

กิตติกรรมประกาศ

ที่ปรึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้รับความร่วมมือและความช่วยเหลือสนับสนุนจากผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น เรียบร้อย และบังเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายของโครงการ

ที่ปรึกษาขอขอบคุณคณะกรรมการกำกับการศึกษาเป็นอย่างสูง ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นและชี้แนะแนวทางที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการดำเนินงานของที่ปรึกษา รวมทั้งการอำนวยความสะดวกและการประสานการปฏิบัติงานของที่ปรึกษากับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ที่ปรึกษาขอขอบคุณผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ที่ได้ให้ความร่วมมือในการจัดหาข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นแก่การปฏิบัติงาน รวมทั้งในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่างๆ ในกิจกรรมของโครงการ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อโครงการและช่วยให้การปฏิบัติงานของที่ปรึกษา มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

นอกจากนั้นแล้ว ที่ปรึกษาขอขอบคุณรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ) ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นายดนุชา พิชยนันท์) ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ (นางธิดา พัชธรธรรม) ผู้อำนวยการส่วนงานยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (นายเกรียงศักดิ์ ระเบิดวงษ์) และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเป็นอย่างยิ่งที่ได้อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน และให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่โครงการในทุกๆ ด้าน

ท้ายที่สุด ที่ปรึกษาขอขอบคุณสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ได้มอบความไว้วางใจในการปฏิบัติงานแก่ที่ปรึกษาตลอดระยะเวลาการดำเนินงานตามโครงการ

ที่ปรึกษา

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	
1. บทนำ	1
1.1 หลักการและเหตุผล	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1
1.3 กรอบแนวคิดการศึกษา	1
2. สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	4
3. นโยบายการค้า ปัญหาการขนส่ง และความต้องการของภาครัฐและเอกชน	6
4. ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตราและมาเลเซีย	11
4.1 กรอบการวิเคราะห์ต้นทุน	11
4.2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์	15
4.3 ข้อสังเกตจากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์	17
5. ความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตราและมาเลเซีย	20
5.1 โครงสร้างของ Dual Double Diamond Model (DDDM)	20
5.2 ผลการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	20
6. กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้ากับประเทศไทย	23
6.1 กลยุทธ์ระหว่างจีนตอนใต้ - ไทย	24
6.2 กลยุทธ์ระหว่างเวียดนาม - ไทย	25
6.3 กลยุทธ์ระหว่างสปป.ลาว - ไทย	25
6.4 กลยุทธ์ระหว่างเมียนมา - ไทย	26
6.5 กลยุทธ์ระหว่างกัมพูชา - ไทย	27
6.6 กลยุทธ์ระหว่างมาเลเซีย - ไทย	27
6.7 สรุปกลยุทธ์ของไทยในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทย และประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	28

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	31
7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ	31
7.2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการ	34
8. การประเมินผลการพัฒนา	35
8.1 ตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ โดยแยกตามระดับการพัฒนาวิธีการและเครื่องมือ	35
8.2 ข้อเสนอแนะกระบวนการในการประเมินผล	37

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.3-1 Corridor ที่ศึกษา	2
รูปที่ 4.1-1 Corridor ช่วงเส้นทางและทางเลือกสำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์	13
รูปที่ 4.2-1 การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละ Corridor ในหน่วยบาทต่อเที่ยว	15
รูปที่ 4.2-2 การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละ Corridor ในหน่วยบาทต่อกิโลเมตร	15
รูปที่ 6-1 สรุปยุทธศาสตร์ / วิสัยทัศน์ การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญ	23
รูปที่ 6.7-1 กลยุทธ์ในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย “Strengthening Indochina Partnership Belt”	29
รูปที่ 8.2-1 แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการบูรณาการติดตามและประเมินผล	37

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขต Corridor ที่ศึกษา	3
ตารางที่ 2-1 สรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา	4
ตารางที่ 3-1 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา North-South Corridor	6
ตารางที่ 3-2 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)	7
ตารางที่ 3-3 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)	7
ตารางที่ 3-4 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)	8
ตารางที่ 3-5 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)	8
ตารางที่ 3-6 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา Southern Coastal Corridor	9
ตารางที่ 3-7 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา R12 และ Eastern Corridor บางส่วน	9
ตารางที่ 3-8 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย	10
ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งกลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์และประเภทสินค้า	12
ตารางที่ 4.1-2 สรุปสถานการณ์ (Scenario) สำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	14
ตารางที่ 4.2-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	16
ตารางที่ 4.2-2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้า	17
ตารางที่ 4.3-1 สรุปประเด็นข้อสังเกตจากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์	19
ตารางที่ 5.2-1 การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	21
ตารางที่ 7.1-1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ	32
ตารางที่ 8.1-1 ตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ แยกตามระดับการพัฒนาวิธีการและเครื่องมือ	36

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

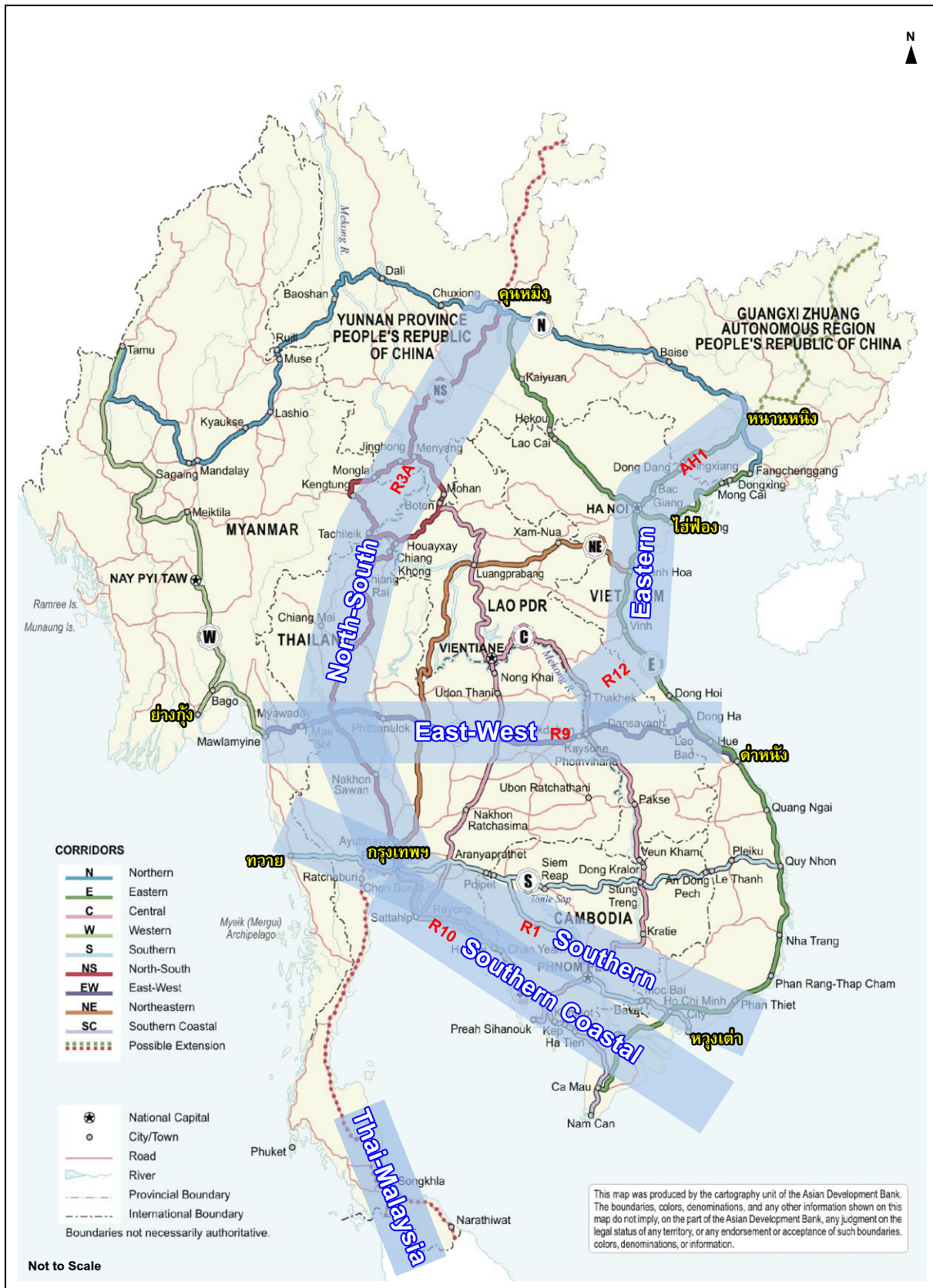
โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตรา (GMS) และมาเลเซีย ดำเนินการศึกษาวเคราะห์ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อวัดประสิทธิภาพกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ การขยายตัวการทำการค้าไปยังตลาดสำคัญของผู้ประกอบการไทย ทั้งเส้นทางภายในประเทศ บริเวณพรมแดน และในประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลและกำหนดระบบตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ (Strategic KPIs) ของบริการภาครัฐในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถส่งผลให้มีการปรับปรุงและติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์และนโยบายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับการปรับตัวของภาคเอกชน ซึ่งนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อเข้าใจภาพรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย รวมทั้งศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทย ในการดำเนินธุรกิจในประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- 2) เพื่อประเมินต้นทุนขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่มีความสำคัญในแต่ละเส้นทางการค้าที่สำคัญ และจัดทำกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ในขั้นตอนการอำนวยความสะดวกทางการค้า ขนส่ง และโลจิสติกส์บนเส้นทางการขนส่งสินค้าไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะทางนโยบายเพื่อพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ขนส่งและโลจิสติกส์และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในแต่ละเส้นทางการค้าสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

1.3 กรอบแนวคิดการศึกษา

การศึกษานี้ให้ความสำคัญกับกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่ใช้บริการโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจต่างๆ ของไทย กับประเทศในกลุ่ม GMS (ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) และสหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลเซีย) โดยใช้การวิเคราะห์ในเชิง Corridor-based Approach (รูปที่ 1.3-1) ที่เน้นการวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของสินค้าตามแนวโครงข่ายเชื่อมโยงของ GMS Transport Corridor ซึ่งหากไทยสามารถใช้ความได้เปรียบเชิงที่ตั้ง (Strategic Location) ของประเทศ ในการพัฒนาโครงข่ายส่วนที่อยู่ในประเทศ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขันสูง โดยเฉพาะการมีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่อยู่ในระดับเหมาะสมอาจส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของไทยได้เป็นอย่างมาก



ที่มา: ปรับปรุงจาก Asian Development Bank (ADB)

รูปที่ 1.3-1 Corridor ที่ศึกษา

ทั้งนี้ การศึกษาได้ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าและการสัมภาษณ์เชิงลึก นอกจากนี้ ในระหว่างการดำเนินการสำรวจภาคสนาม ได้สำรวจเส้นทางนอกเหนือขอบเขตของ GMS Corridor ที่ Asian Development Bank (ADB) กำหนด เพื่อให้ครอบคลุมไปถึงเมืองที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของสินค้าที่เริ่มมีปริมาณการขนส่งสินค้า และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งกับไทย โดยสามารถสรุปขอบเขตของ Corridor ที่ศึกษา ดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขต Corridor ที่ศึกษา

Corridor	รหัสเส้นทาง	เส้นทางขนส่งตาม Corridor และเมืองสำคัญ
North-South	R3A	กรุงเทพฯ - จ.เชียงราย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - มั่วฮาน (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน) - Kunming (จีน)
East-West	R9 (ฝั่งตะวันตก)	อ.แม่สอด จ.ตาก - มะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา)
	R9 (ฝั่งตะวันออก)	จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ดาหนิง (เวียดนาม)
Southern	R1 (ฝั่งตะวันตก)	กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา)
	R1 (ฝั่งตะวันออก)	กรุงเทพฯ - จ.สระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หุงเต่า (เวียดนาม)
Southern Coastal	R10	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นำกัน (เวียดนาม)
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	R12 และ AH1	จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หานหนิง (จีน)
เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-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

2. สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

จากการสำรวจเส้นทางตามขอบเขตการศึกษาข้างต้น กล่าวโดยสรุปได้ว่า ทุกเส้นทางมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างกันค่อนข้างสมบูรณ์ หรือไม่มีจุดที่ขาดช่วง (Missing Links) แต่มาตรฐานทางในหลายช่วงยังต้องปรับปรุง เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ สามารถสรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 สรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา

Corridor	ศักยภาพ	ปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง
North-South	<ul style="list-style-type: none"> การเติบโตของเศรษฐกิจจีน โดยเฉพาะมณฑลยูนนานนั้น ช่วยขับเคลื่อนการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว โดยปัจจุบันเส้นทางในจีนได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานสูงเป็นเส้นทางด่วนที่มีการเจาะอุโมงค์และมีสะพานเชื่อมต่อทำให้การขนส่งสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น (แต่เดิมนั้นเป็นถนนตามแนวเทือกเขาสูง) เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้ว สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ทำให้สามารถขนส่งทางถนนระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนได้ โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขง 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้ว แต่ในบางช่วงเริ่มมีการชำรุด โดยเฉพาะช่วงที่ใกล้กับชายแดนจีน นอกจากนี้ เส้นทางยังคงผ่านเขตชุมชน และไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างถนน จึงอันตรายมากยิ่งขึ้นหากสัญจรในเวลากลางคืน พื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า รวมถึงพื้นที่หน้าด่านศุลกากร บ่อเต็น และมั่วฮานค่อนข้างจำกัด
East-West	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม หากสามารถพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อ การขนส่งระหว่างกัน จึงเป็นเส้นทางการขนส่งที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งเมียนมา และเวียดนามได้ ในฝั่งตะวันตกจากไทยไปเมียนมา สามารถเชื่อมต่อไปยังย่างกุ้งที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง โครงข่ายถนนหลายช่วงอยู่ระหว่างการปรับปรุงมาตรฐานทางให้สูงขึ้น ในฝั่งตะวันออก มีโครงข่ายค่อนข้างสมบูรณ์ทั้งเส้นทาง R9 และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (ทางหลวง AH1) ในเวียดนาม และสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือท่าหนิงของเวียดนามตอนกลางได้ 	<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งผ่าน 4 ประเทศ ทำให้ผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง โดยด่านศุลกากรใน สปป.ลาว และเวียดนาม มีพื้นที่หน้าด่านและพื้นที่ขนถ่ายสินค้าค่อนข้างจำกัด ส่วนด่านแม่สอดกับเมียวดีของเมียนมาเป็นจุดผ่านแดนที่มีการจราจรหนาแน่น จำเป็นต้องปรับปรุงและขยายด่าน รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ท่าเรือเกาะละเห่ง ยังไม่สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ส่วนท่าเรือท่าหนิง มีปัญหาในการขนส่งสินค้าในช่วงฤดูมรสุม เส้นทาง R9 ใน สปป.ลาว เริ่มชำรุดในบางช่วงเนื่องจากการขนส่งสินค้าเนื่องจากการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กำหนด
Southern	<ul style="list-style-type: none"> Corridor นี้เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยผ่านแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของไทย คือ “Eastern Seaboard” ผ่าน พนมเปญ เมืองหลวงของกัมพูชา ที่มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในการผลิตสินค้าและบริการ และโฮจิมินห์ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเมืองการค้า และเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม นอกจากนี้ในบริเวณเดียวกันยังเป็นที่ตั้งของท่าเรืออีกหลายแห่ง รวมถึงท่าเรือในหุงเต่า 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้ผ่าน 4 ประเทศ และผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง มีข้อจำกัดของพื้นที่หน้าด่าน ระบบการขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวก จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ยังคงเป็นด่านชั่วคราว และฝั่งเมียนมายังไม่มีการดำเนินการก่อสร้างเป็นด่านศุลกากรที่เป็นทางการ

ตารางที่ 2-1 สรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา (ต่อ)

Corridor	ศักยภาพ	ปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง
Southern (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือทวาย และเส้นทางการขนส่งเข้าไปยังนิคมอุตสาหกรรมทวาย อยู่ระหว่างการก่อสร้างเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยทางถนนได้ อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ไทยอาจได้เปรียบ หากไทยสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือทวายได้ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศปลายทางในทวีปยุโรป แอฟริกา และประเทศในตะวันออกกลาง โครงการยกระดับมาตรฐานทางของเส้นทางถนนในไทยสามารถเชื่อมต่อกับเมียนมา (กรุงเทพฯ ถึงจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน) โดยการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ผนวกอยู่ในโครงการลงทุนของรัฐบาลไทยเรียบร้อยแล้ว และกำลังดำเนินการเพื่อการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงในกัมพูชาได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้ไม่ต้องยกขนส่งสินค้าขึ้น-ลงแพ สามารถขนส่งโดยรถบรรทุกในกัมพูชาผ่านเข้าไปยังเวียดนามสะดวกมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ยังไม่แล้วเสร็จ การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ยังไม่เกิดขึ้น ทำให้โครงข่ายสำหรับขนส่งวัตถุดิบ และการกระจายสินค้ายังไม่สมบูรณ์ เส้นทางในกัมพูชาอยู่ระหว่างการปรับปรุง ส่วนเส้นทางในเวียดนาม สะดวกต่อการเข้าถึงท่าเรือสำคัญ แต่ยังผ่านพื้นที่ชุมชนและมีกฎหมายจำกัดความเร็วรถ
Southern Coastal	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้เชื่อมต่อระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ โดยผ่านท่าเรือสำคัญของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสิทวิล์ของกัมพูชา เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เช่น อาหารทะเล แทนการขนส่งทางเรือจากเวียดนามมายังท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีการขนส่งตามรอบเวลาของเรือ และมีค่าใช้จ่ายในการยกขนส่งสินค้าที่ท่าเรือ 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางในกัมพูชาตั้งแต่เกาะกง ถึงกรุงพระสีหนุ เป็นทางลาดชัน ด่านชายแดนกัมพูชา-เวียดนาม เป็นด่านขนาดเล็ก เวลาทำการน้อยกว่าด่านอื่นๆ พื้นที่จอดรถ และพื้นที่หน้าด่านแคบ
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางการขนส่งระหว่าง 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน โดยที่สินค้าจากจีนสามารถขนส่งเข้ามาไทย ในระยะเวลาเดินทางประมาณ 3 วันเท่านั้น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้ว อีกทั้งไทยได้มีการปรับปรุงด่านนครพนมอยู่เป็นระยะๆ โครงข่ายได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เส้นทาง R12 ปรับปรุงจากถนนลูกรังเป็นลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร เส้นทางในเวียดนาม หลายช่วงได้ขยายเป็นทางด่วน 4 ช่องจราจรแล้ว เช่น ช่วงระหว่างเมืองฮานอย - นิงบิง ส่วนในจีนมีทางด่วนระหว่างชายแดนจีนเข้าสู่หนานหนิง เมืองเอกของมณฑลกว่างซี ที่รัฐบาลจีนมีนโยบายให้เป็นประตูสู่อาเซียน 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทาง R12 บริเวณใกล้ชายแดน สปป.ลาวและเวียดนาม เป็นทางลาดชัน ถนนค่อนข้างชำรุด พื้นที่หน้าด่านศุลกากรน้ำพาวของ สปป.ลาว แคบ ไม่มีที่จอดรถ รถบรรทุกอาศัยการจอดชั่วคราวตามไหล่ทาง ทางหลวง AH1 ในเวียดนามยังผ่านเขตชุมชนการจราจรหนาแน่น ถนนระหว่างด่านเวียดนามกับจีน มีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ของจีน
เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> โครงข่ายเชื่อมโยง 2 ประเทศค่อนข้างสมบูรณ์ ถนนในไทย มีขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อกับทางด่วน (Motorway) ของมาเลเซีย เข้าสู่ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลัง รวมถึงกัวลาลัมเปอร์ และยะโฮร์บาห์รู ที่เป็นเมืองหน้าด่านของมาเลเซียกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) 	<ul style="list-style-type: none"> โครงข่ายถนนเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเตาในฝั่งไทย มีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจร เนื่องจากปัญหาการควบคุมการพัฒนาตามแนวข้างทางให้เป็นไปตามผังเมือง พื้นที่หน้าด่านสะเตา ไม่มีจุดจอดรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้า

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

ที่มา: ที่ปรึกษา

3. นโยบายการค้า ปัญหาการขนส่ง และความต้องการของภาครัฐและเอกชน

เนื่องจากการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกที่ดำเนินไปพร้อมๆ กัน นอกจากนั้นแล้ว การค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดการขนส่งสินค้า และเกิดกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในแต่ละ Corridor ที่มีพื้นที่ครอบคลุมระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียนั้น มีการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างกันทางถนนเป็นหลัก โดยสามารถสรุปนโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนของต่างประเทศและของไทย แยกตาม Corridor ดังแสดงในตารางที่ 3-1 ถึง ตารางที่ 3-8

ตารางที่ 3-1 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา North-South Corridor

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> จีนต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้ากับประเทศในกลุ่ม GMS โดยให้บริษัทของจีนหรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้น เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้มีสินค้าทั้งขาไปและขากลับ เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศของจีนมีสูงมาก จีนจึงใช้วิธีการรูดตลาดสินค้าของไทย โดยเฉพาะสินค้าเกษตรในภาคเหนือและภาคตะวันออก ที่ผู้ประกอบการจีนเข้ามาซื้อเหมาสินค้าจากเกษตรกรของไทยถึงที่สวน เพื่อนำส่งกลับจีน ทำให้จีนเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ที่มีอำนาจในการคุมราคาสินค้า 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีน หรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้นมีอิทธิพลสูงต่อกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์บน North - South Corridor ช่วงระยะทางการขนส่งในจีน จำเป็นต้องขนส่งโดยรถบรรทุกจีนเป็นหลัก ส่วนใน สปป.ลาว มีรถบรรทุกจีนเข้ามามาก ในขณะที่รถบรรทุกไทยสามารถขนส่งไปได้ถึงชายแดน สปป.ลาว-จีนเท่านั้น ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า ขึ้นอยู่กับความต้องการอุปโภคบริโภคของจีนเป็นหลัก สินค้าที่ขอลงจากจีนมาไทยมีน้อยกว่าสินค้าที่เข้าไปทำให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์สูง การขนย้ายสินค้าที่ด่านยังคงอาศัยแรงงานเป็นหลักโดยแรงงานท้องถิ่นในจีน (สำหรับที่ด่านบ่อเต็น และมั่วฮาน) เกิด Non-tariff Barrier เช่น การขออนุญาตนำเข้า การตรวจสินค้าที่มาจากไทยอย่างเข้มงวด สินค้าไทยได้รับความเสียหายและผู้นำเข้าสินค้าไทยมีต้นทุนการนำเข้าที่สูง ทำให้ราคาสินค้าไทยสูงขึ้น สินค้าไทยถูกปลอมแปลงและเลียนแบบจากบริษัทจีน โดยไม่มีกฎหมายคุ้มครองที่มีประสิทธิผลในทางปฏิบัติ
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลจีนให้ความสำคัญต่อการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้น จึงพยายามส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีน หรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้นขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) สามารถเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มอาเซียนได้ทั้งเมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และเชื่อมต่อไปจนถึงสิงคโปร์ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> การส่งออกสินค้าไทยไปยังจีนตอนใต้ควรทำได้สะดวกมากขึ้น พิธีการและกฎระเบียบในการข้ามแดนจีน ควรมีความชัดเจนมีการประกาศชี้แจงให้ผู้ส่งออกได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากแต่ละมณฑลมีวิธีปฏิบัติในรายละเอียดแตกต่างกัน หากมีการเปลี่ยนแปลงผู้ประกอบการสามารถปรับตัวได้ทันและไม่มีปัญหา

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-2 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> การกระตุ้นการลงทุนภาคอุตสาหกรรมในประเทศ และหาทางออกสู่ทะเลไปยังเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังมีเป้าหมายในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทิลาวา (Thilawa Special Economic Zone) เพื่อการผลิตสินค้าใช้ในประเทศและเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยังทั่วโลก 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเมียนมามีศักยภาพไม่สูงนัก เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ประกอบกับปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น เมียนมากำหนดมาตรฐานน้ำหนักบรรทุกต่ำ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในเมียนมาสูงขึ้น การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเมียนมา ขาดความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง จุดขนถ่ายสินค้า และเอกสารการขนส่งสินค้าข้ามแดนของเมียนมาที่ยังมีอยู่จำนวนมาก ความไม่สมดุลของสินค้าเข้า-ออก (สินค้าออกจากไทยไปเมียนมามีปริมาณสูงกว่าสินค้าเข้า) ทำให้การจัดการตู้สินค้านำเข้า และค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการสินค้าสูง ปัญหาชนกลุ่มน้อยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนอกกระบวนการ กฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งในเมียนมาขาดความชัดเจน ค่าใช้จ่ายเรื่องประกันภัยในเมียนมามีต้นทุนที่สูง ระยะเวลาในการเปิด-ปิดจุดผ่านแดนสั้น
ความต้องการภาครัฐ/เอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> เมียนมา ให้ความสำคัญต่อการเชื่อมต่อกับไทยตามด่านชายแดนทั้งหมดที่มีอยู่ ไม่เพียงแต่ด่านแม่สอด-เมียวดีเท่านั้น โดยให้เมียนมาสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังได้สะดวก ศูนย์ให้บริการเรื่องการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-เมียนมา ในลักษณะ One-stop Service 	<ul style="list-style-type: none"> ความชัดเจนของค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องทั้งค่าธรรมเนียมผ่านด่านศุลกากรของเมียนมา และค่าธรรมเนียมปลักย่อย ขยายเวลาเปิดจุดผ่านแดน โดย ณ ด่านศุลกากรที่สำคัญอาจเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง ไม่มีวันหยุด สภาพถนนปลอดภัยต่อการขนส่ง ความมั่นคงทางการเมืองของเมียนมา

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-3 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> เวียดนามยังคงมุ่งเน้นการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและท่าเรือชายฝั่งเป็นหลัก และกำหนดนโยบายให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือ โดยรัฐบาลเป็นผู้ลงทุน ถือหุ้นร้อยละ 51 และให้ต่างชาติเข้ามาร่วมถือหุ้น ร้อยละ 49 และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน (Operator) ทางด้านโลจิสติกส์ สปป.ลาว ไม่ได้ให้ความสำคัญกับ Corridor นี้ เนื่องจากระยะทางการขนส่งใน สปป.ลาวสั้น ประมาณ 200 กิโลเมตร ทำให้ สปป.ลาวกลายเป็นประเทศทางผ่านสำหรับการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม ซึ่ง สปป.ลาว ได้รับผลประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้ไม่ใช่เส้นทางที่เป็นต้นทาง/ปลายทางสินค้าอย่างแท้จริง ไม่ได้เป็นแหล่งบริโภคสินค้าสำคัญของเวียดนาม จำเป็นต้องขนส่งสินค้าต่อไปยังเวียดนามตอนเหนือและตอนใต้ และอุตสาหกรรมในเวียดนามตอนกลางยังไม่เติบโตมากนัก สปป.ลาว อนุญาตให้รถบรรทุกจดทะเบียนตาม GMS Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) ไทย-สปป.ลาว เวียดนามให้สามารถเข้า สปป.ลาวได้ แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางกฎหมายที่ไม่เหมือนกันทุกช่วง ทำให้การเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกยังเป็นทางเลือกที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความสะดวกที่สุด
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางถนน (จาก สปป.ลาวตอนกลาง) เชื่อมต่อไปยังเวียดนามตอนกลางมีระยะทางสั้นและสะดวกกว่าไทย รัฐบาล สปป.ลาว จึงร่วมมือกับรัฐบาลเวียดนามในการพัฒนาท่าเรือหวงอ่าง นอกเหนือ จากท่าเรือต้าหนิงเพื่อใช้เป็นประตูออกสู่ทะเลของ สปป.ลาว 	<ul style="list-style-type: none"> ระบบ Single-stop Inspection (SSI) และ Common Control Area (CCA) ระหว่างด่านมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ ขยายเส้นทางตาม GMS CBTA ให้เข้าสู่ฮานอย ที่เป็นแหล่งผลิตและบริโภคที่สามารถเป็นปลายทางสินค้าที่แท้จริง และท่าเรือไฮฟอง

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-4 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> • การเปิดประเทศเพื่อค้าขายกับประเทศอื่น และดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติเพื่อเข้ามาทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ • การขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรม เพื่อเชื่อมโยงโซ่อุปทานกับพื้นที่เศรษฐกิจเดิมของไทยใน Eastern Seaboard และพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆของภูมิภาค และเป็นเส้นทางลัดของกระบวนการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับโลกตะวันออกและโลกตะวันตก ไปสู่ตลาดในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป 	<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาชนกลุ่มน้อยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนอกระบบ • ระบบสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางการขนส่งทางบกยังไม่พร้อม กฎระเบียบขาดความชัดเจน
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> • การลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ • การลงทุนที่สร้างงาน สร้างรายได้ โดยไม่กระทบต่อการปกครองท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบการลงทุนและก่อสร้างที่ไทยสามารถได้รับประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกทวาย และไม่กระทบต่อท่าเรือแหลมฉบัง • สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนไทยในการเข้าไปลงทุนในเมียนมา

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-5 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> • นโยบายกำกับดูแลการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรสินแร่และทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ รวมทั้งคุ้มครองกิจการภายในของเวียดนาม โดยมีมาตรการควบคุมทั้งด้านนำเข้าและส่งออก เช่น การควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภท และการกำหนดโควตาการนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภท เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • โควตาการบรรทุกขนส่งสินค้าไปกัมพูชาของผู้ประกอบการไทยที่ได้รับ ส่วนใหญ่เป็นรายเล็กมีรถบรรทุกสินค้าไม่เกิน 20 คัน • การขนส่งจากพนมเปญ ไปยังท่าเรือในเวียดนามนั้นใกล้เคียงกว่าการขนส่งทางถนนไปยังด่านปอยเปต และการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านพระเวศได้พัฒนาขึ้นมาก อีกทั้งการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง (สะพานเน็คเลื่อง) ทำให้ไม่ต้องมีการถ่ายสินค้าลงแพ ยิ่งทำให้การขนส่งตามเส้นทางนี้ได้เปรียบกว่าการขนส่งไปยังด่านปอยเปต และเข้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สินค้าส่งออกจากกัมพูชาส่วนใหญ่ถูกดึงให้ไปใช้เส้นทางผ่านเวียดนาม
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> • การลงทุนจากต่างประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน • การลงทุนจากต่างประเทศ ในการผลิตสินค้าขั้นกลางและขั้นสุดท้าย • การเชื่อมโยงไปยังเมียนมาทางถนน เพื่อให้ Corridor นี้สมบูรณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนไทย ในการเข้าไปลงทุนและรูดตลาดกัมพูชาและเวียดนาม • ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างสามประเทศที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องชัดเจน • การยกเลิกค่าธรรมเนียมแฝง เช่น ระบบ "CAMCONTROL"* ของกัมพูชา

หมายเหตุ: * CAMCONTROL หมายถึง ระบบตรวจสอบจากหน่วยงานตรวจสอบมาตรฐานสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก

นอกเหนือจากการตรวจสอบตามพิธีการศุลกากร

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-6 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

Southern Coastal Corridor

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> การส่งเสริมการค้าการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่โครงการที่ได้รับการส่งเสริม และการอนุญาตให้นักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรี 	<ul style="list-style-type: none"> กระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์บน Southern Coastal Corridor นิยมใช้การขนส่งทางเรือมากกว่าขนส่งสินค้าทางถนน ท่าเรือสีหนุวิลล์มีสถานะภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่สามารถให้บริการได้สูงสุด 10,000 (Deadweight Tonnage : DWT) แต่พื้นที่หน้าท่า และพื้นที่ขนถ่ายสินค้ายังคงคับแคบ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ มีไม่เพียงพอ หากมีเรือเข้ามาในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนจากต่างประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมถึงพื้นที่ขนถ่ายสินค้าที่ด่านศุลกากรกัมพูชา-เวียดนาม 	<ul style="list-style-type: none"> การสนับสนุนการลงทุนในกัมพูชา การปรับปรุงพื้นที่ด่านศุลกากรในกัมพูชาและเวียดนาม

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-7 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา R12

และ Eastern Corridor บางส่วน

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> นโยบายของจีนในส่วนของมณฑลกว่างซี ต้องการเปิดโอกาสทางธุรกิจจากการเปิดเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน โดยมีเป้าหมายสร้าง “ศูนย์กลางการค้าสินค้าและวัตถุดิบอุตสาหกรรมโลก” และบทบาทเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (Transport Hub) 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการขนส่งผ่านด่านศุลกากรนครพนม สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 คือ (i) ที่จอดรอยังไม่เพียงพอ (ii) การตรวจสอบสินค้าต้องตรวจทั้งฝั่งไทย และสปป.ลาว ทำให้เสียเวลา (iii) บางครั้งเอกสารผ่านมาจากฝั่งไทยแล้ว แต่สปป.ลาวยังไม่ให้ผ่าน และ (iv) การเสียเวลาในการเปลี่ยนหัวลากที่ฝั่งสปป.ลาว ระยะทางค่อนข้างไกล มีปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการสินค้าเที่ยวกลับ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง Corridor นี้ต้องผ่านพรมแดนถึง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน) และมีความไม่แน่นอนของขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างด่านเวียดนาม-จีน
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> ขยายพื้นที่ขนถ่ายสินค้าที่บริเวณด่านหลังเซ็น - โฮยวี้กวน เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกจากจีนมีมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> Corridor นี้เชื่อมต่อกับท่าเรือในเวียดนามที่สำคัญ คือ ท่าเรือไฮฟอง และท่าเรือหุงอ่าที่กำลังพัฒนา ดังนั้น ควรมีการส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนระหว่างท่าเรือเหล่านี้กับท่าเรือแหลมฉบังของไทย การสร้างพันธมิตรทางการขนส่งของเอกชน ให้สามารถรับช่วงขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีสินค้าเที่ยวกลับมากขึ้น เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางนี้ลดลง ขยาย GMS CBTA สำหรับการขนส่งบนเส้นทาง R12 ให้สามารถใช้ขนส่งสินค้าไปสู่เวียดนามและจีนได้ โดยสามารถแสดงเอกสารเป็นสินค้า Transit

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 3-8 นโยบายการค้า ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

นโยบายการค้าของต่างประเทศ	ปัญหาการขนส่ง
<ul style="list-style-type: none"> เน้นการสนับสนุนให้ภาคเอกชนเป็นผู้ผลักดันหลักของเศรษฐกิจ โดยมาเลเซียสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยอาศัยนวัตกรรม ปฏิรูปบทบาทของภาครัฐต่อภาคเอกชน พัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ส่งเสริมการแข่งขันของผู้ประกอบการมาเลเซียในตลาดโลก โดยดำเนินธุรกิจแบบ Modern Trade มาเลเซียปกป้องการเข้าถือสิทธิ การถือหุ้น และตั้งกิจการโดยชาวต่างชาติในมาเลเซีย แม้แต่การลงทุนโดยประชากรสัญชาติมาเลเซียแต่มีเชื้อชาติอื่น หากมีการลงทุนต้องให้ผู้ที่มีเชื้อชาติมาเลย์ร่วมถือหุ้น ทำให้ผู้ประกอบการมาเลเซีย เริ่มมองหาช่องทางลงทุนนอกประเทศมากขึ้น และไทยเป็นประเทศที่มีปัจจัยพื้นฐานที่ดีที่ควรเข้ามาลงทุน 	<ul style="list-style-type: none"> อัตราค่าธรรมเนียมรถยนต์และรถบรรทุกผ่านแดนมีการปรับขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนผู้ประกอบการ ความตกลงว่าด้วยการจราจรชายแดนภาคใต้ไทย-มาเลเซีย ขณะนี้ครอบคลุมเฉพาะการจราจรของรถโดยสารประจำทาง แต่ยังไม่ได้มีผลบังคับใช้กับรถบรรทุกขนส่งสินค้า ปัญหาการจัดทำความร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย เกี่ยวกับความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนทางถนน และทางรถไฟ ซึ่งต้องการความร่วมมือจากฝ่ายมาเลเซีย การบังคับใช้กฎหมายกับรถสองทะเบียน (ไทย-มาเลเซีย)¹ ซึ่งเป็นรถบรรทุกที่จดทะเบียนมาเลเซีย แต่ไม่ได้จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกของไทย นอกจากนั้นแล้วได้นำป้ายของรถบรรทุกคันอื่นที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกของไทยมาใช้ อาจเกิดจากการเข้าป้าย การใช้ป้ายหมดอายุ หรือ การสลับป้ายจากรถคันอื่นที่นำไปซ่อม เป็นต้น รถบรรทุกสองทะเบียนส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เนื่องจากรถบรรทุกเหล่านี้ไม่ต้องขนถ่ายสินค้า ณ พรมแดนไทย-มาเลเซีย สามารถขนส่งทั้งในดินแดนมาเลเซียและไทยได้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมถึง สปป.ลาว (โดยอาศัยความตกลงไทย-สปป.ลาว) สินค้ากลุ่มยาง ขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาดโลก ทั้งราคาและปลายทางของสินค้า ซึ่งลูกค้าปลายทาง และผู้ขนส่งในมาเลเซียที่เป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการไทยกำหนดเวลาในการขนส่ง และท่าเรือที่ใช้ส่งออก ผู้ประกอบการไทยขนส่งสินค้าเฉพาะถึงจุดเปลี่ยนถ่ายในมาเลเซียเท่านั้น ดังนั้น จึงไม่สามารถส่งออกจากไทยไปถึงท่าเรือปีนังหรือท่าเรือกลิงได้
ความต้องการภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ	ความต้องการของภาคเอกชนไทย
<ul style="list-style-type: none"> การส่งเสริมอุตสาหกรรมในมาเลเซีย โดยอาศัยแรงงานไทย 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) หรือ Truck Route ที่เชื่อมต่อกับด่านสะเดา สร้างพื้นที่รวบรวมสินค้าที่ด่านปาดังเบซาร์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกตู้สินค้า เร่งรัดโครงการพัฒนาด่านชายแดนสะเดาให้แล้วเสร็จได้ตามแผนที่กำหนดไว้ เช่น การก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ การดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงด่านสะเดา-เมืองหาดใหญ่

ที่มา: ที่ปรึกษา

¹ สมาคมโลจิสติกส์และขนส่งภาคใต้

4. ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตราและมาเลเซีย

การศึกษาด้านต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าผ่านประตูการค้าชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สินค้าของเส้นทางการค้าที่สำคัญแต่ละเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านในแต่ละเส้นทางมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนนั้นทำให้ทราบและเข้าใจถึงปัญหาการดำเนินการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งสามารถนำไปสู่การวางแผนแก้ปัญหาอย่างตรงจุด

4.1 กรอบการวิเคราะห์ต้นทุน

การคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในการศึกษานี้ ได้ประยุกต์ใช้ตัวแบบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเรียกว่า Total Transport and Logistics Cost Model หรือ TTLIC Model ซึ่งเป็นกระบวนการในการวิเคราะห์โครงสร้างหรือกลุ่มต้นทุนที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการขนส่งและโลจิสติกส์ (Tier-1 ถึง Tier-4) จากต้นทางไปยังปลายทางบนเส้นทางการค้าการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

ผลที่ได้เกิดจากการรวมรายการค่าใช้จ่าย ดังนี้

$$\begin{aligned} &\text{Total Transport and Logistics Cost} \\ &= \text{Tier-1 Cost} + \text{Tier-2 Cost} + \text{Tier-3 Cost} + \text{Tier-4 Cost} \\ &= (1.1+1.2+1.3+1.4) + (2.1+2.2+2.3+2.4+2.5+2.6) + 3.1 + 4.1 \end{aligned}$$

ที่มา: ปรับปรุงจาก Robert de Souza, Mark Goh, Sumeet Gupta, and Luo Lei (2007)²

โดยที่ รายการต้นทุนของบริการขนส่งและโลจิสติกส์แต่ละประเภท และกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย แสดงดังตารางที่ 4.1-1

² An Investigation into the Measures Affecting the Integration of ASEAN's Priority Sectors (Phase 2) : The Case of Logistics, Final Report, April 2007

ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งกลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์และประเภทสินค้า

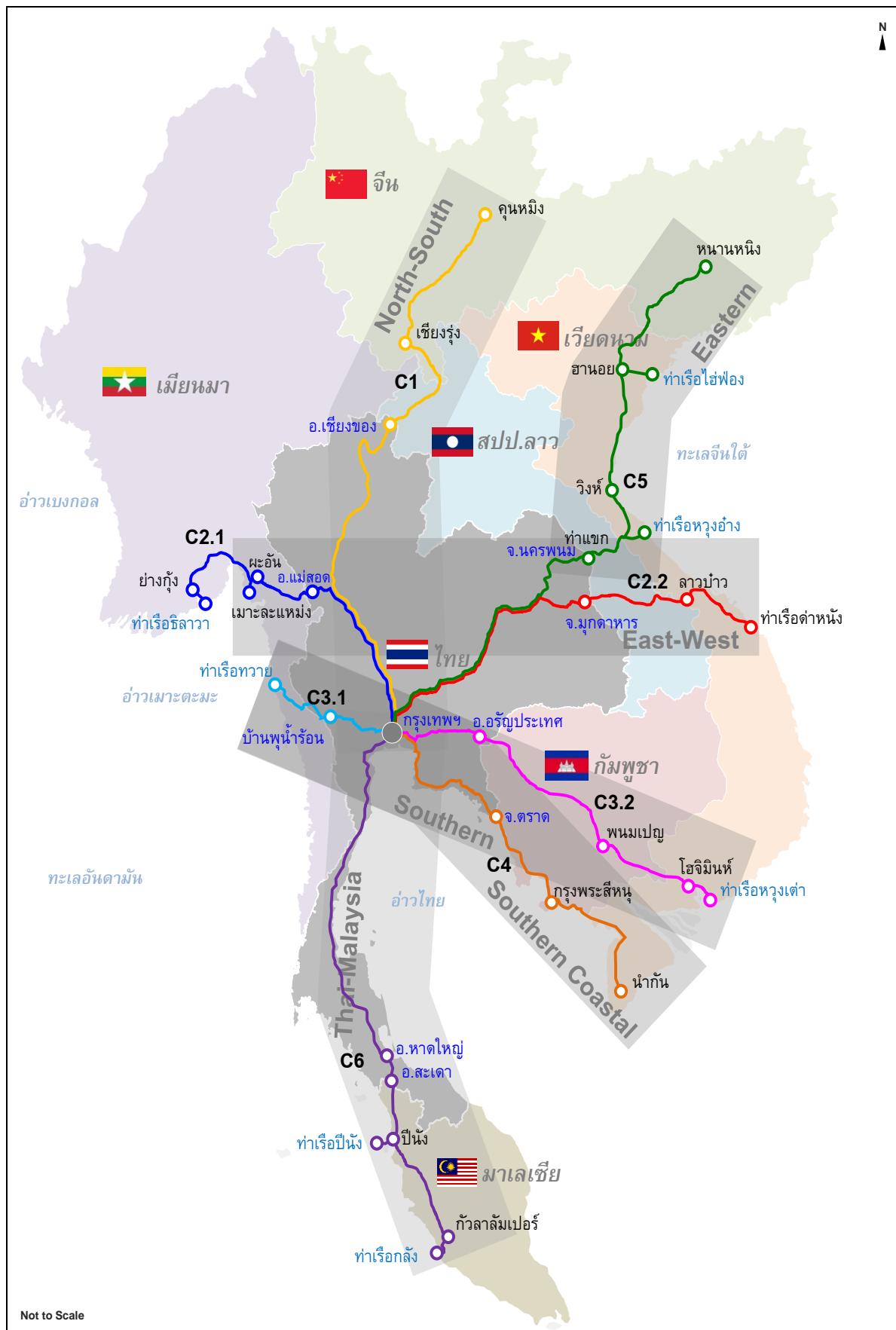
สินค้าสาขาสำคัญ	บริการขนส่งและโลจิสติกส์			
	Tier-1	Tier-2	Tier-3	Tier-4
ผลิตภัณฑ์เกษตร	1.1 บริการยกขนสินค้า	2.1 บริการขนส่งสินค้าทางทะเล	3.1 กลุ่มกิจกรรมต่อเนื่อง	4.1 บริการเสริม (เช่น
ยานยนต์	1.2 บริการโกดังและ	ระหว่างประเทศ	จากการขนส่งสินค้า	การให้บริการด้าน
อิเล็กทรอนิกส์	คลังสินค้า	2.2 บริการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	(เช่น Technical Test	การเชื่อมโยงข้อมูล
ประมง	1.3 บริการตัวแทนรับ	2.3 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	and Analysis,	การให้เช่า
ผลิตภัณฑ์ยาง	จัดการขนส่งสินค้า	2.4 บริการขนส่งสินค้าทางราง	Commission Agents)	อสังหาริมทรัพย์
สิ่งทอ	1.4 บริการเสริมอื่นๆ	2.5 บริการขนส่งสินค้าทางถนน		การให้บริการด้าน
ผลิตภัณฑ์ไม้		2.6 บริการจัดส่งไปรษณีย์และ		ที่ปรึกษา เป็นต้น)
สินค้าอุปโภคบริโภค		พัสดุภัณฑ์		
วัสดุก่อสร้าง				

ที่มา: จำแนกประเภทสินค้าตามกรอบ "ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors" และเพิ่มอีก 2 กลุ่มสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งสูง ได้แก่ (i) สินค้าอุปโภคบริโภค และ (ii) วัสดุก่อสร้าง

- 1) Tier-1 คือ กลุ่มกิจกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าบริเวณจุดเชื่อมต่อต่างๆ เช่น จุดผ่านแดนที่มีการตรวจปล่อยสินค้า (Custom Clearance) สถานีรวบรวมและกระจายสินค้า ที่มีกิจกรรมขนถ่ายสินค้า (Transloading) รวมถึงคลังสินค้าสำหรับเก็บรวบรวมสินค้า (Storage) และกระจายสู่ผู้บริโภค
- 2) Tier-2 คือ กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรง (ทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และไปรษณีย์ภัณฑ์) ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง ซึ่งอาจเป็นการขนส่งรูปแบบเดียว หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 3) Tier-3 คือ กลุ่มกิจกรรมต่อเนื่องจากการขนส่งสินค้า ได้แก่ การให้บริการทางการค้า บริการด้านโลจิสติกส์อื่นๆ (Related Freight Logistics Services) เช่น การเป็นตัวแทนจำหน่าย (เอเยนต์) การเป็นตัวแทนค้าส่งและค้าปลีก การคัดแยกเกรดสินค้า การขนส่งถึงผู้บริโภครายย่อย เป็นต้น
- 4) Tier-4 คือ กลุ่มกิจกรรมให้บริการนอกเหนือจาก Tier-1 ถึง Tier-3 ได้แก่ บริการเสริม (Non-core Freight Logistics Services) เช่น การให้บริการด้านการเชื่อมโยงข้อมูล การให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ การให้บริการด้านที่ปรึกษา เป็นต้น

ต้นทุนสำหรับกลุ่ม Tier-1 และ Tier-2 เกิดขึ้นกับกิจกรรมส่วนใหญ่ของโซ่อุปทาน ส่วนข้อมูลของกลุ่ม Tier-3 และ Tier-4 เป็นกิจกรรมที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่บางรายที่สามารถให้บริการได้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลปฐมภูมินั้นแสดงไม่ชัดเจน เนื่องจากอยู่ระหว่างการพัฒนาในแต่ละ Corridor แต่เป็นกิจกรรมที่ขับเคลื่อนโดยกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่ ซึ่งควรต้องทำการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป

ผลการสำรวจเส้นทางทำให้สามารถสรุป Corridor และเส้นทางเลือกขนส่งสินค้าสำหรับการวิเคราะห์ต้นทุน 6 Corridor (กรณี C1 ถึง C6) อย่างไรก็ตาม แต่ละ Corridor มีทางเลือกสำหรับการขนส่งหลายเส้นทาง และหลายรูปแบบ จึงได้เพิ่มการวิเคราะห์ทั้งหมดรวมเป็น 14 ทางเลือก สรุปดังรูปที่ 4.1-1 และตารางที่ 4.1-2



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.1-1 Corridor ช่วงเส้นทางและทางเลือกสำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

ตารางที่ 4.1-2 สรุปสถานการณ์ (Scenario) สำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

ลำดับที่	Corridor	ช่วง	ทางเลือก	ระยะทาง (กม.)	ช่วงเส้นทางขนส่งสำหรับวิเคราะห์ต้นทุน	รูปแบบการขนส่งที่วิเคราะห์		
						ถนน	ราง	แม่น้ำ
1	North-South	C1	a	1,889	กรุงเทพฯ - อ.เชียงของ - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - เชียงรุ่ง (จีน) - คุณหมิง (จีน)	✓		
			b	1,797	กรุงเทพฯ - ท่าเรือเชียงแสน - ท่าเรือกว๋นเล่ย์ (จีน) - คุณหมิง (จีน)	✓		✓
2	East-West	C2.1	a	658	กรุงเทพฯ - อ.แม่สอด - ฝาย (เมียนมา) - เมะละแหม่ง (เมียนมา)	✓		
			b	964	กรุงเทพฯ - อ.แม่สอด - ฝาย (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - ท่าเรือธิลาวา (เมียนมา)	✓		
		C2.2		1,173	กรุงเทพฯ - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ท่าเรือดำหนัง (เวียดนาม)	✓		
3	Southern	C3.1		357	กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ท่าเรือทวาย (เมียนมา)	✓		
		C3.2		986	กรุงเทพฯ - อ.อรัญประเทศ - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - ท่าเรือหุงเต่า (เวียดนาม)	✓		
4	Southern Coastal	C4		1,115	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นากัน (เวียดนาม)	✓		
5	เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	C5	a	1,037	กรุงเทพฯ - จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - ท่าเรือหุงอ้าง (เวียดนาม)	✓		
			b	1,392	กรุงเทพฯ - จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ท่าเรือไฮฟอง (เวียดนาม)	✓		
			c	1,733	กรุงเทพฯ - จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หนานหนิง (จีน)	✓		
6	เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-มาเลเซีย	C6	a	1,137	กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - อ.สะเตา - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย)	✓		
			b	1,210	กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเตา - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย)		✓	
			c	1,500	กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - อ.สะเตา - ท่าเรือกลัง (มาเลเซีย)	✓		

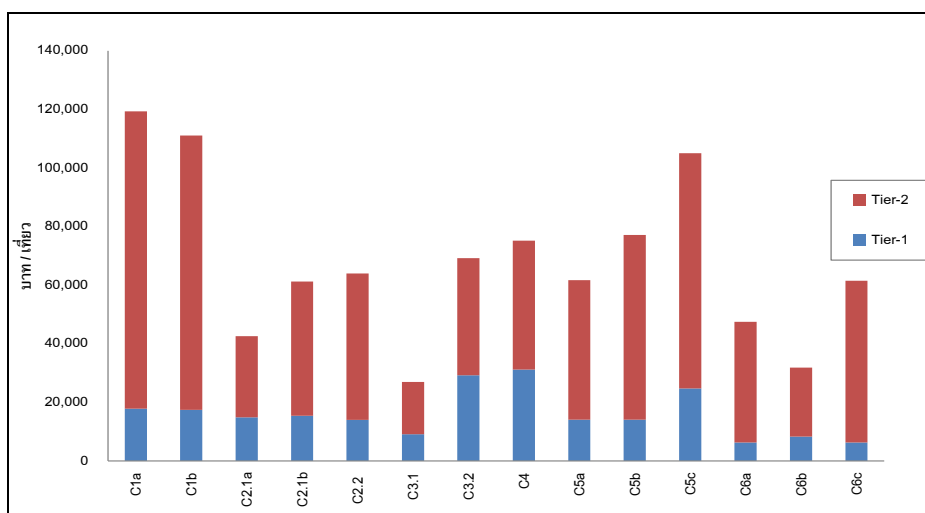
หมายเหตุ: * ช่วง จ.นครพนม ถึง วังห์ (เวียดนาม) ไม่จัดเป็น Transport Corridor ตามเอกสารของ ADB แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงซึ่งอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 พ.ศ. 2554

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

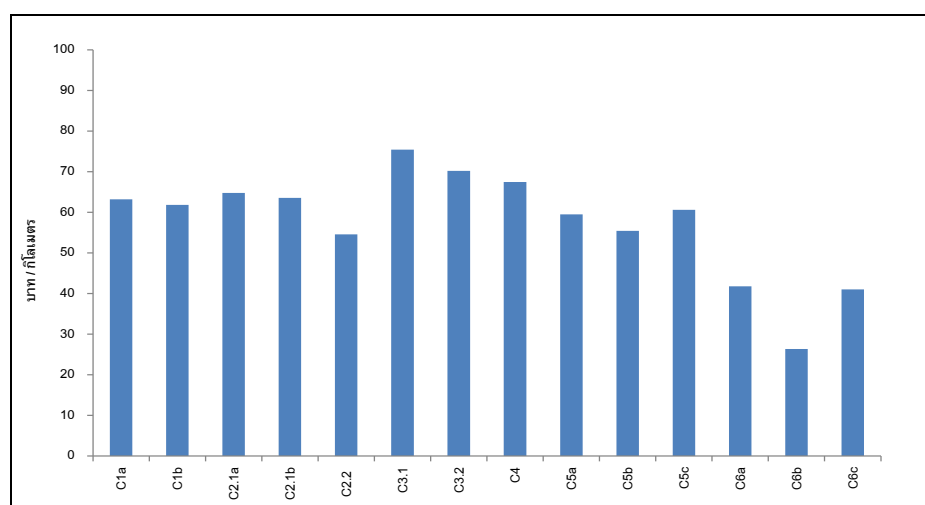
ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ตาม Corridor ต่างๆ สรุปดังรูปที่ 4.2-1 และรูปที่ 4.2-2 โดยตารางที่ 4.2-1 แสดงผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละ Corridor อย่างละเอียดทุกกรณี ได้แก่ (i) เวลาในการขนส่ง (ii) ระยะทางขนส่ง (iii) ต้นทุนรวมในหน่วยบาทต่อเที่ยว (ซึ่งแบ่งเป็น ต้นทุนในกลุ่ม Tier-1 และ Tier-2) (iv) สัดส่วนของรายการต้นทุนกลุ่ม Tier-1 และ Tier-2 (เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนรวม) (v) ต้นทุนรวมในหน่วยบาทต่อกิโลเมตร (vi) ต้นทุนรวมในหน่วยบาทต่อตัน-กิโลเมตร (vii) ต้นทุนรวมในหน่วยบาทต่อลูกบาศก์เมตร-กิโลเมตร และ (viii) อันดับการเปรียบเทียบของแต่ละกรณี (เปรียบเทียบจากต้นทุนในหน่วยบาทต่อเที่ยว)

อย่างไรก็ตาม อันดับการเปรียบเทียบของแต่ละกรณียังไม่สามารถนำมาเป็นบรรทัดฐานในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพในเชิงต้นทุนของแต่ละ Corridor ได้ เนื่องจากแต่ละ Corridor มีสภาพการขนส่งและเส้นทางที่ใช้แตกต่างกัน จึงต้องพิจารณาปัจจัยอื่นๆ ประกอบด้วย ซึ่งได้อธิบายต่อไปในหัวข้อ 4.3 (ข้อสังเกตจากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.2-1 การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละ Corridor ในหน่วยบาทต่อเที่ยว



หมายเหตุ: รวมต้นทุน Tier-1 และ Tier-2

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.2-2 การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละ Corridor ในหน่วยบาทต่อกิโลเมตร

ตารางที่ 4.2-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

ลำดับที่	Corridor	ช่วง	ทางเลือก	เวลา (ชม.)	ระยะทาง (กม.)	ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์								อันดับ
						บาท/เที่ยว			สัดส่วน (ร้อยละ)		บาท/กม.	บาท/ตัน-กม. ⁽²⁾	บาท/ลบ.ม.-กม. ⁽³⁾	
						Tier-1 ⁽¹⁾	Tier-2 ⁽¹⁾	รวม	Tier-1 ⁽¹⁾	Tier-2 ⁽¹⁾				
1	North-South	C1	a	56	1,889	17,868	101,487	119,355	15	85	63.18	2.38	0.94	9
			b	59	1,797	17,451	93,618	111,069	16	84	61.81	2.32	0.92	8
2	East-West	C2.1	a	23	658	14,859	27,763	42,622	35	65	64.78	2.44	0.96	11
			b	32	964	15,435	45,808	61,243	25	75	63.53	2.39	0.94	10
		C2.2		38	1,173	13,992	49,980	63,972	22	78	54.54	2.05	0.81	4
3	Southern	C3.1		17	357	9,142	17,795	26,937	34	66	75.45	2.84	1.12	14
		C3.2		33	986	29,225	39,999	69,224	42	58	70.21	2.64	1.04	13
4	Southern Coastal	C4		39	1,115	31,198	44,000	75,198	41	59	67.44	2.54	1.00	12
5	เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน) ⁽⁴⁾	C5	a	34	1,037	14,052	47,650	61,702	23	77	59.50	2.24	0.88	6
			b	46	1,392	14,052	63,109	77,161	18	82	55.43	2.08	0.82	5
			c	61	1,733	24,740	80,332	105,072	24	76	60.63	2.28	0.90	7
6	เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-มาเลเซีย	C6	a	30	1,137	6,293	41,224	47,517	13	87	41.79	1.57	0.62	3
			b	61	1,210	8,293	23,602	31,895	26	74	26.36	0.99	0.39	1
			c	39	1,500	6,293	55,255	61,548	10	90	41.03	1.54	0.61	2

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ Tier-1 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transport Management) (เช่น (i) บริการยกขนสินค้า (Cargo Handling Service) (ii) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage and Warehousing Services) (iii) บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services) ส่วน Tier-2 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Freight Transport) โดยตรง
⁽²⁾ กรณีคำนวณค่าขนส่งตามน้ำหนักบรรทุกทุก ค่าจนราคาการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต แบบ Full-containers Load (FCL) บรรทุกสินค้าหนักไม่เกิน 26.60 ตัน (ไม่รวมน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ และน้ำหนักบรรทุกทุก) ตามที่กำหนดใน ISO 668:2013 (Series 1 freight containers-Classification, dimensions and ratings)
⁽³⁾ สินค้าบรรจุเป็นคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต สามารถบรรจุสินค้าคิดเป็นปริมาตร (Volume) ได้ประมาณ 67.50 ลูกบาศก์เมตร (ลบ.ม.)
⁽⁴⁾ ช่วง จ.นครพนม ถึง วังหิ (เวียดนาม) ไม่จัดเป็น Transport Corridor ตามเอกสารของ ADB แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 พ.ศ. 2554

ที่มา: ที่ปรึกษา

ส่วนการวิเคราะห์ในมิติของต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้า ดังตารางที่ 4.2-2 พบว่า สินค้ากลุ่มยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์ยาง มีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งระหว่างประเทศต่ำกว่ากลุ่มสินค้าเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค และวัสดุก่อสร้าง กรณีดังกล่าว ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกต้องพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น การลดระยะทางการขนส่งโดยการตั้งโรงงานใกล้กับจุดกระจายสินค้าและ ผู้บริโภค (ใกล้ชายแดน หรือตั้งโรงงานในต่างประเทศ หากมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากและสม่ำเสมอ)

ตารางที่ 4.2-2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้า

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับที่	Corridor	ช่วง	ทางเลือก	ระยะทาง (กม.)	สินค้าหลัก								
					ผลิตภัณฑ์เกษตร	ยานยนต์	อิเล็กทรอนิกส์	ประมง	ผลิตภัณฑ์ยาง	สิ่งทอ	ผลิตภัณฑ์ไม้	สินค้าอุปโภคบริโภค	วัสดุก่อสร้าง
1	North-South	C1	a	1,889	24							12	
			b	1,797	22							11	
2	East-West	C2.1	a	658	9			3				4	
			b	964		4	2	4		8	6	6	12
		C2.2		1,173	13	4	2				6	6	13
3	Southern	C3.1		357							3	3	
		C3.2		986	14	5	2	5		9	7	7	14
4	Southern Coastal	C4		1,115				5				8	15
5	เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	C5	a	1,037	12					8	6	6	12
			b	1,392	15	5	3			10	8	8	15
			c	1,733	21					14	11	11	21
6	เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-มาเลเซีย	C6	a	1,137		3	2		3			5	
			b	1,210		2	1		2			3	
			c	1,500		4	2		4			6	

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

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.3 ข้อสังเกตจากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

จากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในทุกกรณีในหัวข้อที่ 4.2 กล่าวได้ว่า ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ภายในของแต่ละประเทศ ยังคงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เนื่องจากการขนส่งยังคงดำเนินการโดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศนั้นๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง ยังคงเป็นไปตามภาวะตลาดของประเทศนั้นๆ

สำหรับ Corridor ที่ต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง (ทั้งในหน่วยบาทต่อเที่ยว และบาทต่อกิโลเมตร) คือ (i) Southern Corridor (ii) North-South Corridor และ (iii) การขนส่งโดยเส้นทาง R12 กับ Eastern Corridor กล่าวคือ

- (1) Southern Corridor : มีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สูงทั้งในช่วงกรุงเทพฯ-ทวาย (กรณี C3.1) และ กรุงเทพฯ-หวงเต่า (กรณี C3.2) เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ด้านสูง และมีค่าธรรมเนียมกระบอบ (รวมอยู่ใน Tier-1)
- (2) North-South Corridor : มีระยะทางขนส่งมากกว่า 1,000 กิโลเมตร เส้นทางขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในจีน มณฑลยูนนาน ที่ค่าขนส่งต่อกิโลเมตรของจีนสูงกว่าไทยและ สปป.ลาว มาก คือ ประมาณ 54 บาทต่อกิโลเมตร³ (ในขณะที่ค่าขนส่งในไทยต่ำกว่าจีน คือ ประมาณ 26 ถึง 30 บาทต่อกิโลเมตร และใน สปป.ลาว ประมาณ 44 บาทต่อกิโลเมตร)⁴ ทำให้ต้นทุนรวมของการขนส่งและโลจิสติกส์สูง
- (3) เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน : เป็น Corridor ที่เชื่อมต่อไทยกับจีน (มณฑลกว่างสี) (กรณี C5c) ต้องขนส่งผ่าน 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง (Tier-1) ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวมสูง

นอกจากนี้ จากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สามารถกล่าวได้ว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่จุดข้ามแดนระหว่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่สองประเทศที่เป็นเจ้าของจุดผ่านแดนนั้นๆ ต้องร่วมมือกันเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าการขนส่ง รวมทั้งเพื่อลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการข้ามแดน

ผลการวิเคราะห์ของแต่ละ Corridor แสดงข้อมูลต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถช่วยลดได้ โดยแสดงเป็นข้อสังเกตที่รับจากการวิเคราะห์ในหัวข้อที่ 7 (ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย)

สำหรับสรุปประเด็นข้อสังเกตจากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ดังตารางที่ 4.3-1

³ ปรับปรุงจากงานศึกษา "Analysis of the round-trip cost of road container transportation in China", Transportation Journal (2011)

⁴ ประมาณการจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ตารางที่ 4.3-1 สรุปประเด็นข้อสังเกตจากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

ลำดับที่	Corridor	ประเด็นข้อสังเกตจากผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์
1	North - South	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากโครงข่ายการขนส่งทางน้ำมีจำกัดประมาณ 187 กิโลเมตร ดังนั้น จึงต้องมีการขนส่งทางถนนร่วมด้วย เพื่อสามารถขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางได้ ทำให้ผลรวมต้นทุนการขนส่งโดยใช้ทางถนนร่วมกับทางน้ำ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียวไม่มากนัก ต้นทุนการขนส่งที่สูงนั้นมาจากต้นทุนการขนส่งทางถนน (Tier-2) ในมณฑลยูนนานในระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและพิธีการศุลกากรที่มณฑลยูนนาน สูงกว่าใน สปป.ลาว และไทย
2	East - West	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนการขนส่งในเมียนมาสูง เนื่องจากผู้ประกอบการบริหารสินค้าเที่ยวกลับ (Backhauling) ได้ค่อนข้างยาก อีกทั้งผู้ประกอบการมีค่าธรรมเนียมนอกระบบในกลุ่ม Tier-1 เช่น ค่าเช่าอุปกรณ์ยกขนสินค้า ค่าธรรมเนียมการโอนเงิน ค่าธรรมเนียมสิ่งแวดลอม และค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น การขนส่งไป สปป.ลาว และเวียดนาม (คำหนัง) เป็นไปในทางเดียวกับเมียนมา แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งไปเมียนมาแล้ว ค่าใช้จ่ายรวมในส่วน Tier-1 นี้ยังต่ำกว่า
3	Southern	<ul style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายการขนส่งไปยังท่าเรือทวายในเมียนมายังไม่แน่นอน เนื่องจากยังไม่มีด่านศุลกากรที่เป็นทางการ การขนส่งจากไทยไปกัมพูชาและเวียดนาม ต้นทุนกลุ่ม Tier-1 สูงมาก คือ ประมาณร้อยละ 40 ของต้นทุนทั้งหมด ประกอบด้วย ค่ายกขนสินค้าขึ้นลงในกัมพูชา และเวียดนาม และค่าธรรมเนียมนอกระบบในกัมพูชาและเวียดนาม
4	Southern Coastal	<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งจากไทยไปกัมพูชาและเวียดนาม ต้นทุนกลุ่ม Tier-1 สูงมาก คือ ประมาณร้อยละ 40 ของต้นทุนทั้งหมด ได้แก่ ค่ายกขนสินค้าขึ้นลงในกัมพูชา และเวียดนาม และค่าธรรมเนียมนอกระบบในกัมพูชาและเวียดนาม
5	เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้ผ่าน 4 ประเทศ ทำให้ต้องมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง และเส้นทางที่ใช้ส่วนใหญ่อยู่ในเวียดนาม อีกทั้งยังมีกฎหมายบังคับไม่ให้รถบรรทุกทำความเร็วเกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเมื่อผ่านเขตเมือง
6	เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งในมาเลเซียและที่ด่านชายแดนของสองประเทศค่อนข้างแน่นอน อย่างไรก็ตาม ระยะทางในการขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังด่านสะเตาะค่อนข้างไกล นอกจากนั้นแล้ว เส้นทางนี้เป็นการขนส่งจากกรุงเทพฯ หรือจากฐานการผลิตในภาคใต้ ไปยังด่านสะเตาะเพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนังมากกว่าการนำเข้า การบริหารจัดการสินค้าเที่ยวกลับ จึงเป็นประเด็นสำคัญสำหรับผู้ประกอบการในการคำนวณต้นทุนการขนส่ง

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

ที่มา: ที่ปรึกษา

5. ความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและมาเลเซีย

การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้แบบจำลอง Dual Double Diamond Model (DDDM) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ศักยภาพ โดยเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันเป็นคู่ประเทศ คือ ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS 5 ประเทศ ได้แก่ จีน เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา และระหว่างไทยกับมาเลเซีย

5.1 โครงสร้างของ Dual Double Diamond Model (DDDM)

DDDM ประกอบด้วยรูป Diamond ซ้อนกันสองชั้นจำนวนสองรูป ที่แสดงความสามารถในการแข่งขันของประเทศหนึ่งๆ ตามปัจจัยที่ต่างกัน ได้แก่

- (1) ปัจจัยด้านกายภาพ (Physical Factors Double Diamond) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ (i) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry) (ii) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions) (iii) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions) และ (iv) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)
- (2) ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Factors Double Diamond) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ (i) ภาครัฐ และระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government) (ii) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers) (iii) แรงงานระดับบริหาร (Professionals) และ (iv) ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs)

แนวทางการวิเคราะห์ DDDM มีดังนี้

- (1) DDDM แต่ละชุดมี 4 แกน แต่ละแกนแสดงกลุ่มเกณฑ์ชีวิตที่แตกต่างกัน
- (2) คะแนนที่ได้ประเมินตามรายการของเกณฑ์ชีวิตแต่ละแกน และรวมคะแนนทั้งหมดในแกนนั้นๆ โดยคะแนนสูงสุดของแต่ละแกนมีค่าเท่ากัน
- (3) ผลของคะแนนในแต่ละแกน แสดงเป็นรูปร่างของ Diamond ที่แตกต่างกันไป (Diamond ขนาดใหญ่ แสดงว่ามีความสามารถในการแข่งขันในระดับสูง Diamond ขนาดเล็กแสดงว่ามีความสามารถในการแข่งขันในระดับต่ำ)

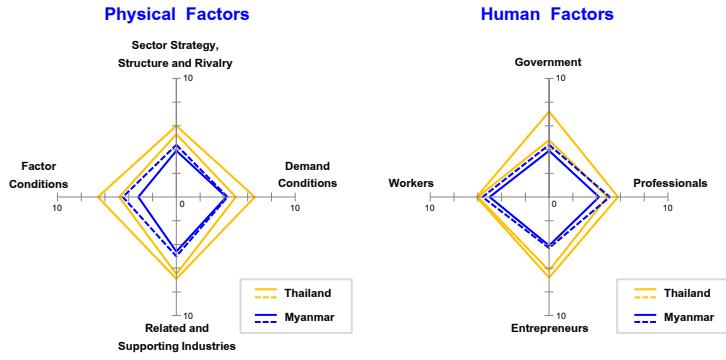
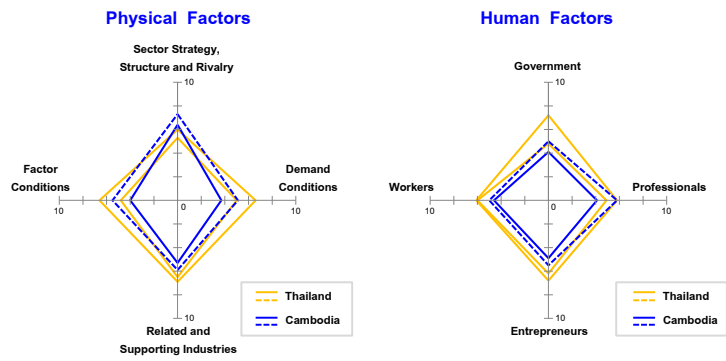
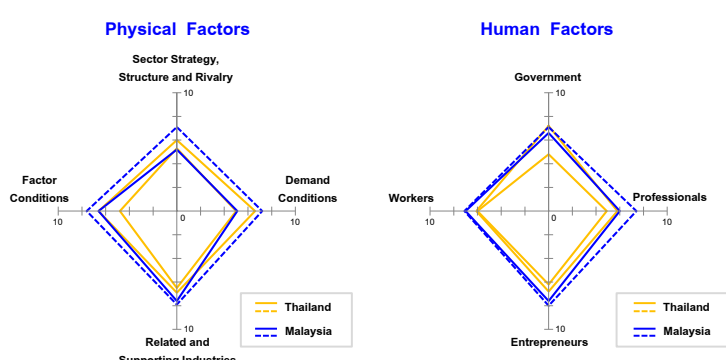
5.2 ผลการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

จากผลการวิเคราะห์ DDDM สรุปได้ว่า ไทยมีอุปสรรคทางการค้าจากการขนส่งทางบกกับจีนและเวียดนามมากกว่า เนื่องจากระยะทางที่ไกลและความเป็นที่ที่ต้องผ่านจุดข้ามแดนถึง 2 จุด ซึ่งหมายความว่าไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ของจีนและเวียดนามได้ยาก ส่วนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีนและเวียดนาม ก็สามารถแข่งขันในตลาดภายในประเทศของไทยได้ยากเช่นกัน อย่างไรก็ตาม สามารถสรุปเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ได้ดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

Dual Double Diamond Model	ผลการวิเคราะห์ที่สำคัญ
<p>ไทยและจีน</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="215 376 560 728"> <p>Physical Factors</p> </div> <div data-bbox="592 376 936 728"> <p>Human Factors</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> - ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนมีความสามารถในการแข่งขันในต่างประเทศสูงกว่าไทยเล็กน้อย ซึ่งกล่าวได้ว่าธุรกิจโลจิสติกส์ของจีนมีข้อได้เปรียบเหนือกว่าไทยเล็กน้อยสำหรับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ ส่วนไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าในปัจจัยด้านกายภาพ - ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในตลาดโลจิสติกส์ของไทย แต่เส้นทางการคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพต่ำและข้อจำกัดในการที่ต้องข้ามพรมแดนถึงสองประเทศทำให้ความสามารถในการแข่งขันดังกล่าวลดลง
<p>ไทยและเวียดนาม</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="215 835 560 1187"> <p>Physical Factors</p> </div> <div data-bbox="592 835 936 1187"> <p>Human Factors</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> - ไทยมีข้อได้เปรียบเหนือกว่าเวียดนามเล็กน้อย เมื่อเปรียบเทียบภาคขนส่งและโลจิสติกส์ของเวียดนามในระดับต่างประเทศกับภาคธุรกิจดังกล่าวของไทยในระดับภายในประเทศ ซึ่งกล่าวได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถแข่งขันได้ดีในภาคขนส่งและโลจิสติกส์ของเวียดนาม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อจำกัดในการที่ต้องข้ามพรมแดนถึงสองประเทศทำให้ความสามารถในการแข่งขันดังกล่าวลดลง
<p>ไทยและสปป.ลาว</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="215 1263 560 1615"> <p>Physical Factors</p> </div> <div data-bbox="592 1263 936 1615"> <p>Human Factors</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> - ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าสปป.ลาวในทุกระดับ - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถแข่งขันในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของทั้งสองประเทศ

ตารางที่ 5.2-1 การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (ต่อ)

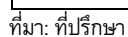
Dual Double Diamond Model		ผลการวิเคราะห์
ไทยและเมียนมา		
		<ul style="list-style-type: none"> - ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเมียนมาในทุกระดับ - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถแข่งขันในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของทั้งสองประเทศ
ไทยและกัมพูชา		
		<ul style="list-style-type: none"> - ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่ากัมพูชาในทุกระดับ - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถแข่งขันในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของทั้งสองประเทศ
ไทยและมาเลเซีย		
		<ul style="list-style-type: none"> - ภาคขนส่งและโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีข้อได้เปรียบทางการแข่งขันในต่างประเทศเหนือกว่าไทย ซึ่งกล่าวได้ว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซียสามารถแข่งขันทางการค้าและการขนส่งได้ดีกว่าไทย - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีข้อได้เปรียบทางการแข่งขันเหนือกว่าไทย แต่ข้อได้เปรียบนี้อาจลดลง เพราะระยะทางที่ห่างไกลระหว่างศูนย์กลางเศรษฐกิจของไทยที่กรุงเทพฯ และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกกับศูนย์กลางเศรษฐกิจของมาเลเซียบริเวณกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือกลิง

หมายเหตุ: เส้นทึบ ของ Diamond หมายถึง ความสามารถในการแข่งขันในประเทศ (Domestic)

เส้นประ ของ Diamond หมายถึง ความสามารถในการแข่งขันในต่างประเทศ (International)

ที่มา: ที่ปรึกษา

เพื่อให้การดำเนินการต่างๆ ของไทยสามารถแก้ปัญหาและนำไปสู่การพัฒนาในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน การวิเคราะห์ในส่วนของ (i) สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (ii) นโยบายการค้า การขนส่ง ปัญหา และความต้องการของภาครัฐและเอกชน (iii) ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย และ (iv) ความสามารถในการแข่งขันของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย จึงเป็นข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์และกำหนดยุทธศาสตร์ / วิสัยทัศน์การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่ง กับประเทศคู่ค้าของไทยด้วย สรุปยุทธศาสตร์ / วิสัยทัศน์การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 สรุปยุทธศาสตร์ / วิสัยทัศน์ การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญ

จากยุทธศาสตร์ / วิสัยทัศน์ การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงได้วิเคราะห์กลยุทธ์ทางการค้าและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย แยกเป็นคู่ประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.1 กลยุทธ์ระหว่างจีนตอนใต้ - ไทย

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของรัฐบาลจีน คือ การเปิดเส้นทางการค้าให้แก่พื้นที่มณฑลทางตอนใต้และตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ เพื่อขยายตลาดให้ภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมของจีน ออกมาสู่ประเทศในกลุ่มอาเซียน ตลอดจนเปิดประตูการค้าด้านได้ออกสู่ภูมิภาคอื่น นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังต้องการแผ่ขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจที่มีต่อภูมิภาคอาเซียนให้มั่นคงมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลจีนจึงพยายามสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนและทางราง เชื่อมต่อกับโครงข่ายภายในประเทศของประเทศในกลุ่ม GMS ตลอดจนมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อเปิดเส้นทางทางการค้าและการขนส่ง โดยเฉพาะโครงข่ายในแนว North - South Corridor ที่เชื่อมโยงมณฑลยูนนานกับ สปป.ลาว และไทย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังได้พยายามต่อขยายโครงข่ายระบบรางในเส้นทางที่ขนานกับแนว North - South Corridor ผ่านเวียงจันทน์ใน สปป.ลาว และ จ.หนองคาย และใช้แนวโครงข่ายทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ แนว Eastern Corridor ที่เชื่อมโยงมณฑลกว่างสีกับเวียดนาม ได้มีการทำข้อตกลง CBTA ระหว่างกัน ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีนสามารถขนส่งสินค้าทางถนนบนเส้นทางนี้ไปท่าเรือไฮฟองและท่าเรือหวางอ่าวได้

รัฐบาลจีนได้พยายามขยายตลาดให้แก่สินค้าจีน โดยใช้บริษัทวิสาหกิจที่รัฐถือหุ้นเป็นแกนนำ และสนับสนุนให้ภาคเอกชนของจีนเข้าไปลงทุน เพื่อให้สามารถควบคุมเส้นทางการค้า เนื่องจากขนาดของทุนและแรงผลักดันของรัฐบาล ประกอบกับต้นทุนที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้บริษัทของจีนสามารถรุกตลาดของประเทศในกลุ่ม GMS ได้โดยง่าย

ในทางกลับกัน จำนวนประชากรและเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วของจีนตอนใต้ ส่งผลให้เกิดอุปสงค์ในการอุปโภคบริโภคสูง โดยเฉพาะการบริโภคอาหารสดและผลไม้ เช่น ลำไย ทุเรียน เป็นต้น ซึ่งผู้นำเข้าของจีนสามารถใช้วิธีการซื้อล่วงหน้าแบบเหมายกสวน และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ตนจีนถือหุ้นเข้ามารับสินค้าถึงสวน ทำให้สามารถควบคุมกำไรราคาให้ต่ำได้ แนวทางดังกล่าวก่อให้เกิดความเสี่ยงในระยะยาวต่อภาคการผลิตของไทย เนื่องจากผู้ซื้อสามารถควบคุมตลาดได้ทั้งหมด

กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างจีนตอนใต้กับไทย ได้แก่ การเร่งสร้างกลไกทางเศรษฐกิจเพื่อป้องกันการรุกรานตลาดของสินค้าและบริการโลจิสติกส์ของจีน ให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการทั้งจีนและไทย ในขณะเดียวกัน ภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเร่งสร้างความเชื่อถือและพันธมิตรกับผู้ประกอบการของจีน เพื่อช่วยเปิดตลาดให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ในส่วนของการตลาดสินค้าเกษตรของไทยนั้น จำเป็นต้องปรับกลไกการตลาด เพื่อสร้างอิสรภาพทางการค้าแก่ภาคการผลิตสินค้าเกษตรของไทย และลดการผูกขาดโดยผู้ซื้อ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารความเสี่ยงทางการตลาดในระยะยาวได้

6.2 กลยุทธ์ระหว่างเวียดนาม - ไทย

เวียดนามมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางทะเลทั้งเพื่อการขนส่งทางชายฝั่ง และการขนส่งระหว่างประเทศ โดยพัฒนาท่าเรือ เช่น ท่าเรือในโฮจิมินห์ ท่าเรือหุงอ่าว ท่าเรือด่าหนิง และท่าเรือไฮฟอง ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรม นอกจากนี้ โครงข่ายถนนเพื่อการเข้าถึงท่าเรือก็เป็นนโยบายสำคัญที่รัฐบาลเวียดนามดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับการบริหารจัดการท่าเรือให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์

นอกจากโครงข่ายทางน้ำแล้ว เวียดนามยังได้พัฒนาโครงข่ายทางถนนสายหลักในแนวเหนือใต้ให้เป็น “แกนกลาง” สำหรับการเชื่อมต่อจากเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) ให้เป็น 4 ช่องจราจร และการขยายทางด่วน ซึ่งการพัฒนาและก่อสร้าง เริ่มจากเมืองสำคัญของเวียดนามก่อน เช่น โฮจิมินห์ และฮานอย ให้เชื่อมโยงกับเมืองอื่น จนสามารถครอบคลุมโครงข่ายการขนส่งตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้ในอนาคต

ดังนั้น การมุ่งพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายถนนเข้าสู่ท่าเรือ ตลอดจนการให้โครงข่ายถนนสามารถเชื่อมต่อการขนส่งตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้นั้น อาจกล่าวได้ว่า นโยบายของเวียดนามเน้นให้เกิดการเชื่อมโยงตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ เพื่อยกระดับศักยภาพการเป็นประตูการค้าฝั่งทะเลจีนใต้

อย่างไรก็ตาม ไทยไม่ได้มีพรมแดนติดต่อกับเวียดนามโดยตรง การค้าการขนส่งกับเวียดนามยังต้องผ่านกัมพูชา และสปป.ลาว ดังนั้น การดำเนินนโยบายในลักษณะพันธมิตร (Partnership) ระหว่างกัมพูชา กับ สปป.ลาว จึงเป็นประเด็นสำคัญให้เกิดการเชื่อมโยงการค้าการขนส่งระหว่างเวียดนามได้มากขึ้น ซึ่งอาจทำได้โดย

- (1) การเข้าไปลงทุนในเวียดนามตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงการให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยในระยะแรกควรเริ่มจากการสนับสนุนการติดต่อทางธุรกิจระหว่างกัน การรับช่วงผลิตรสินค้า และรับช่วงขนส่งสินค้า
- (2) การร่วมพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายใน สปป.ลาวและกัมพูชา เพื่อให้สะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างกัน
- (3) การเจรจาเปิดเส้นทางขนส่งตาม GMS CBTA ให้สามารถเข้าถึงประตูการค้าของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสำคัญของเวียดนาม

6.3 กลยุทธ์ระหว่าง สปป.ลาว - ไทย

นโยบายที่สำคัญของ สปป.ลาว ในการพัฒนาประเทศเพื่อเข้าสู่บริบทของ ASEAN Economic Community (AEC) ได้แก่ การเปลี่ยนประเทศจาก “Land Lock” ให้เป็น “Land Link” หรือการเปลี่ยนจากประเทศที่มีข้อจำกัดในการออกสู่ทะเล โดยใช้ข้อได้เปรียบในการเป็นประเทศที่อยู่ตรงกลางคาบสมุทรอินโดจีน สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของประเทศในการเป็นทางผ่านของสินค้าที่ต้องขนส่งข้ามฝั่ง ทั้งนี้ สปป.ลาว ตั้งอยู่บนพื้นที่ที่มี Economic Corridor ผ่านหลายเส้นทาง ทั้ง North-South Corridor, East-West Corridor และเส้นทางค้าใหม่ที่มีศักยภาพ เช่น เส้นทาง R12 ที่เชื่อมจ.นครพนม กับ Eastern Corridor ในเวียดนาม

จึงกล่าวได้ว่า สปป.ลาว มีบทบาทเป็น “โซ่ข้อกลาง” ของเส้นทางการค้าที่สำคัญหลายเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว ยังมีศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศโดยรอบ ดังนั้น รัฐบาล สปป.ลาว จึงต้องการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นทางผ่านนี้ ให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ

ดังนั้น กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่าง สปป.ลาว กับไทย จึงควรเป็นการกระชับความเป็นพันธมิตร ในการนี้ ไทยควรใช้จุดเด่นจากขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการที่สูงกว่าเพื่อขยายฐานทางเศรษฐกิจเข้าไปใน สปป.ลาว โดยใช้การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และตามด้วยการลงทุนในต่างประเทศจากผู้ประกอบการไทย (Outward Foreign Direct Investment : Outward FDI)

6.4 กลยุทธ์ระหว่างเมียนมา - ไทย

เมียนมาอยู่ในสภาวะเริ่ม “เปิดประเทศ” นับตั้งแต่การยกเลิก “การคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ”⁵ จากต่างประเทศ ส่งผลให้เมียนมากลายเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกด้านเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งโครงข่ายคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงการพัฒนาด้านการศึกษา และชุมชน อย่างไรก็ตาม การปกครองของเมียนมายังคงอยู่ภายใต้การปกครองโดยทหาร แต่ความเป็นอิสระในการจัดการภายในของชนกลุ่มน้อยแต่ละกลุ่มยังคงอยู่ ดังนั้น ในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมาจึงจำเป็นต้องให้ทุกฝ่ายได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ส่งผลเชิงบวกทั้งต่อระบบเศรษฐกิจไทย เมียนมา และรายได้ของชนกลุ่มน้อย โดยการผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ที่ประชาชนทั้งไทยและเมียนมาต่างก็ได้รับประโยชน์ มีการจ้างงานและมีรายได้เพิ่มขึ้น

ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของเมียนมาเหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลไปยังสาธารณรัฐอินเดีย (อินเดีย) ยุโรปและตะวันออกกลาง ซึ่งปัจจุบันเมียนมาใช้ท่าเรือย่างกุ้งเป็นหลักและได้พัฒนาท่าเรือธิลาวาให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ ซึ่งปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วและเริ่มรองรับสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกกับญี่ปุ่น เนื่องจากการลงทุนของญี่ปุ่นที่ต้องการขยายฐานการผลิต อีกทั้งเมียนมามีความพร้อมด้านทรัพยากรที่เป็นปัจจัยการผลิตให้กับญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีนักลงทุนจากเกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน เริ่มเข้าไปค้าขายและลงทุนในอุตสาหกรรมของเมียนมามากขึ้น

สำหรับการเชื่อมต่อกับฝั่งตะวันออก เมียนมาได้มีนโยบายให้ไทยเป็นทางผ่านเพื่อออกทะเล ดังนั้น หากมีการค้า การขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับเมียนมามากขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างกันตามจุดผ่านแดนและด่านศุลกากรต่างๆ ที่ดีขึ้น การขนส่งระหว่างไทย-เมียนมา จะสะดวกรวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบังได้ในปริมาณที่สูงขึ้น ส่งผลให้การเติบโตของการค้าชายแดนสูงขึ้น การขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลทางฝั่งตะวันออก และขนส่งสินค้ากลับไปยังญี่ปุ่น เกาหลีใต้และจีนตะวันออกทำได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงทำให้การค้าระหว่างประเทศของเมียนมาเติบโตสูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันไทยก็ได้รับประโยชน์จากการเข้ามาใช้ท่าเรือแหลมฉบัง

⁵ หมายถึง การยุติการคว่ำบาตรระหว่างประเทศ (Economic Sanction)

นอกจากนี้ ในระยะยาว หากมีการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย อาจส่งผลต่อการยกระดับภาวะการจ้างงาน และรายได้ของเมียนมาในตอนใต้และปรับเปลี่ยนเมืองทวายให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมอีกทั้งส่งผลให้ทวายเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ที่สำคัญทางหนึ่ง เนื่องจากปัจจุบันโครงข่ายถนนของ Southern Corridor ช่วงไทย-กัมพูชา-เวียดนามใต้ได้ยกระดับมาตรฐานทางให้สูงขึ้น (ปรับปรุงให้เป็น 4 ช่องจราจร) แต่โครงข่ายระหว่างไทยกับเมียนมาเข้าสู่ทวายยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) ดังนั้น หากโครงข่ายคมนาคมสามารถเข้าถึงโครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายได้ Southern Corridor จะสามารถเชื่อมโยงระหว่าง 4 ประเทศได้ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

ดังนั้น สิ่งที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งเมียนมาและไทยสำหรับท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือ การเติบโตแบบก้าวกระโดดสำหรับภูมิภาคเมียนมาตอนใต้ และไทยมีประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน นอกจากนี้ ไทยควรวิเคราะห์การใช้ประโยชน์หากมีท่าเรือทวาย เช่น การเข้าไปถือหุ้นเพื่อร่วมบริหารท่าเรือ การลงทุนโดยตรงในนิคมอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การเข้าไปบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของสินค้าที่อาศัยท่าเรือทวาย ทั้งนี้ การดำเนินการต้องไม่ควรให้กระทบกับส่วนแบ่งการตลาดของท่าเรือแหลมฉบัง

6.5 กลยุทธ์ระหว่างกัมพูชา - ไทย

นโยบายสำคัญของกัมพูชาคือการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในประเทศ โดยการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) เพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ โดย Southern Corridor มีแนวโน้มมีความสำคัญในเชิงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน ระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ ซึ่งสังเกตได้จากการที่รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสนใจในการช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และนักลงทุนญี่ปุ่นจำนวนมากได้ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนว Corridor

กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างกัมพูชากับไทย จึงควรมุ่งเน้นการกระชับพันธมิตร โดยการให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเปิดช่องทางให้แก่ Outward Foreign Direct Investment จากไทย ในภาคอุตสาหกรรมและภาคโลจิสติกส์ เพื่อขยายฐานทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมทั้งโซ่คุณค่า โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมสิ่งทอ

6.6 กลยุทธ์ระหว่างมาเลเซีย - ไทย

ผลการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซียที่สูงกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ตลอดจนระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมาเลเซียที่ค่อนข้างสูงกว่าไทย ส่งผลให้เกิดการแทรกซึมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของมาเลเซียเข้ามายึดตลาดในภาคใต้ของไทย นอกจากนี้ มาเลเซียมีข้อได้เปรียบจากท่าเรือปีนังที่เป็นท่าเรือที่มีศักยภาพค่อนข้างสูง และเป็นทางออกหลักสู่ทะเลอันดามันของสินค้าไทย ถึงแม้ว่าสินค้าส่วนใหญ่ (เช่น ยางพารา) ต้องขนส่งจากท่าเรือปีนังไปขนถ่ายลงเรือใหญ่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อขนส่งต่อไปยังจีน แต่เนื่องจากข้อจำกัดของท่าเรือสงขลา ทำให้สินค้าส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาเส้นทางที่ผ่านท่าเรือปีนัง

ดังนั้น กลยุทธ์ที่สำคัญระหว่างมาเลเซียและไทยจึงสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

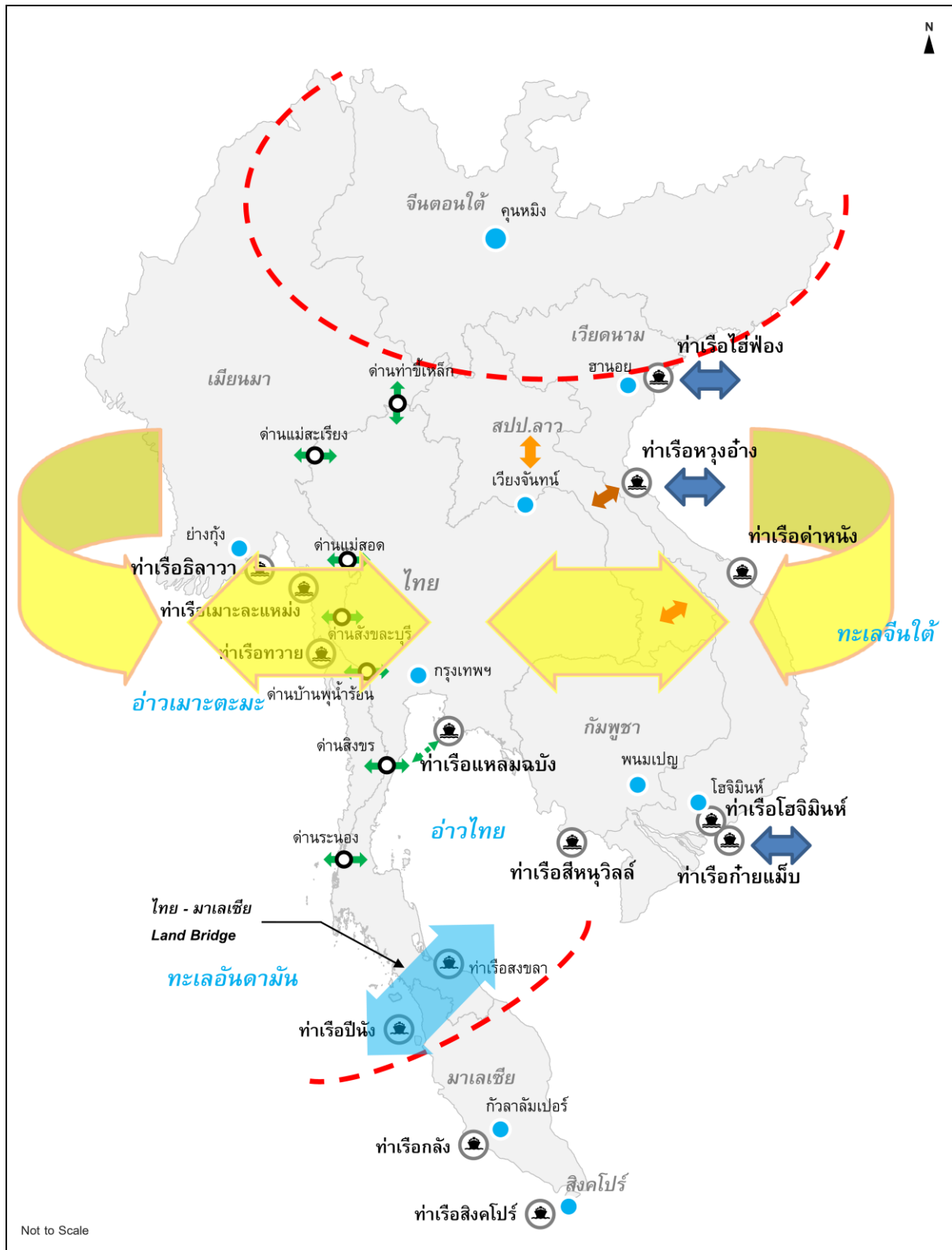
- (1) กลยุทธ์การเชื่อมโยงเป็น Land Bridge กับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในอนาคต เพื่อเชื่อมฝั่งทะเลอันดามัน เข้ากับฝั่งทะเลอ่าวไทย ซึ่งนอกจากสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดในการขนส่งสินค้าแทนการขนส่งทางเรือ อ้อมแหลมมลายูแล้ว ยังเป็นการช่วยเสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำในภาคใต้ด้วย โดยในแนวทางนี้ จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนังควบคู่ ไปกับการบริหารจัดการและการทำการตลาดในเชิงรุก เพื่อดึงให้สายเรือหันมาใช้บริการเส้นทางนี้
- (2) กลยุทธ์การป้องกันการแทรกซึมของผู้ประกอบการมาเลเซีย โดยการปรับปรุงกลไกการบังคับใช้กฎหมาย ในปัจจุบัน

6.7 สรุปกลยุทธ์ของไทยในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและ ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

สำหรับกลยุทธ์การส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์กับจีนตอนใต้ นั้น เนื่องจากขนาดของเศรษฐกิจและ จำนวนประชากรที่ใหญ่กว่าประเทศในกลุ่ม GMS อื่นๆ จึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ในการที่จีนกำลังแผ่ขยายอิทธิพล ทางเศรษฐกิจลงมาถึงได้สู่ประเทศในกลุ่ม GMS อื่น ทั้งในด้านการผลิต การบริการ และการเป็นตลาดรับซื้อสินค้า ดังนั้น จึงจำเป็นที่ไทยต้องใช้กลยุทธ์ในการปกป้องผู้ประกอบการและผู้บริโภคของไทยจากการท่วมตลาดและการยึดครอง ตลาดของผู้ประกอบการจีน โดยการสร้างระบบเกราะป้องกันทางเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม

นอกจากนี้ ไทยควรรวมกลุ่มกับประเทศที่ตกอยู่ในสถานการณ์เดียวกัน เพื่อถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจกับจีน และ ในขณะเดียวกัน ก็สามารถช่วยถ่วงดุลการแผ่ขยายอิทธิพลของประเทศในซีกโลกตะวันตก (ได้แก่ สหรัฐอเมริกาและ สหภาพยุโรป) ได้อีกทางหนึ่ง

จากข้อวิเคราะห์ข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า กลยุทธ์ที่สำคัญที่ไทยควรนำมาใช้ คือ การกระชับความสัมพันธ์ในเชิงพันธมิตร กับประเทศในกลุ่มคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา หรืออาจเรียกได้ว่า กลยุทธ์ **“Strengthening Indochina Partnership Belt”** (รูปที่ 6.7-1) เพื่อสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไทยในฐานะ ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่นๆ ควรใช้อิทธิพลในการขึ้นเป็นผู้นำกลุ่ม และขยายฐานทางเศรษฐกิจ ออกไปสู่เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.7-1 กลยุทธ์ในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย “Strengthening Indochina Partnership Belt”

จากสถานการณ์ในด้านการค้าและการขนส่งในภูมิภาค GMS และมาเลเซียที่ผ่านมาทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่า แนวความคิดในการสร้างตลาดการค้าและการขนส่งในลักษณะไร้พรมแดน (Borderless Trade and Transport) ในภูมิภาคนี้ เป็นเรื่องที่ยังไม่สามารถทำได้ในระยะเวลาอันใกล้ ดังนั้น ไทยจึงจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ของประเทศ ให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศ ทั้งในภาคอุตสาหกรรม และภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถควบคุมโซ่คุณค่า (Value Chain) ได้อย่างครบวงจร อีกทั้งยังเป็นการขยายฐานทางเศรษฐกิจของประเทศให้กว้างขึ้น โดยใช้โอกาสในการลงทุนใหม่ (Greenfield Investment) สำหรับ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ซึ่งมีนโยบายที่ต้องการดึงดูดการลงทุนเข้าประเทศ ส่วนเวียดนามนั้น มีกฎระเบียบในการปกป้องธุรกิจของชาวเวียดนามมากกว่า สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ดังนั้นการรุกตลาดของเวียดนาม จึงอาจเน้นการดำเนินการในลักษณะการควบรวมและซื้อกิจการ (Merger and Acquisition) และการเข้าไปถือหุ้นในบริษัท ของเวียดนาม

ทั้งนี้ กลยุทธ์การกระชับพันธมิตรในคาบสมุทรอินโดจีน ควรให้ความสำคัญกับความช่วยเหลือในระดับรัฐต่อรัฐ (Government-to-Government : G2G) ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศกลุ่มนี้ เพื่อแสดงถึงความจริงใจและนโยบายที่ชัดเจนของไทยในการเป็นพันธมิตรการพัฒนา เนื่องจากศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศกลุ่มนี้ต่ำกว่าไทย การช่วยเหลือในการพัฒนาดังกล่าวจึงเป็นการช่วยยกระดับ ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศพันธมิตรเหล่านี้ลดลง

สำหรับการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับมาเลเซียนั้น ในเชิงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง มาเลเซียสามารถเชื่อมโยงเป็น พันธมิตรการพัฒนา Land Bridge ร่วมกับไทยได้ โดยการเชื่อมโยงท่าเรือปีนังเข้ากับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในอนาคต ขณะเดียวกับการสร้างกลไกระบบเกราะป้องกันการรุกตลาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซีย เพื่อสร้างโอกาสและตลาด การแข่งขันอย่างเป็นธรรมให้แก่ผู้ประกอบการไทย

7. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเป็นการแปลงกลยุทธ์ในภาพกว้างให้เป็นข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดบทบาทและกลยุทธ์ในการดำเนินงานของ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการจัดทำแผนและโครงการในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย โดยข้อเสนอแนะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (i) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนและโครงการ และ (ii) ปัจจัยสู่ความสำเร็จในการดำเนินการ

7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ii) การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง (iii) การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย (iv) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย และ (v) การประเมินผลการพัฒนา

สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย กรอบระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ ดังตารางที่ 7.1-1

ตารางที่ 7.1-1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	ระยะเวลาการดำเนินงาน			หน่วยงานรับผิดชอบ
	ระยะสั้น (1 ถึง 2 ปี)	ระยะกลาง (3 ถึง 5 ปี)	ระยะยาว (6 ถึง 10 ปี)	
1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก				
1.1) พัฒนาระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านศุลกากร	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมศุลกากรกรมการขนส่งทางบก
1.2) ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศในคาบสมุทรอินโดจีนในการพัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่างๆ บริเวณด่านศุลกากร	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลัง
1.3) สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Route) <ul style="list-style-type: none">เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลา - อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ด่านสะเดาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง ด่านเชียงของ - กรุงเทพฯ - ท่าเรือแหลมฉบังเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี - วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมทางหลวง
1.4) พัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมเจ้าท่า/การทำเรือแห่งประเทศไทย
1.5) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ	✓			<ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย
1.6) พัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกในเส้นทางเชื่อมโยงด่านสะเดา กับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2		✓		<ul style="list-style-type: none">กรมทางหลวง
1.7) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ใน Corridor สายใต้ เชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย		✓		<ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย
1.8) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ท่าเรือทวาย (เมียนมา)			✓	<ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย
2) การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง				
2.1) นำระบบบัตรคิวมาประยุกต์ใช้ในการเข้ารับบริการที่ด่านศุลกากร	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมศุลกากร
2.2) นำระบบ Single-stop Inspection มาใช้งาน ณ ด่านศุลกากรที่อยู่บน Southern Corridor East - West Corridor และด่านนครพนม	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมศุลกากรหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริเวณด่านศุลกากร
2.3) ปรับปรุงระเบียบของกรมศุลกากร และกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ด่านศุลกากรหลัก	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมศุลกากรหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริเวณด่านศุลกากร
2.4) สนับสนุนการทำข้อตกลง GMS CBTA ในเส้นทางใหม่ๆ		✓		<ul style="list-style-type: none">กระทรวงคมนาคมกระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 7.1-1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ (ต่อ)

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	ระยะเวลาการดำเนินงาน			หน่วยงานรับผิดชอบ
	ระยะสั้น (1 ถึง 2 ปี)	ระยะกลาง (3 ถึง 5 ปี)	ระยะยาว (6 ถึง 10 ปี)	
3) การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย				
3.1) กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ในต่างประเทศ ที่ชัดเจน	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลังสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
3.2) จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นเพื่อรับผิดชอบการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ต้องการลงทุนในต่างประเทศ	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลังสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
3.3) การให้ความช่วยเหลือประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ในรูปของเงินกู้เงินช่วยเหลือ และความช่วยเหลือ ในลักษณะ Technical Assistance		✓		<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลัง
3.4) ให้การสนับสนุนเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญและเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในลักษณะ Public-Private Partnerships ในกลุ่มประเทศ Indochina Partnership Belt		✓		<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลังสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
4) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย				
4.1) เร่งปฏิรูปกลไกการบังคับใช้ พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 และ พ.ร.บ. ตอบโต้การทุ่มตลาด และการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พ.ศ. 2542 ให้สามารถนำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงพาณิชย์
4.2) ร่วมมือกับภาคเอกชน ในการจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติในสาขาโลจิสติกส์	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงแรงงาน
4.3) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และผลิตภัณฑ์ในภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่ง และโลจิสติกส์ ตลอดจนการนำเอาผลการวิจัยออกมาใช้ในเชิงพาณิชย์			✓	<ul style="list-style-type: none">กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
4.4) สนับสนุนให้มีการพัฒนาธุรกิจประกันภัยในการขนส่งสินค้าในประเทศในกลุ่ม GMS และ มาเลเซีย	✓			<ul style="list-style-type: none">กระทรวงการคลัง
5) การประเมินผลการพัฒนา				
5.1) มอบหมายหน้าที่รับผิดชอบแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการประเมินผล	✓			<ul style="list-style-type: none">กรมศุลกากรหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายเชื่อมโยงด้านศุลกากร

ที่มา: ที่ปรึกษา

7.2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการ

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะข้างต้น ย่อมเกิดผลดีแก่ฐานเศรษฐกิจของไทยในภาพรวม ที่มีแนวโน้มการขยายตัวออกไปในประเทศพันธมิตร ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ซึ่งช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศลดการพึ่งพารายได้จากการส่งออก นอกจากนี้ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดนทั้งในและต่างประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล ส่งผลให้กระบวนการโลจิสติกส์ในแต่ละ Corridor สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำลง ส่วนการที่ภาครัฐสนับสนุนการสร้างเสริมศักยภาพในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในด้านต่างๆ สามารถส่งผลให้ผู้ประกอบการเหล่านั้น สามารถขยายตลาดและขอบเขตการให้บริการออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้

ทั้งนี้ ความเสี่ยงที่สำคัญของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่ ความเสี่ยงด้านการเมือง (Political Risk) หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การขาดความชัดเจนและความต่อเนื่องของการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลทุกรัฐบาลในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย ถือเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์ที่เกิดแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศสูงที่สุด นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่แน่นอนในนโยบายการปรับโครงสร้างภาครัฐของไทยให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินงานตามกลยุทธ์ล่าช้าหรือไม่ประสบผลสำเร็จ

ดังนั้น สามารถสรุปปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

- (1) ความชัดเจนและความต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ ทั้งในด้านการสนับสนุน Outward Foreign Direct Investment การลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในประเทศ และการประเมินผลตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
- (2) การปรับโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามนโยบายของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) ความสามารถในการดำเนินการเพื่อกระชับความเป็นพันธมิตรในกลุ่ม Indochina Partnership Belt ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริม Outward Foreign Direct Investment ในประเทศดังกล่าวให้เกิดประสิทธิผล
- (4) ความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม Indochina Partnership Belt ในการลงสัตยาบันในความตกลง CBTA ในเส้นทางที่มีความสำคัญ ตลอดจนการปรับปรุงกฎ ระเบียบภายในประเทศ และการกำกับดูแลหน่วยงานส่วนท้องถิ่นให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายใต้ความตกลงนั้นๆ

8. การประเมินผลการพัฒนา

การประเมินผลการพัฒนาเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนามีความสมบูรณ์ เนื่องจากทำให้ทราบถึงระดับของความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผน ตลอดจนระดับผลกระทบต่อตัวชี้วัด (Key Performance Indicator : KPI) ที่ได้กำหนดไว้

โดยในประเด็นของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์นี้ รัฐบาลควรมอบหมายหน้าที่รับผิดชอบแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ภายในด้านศุลกากร (โดยเฉพาะกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า) รวมถึงหน่วยงานพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงด้านศุลกากร ให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การประเมินผลตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ โดยให้มีหน่วยงานกลางในการประสานงานรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและต่อเนื่อง

“ตัวชี้วัดผลลัพธ์” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดเชิงนโยบายที่เหมาะสมกับไทย (การประเมินผลสิ้นสุด ณ จุดผ่านแดนของไทย) แยกตามเกณฑ์การวัดผลงาน ในเบื้องต้นเสนอแนะว่าควรประกอบด้วยตัวชี้วัด 2 กลุ่มหลัก คือ (i) ตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ โดยแยกตามระดับการพัฒนา วิธีการ และเครื่องมือ และ (ii) ข้อเสนอแนะกระบวนการในการประเมินผล

8.1 ตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ โดยแยกตามระดับการพัฒนาวิธีการและเครื่องมือ

ตัวชี้วัดแบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

- (1) ระดับที่ 1 คือ ตัวชี้วัดที่เสนอแนะให้นำมาประยุกต์ใช้ได้ทันที โดยส่วนใหญ่สามารถดำเนินการได้ภายในหน่วยงานเดียว
- (2) ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 ส่วนใหญ่ต้องเป็นการประเมินผลแบบบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่า 1 หน่วยงาน ตลอดจนต้องอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบฐานข้อมูล วิธีการปฏิบัติ และเครื่องมือที่ใช้ ก่อนนำตัวชี้วัดมาใช้ประเมินผลได้ในอนาคต (ตัวชี้วัดระดับ 3 เป็นตัวชี้วัดที่มีความซับซ้อนและต้องอาศัยการบูรณาการจากหลายหน่วยงานมากกว่าตัวชี้วัดระดับ 2)

โดยตัวชี้วัดที่นำเสนอทั้ง 3 ระดับ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทย่อย ได้แก่

- (1) ตัวชี้วัดต้นทุนการขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินต้นทุนการบริหารจัดการของผู้ขนส่ง (Operation Cost Related) เช่น ต้นทุนและกำไรในการขนส่ง ต้นทุนการบำรุงรักษารถ ค่าเสียโอกาส เป็นต้น ซึ่งสัมพันธ์กับต้นทุนกลุ่ม Tier-2
- (2) ตัวชี้วัดบริการ มีวัตถุประสงค์เพิ่มประสิทธิภาพการบริการของภาครัฐ (Service Related) ซึ่งอาจสัมพันธ์กับต้นทุนของผู้ขนส่งอยู่บ้าง แต่เป็นความสัมพันธ์ทางอ้อม ผลกระทบไม่ชัดเจน

รายละเอียดตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ โดยแยกตามระดับการพัฒนา วิธีการ และเครื่องมือ แสดงดังตารางที่ 8.1-1

ตารางที่ 8.1-1 ตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ แยกตามระดับการพัฒนาวิธีการและเครื่องมือ

ตัวชี้วัดทางเลือก ระดับที่ 1 (Level 1) (ปัจจุบัน)	ตัวชี้วัดทางเลือก ระดับที่ 2 (Level 2)	ตัวชี้วัดทางเลือก ระดับที่ 3 (Level 3)
<ul style="list-style-type: none"> เวลาที่รถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในการรอรับบริการ (เฉลี่ยต่อคัน) เพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนการนำสินค้าผ่านแดนออกนอกประเทศ (1) ความสามารถในการรองรับของรถไฟขนส่งบรรทุกขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (1) ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนเชื่อมจุดผ่านแดน (1) เวลาในการผ่านแดนสำหรับสินค้าส่งออก (ณ จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ) (1, 2) ร้อยละของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ตรวจปล่อยได้ ภายใน ระยะเวลา (15 นาที) (1) ร้อยละของการเรียกตรวจสินค้า เทียบกับจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ร้อยละของยานพาหนะที่ใช้บริการ ณ จุดผ่านแดน ที่ระยะเวลาการรับบริการเกินมาตรฐาน (1) ร้อยละของยานพาหนะที่รอผ่านแดน ที่เป็นไปตามเวลารอมาตรฐาน (วัดในช่วงเวลาที่ผู้ใช้หนาแน่น 10 ถึง 12 ชั่วโมง/วัน) (1) จำนวนที่ยารถไฟขนส่งบรรทุกขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อสัปดาห์ (1) เวลาในการผ่านแดนสำหรับสินค้านำเข้า (ณ จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ) (เฉลี่ยต่อคัน) (1, 2) เวลาที่รถบรรทุกขนส่งสินค้า ตั้งแต่เข้าถึงจุดผ่านแดนของประเทศ ผู้ส่งออกสินค้า จนกระทั่งได้รับอนุญาตให้นารถบรรทุกขนส่งสินค้าออกจากบริเวณจุดผ่านแดนของประเทศผู้นำเข้า (การประเมินควรแยกการวัดผลสองฝั่งออกจากกัน) (เฉลี่ยต่อคัน) (1, 2) เวลาเฉลี่ยที่ใช้ ณ จุดตรวจของศุลกากร (รวมทุกกรณี ยกเว้นสินค้าต้องสงสัย) (เฉลี่ยต่อคัน) (1, 2) สัดส่วน/ร้อยละ การร้องเรียนเรื่องจ่ายเงินนอกระบบ (2) 	<ul style="list-style-type: none"> เวลารวมที่รถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในการเดินทางผ่านแดนแบบไม่หยุดพักระหว่างทาง (ไม่รวมเวลาที่ใช้ในการทำพิธีศุลกากร โดยกำหนดจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดที่เหมาะสม) (เฉลี่ยต่อคัน) (2) เวลาที่รถบรรทุกขนส่งสินค้า ตั้งแต่เข้าเขตแดนประเทศ รอรับอนุญาตให้นารถบรรทุกขนส่งสินค้าออกจากบริเวณจุดผ่านแดน (ตรวจปล่อย) จนกระทั่งเข้าถึงโครงข่ายทางหลวง (4 ช่องจราจร) (เฉลี่ยต่อคัน) (2) เวลาที่ใช้เพื่อการส่งออก (วัน) นับตั้งแต่ขนถ่ายสินค้าที่คลังสินค้า จนถึงได้รับอนุญาตให้ออกจากด่านศุลกากร (เฉลี่ยต่อคัน) (2) เวลาที่ใช้เพื่อการนำเข้า (วัน) นับตั้งแต่มาถึงด่านศุลกากร จนถึง การขนถ่ายสินค้าที่คลังสินค้าปลายทาง (เฉลี่ยต่อคัน) (2) ระยะเวลาที่รถไฟใช้เดินทาง : ระยะเวลาที่ลานตู้สินค้าของรถไฟต้นทาง ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างเมือง จนถึงจุดขนถ่ายสินค้า (เฉลี่ยต่อคัน) (1) ระยะเวลาที่รถไฟ ณ จุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างรถบรรทุกขนส่งสินค้าและรถไฟ (เฉลี่ยต่อคัน) (1) ต้นทุนเพื่อการส่งออก (เทียบเป็นดอลลาร์สหรัฐ) (2) ต้นทุนเพื่อการนำเข้า (เทียบเป็นดอลลาร์สหรัฐ) (2) มูลค่า/ปริมาณการค้าชายแดน (2)

หมายเหตุ: ตัวชี้วัดทั้งหมดเป็นตัวชี้วัดเชิงนโยบาย ที่ตอบสนองผลลัพธ์ของนโยบายรัฐบาล แต่ระดับการปฏิบัติมีจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างกัน โดย

(1) หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงนโยบายที่ดำเนินการได้โดยหน่วยงานเดียวและ

(2) หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงนโยบายที่จำเป็นต้องมีหลายหน่วยงานร่วมกันดำเนินการและ/หรือประเมินผล

ที่มา: ที่ปรึกษา

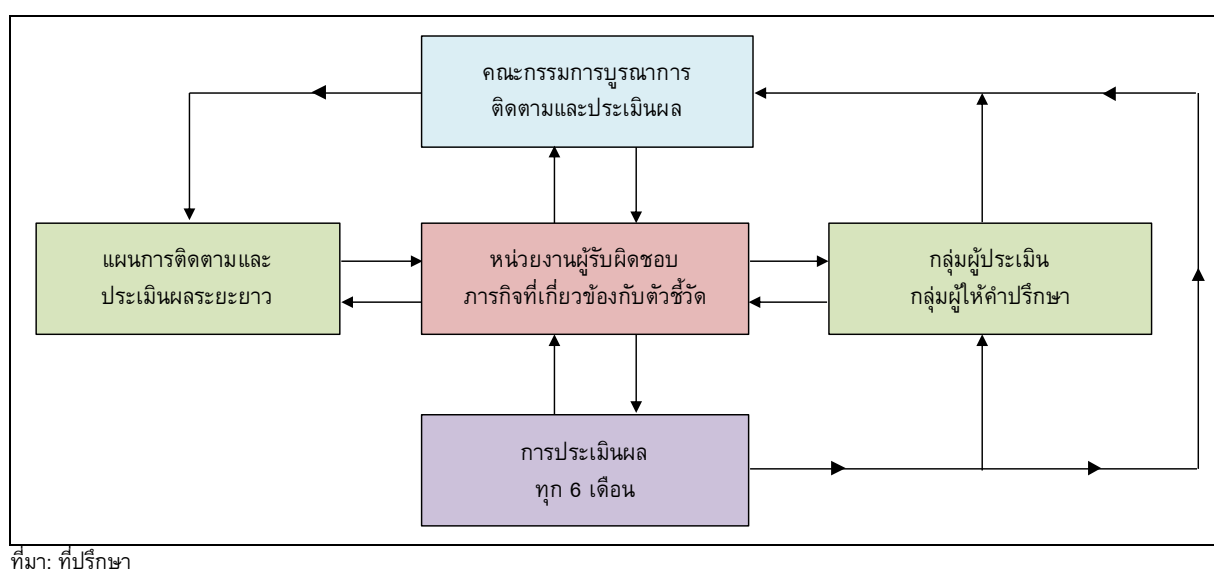
8.2 ข้อเสนอแนะกระบวนการในการประเมินผล

ตัวชี้วัดเชิงนโยบายที่เป็นผลจากการศึกษาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ ได้ดังนี้

- (1) พัฒนาข้อมูลพื้นฐานประกอบการตัดสินใจในการพัฒนา
- (2) แสดงแนวโน้มในอดีต ซึ่งใช้เปรียบเทียบสถานการณ์ก่อนและหลังการดำเนินการ
- (3) สนับสนุนประมาณการผลลัพธ์ในอนาคตที่ต้องการ ตามแนวโน้มของข้อมูล
- (4) เป็นเครื่องมือใช้เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ

ในการนำตัวชี้วัดไปประยุกต์ใช้ ผู้รับผิดชอบตัวชี้วัดควรเป็นคณะกรรมการบูรณาการติดตามและประเมินผล ที่ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ และผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผล ที่เข้าใจสถานการณ์ของตัวชี้วัด เนื่องจากการบูรณาการตัวชี้วัดทางเลือกระดับที่ 3 ต้องอาศัยทำความเข้าใจความตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และสามารถสลับบทบาทหน่วยงานเจ้าภาพและหน่วยงานสนับสนุนได้ในบางครั้ง ส่วนบทบาทของหน่วยงานสนับสนุน ต้องร่วมรับผิดชอบต่อความสำเร็จของตัวชี้วัดเหล่านี้ โดยนำตัวชี้วัดเหล่านี้ไปประยุกต์ใช้ในแผนหรือกำหนดตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน และตอบสนองวัตถุประสงค์ของตัวชี้วัดในระดับประเทศ

แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการบูรณาการติดตามและประเมินผลดังกล่าว สรุปดังรูปที่ 8.2-1



รูปที่ 8.2-1 แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการบูรณาการติดตามและประเมินผล

8.2.1 ขอบเขตงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัด

ขอบเขตงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัดที่ต้องดำเนินการต่อไป ได้แก่

- (1) ทบทวนความหมายและขอบเขตของตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงาน
- (2) กำหนดเป้าหมายเชิงปริมาณและเกณฑ์การให้คะแนนของตัวชี้วัด ซึ่งหน่วยงานสามารถกำหนดได้เอง โดยอ้างอิงข้อมูลพื้นฐานจากปีก่อน (ถ้ามี)
- (3) นำตัวชี้วัดไปเชื่อมโยงกับกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง หากไม่สามารถเชื่อมโยงกับกลยุทธ์เดิมของหน่วยงานได้ อาจต้องกำหนดกลยุทธ์เพิ่มขึ้นมารองรับ หรือปรับขอบเขตวัตถุประสงค์ของกลยุทธ์เดิมให้ครอบคลุมตัวชี้วัด

- (4) วางแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณที่ใช้ เพื่อการบรรลุตัวชี้วัดดังกล่าว โดยพิจารณาว่า
 - ตัวชี้วัดแต่ละตัวมีโอกาสเกิดผลสำเร็จตามที่คาดหวังได้จริงเมื่อใด โดยพิจารณาจากโครงการที่สนับสนุนว่าจะแล้วเสร็จในปีใด ในทางกลับกัน หากต้องการเน้นความสำเร็จของตัวชี้วัดด้านใดด้านหนึ่ง ควรเร่งรัดให้เกิดโครงการใดก่อนโดยใช้ข้อมูลด้านงบประมาณลงทุนมาพิจารณาร่วม (Optimization)
 - หากเกิดการเปลี่ยนแปลงการลงทุน จะส่งผลต่อตัวชี้วัดใดบ้าง ในทางกลับกันหากต้องการเน้นความสำเร็จของตัวชี้วัดด้านใดด้านหนึ่ง ควรเปลี่ยนแปลงการลงทุนอย่างไร
 - เครื่องมือประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารว่าควรกำหนดเป้าหมาย (Target) ของตัวชี้วัดเพิ่มขึ้นหรือลดลงในแต่ละปีอย่างไร
- (5) กำหนดผู้รับผิดชอบภายในหน่วยงาน
- (6) ระบุแหล่งที่มาของข้อมูล วิธีการเก็บข้อมูล และความถี่ในการเก็บข้อมูล
- (7) ทำความตกลงกับหน่วยงานเจ้าของข้อมูล เพื่อการส่งต่อข้อมูลอย่างเป็นระบบ (ถ้าจำเป็น)

8.2.2 การบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล

ในช่วงเริ่มต้นของการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามและประเมินผล อาจประสบปัญหาได้จากสาเหตุระดับความเข้าใจของผู้ปฏิบัติ ตลอดจนการเก็บข้อมูลที่ไม่ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ สามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล ดังนี้

- (1) ควรกำหนดขั้นตอนปฏิบัติเพื่อส่งข้อมูลให้แก่ผู้รับผิดชอบตามเวลาหรือความถี่ที่กำหนด ภายใต้การกำกับดูแลของผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานนั้นๆ
- (2) ควรออกแบบเอกสารที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสามารถใช้อ้างอิงข้อมูลที่เป็นที่กักไว้ในรายงานผลได้ทุกหน่วยงาน การออกแบบเอกสารควรทำจากหน่วยงานระดับบนลงล่าง (Top-down)
- (3) ควรตั้งเป้าหมายจากข้อมูลผลการดำเนินงานจริงในอดีต แต่เน้นการพัฒนาของเป้าหมาย (Target) อย่างต่อเนื่อง ค่อยเป็นค่อยไปบนเงื่อนไขของทรัพยากรที่ได้รับ และความสามารถของหน่วยงาน
- (4) หน่วยงานอาจจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนระบบ IT และอุปกรณ์ที่จำเป็น ก่อนการทดลองประเมินผล โดยตัวชี้วัดบางรายการ เช่น กรมศุลกากร ควรมีระบบบัตริค หรือเครื่องมือวัดเวลาในการให้บริการ เพื่อความสะดวกในการประเมินผล
- (5) ควรอธิบายประโยชน์ในภาพรวมที่เกิดกับประเทศก่อนมอบหมายตัวชี้วัดให้หน่วยงาน
- (6) ควรพิจารณาปัจจัยที่อาจมีผลกระทบ เช่น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ แนวโน้มความต้องการและการลงทุนของเอกชน ฯลฯ ก่อนการกำหนดตัวชี้วัด
- (7) ตัวชี้วัดใดที่ได้รับการพัฒนาจนถึงระดับที่เป็นมาตรฐานสากลแล้ว อาจไม่จำเป็นต้องพัฒนาต่อไป เพราะถึงขีดจำกัดความสามารถของหน่วยงานแล้ว และในบางกรณีต้องให้โอกาสหน่วยงานได้ปรับเปลี่ยนวิธีการในองค์กรของตนเสียก่อน มิฉะนั้นตัวชี้วัดบางรายการ เมื่อมอบหมายแก่หน่วยงานแล้วอาจไม่สามารถบรรลุผลได้ตามเป้าหมาย
- (8) การบริหารข้อมูล ระยะแรกหน่วยงานผู้ติดตามประเมินผลตัวชี้วัดอาจใช้ข้อมูลที่จัดเก็บโดยหน่วยงานอื่น แต่ในอนาคตเมื่อมีตัวชี้วัดจำนวนหนึ่งที่ต้องอาศัยการเก็บข้อมูลอย่างละเอียดและต่อเนื่อง หน่วยงานผู้ติดตามประเมินผลตัวชี้วัดอาจจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณในการเก็บข้อมูลทุกปี และสร้างฐานข้อมูลของตนเองเพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงข้อมูลของหน่วยงานอื่น เว้นแต่การเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องนั้นจำเป็นต้องอาศัยหลักวิชาการที่ซับซ้อน หรือต้องใช้เครื่องมือพิเศษที่มีเฉพาะในหน่วยงานบางแห่ง