2. เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่งเสริมกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับที่ฝั่งประเทศไทย เพื่อให้ประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ประโยชน์ในการผ่านทาง การใช้โกดังสินค้าเป็น Model สำหรับประเทศไทยตามด่านชายแดนที่สำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทย • กรมการขนส่งทางบก • กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ประเด็นด้าน Logistics Standardization ของตู้คอนเทนเนอร์ Unit Load และ Pallet ให้เป็นไปในมาตรฐานเดียวกันทั้งทางบก และทางน้ำ เพื่อให้เกิดความราบรื่นในกระบวนการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> • กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. ส่งเสริมการยกระดับท่าเรือหลักของประเทศให้เป็น Smart Port รวมถึงการเพิ่ม Capacity และเครื่องมือยกหรือสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ เพื่อยกระดับการให้บริการภายในท่าเรือ ลดปัญหาความแออัด และลดปริมาณฝุ่น PM2.5	<ul style="list-style-type: none"> • การท่าเรือฯ • กรมเจ้าท่า

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. เร่งพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ ทั้งในเรื่องของระบบการออกใบรับรองใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องเร่งบูรณาการฐานข้อมูล (Data Harmonization) และเชื่อมโยงระบบเพื่อรองรับการส่งข้อมูลเพียงครั้งเดียว (Single Submission) รวมถึงผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบเอกสารสถานะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ทั้งหมด ณ ด้านศุลกากรทั่วประเทศ หรือผ่านระบบ NSW ได้	• กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. การเชื่อมโยงในระดับ G2G ระบบของแต่ละหน่วยงานต้องมีความเสถียร มีความมั่นคงเพียงพอ ทั้งนี้เพื่อลดข้อผิดพลาดที่อาจขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินพิธีการด้านการนำเข้าส่งออกของผู้ประกอบการ	• กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
7. ประเด็นปัญหาด้าน Missing link จึงเป็นประเด็นที่สำคัญ ดังนั้น ควรมีการผลักดันการพัฒนา เส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน และ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มและลดช่องว่างในการขนส่งรวมถึง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยนั้นมุ่งเน้นการแก้ปัญหาเฉพาะจุด ควรมุ่งเน้นและเร่งแก้ไขปัญหาในภาพรวมเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อไม่ให้เสียเปรียบประเทศคู่แข่งในอนาคต	• การรถไฟแห่งประเทศไทย
8. การพัฒนาและยกระดับการขนส่งระหว่างประเทศใน CLMV และจีนจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือ ส่งเสริม และสนับสนุน จากประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถดำเนินการไปพร้อมกัน เพื่อเกิดประโยชน์ร่วมกันภายในอนุภูมิภาค	• กระทรวงพาณิชย์ • กระทรวงการต่างประเทศ
9. การทำ Business Matching ระหว่างคู่ค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยและต่างประเทศ	• กระทรวงพาณิชย์/กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

6.4 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย

6.4.1 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางรางไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) สถานีบรรจุสินค้ากล่อง (ICD) และลานกองตู้สินค้า (CY) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับการพัฒนาระบบรางของไทยฯ ให้สอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันเพื่อรองรับการเปิดเส้นทางขนส่งทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	• การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. เร่งรัดพัฒนา ICD และ CY ในเมืองเศรษฐกิจสำคัญแต่ละภาค โดยพิจารณาจากปัจจัยสำคัญ อาทิ 1) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอื่นเชื่อมต่อ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งเข้าสู่ระบบรางโดยสะดวก 2) ICD และ CY อยู่ในพื้นที่ที่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับผังเมือง ชุมชน และสิ่งแวดล้อม 3) ที่ตั้งสอดคล้องกับความต้องการใช้ประโยชน์ภาคเอกชน อาทิ ความหนาแน่นของนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการผลิตและส่งออก และรองรับลักษณะตู้ LCL (Less Container Loaded: LCL) หรือสินค้าไม่เต็มตู้ซึ่งจะมาใช้บริการและปิดตู้ที่ ICD 4) ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งไทยลงทุนในลักษณะ door to door service และการลงทุนต่อตู้ใช้พิเศษ สำหรับการขนส่งทางถนน กับรถไฟ 5) พัฒนาคู่มือระบบจ่ายไฟสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์แบบ Reefer เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าผักผลไม้ แช่เย็นแช่แข็ง ในเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน ซึ่งปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟของไทยยังไม่รองรับการขนส่งตู้ Reefer	• การรถไฟแห่งประเทศไทย • กรมศุลกากร
3. เนื่องจากความกว้างของระบบรางในประเทศไทยที่เป็นรางขนาด 1 เมตร ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย และสิงคโปร์ รวมถึงสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเป็นแบบขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร จึงควรจัดตั้งสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าทั้งในฝั่งไทยและฝั่งลาว เพื่อใช้เป็นจุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟจีน-ลาว มายังโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตรที่มีอยู่ของไทย โดยภาครัฐจัดสรรงบประมาณสนับสนุนงบประมาณค่าใช้จ่ายในการยกขนเปลี่ยนถ่ายให้กับผู้ประกอบการ ช่วยให้มีการใช้การขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น	• การรถไฟแห่งประเทศไทย
4. การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพของรถไฟ (รฟท.) ต้องมีจำนวนหัวรถจักรไฟฟ้าและแคร่ตลอดจนอุปกรณ์ขนถ่ายที่เกี่ยวข้องเพียงพอ ในการรองรับแนวโน้มอุปสงค์ในอนาคต โดยรฟท. ควรเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการร่วมลงทุนขบวนรถ และการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่าง Dry Port - ท่าเรือแหลมฉบังในเส้นทางต่างๆ	• การรถไฟแห่งประเทศไทย
5. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำเป็นต้องเร่งดำเนินการเพิ่มความจุทาง (Track Capacity) โดยการก่อสร้างทางคู่ให้แล้วเสร็จตามแผน และควรเริ่มเปลี่ยนระบบการเดินรถจากรถไฟดีเซล เป็นรถไฟไฟฟ้า	• การรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. การก่อสร้างขยายช่องทางจราจรบนทางหลวง เพื่อใช้เป็น Truck Priority Route เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งหากผู้ประกอบการไม่สามารถขนส่งทางรถไฟได้ซึ่งจะทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการให้บริการของ Dry Port และลดความเสี่ยงของการขนส่งจากเหตุสุดวิสัยต่างๆ ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการขนส่งได้สะดวก	<ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย
7. การพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพ ตามแนวคิด Hub and Spoke รองรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้งเป็นการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าในพื้นที่เหล่านั้นและส่งผลให้มีปริมาณ สินค้านำเข้า - ส่งออกโดยรวมมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร
8. สำหรับพื้นที่ใกล้เคียงกับ Dry Port ควรจัดสรรพื้นที่รองรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า และกิจกรรมบริหารจัดการ สินค้าในลักษณะนิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งรองรับทั้งสินค้าเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคภายในประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร
9. การจัดสรรพื้นที่สถานีรถไฟที่เหมาะสมและมีศักยภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางบก และทางน้ำ โดยมีพื้นที่ที่ใช้งบเก็บสินค้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรถบรรทุก	<ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย
10. เพิ่มการพัฒนาสถานีปลายทางในจังหวัดกรุงเทพฯ ให้มีความพร้อมในการ discharges หรือ unload สินค้าได้	<ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.4.2 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางบกไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. เสนอให้จัดตั้งจุด Common Control Area (CCA) ในการตรวจสอบสินค้าร่วมกันระหว่าง 3-4 ประเทศในเส้นทาง รวมถึงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ให้ครบทุกกิจกรรมในพื้นที่ทั้ง ด่านรถบรรทุกและรถไฟอุปกรณ์ขนถ่ายในด่านใหญ่ที่สำคัญ เช่น แม่สอด แม่สาย มุกดาหาร นครพนม ลาวบ่าว หนองคาย บ้านคลองลึก สะเดา เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก
2. ยกกระดับ ICD พื้นที่สำคัญ ให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการจริง เช่น นครศรีธรรมราช (ทุ่งสง) สงขลา (บางกล่ำ) อุดรธานี (วังน้อย) และพื้นที่รอบกรุงเทพฯ บางนา พุทธมณฑล ธรรม 2 บางใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดความแออัดภายในท่าเรือหลักของประเทศ และสนับสนุนการส่งออก	<ul style="list-style-type: none"> กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. สนับสนุนการก่อสร้าง Logistics Park หรือ Inland Distribution Center (IDC) เพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในแหล่งอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม พัฒนาระบบนิเวศการประกอบการอุตสาหกรรมให้เหมาะสมภาคธุรกิจในปัจจุบัน และเพิ่มการเชื่อมโยงกันของห่วงโซ่อุปทานของแต่ละกลุ่มธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. การใช้ประโยชน์จากข้อตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น การเพิ่มเส้นทางการขนส่ง ปริมาณรถขนส่ง น้ำหนักบรรทุกทุกการกำหนดมาตรฐานของรถและคนขับให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน	<ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก
5. ให้มีการสรรหาเอกชน เป็นผู้รับสัมปทาน และเอกชนสามารถลงทุนสิ่งอำนวยความสะดวกเข้าบริหารจัดการในโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า / โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน และโครงการพัฒนาสถานขนส่งสินค้าภูมิภาคได้	<ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.4.3 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศกลุ่ม CLMV และจีน ของไทย

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. ส่งเสริมการมีบทบาทและส่วนร่วมของประเทศไทยในฐานะประเทศผู้นำ รวมทั้งการสนับสนุนเชิงเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถการขนส่งทางทะเลระหว่างไทย และประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค	<ul style="list-style-type: none"> กรมเจ้าท่า การทำเรือฯ กระทรวงคมนาคม

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>2. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน</p> <p>2.1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการเชื่อมโยงภายใน Hinterland connectivity infrastructure ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาระยะยาวสำหรับท่าเรือหลายแห่ง รวมถึงการหมุนเวียนตู้ในช่องที่มีความต้องการสูง หรือช่วง service disruption เป็นการมุ่งเน้นการปฏิรูปในระยะยาว ที่จะส่งผลต่อตลาดของคอนเทนเนอร์ในระยะสั้น</p> <p>2.2 การเพิ่มความสามารถในการรองรับของท่าเรือ เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่</p> <p>2.3 การส่งเสริมเรื่อง Port Automation และ e-port</p> <p>2.4 การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งแต่ละโหมด (Intermodal Facilities) ตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งแห่งชาติ โดยต้องมีการกำหนดแผนปฏิบัติการ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งไปยังทางรถไฟให้มากขึ้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การท่าเรือฯ
<p>3. ใช้แนวทางในการผลักดันความร่วมมือในระดับสากล ต่อการรวมตัวกันภายในอุตสาหกรรมของสายเรือ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กรมเจ้าท่า • สำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า
<p>4. ยกระดับมาตรฐานของเรือลำเลียงของไทยให้ได้มาตรฐานที่สามารถเชื่อมโยงกับต่างประเทศได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กรมเจ้าท่า
<p>5. ศึกษาประโยชน์จากโครงการ Land-bridge ชุมพร-ระนอง ในการเชื่อมต่อไปยังเมียนมา แอฟริกา อินเดีย เนื่องจากสินค้าที่จะส่งไปเมียนมามีจำนวนมากขึ้นแต่ติดปัญหาขนส่งทางเรือวิ่งอ้อมสิงคโปร์ รวมถึงเสนอให้มีท่าเรือสำหรับเรือลำเลียงภายในประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
<p>6. การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ</p> <p>6.1 การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Shipping) ระหว่างประเทศใน CLMVT รวมถึงการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterway) เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการค้าในธุรกิจในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals-SDGs) สร้างการเชื่อมต่อกับ Hinterland โดยพัฒนานโยบายการขนส่งทางน้ำแห่งชาติ รวมถึงข้อบังคับการขนส่งทางทะเลแห่งชาติ การสร้างระบบการค้าชายฝั่งแบบอิเล็กทรอนิกส์</p> <p>6.2 การพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในลักษณะ Short Sea Shipping Network</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การท่าเรือฯ
<p>7. การส่งเสริมการใช้ Digitalization ภายในซัพพลายเชน เพื่ออำนวยความสะดวก</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การท่าเรือฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.4.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>1. สนับสนุนให้มีการใช้แพลตฟอร์มการค้าที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับ Stakeholder ในการทำกิจกรรมทางการค้า ซึ่งผู้ประกอบการ SME ที่ยังไม่งบประมาณในการลงทุนพัฒนาให้เป็นดิจิทัล สามารถมาใช้บริการแพลตฟอร์มกลางได้ เช่น NDDP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
<p>2. ขอให้ศึกษาและกำหนดมาตรฐานคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าแต่ละประเภทเพื่อการส่งออก และกำหนดให้สายเรือมีการซ่อมบำรุงและส่งมอบตู้สินค้าในสภาพที่พร้อมใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐานที่เจ้าของสินค้ากำหนด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ • การท่าเรือฯ
<p>3. ปรับกระบวนการกำหนดแนวทางการดำเนินการร่วมกันระหว่าง ไทย ลาว เวียดนาม จีน ระดับ แขวง จังหวัด มณฑล ไทย ลาว เวียดนาม จีน หรือจัดตั้งคณะกรรมการการค้าร่วม (Joint Trade Committee) กำหนดให้มีการหารือร่วมกันทุก 2 เดือน และมีการแจ้งเรื่อง regulation ให้ทราบล่วงหน้า (Early Warning) เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับปฏิบัติ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงพาณิชย์
<p>4. การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ และผลักดันการปรับปรุงด้าน soft side regulation และ facilitation เพื่อช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กรมการขนส่งทางบก • การรถไฟแห่งประเทศไทย
<p>5. จุดขายแดนในแต่ละจุดควรมีประสานงาน และ แลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงเจรจาร่วมกันถึงการผ่อนปรนกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างกันให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.5 รายชื่อผู้ให้บริการในเส้นทาง

6.5.1 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศกัมพูชา

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ - เบอร์ติดต่อ
Advanced Glory Logistics (Cambodia) Co. Ltd. (AGL)	Street 150, Sangkat Tuek Laak 2. Khan Toulkok, Phnom Penh, Cambodia, 120405, Cambodia Tel : +855 (0)23 885778
Agility Logistics Limited	B31, Street 199, Sangkat Tom Noup Tek, Khan Chamcarmon, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 (0)23 211201
Asia Cargo Transport Cam Co., Ltd	No. 72C, Russian Federation Blvd, Sangkat Kakab, Khan Posenchey, Phnom Penh, Kingdom of Cambodia Tel : +855 (0)23 890879/878
Ant Global Express (Cambodia) Co., Ltd.	2, Street 29MC, S/K Stung Meanchey, Khan Meanchey, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 17 777 317
All Mover Logistic Cambodia	Phum 3, Sangkat 1, Sihanouk Town, 18000 Cambodia Tel : +(855) 17 735126
C.H. Royal International Co., Ltd.	83-85 St Northbridge, Sangkat Toeuk Thla, Khan Sen Sok, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 (0)23 969287
Bright Way Logistics Co Ltd	L10-11 St 265, Teuk Laak 3, Khan Toul Kork, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 (0)23 888567
Bright Star Logistics Cambodia Co Ltd	No 11, St 12, Phum Rong Chak, Sangkat Phnom Penh Thmey, Khan Sen Sok, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 (0)23 883077
BEN LINE AGENCIES	Floor 1, Regency Complex, B No 8 B/294, Mao Tse Tung Blvd, Sangkat Tomnoubteouk, Khan Chamkarmon, Phnom Penh, Cambodia Tel : +855 (0)23 222673
B.I.M Logistics Co., Ltd.	No. 431, 6th Floor, St. 230, Sangkat Tuek L'ak 3, Tuol Kouk, Phnom Penh Tel : +855 12351549
Asia Vision Express Inc.	House No.340, , Street Betong, Sangkat Oubeak K'am, Khan Sensok, Phnom Penh, Phnom Penh, 120805, Cambodia Tel : +855 (0)23 5555 2487

6.5.2 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศเมียนมา

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ - เบอร์ติดต่อ
A.K.S Trading & Logistic Support Co., Ltd	Office: 28/F Kyar-padommar Lane (Ngwe Kyar Yan Avenue) South Okkalapa, Yangon. Tel: (951) 5777066,701188 Email: nyuntaung1959@gmail.com, duwun@mail4u.com.mm
AGX Logistics	No.608, Rm 5B, 5th Flr, Bo Soon Pat Tower, Merchant Rd, Pabedan Tsp, Yangon Tel/Fax: 951-376009, 959-73077533, 73077544, 5014283, 5159808, 5161729 Email: anne@agxmyanmar.com, kathy@agxmyanmar.com, hnin@agxmyanmar.com, agx.ygn@agxlogistics.com Website: www.agilogistics.com

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ - เบอร์ติดต่อ
HYPER SHINE FORWARDING CO., LTD	No.7, Nagayone Pagoda St, 8 1/2 mile, Mayangone Tsp, Yangon, Myanmar Tel: 95 9 7302. 8267
Asia World Co., Ltd	No.61-62, Bahosi Development, Wadan Street, Lanmadaw Tsp, Yangon. Tel: (951) 225271, 224068, 225982, 222422, 225184 Fax: (951) 227474, 228012 Email: UMK@mptmail.net.mm
ATE Group (Myanmar Air Tiger Express Co., Ltd)	122, 3rd Flr, Corner of 57th St., Maha Bandoola Rd., Ward (2), Pazundaung Tel: 204081, 203424 Email: general@rgn.airtiger.com.mm, export@rgn.airtiger.com.mm, htarroo@gmail.com Website: www.airtiger.com
Awards Logistics Co., Ltd	Bldg. B, Rm# 507, 5th Flr., University Avenue., New University Avenue Rd, Bahan Tsp, Yangon. Tel: (951) 556614,559932 Email: awards-may@wimaxmail.net.mm Website: www.awardslogistics.com
Blue Ocean Agency	62(Rm 703), 7th Flr, Maha Bandoola Housing Complex(B), Maha Bandoola Rd., Ward (2), Pazundaung Tel: 201393, 4411438~39, Fax : 951-8610423 Email: inbound.boa@gmail.com, blueocean@myanmar.com, zayar.17@gmail.com Website: www.myanmarblueoceantour.com
Care Freight Services Ltd	190/192(Rm 01/03), 1st Flr, Dagon Tower, Shwe Gon Daing Rd., Yae Tar Shay Ward, Bahan Tel: 544340, 544341, Fax: 951-544137 Email: admin@carefreight.com, kac01@carefreight.com, info@carefreight.com.mm, naymyo@carefreight.com
Chein Kaung Express Co., Ltd (CKE)	126, 1st Flr, Middle Block, Bogalay Zay St., Botahtaung Tel: 380845, 380846, Fax: 951-392436 Email: cheinkaung@myanmar.com.mm
Container Service & Shipping Agency Co., Ltd	62, Rm 903, Cnr of Tar Watein Thar St, Maha Bandoola Housing (Complex B), Maha Bandoola Rd, Ward 3, PZDG, Yangon Tel: 951-397160, 203399, Fax: 951-203406 Email: mktg1@cnshpg.com.mm, cssa@cnshpg.com.mm
Conteast Lines Orient Ltd (Dongnama Line)	Rm# 803, La Pyayt Wun Plaza, A-Lan-Pya Pagoda Rd., Dagon Tsp. Yangon Tel: (01) 371379, 252398, 371380 (Fax) Email: conteast@yangon.net.mm
CP World Co., Ltd	Rm# 1405, Sakura Tower, Bogyoke Aung San Rd., Kyauktada Tsp. Yangon Tel: 951-255915~17, Fax: 255917 Email: corporate@cpworldgroup.com, documentation@cpworldmyanmar.com Website: www.cpworldgroup.com
Eaton Logistics Co., Ltd	Tel: 959-5130415, 73140499, 421021428, 31316437 Email: eaton.logistics@gmail.com Website: www.facebook.com/EatonLogistic

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ - เบอร์ติดต่อ
First Freight Service Co., Ltd	No.245, Rm 6/B, 5th Flr, Shine Tower, Bo Myat Tun St, Botataung Tsp, Yangon Tel: 951-397323, 297466, Fax: 951-201647 Email: fastforward@yangon.net.mm,
Forever Transportation Co., Ltd	No.39, Rm 606, 6th Flr, United Condo, Alanpya Pagoda Rd, Dagon Tsp, Yangon Tel: 951-371193, 683413, Fax: 951-371193 Email: foreverkmk@gmail.com Website: www.pitransportation.com
HM Group Logistics Co., Ltd	Rm 903, 9th Flr, Kandawgyi Tower, Tarmwe Tsp, Yangon Tel: 951-8619230, Fax: 951-8619231 Email: info@myanmar.com.mm Website: hmmyanmar.com.mm

6.5.3 รายชื่อผู้ให้บริการใน สปป.ลาว

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ - เบอร์ติดต่อ
Deuan Sawanh (Group) Co., Ltd.	unit 35 Thadeua Rd, Dongphosy Hatsaifong District, Vientiane, Laos PDR Tel: (856) 21 812 148 Email: Tilly.le@dsawanh.com Website: www.dsawanh.com
Hung Huang (LAO) Logistics Co. Ltd.	011, Unit 01, Luangprabang Rd., B. Sihom, Chanthaboury District, Vientiane Capital, Lao P.D.R Tel: (856) 21 263 028 Fax: (856) 21 264 122 Website: www.profrtgroup.com
Societe Mixte De Transport Co.Ltd (SMT)	17 Sisangvone Road, Ban Hongke P.O Box 4237, Vientiane, Lao P.D.R. Tel: (856) 21 417 051-55 Fax: (856) 21 417 056 Email: pchsmt@laotel.com Website: www.smt.laopdr.com
T E C Logistics Co Ltd	295 Ban DongpalaanRd, Vientiane Cap. Tel: +856-21 25 0820 Fax: 856 21 25 0821
Lao Japan Friendship Port	ThadeuaRd, Thaphalansay, Vientiane Cap. Tel: +856-21 314242
Geo Trans Logistics and Movers	Ban Phonpapao, Sissatanak District, Vientiane, Vientiane Capital Tel: +856-21 31 3619
Lao International Logistics Co Ltd	LuangPrabang Rd, Oupmoung, Vientiane Cap. Tel: +856-21 263354
Lao Trans Forwarder Co Ltd	250 07 ThadeuaRd, Khoknin, Vientiane Cap. Tel: +856-21 31 4435
Waterway Transportation Service Enterprise	Route 9, Phonsavang Tai, Savannakhet Province Tel: +856-41 21 2701
SDV Lao Co Ltd	ThadeuaRd, Thaphalansay Vientiane Cap. Tel: +856-21 31 5262 Fax: +856-21 31 5263 www.sdvlaos.com

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ – เบอร์ติดต่อ
Cooperation Transport Company International (Pakse- Ubon)	Route 13, South Keosamphan Champassak Province Tel: +856-31 21 4128
Enterprise of International Domestic Transportation Service	Route 13, South HouayNyangkhamNeua, Campassak Province Tel: +856-31 21 3167
Lao Freight Forwarders	PO Box 3145, Km3 Thadeua Road, Vientiane, Lao PDR Tel: + 856-21-313-321 Fax: + 856-21-314-831 Website: www.laoff.laopdr.com
Lao Transportation Service (Savannakhet Branch)	Oudomsin St, Sibounheuang, Savannakhet Province Tel: +856-41 21 2309
Mercury International (Laos) Co., Ltd	100 Ban Simuang, Samseanthai Road, Muang Sisattanak, Vientian Tel: +856-21 213054 Fax: + 856-21-231055 www.mercury-la.com

6.5.4 รายชื่อผู้ให้บริการในประเทศเวียดนาม

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ – เบอร์ติดต่อ
Cường Thủy Logistics Co., Ltd	P12A02 Tower B, TD Plaza luxury apartment, Lot 20A Le Hong Phong, Dong Khe, Ngo Quyen, Hai Phong Tel: +84 936.842.886
Nam Phong Import Export Co., Ltd	Cha Lo Border gate center Minh Hoa, Quang Binh Province. Tel: +84 911 367 079
Knight Logistics Co., Ltd.	7th Floor, Kicotrans Building, 46 Bach Dang Street, Ward 2, Tan Binh Dist, Ho Chi Minh City Tel: +84 28 73004422
VIET TOTAL LOGISTICS (VTL) CO.,LTD	18B Nam Quoc Cang, Pham Ngu Lao Ward, Dist 1, HCMC, Viet Nam (VN) Tel: 84-8-39257641
VN-Partnerlogs Co.,ltd	No 02, LK48 , Service Area 20AB, Lane 50,, Le Trong Tan Str, Duong Noi Ward, Hanoi, 10000, Vietnam Tel: +84 902173285
M&P INTERNATIONAL CO.,LTD – MPI CO., LTD	Floor 8, 5 Nguyen Gia Thieu St., Ward. 6, Dist.3, HCMC, Ho Chi Minh, Vietnam Tel: 39302671
A-Sonic Logistics (V) Co Ltd	30 Phan Thuc Duyen Street,, Ward 4, Tan Binh Dist, Ho Chi Minh City Tel: +84 (8) 3848 5136
a. hartrodt logistics Vietnam Co., LTD	7th Floor, D&D Tower, Nguyen Thi Minh Khai, Ho Chi Minh City, Vietnam, 100000, Vietnam Tel: +84 +84901887677
A&L Cargo Services J.S.C.	8th Floor Success Building. No3 Le Thanh Tong Str., Ngo Quyen Dist., Hai Phong City, Vietnam Tel: +(84) 31 3.686 525
Agility Logistics	E town Building, 8th Floor, Unit 8.2 & 8.3, 364 Cong Hoa Street, Ho Chi Minh City, Tan Binh District Tel: +84 (8) 3930 8010
AGOP CO.,LTD	Hoang mai, Ha Noi, Vietnam Tel: 84934553186

รายชื่อผู้ให้บริการ	ที่อยู่ – เบอร์ติดต่อ
AIR & SEA GLOBAL CO.,LTD	6th Floor, Building 34G, No 15 Alley 28 Duong Khue Street, Cau Giay District, Hanoi city, 10000, Vietnam Tel: +84 2437950580
ALC CORPORATION	Lot B2, Cat Lai Industrial Zone, Thana My Loi Ward, Dist. 2, Ho Chi Minh, Vietnam Tel: +84837425107 (211)

6.6 ที่มาและแหล่งข้อมูลสำหรับอ้างอิง

หน่วยงานภาครัฐ

1. สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. กรมการขนส่งทางราง
3. กรมการขนส่งทางบก
4. กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ประจำกรุงย่างกุ้ง / ประจำกรุงฮานอย / ประจำนครหลวงเวียงจันทน์ / ประจำเมืองคุนหมิง
5. กรมเจ้าท่า
6. กรมศุลกากร

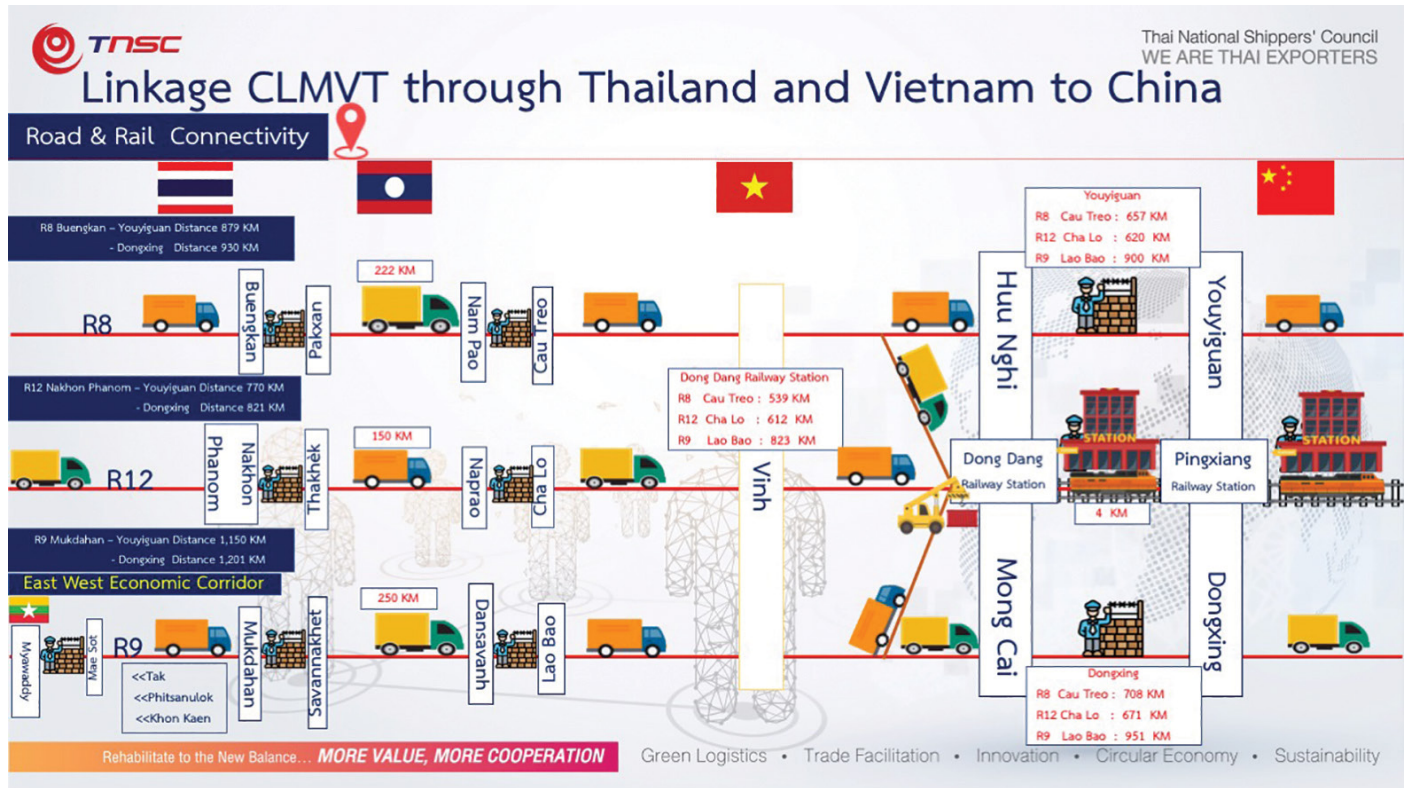
หน่วยงานภาคเอกชน

1. สมาคมผู้ประกอบการสินค้าทางน้ำ
2. COSCO SHIPPING LINES (THAILAND) CO.,LTD.
3. Maersk Line (Thailand) LTD.
4. REGIONAL CONTAINER LINES PUBLIC COMPANY LIMITED
5. บริษัท ทริทธานส์ อินเตอร์เนชันแนล เอ็กซ์เพรส จำกัด
6. บริษัท เบทไทย อินเด็กซ์แอสโซซิเอท จำกัด

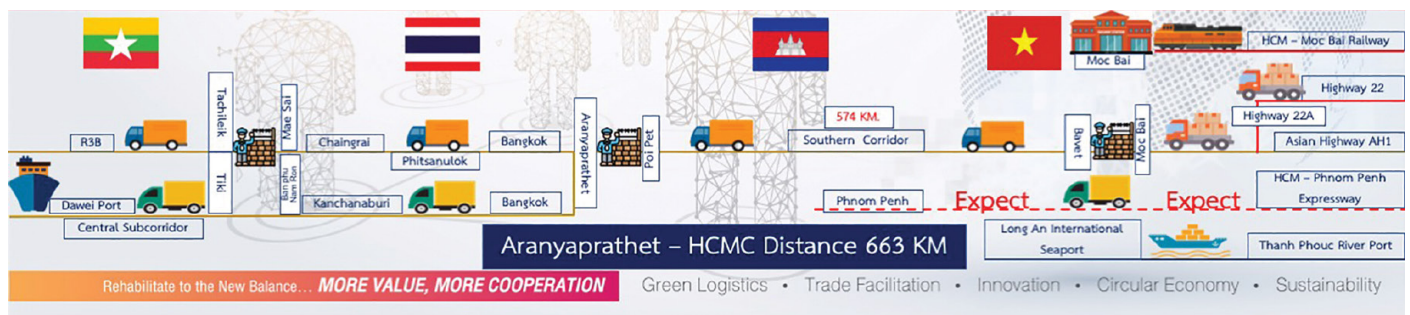
บรรณานุกรม

1. <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>
2. <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>
3. <http://www.kkmuni.go.th/center/images/data/asian/AseanEconomicWay.pdf>
4. <https://aec.kapook.com/view56325.html>
5. <https://www.thaitruckcenter.com/InterTransport/%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%95%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%95%E0%B8%81%E0%B8%A5%E0%B8%87/#1509523057684-c5c63738-49f3>
6. <https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bcc2715e39c306000a35f?cate=5d5bcb4e15e39c3060006872>
7. <https://www.thaitruckcenter.com/qmarkv1/UploadFile/KnowledgeSource/-1526729398.pdf>
8. <https://logistics-manager.com/th/laem-chabang-port-expanding-the-future-with-phase-3-development/>
9. <http://www.kamphaengphet.go.th/aec/data/Vietnam%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>
10. <https://www.dft.go.th/Portals/3/Users/001/01/1/CambodiaTradeandInvestmentHandbook.pdf>
11. http://www.ditp.go.th/contents_attach/211833/211833.pdf
12. <https://mgronline.com/indochina/detail/9650000026345>
13. https://www.ditp.go.th/contents_attach/750773/750773.pdf
14. <https://thaibiz-vietnam.com>
15. https://www.v-servelogistics.com/media/vserve2017/file_pdf/170406952049.pdf
16. https://www.sme.go.th/upload/mod_download/%E0%B8%84%E0%B8%B9%E0%B9%88%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%9E%E0%B8%A1%E0%B9%88%E0%B8%B2%2017-05-11%20A5-20171101171051.pdf
17. <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimainew/saimainew.html>
18. <http://aec.utcc.ac.th/wp-content/uploads/2016/08/Doing-Business-in-LAOS.pdf>
19. https://ditp.go.th/contents_attach/207688/207688.pdf
20. https://www.ditp.go.th/contents_attach/659122/659122.pdf
21. <https://thaibizchina.com/>
22. <https://www.thaitruckcenter.com/tdsc/ViewFile?filepath=FileNews&name=923391521.pdf&fname=923391521.pdf>
23. http://61.19.32.28/cri-borderhealth/backoffice/file_Learning/1.pdf
24. <https://www.thaitruckcenter.com/InterTransport/wp-content/uploads/2017/11/%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%A1%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD-Th-Lao.pdf>
25. <https://papershipping.com/%E0%B8%8A%E0%B8%B4%E0%B8%9B%E0%B8%9B%E0%B8%B4%E0%B9%89%E0%B8%87-%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88/>
26. https://www.nesdc.go.th/download/content/report2013/15Yearend2013G4_jula.pdf

ภาคผนวก



Linkage CLMVT through Thailand and Vietnam to China



เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่าง เมียนมา - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

“To be an **organization of international traders** to enhance potential competitiveness throughout the value chain to bring Thailand into **DIGITAL TRADING NATION**”



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel.: +66 (0) 2679 7555

Fax.: +66 (0) 2679 7500-2

E-mail: tnsc@tnsc.com || Website: www.tnsc.com

