

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มีความได้เปรียบในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิตและแหล่งกระจายสินค้า ที่สามารถตอบสนองอุปสงค์ใหม่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเอเซียใต้ เอเซียตะวันออกเฉียงใต้ เอเซียตะวันออกเฉียงเหนือ และออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ โดยระยะที่ผ่านมาไทยมีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในด้านต่างๆ ทั้งการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การรวบรวมร่วมมือในภูมิภาคและอนุภูมิภาค ทำให้ผลการพัฒนาที่ผ่านมามีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประตูการค้าชายแดนหลัก ประกอบกับ “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)” ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทย ในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism) ซึ่งนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภูมิภาคและอนุภูมิภาคร่วมกันอย่างยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาโครงสร้างระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย สามารถกล่าวได้ว่า ระบบโครงข่ายถนนเป็นโครงข่ายการขนส่งหลัก (โดยในปี พ.ศ. 2552 ถึง พ.ศ. 2556 สัดส่วนการขนส่งทางถนนต่อการขนส่งโดยรวมของประเทศมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 81 ขณะที่การขนส่งระบบรางมีสัดส่วนร้อยละ 2 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศร้อยละ 9 การขนส่งชายฝั่งทะเลร้อยละ 7 และการขนส่งทางอากาศร้อยละ 1) ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งในภาพรวม ทำให้แผนนโยบายของภาครัฐในระยะที่ผ่านมามุ่งเน้นการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง ไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน โดยการสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำให้เพิ่มขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้พลังงานและลดต้นทุนของการขนส่ง ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้แนวโน้มของการเปิดเสรีทางการค้าและการกระจายกิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคในช่วงกว่าทศวรรษที่ผ่านมา ส่งผลกระทบในเวทีการแข่งขันที่ธุรกิจไทยต้องเผชิญ ทำให้ต้องมีการปรับตัวในการเพิ่มผลิตภาพของธุรกิจ และสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบของความร่วมมือกับธุรกิจอื่นๆ ในโซ่อุปทานการผลิตของกิจกรรมนั้นๆ หรือในรูปแบบพันธมิตรทางธุรกิจ จึงจำเป็นต้องยกระดับองค์กรธุรกิจให้เท่าเทียมหรือเหนือกว่าทั้งในเรื่องผลิตภาพของระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือกับธุรกิจอื่นๆ ในโซ่อุปทาน

สำหรับภาครัฐ การกำหนดนโยบายและวางยุทธศาสตร์ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมต้องดำเนินการยกระดับประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ไปพร้อมกับการปรับตัวของภาคธุรกิจ โดยการศึกษาภาพรวมของการขนส่งสินค้าในโซ่อุปทาน โดยเฉพาะข้อมูลต้นทุนของผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ (ผู้ให้บริการโลจิสติกส์) ระหว่างประเทศตลอดเส้นทางเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจและประตูการค้าสำคัญ ความเหมาะสมของลักษณะการขนส่งตามสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศและข้อเท็จจริงที่มีความแตกต่างกัน

และมีลักษณะเฉพาะ เช่น แนวลำน้ำสายสำคัญในภูมิภาค การขนส่งชายฝั่งทางภาคตะวันออกและภาคใต้ ระบบรางในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิต การกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภคปลายทางไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศ และการนำเข้าส่งออกผ่านประตูการค้าต่างๆ ของประเทศ ลักษณะสภาพตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนกฎหมาย ข้อกำหนด กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญอย่างยิ่งสำหรับภาครัฐที่ใช้ประกอบการกำหนดนโยบายหรือมาตรการในการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ดังนั้น โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และมาเลเซีย จึงมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการเพื่อประโยชน์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ ศึกษากระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อวัดประสิทธิภาพกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ และการขยายตัวการทำธุรกิจไปยังตลาดสำคัญของผู้ประกอบการไทย ทั้งเส้นทางภายในไทย บริเวณพรมแดน และในประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลและกำหนดระบบตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ (Strategic KPIs) ของบริการภาครัฐในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถส่งผลให้มีการปรับปรุงและติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์และนโยบายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับการปรับตัวของภาคเอกชน ซึ่งนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- (1) เพื่อเข้าใจภาพรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย รวมทั้งศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการดำเนินธุรกิจในประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (2) เพื่อประเมินต้นทุนขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่มีความสำคัญในแต่ละเส้นทางการค้าที่สำคัญ และจัดทำกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ในขั้นตอนการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์บนเส้นทาง การขนส่งสินค้าไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (3) จัดทำข้อเสนอแนะทางนโยบายเพื่อพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ และสร้างรายได้เปรียบเทียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในแต่ละเส้นทางการค้าสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- (1) ศึกษาภาพรวมและสภาพปัญหาเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยวิเคราะห์ถึงรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (เช่น สินค้า Bulk, Container, ตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็น เป็นต้น) รวมทั้งคุณภาพเส้นทางและแผนพัฒนาโครงข่ายเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (2) สืบหาข้อมูลทั้งแบบปฐมภูมิและทุติยภูมิเพื่อประเมินต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละเส้นทางการค้าที่สำคัญ เพื่อแสดงต้นทุนที่ภาคธุรกิจไทยรับภาระในปัจจุบัน

- (3) ดำเนินการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เกี่ยวกับผลการดำเนินธุรกิจ สภาพตลาด ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง และต้นทุนที่สำคัญในแต่ละช่วงเส้นทางตลอดสายทาง ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย สภาพปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ กฎหมาย ข้อกำหนด กฎระเบียบและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงประเด็นที่ต้องการให้รัฐสนับสนุนเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (4) วิเคราะห์ รูปแบบ และแนวโน้มการแข่งขันของตลาด รวมทั้งศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการดำเนินธุรกิจในตลาดประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (5) จัดทำกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์บนเส้นทางขนส่งสินค้าไทยไปยังประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย พร้อมทั้งแนวทางการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวโดยอ้างอิงดัชนีชี้วัดระดับสากล เพื่อเป็นกรอบแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (6) สำรวจศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าของประเทศในกลุ่ม GMS จำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ (i) ไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ (ii) ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม และ (iii) เมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม โดยจัดให้มีการเดินทางสำรวจเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศดังกล่าว เพื่อให้คณะกรรมการกำกับโครงการฯ และเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จำนวนประมาณ 15 คน ได้ศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ของสินค้าในปัจจุบัน
- (7) จัดสัมมนาร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน 1 ครั้ง อย่างน้อยจำนวน 60 คน
- (8) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในการดำเนินธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศในแต่ละเส้นทางการค้าสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

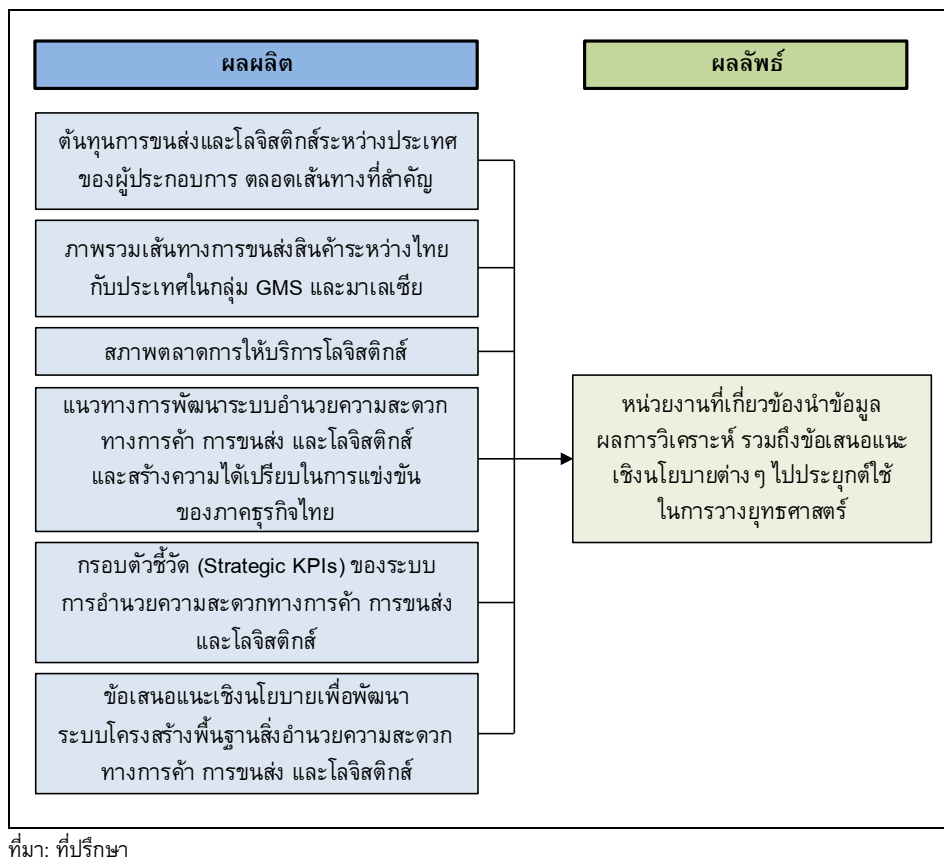
1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) ผลผลิต
 - กรอบแนวคิดในการคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของผู้ประกอบการตลอดเส้นทางเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
 - บทวิเคราะห์ภาพรวมเส้นทางขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
 - บทวิเคราะห์สภาพตลาดการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
 - ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ และสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทย
 - ข้อเสนอแนะกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ บนเส้นทางขนส่งสินค้าไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจสำคัญของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
 - ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์

(2) ผลลัพธ์

ข้อมูล ผลการวิเคราะห์ รวมถึงข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่างๆ ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการวางยุทธศาสตร์ เพื่อให้ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียมีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการเพิ่มศักยภาพและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทย ในการดำเนินธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ ในแต่ละเส้นทางการค้าและการขนส่งสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

สรุปผลผลิตและผลลัพธ์ของงานศึกษาดังรูปที่ 1.4-1



รูปที่ 1.4-1 ผลผลิตและผลลัพธ์ของงานศึกษา

1.5 กรอบภาพรวมของการศึกษา

การศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เป็นการศึกษาโดยยึดตามแนวโครงข่ายการพัฒนาเศรษฐกิจ (Corridor-based Approach) เป็นหลัก ทำให้การดำเนินการศึกษามุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของสินค้าตามแนวโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้ง GMS Corridor และ Corridor ที่เชื่อมระหว่างไทยกับมาเลเซีย โดยมีขอบเขตการวิเคราะห์ตาม Corridor ดังนี้

1.5.1 GMS Corridor

เนื่องจากไทย จีน เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชาได้ริเริ่ม “โครงการพัฒนารอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)” ขึ้นในปี พ.ศ. 2535 โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในกลุ่ม GMS โดยสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่างกัน ทั้งนี้ GMS ได้เริ่มวางแผนการพัฒนาจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานตามแนว Corridor ต่างๆ

จากเอกสาร “The Greater Mekong Subregion Transport Sector Strategy 2006 - 2015” (ปี พ.ศ. 2549 ถึง พ.ศ. 2558) ของ ADB แสดงกรอบการพัฒนาเส้นทางการขนส่ง (Transport Corridor) เป็น 9 Corridor โดย Corridor ที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS มีจำนวน 6 Corridor สรุปดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 Corridor ของประเทศในกลุ่ม GMS

Corridor	เส้นทาง	ผ่านไทย
Northern	ตามู (เมียนมา) - कुन्หมิง (จีน) - หนานหนิง (จีน)	✗
North-South*	คุนหมิง (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - จ.เชียงราย - กรุงเทพฯ	✓
Northeastern	แทงหว่า (เวียดนาม) - หลวงพระบาง (สปป.ลาว) - จ.ชลบุรี	✓
Central	บ่อเต็น (สปป.ลาว) - เวียงจันทน์ (สปป.ลาว) - จ.ชลบุรี	✓
Eastern	หนานหนิง (จีน) - ฮานอย (เวียดนาม) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - ก๋ามาว (เวียดนาม)	✗
Western	เมะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - ตามู (เมียนมา)	✗
East-West	เมะละแหม่ง (เมียนมา) - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ด่าหนิง (เวียดนาม)	✓
Southern	ทวาย (เมียนมา) - กรุงเทพฯ - พนมเปญ (กัมพูชา) - หุงเต่า (เวียดนาม)	✓
Southern Coastal	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีห์ (กัมพูชา) - นากัน (เวียดนาม)	✓

หมายเหตุ: *ใช้เส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว

ที่มา: ปรับปรุงจาก ADB

จาก 6 Corridor ที่ผ่านไทยมี 2 Corridor ที่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงได้อย่างสมบูรณ์ คือ

- (i) Central Corridor : แม้ว่ามูลค่าการนำเข้าและส่งออก ณ ด้านศุลกากรหนองคายในปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2557 สูงเป็นอันดับที่ 5 (แสดงดังตารางที่ 1.5-2) ของการค้าชายแดนทั้งหมดของไทย แต่การค้าการขนส่งและโลจิสติกส์เกือบทั้งหมดเป็นการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) เท่านั้น โดยมีสินค้าหลักคือ สินค้ากลุ่มอุปโภคบริโภค แต่ยังไม่มียี่ห้อของการเชื่อมโยงตลอดตามแนว Corridor ส่วนหนึ่งอาจเนื่องจากโครงข่ายถนนเส้นทาง R13 ใน สปป.ลาว ที่ยังไม่สะดวกต่อการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามขณะนี้จีนมีนโยบายสนับสนุนการสร้างโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงจากคุนหมิง (จีน) ผ่านเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) และ จ.หนองคาย โดยสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทย จนถึงท่าเรือแหลมฉบังได้ ดังนั้น โครงข่าย Central Corridor ควรเป็นโครงข่ายที่ต้องพิจารณารายละเอียดในอนาคต

ตารางที่ 1.5-2 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรตาม Corridor ต่าง ๆ

ลำดับ	ด่านศุลกากร	มูลค่าการนำเข้าและส่งออก ปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2557 (ม.ค. - ก.ย.) (ล้านบาท)	Corridor
1	ด่านศุลกากรสะเดา	1,467,537.24	เชื่อมโยงมาเลเซีย
2	ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	919,712.81	เชื่อมโยงมาเลเซีย
3	ด่านศุลกากรสังขละบุรี (พระเจดีย์)	493,089.13	Southern
4	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	318,240.99	East-West
5	ด่านศุลกากรหนองคาย	255,765.88	Central
6	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	238,722.89	Southern
7	ด่านศุลกากรแม่สอด	179,239.02	East-West
8	ด่านศุลกากรนครพนม	133,200.56	-
9	ด่านศุลกากรคลองใหญ่	114,553.38	Southern Coastal
10	ด่านศุลกากรระนอง	107,823.63	-

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร

- (ii) Northeastern Corridor : เส้นทางตั้งแต่ทางหัว (เวียดนาม) จนถึงหลวงพระบาง (สปป.ลาว) ยังเป็นถนนมาตรฐานต่ำและเชื่อมต่อกับไทยที่ จ.เลย และ จ.เพชรบูรณ์ ที่อยู่ในแนวเทือกเขาสูง ทำให้การคมนาคมขนส่งยากลำบาก ปริมาณการขนส่งตามเส้นทางนี้จึงมีน้อยมาก

ดังนั้น การศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS ควรมุ่งเน้นที่ Corridor ที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูง และมีกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ตาม Corridor อยู่ เพื่อให้สามารถวิเคราะห์สภาพการขนส่งและต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานขนส่งที่เกิดขึ้นจริงได้ ดังนั้น Central และ Northeastern Corridor จึงยังไม่ถูกนำมาวิเคราะห์ในงานศึกษานี้ แต่ควรพิจารณาเพิ่มเติมในระยะต่อไปเมื่อ Corridor นี้ได้มีการพัฒนาแล้ว

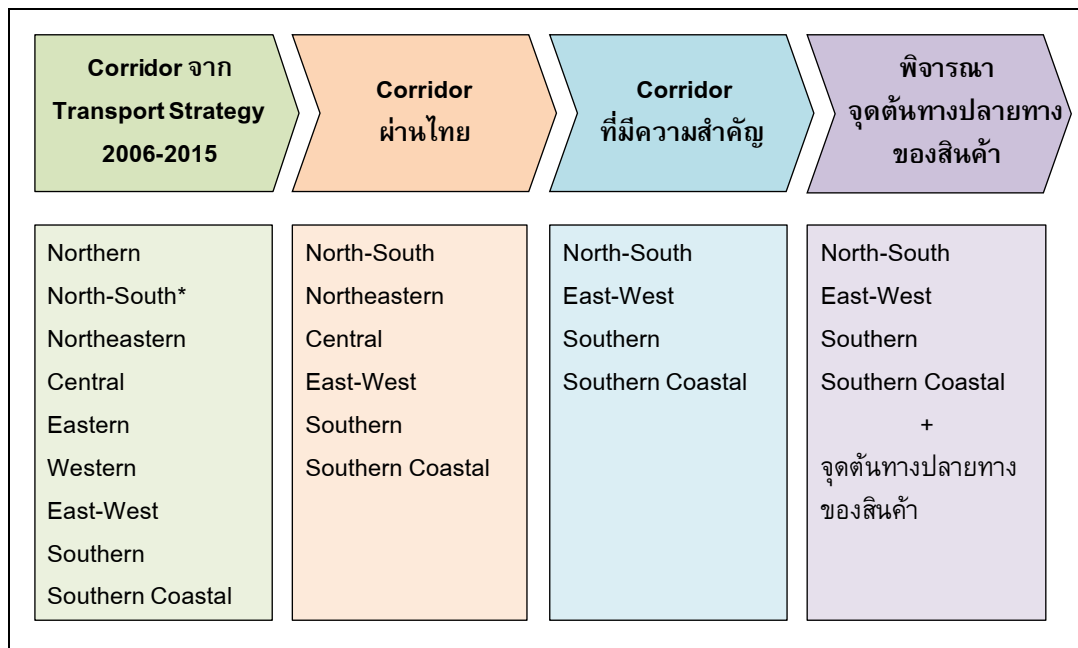
สรุป GMS Corridor ที่เป็นกรอบการวิเคราะห์ในงานศึกษานี้ ได้แก่

- (i) North-South Corridor
- (ii) East-West Corridor
- (iii) Southern Corridor
- (iv) Southern Coastal Corridor

นอกจากการวิเคราะห์ตาม GMS Corridor ทั้ง 4 Corridor ข้างต้นแล้ว ในการศึกษาควรพิจารณาจุดต้นทาง/ปลายทาง ซึ่งมีการเชื่อมโยงต่อเนื่องจาก Corridor ดังกล่าวด้วย เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในเมืองต่างๆ การขยายตัวของธุรกิจ อุตสาหกรรม และการส่งเสริมการค้าการลงทุน ได้แก่

- (i) ย่างกุ้ง (เมียนมา) ที่แม้อยู่บน Western Corridor นอกขอบเขตของแนว East-West Corridor แต่เป็นเมืองหลวงและแหล่งบริโภคสำคัญของเมียนมา
- (ii) หานหนิง (จีน) เป็นเมืองหลวงของมณฑลกว่างซี ที่อยู่บน Eastern Corridor โดยขอบเขต Corridor นี้ไม่ได้ผ่านไทยโดยตรงต้องอาศัยโครงข่ายใน สปป.ลาว เพื่อเชื่อมกับเวียดนามตอนกลางและจีน แต่หานหนิงเป็นเมืองที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการค้าการขนส่งจากรัฐบาลกลางของจีน และมีแนวโน้มที่ปริมาณการขนส่งสินค้าจากไทยผ่านด่านศุลกากรนครพนมถึงฮานอย (เวียดนาม) และส่งต่อไปยังหานหนิงเพิ่มขึ้น

สรุปแนวคิดการคัดเลือก Corridor ในการศึกษา ดังรูปที่ 1.5-1 ตารางที่ 1.5-3 และรูปที่ 1.5-2



หมายเหตุ: * ใช้เส้นทาง R3A ผ่านสปป.ลาว

ที่มา: ที่ปรึกษา

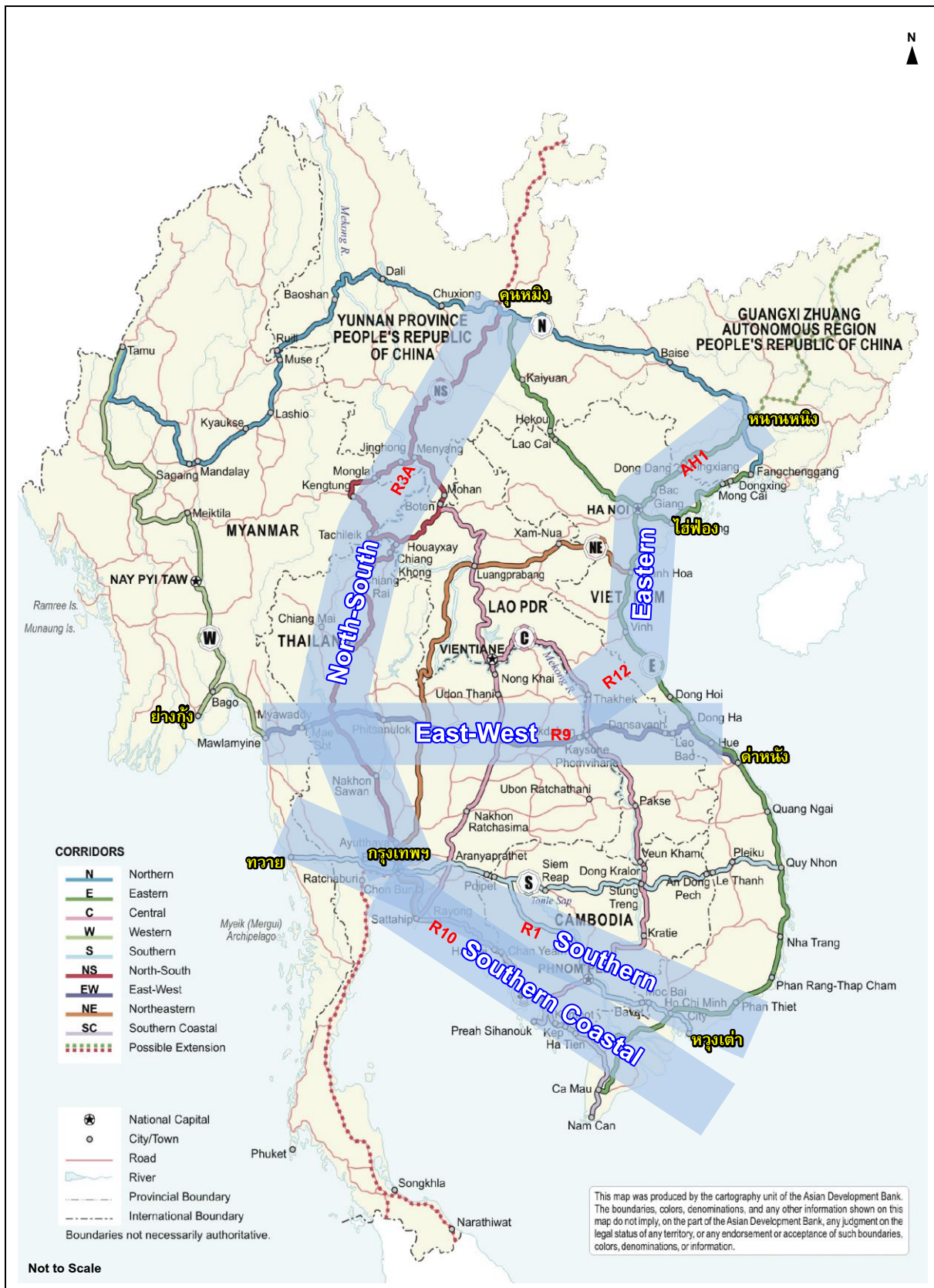
รูปที่ 1.5-1 สรุปแนวคิดการคัดเลือก Corridor ในการศึกษา

ตารางที่ 1.5-3 สรุป GMS Corridor และเส้นทางในการศึกษา

Corridor	กรอบเส้นทางของ ADB	ชื่อเส้นทางสำคัญ	Corridor ในงานศึกษา
North-South	คุนหมิง (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - จ.เชียงราย - กรุงเทพฯ	R3A	กรุงเทพฯ - จ.เชียงราย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - มัวฮาน (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน) - คุนหมิง (จีน)
East-West	เมะละแหม่ง (เมียนมา) - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ด้าหนัง (เวียดนาม)	R9	<ul style="list-style-type: none"> อ.แม่สอด จ.ตาก - เมะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) จ. มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ด้าหนัง (เวียดนาม)
Southern	ทวาย (เมียนมา) - กรุงเทพฯ - พนมเปญ (กัมพูชา) - หวุงเต่า (เวียดนาม)	R1	<ul style="list-style-type: none"> กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา) กรุงเทพฯ - จ.สระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวุงเต่า (เวียดนาม)
Southern Coastal	กรุงเทพ - จ.ตราด - กรุงพระสีห์ (กัมพูชา) - นากัน (เวียดนาม)	R10	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีห์ (กัมพูชา) - อาเตียน (เวียดนาม) - นากัน (เวียดนาม)
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หานหนิง (จีน)	R12 และ AH 1	จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หานหนิง (จีน)

หมายเหตุ: * ช่วง จ.นครพนม ถึง วังห์ (เวียดนาม) ไม่จัดเป็น Transport Corridor ตามเอกสารของ ADB แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 พ.ศ. 2554

ที่มา: ที่ปรึกษา



ที่มา: ปรับปรุงจาก ADB

รูปที่ 1.5-2 GMS Corridor

รายละเอียด Corridor ในงานศึกษานี้

1) North-South Corridor

North-South Corridor เป็นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จุดเริ่มต้นจากคุนหมิง (จีน) มายัง จ.เชียงราย และกรุงเทพฯ (โดยมีส่วนที่ผ่านเมียนมา และ สปป.ลาว เล็กน้อย) เรียกเส้นทางเชื่อมต่อจากจีนตอนใต้มาไทยว่า “เส้นทาง R3A” นอกจากนี้โครงข่าย North-South Corridor สามารถเชื่อมต่อไปจนถึงมาเลเซีย และสิงคโปร์

เส้นทาง R3 แบ่งเป็นเส้นทางย่อยทางตะวันออก (R3A) ที่ผ่าน สปป.ลาว และเส้นทางย่อยทางตะวันตก (R3B) ที่ผ่านเมียนมา อย่างไรก็ตาม การค้าการขนส่งตามเส้นทาง R3B ที่ผ่านด่านศุลกากรแม่สาย อ.เชียงราย กับเมียนมาในปัจจุบันมีความไม่แน่นอน เนื่องจากปัญหาความมั่นคงและปัญหาชนกลุ่มน้อย ทำให้การขนส่งตามเส้นทางนี้ยังไม่เหมาะสมสำหรับการเป็นเส้นทางการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS¹

การศึกษานี้จึงมุ่งเน้นที่การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A โดยมีจุดเชื่อมต่อการขนส่งระหว่าง จ.เชียงรายของไทย ภาคเหนือของ สปป.ลาว และมณฑลยูนนานของจีน

2) East-West Corridor

East-West Corridor เป็นการ “ตัดขวาง” เชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรคือ มหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก และมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก เส้นทาง East-West Corridor มีเส้นเดียว ไม่มีเส้นย่อย โดยจุดเริ่มต้นคือ เมะละแหม่งในเมียนมา ตัดผ่านไทย สปป.ลาว สิ้นสุดที่ท่าหนิงในเวียดนาม (เมืองท่าสำคัญของเวียดนามตอนกลาง) เรียกเส้นทางนี้ว่าเส้นทาง R9 จุดข้ามแดนสำคัญของ East-West Corridor คือ (i) สะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 1 ที่เมียวดี กับ อ.แม่สอด จ.ตาก และ (ii) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่ จ.มุกดาหาร กับ สะหวันนะเขตของ สปป.ลาว ส่วนจังหวัดของไทยที่มีเส้นทาง R9 ผ่าน คือ จ.ตาก จ.พิษณุโลก จ.เพชรบูรณ์ จ.ขอนแก่น จ.กาฬสินธุ์ และ จ.มุกดาหาร

3) Southern Corridor

Southern Corridor เชื่อมต่อระหว่างทวาย (เมียนมา) ถึง กรุงเทพฯ ผ่านพนมเปญ (กัมพูชา) ไปยังโฮจิมินห์ (เวียดนาม) และสุดทางที่หุงเต่า ของเวียดนาม เรียกว่า เส้นทาง R1

สำหรับเส้นทาง R1 ในส่วนของไทยและเวียดนามนั้นเสร็จสมบูรณ์แล้ว แต่ส่วนของกัมพูชายังอยู่ในช่วงปรับปรุงโดยใช้เงินกู้จาก ADB จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือ การมีสะพานเน็คเลื่อง (Neak Loeung)² บริเวณใกล้กับด่านศุลกากรพระเวท เพื่อข้ามแม่น้ำโขง ทำให้โครงข่ายทางถนนของ Corridor นี้สมบูรณ์ขึ้น

¹ โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2549

² เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2558

4) Southern Coastal Corridor

Southern Coastal Corridor เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกของไทย เลียบอ่าวไทยจนถึง จ.ตราด ข้ามแดนมายังเกาะกงของกัมพูชา และไปสุดทางที่ชายฝั่งทะเลของเวียดนามที่นากัน เรียกว่าเส้นทาง R10

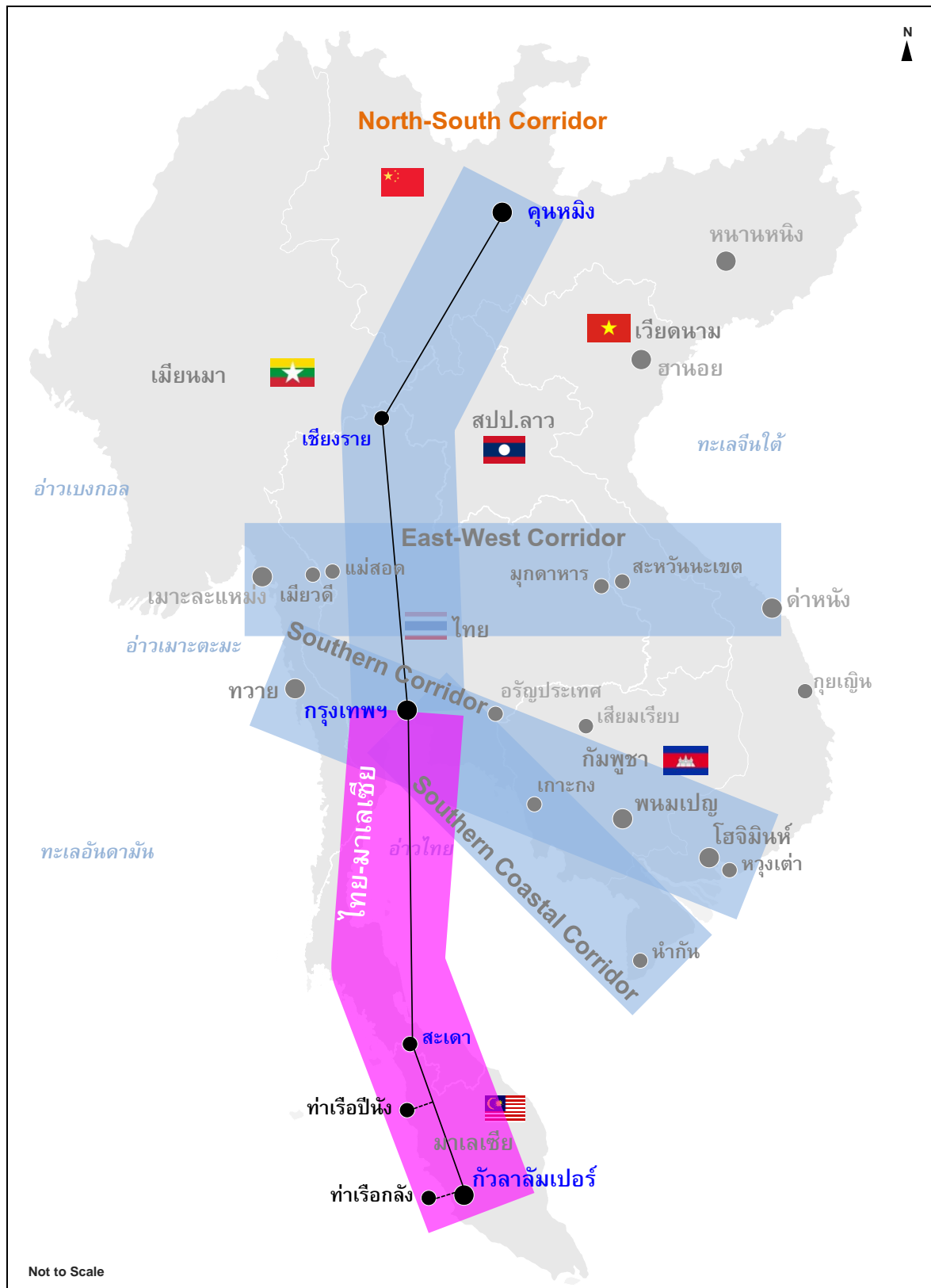
5) เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

เส้นทาง R12 ในช่วงของ สปป.ลาว ตัดผ่านเทือกเขา ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรม สำหรับเส้นทางในเวียดนาม (Eastern Corridor บางส่วน) คือ โครงข่ายถนนสายหลักในแนวเหนือใต้ของเวียดนาม ต่อยังยี่หนานหนึ่งในมณฑลกว้างสี่ของจีน ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าจาก จ.นครพนม ถึง ยี่หนานหนึ่ง โดยรถบรรทุกใช้เวลาประมาณ 3 วัน ทำให้การขนส่งตามเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor มีปริมาณเพิ่มขึ้น

1.5.2 เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซียไม่ได้อยู่ใน GMS Corridor แต่เป็นเส้นทางต่อเนื่องจาก North-South Corridor (คุนหมิง-กรุงเทพฯ) โดยผ่านภาคใต้ของไทย จนถึงชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่ด่านศุลกากรสะเดา จ.สงขลา แล้วข้ามแดนไปมาเลเซียเข้าสู่ด่านบูกิตกาหุยิตาและโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในมาเลเซีย (AH2) เข้าสู่ปีนัง กัวลาลัมเปอร์ และสิงคโปร์

แสดงเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ดังรูปที่ 1.5-3



ที่มา: ปรับปรุงจาก ADB

รูปที่ 1.5-3 เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

1.5.3 สรุปกรอบ Corridor ในงานศึกษา

จากการวิเคราะห์ GMS Corridor (หัวข้อที่ 1.5.1) และเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย (หัวข้อที่ 1.5.2) สามารถสรุป GMS Corridor และเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซียในการศึกษาครั้งนี้ได้ ดังตารางที่ 1.5-4

ตารางที่ 1.5-4 สรุป GMS Corridor และเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซียในการศึกษาครั้งนี้

Corridor	กรอบเส้นทางของ ADB	ชื่อเส้นทางสำคัญ	Corridor ในงานศึกษา
North-South	คุนหมิง (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - จ.เชียงราย - กรุงเทพฯ	R3A	กรุงเทพฯ - จ.เชียงราย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - มั่วฮาน (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน) - คุนหมิง (จีน)
East-West	เมะละแหม่ง (เมียนมา) - จ.มุกดาหาร - สะหวั่นะเขต (สปป.ลาว) - ด่าหนิง (เวียดนาม)	R9	<ul style="list-style-type: none"> อ.แม่สอด จ.ตาก - เมะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) จ. มุกดาหาร - สะหวั่นะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ด่าหนิง (เวียดนาม)
Southern	ทวาย (เมียนมา) - กรุงเทพฯ - พนมเปญ (กัมพูชา) - หวุงเต่า (เวียดนาม)	R1	<ul style="list-style-type: none"> กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา) กรุงเทพฯ - จ.สระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวุงเต่า (เวียดนาม)
Southern Coastal	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีห์ (กัมพูชา) - นากัน (เวียดนาม)	R10	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีห์ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นากัน (เวียดนาม)
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หนานหนิง (จีน)	R12 และ AH1	จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หนานหนิง (จีน)
เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-มาเลเซีย	อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ปีนัง (มาเลเซีย) - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)	AH2	อ.สะเตา จ.สงขลา - ปีนัง (มาเลเซีย) - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) และเชื่อมต่อกับท่าเรือกลัง (มาเลเซีย)

หมายเหตุ: * ช่วง จ.นครพนม ถึง วังห์ (เวียดนาม) ไม่จัดเป็น Transport Corridor ตามเอกสารของ ADB แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 พ.ศ. 2554

ที่มา: ที่ปรึกษา

เส้นทางขนส่งตาม Corridor และเมืองสำคัญดังตารางที่ 1.5-4 นี้เป็นกรอบในการศึกษาวิเคราะห์ในทุกขั้นตอนของการศึกษาตั้งแต่การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ สภาพตลาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ข้อเสนอแนะ KPIs ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่ง และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.5.4 การวิเคราะห์สินค้าในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

เนื่องจากการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เป็นการศึกษาโดยยึดเส้นทางเป็นหลัก (Corridor-based Approach) ดังนั้น การดำเนินการจึงต้องมุ่งเน้นไปที่สินค้าที่ใช้เส้นทางของโครงข่าย GMS ในปัจจุบันที่ผ่านไทย พร้อมทั้งเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย โดยในการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิทำให้สามารถเข้าใจถึงสภาพการค้าในปัจจุบัน รวมถึงประเภทสินค้า เส้นทางการค้า ไซ่อุปทานของสินค้า ตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่างๆ ซึ่งทำให้สามารถระบุประเภทสินค้าหลัก ที่มีนัยสำคัญสำหรับแต่ละเส้นทาง

จากนั้น จึงทำการสำรวจรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งประกอบด้วย (i) การสำรวจสภาพเส้นทาง และ (ii) การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบและยืนยันความถูกต้องของข้อมูลทุติยภูมิ และเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่เป็นปัจจุบัน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์กระบวนการโซ่อุปทานของสินค้าเหล่านั้นได้ ตลอดจนเข้าใจถึงสภาพตลาดของสินค้าและธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในพื้นที่โดยรอบ/ใกล้เคียง และมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่ง (Catchment Area) รูปแบบการขนส่ง และกระบวนการบริหารจัดการในแนวโครงข่าย ต้นทุนด้านต่างๆ ที่เกิดแก่ภาคธุรกิจ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสภาพปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งและการประกอบธุรกิจในภาคโลจิสติกส์

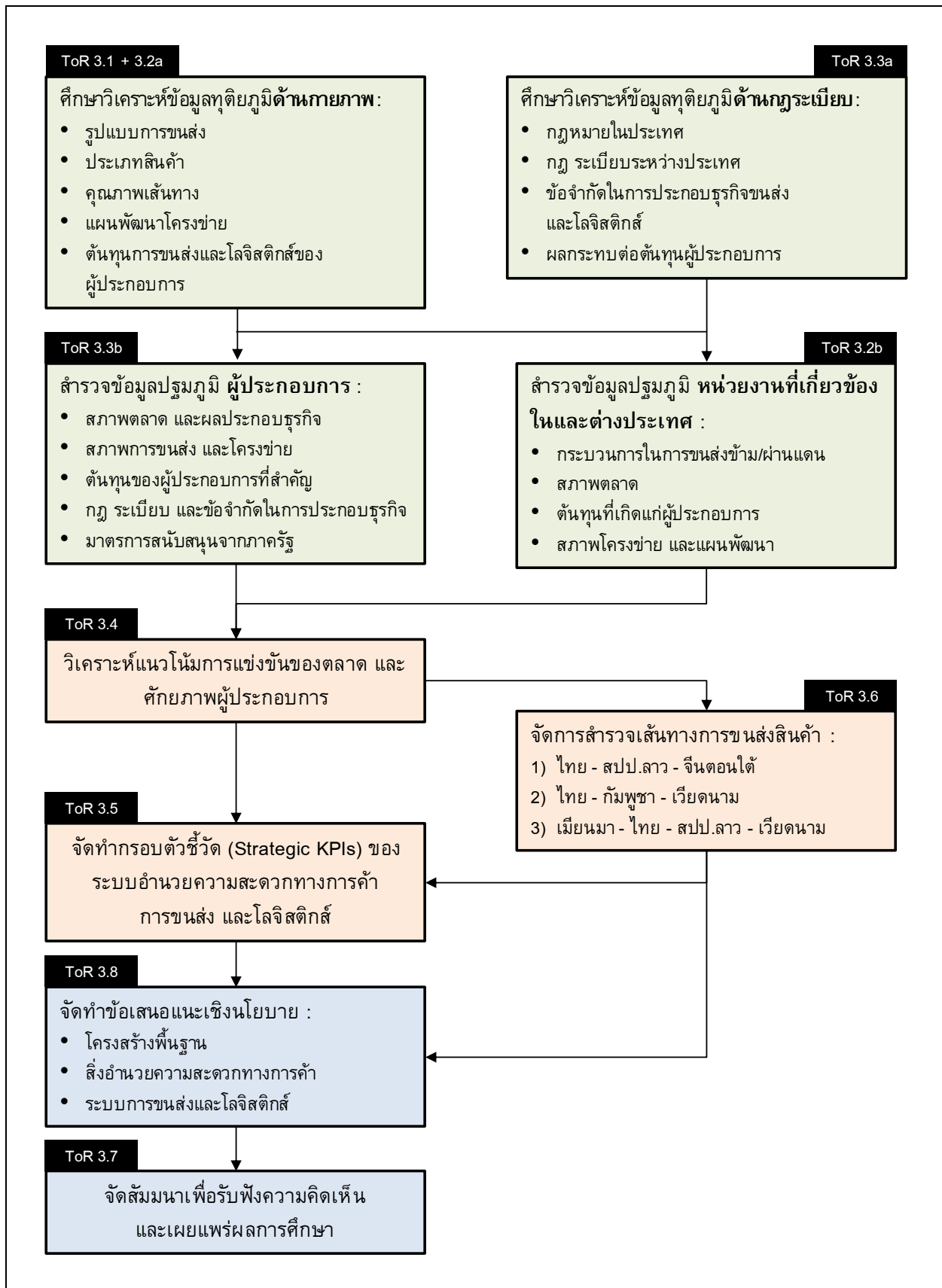
ในขั้นตอนต่อไป เป็นการวิเคราะห์เชิงลึกถึงโซ่คุณค่าของภาคอุตสาหกรรม/เกษตรกรรมที่เกี่ยวข้อง สำหรับ Corridor ต่างๆ ซึ่งทำให้สามารถคาดการณ์สินค้าประเภทใหม่ที่มีแนวโน้มที่ดีในอนาคต เพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้านต่างๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในแต่ละเส้นทางการค้าสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียได้

1.6 แนวทางการดำเนินงานศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของโครงการนี้ ได้เน้นการสำรวจรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมิ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการวิเคราะห์ด้านต่างๆ ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ศักยภาพตลาดและผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนกรอบตัวชี้วัดของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ที่เหมาะสม และนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อไป

ดังนั้น ภาพรวมแนวทางการดำเนินงานศึกษา จึงแสดงดังรูปที่ 1.6-1 โดยมีหัวข้อของข้อกำหนดขอบเขตการศึกษา (ToR) กำกับในแต่ละงาน ทั้งนี้ งานหลักที่สำคัญของการศึกษานี้ประกอบด้วย

- 1) การวางกรอบในการเก็บรวบรวมข้อมูล และการสำรวจรวบรวมข้อมูล
- 2) การวางกลไกในการคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ
- 3) การวิเคราะห์ภาพรวมเส้นทางขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศ โซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญ ตลอดจนสภาพปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของตลาดและธุรกิจการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
- 4) การวิเคราะห์และเสนอแนะนโยบายและแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์
- 5) การวิเคราะห์เพื่อกำหนดกรอบตัวชี้วัดของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์บนโครงข่ายเชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจของประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.6-1 แนวทางการดำเนินงาน

การสำรวจรวบรวมข้อมูล ได้เริ่มที่ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อมูลสถิติ แผน และรายงานการศึกษาของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เข้าใจถึงประเภทสินค้า เส้นทางการค้าที่สำคัญ โซ่อุปทานของสินค้า และปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง การขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงไทยกับประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยข้อมูลทุติยภูมิดังกล่าวได้นำมาใช้เป็นพื้นฐานในการวางแผนการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิด้วย

ในส่วนของการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ ได้แบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ (i) การสำรวจสภาพเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนหรือผ่านแดน และ (ii) การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อตรวจสอบและยืนยันข้อมูลเชิงลึก เกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ สภาพตลาดของสินค้าและตลาดของบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนความเห็นเกี่ยวกับกรอบตัวชี้วัดในการประเมินระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์บน Corridor ต่างๆ

จากนั้นในส่วนของการวิเคราะห์ ได้เริ่มจากการวิเคราะห์สภาพตลาดและกระบวนการโซ่อุปทานของสินค้าหลักในแต่ละ Corridor ศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยและต่างประเทศ ตลอดจนต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งทำให้ทราบถึงประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง โดยผลการดำเนินงานในส่วนนี้ ได้เป็นข้อมูลที่สำคัญสำหรับการกำหนดกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ในขั้นต่อไป ในขณะเดียวกัน ได้มีการนำคณะเจ้าหน้าที่ของ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เดินทางไปพินิจงานเส้นทางการค้าที่สำคัญ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

ผลของการกำหนดกรอบตัวชี้วัดข้างต้น ได้ช่วยชี้แนะแนวทางในการเสนอแนะร่างประเด็นนโยบาย ตลอดจนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อนำเข้าสู่การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง โดยได้นำข้อคิดเห็นที่มีนัยสำคัญที่ได้จากการสัมมนามาปรับปรุงประเด็นนโยบายดังกล่าว เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปดำเนินการในส่วนของตนได้ต่อไป

1.7 เนื้อหาในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

โครงสร้างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย

- บทที่ 1 บทนำ
- บทที่ 2 ทิศทาง แนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและมาเลเซีย
- บทที่ 3 กลไกทางการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและมาเลเซีย
- บทที่ 4 สภาพทางกายภาพบนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และมาเลเซีย
- บทที่ 5 การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและมาเลเซีย
- บทที่ 6 แนวโน้มการแข่งขันของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์
- บทที่ 7 กรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์
- บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- ภาคผนวก

ภาคผนวก ก ข้อมูลสภาพการค้าระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง และมาเลเซีย

ภาคผนวก ข รายชื่อหน่วยงานสัมพันธมิตรเชิงลึก

ภาคผนวก ค การคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

ภาคผนวก ง รายละเอียดการคำนวณ Dual Double Diamond Model (DDDM)

ภาคผนวก จ รายละเอียดตัวชี้วัด (KPI Profile)

ภาคผนวก ฉ สรุปการปฏิบัติงานเส้นทางการขนส่งสินค้าในประเทศอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ภาคผนวก ช ข้อเสนอแนะจากการสัมมนาจับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา