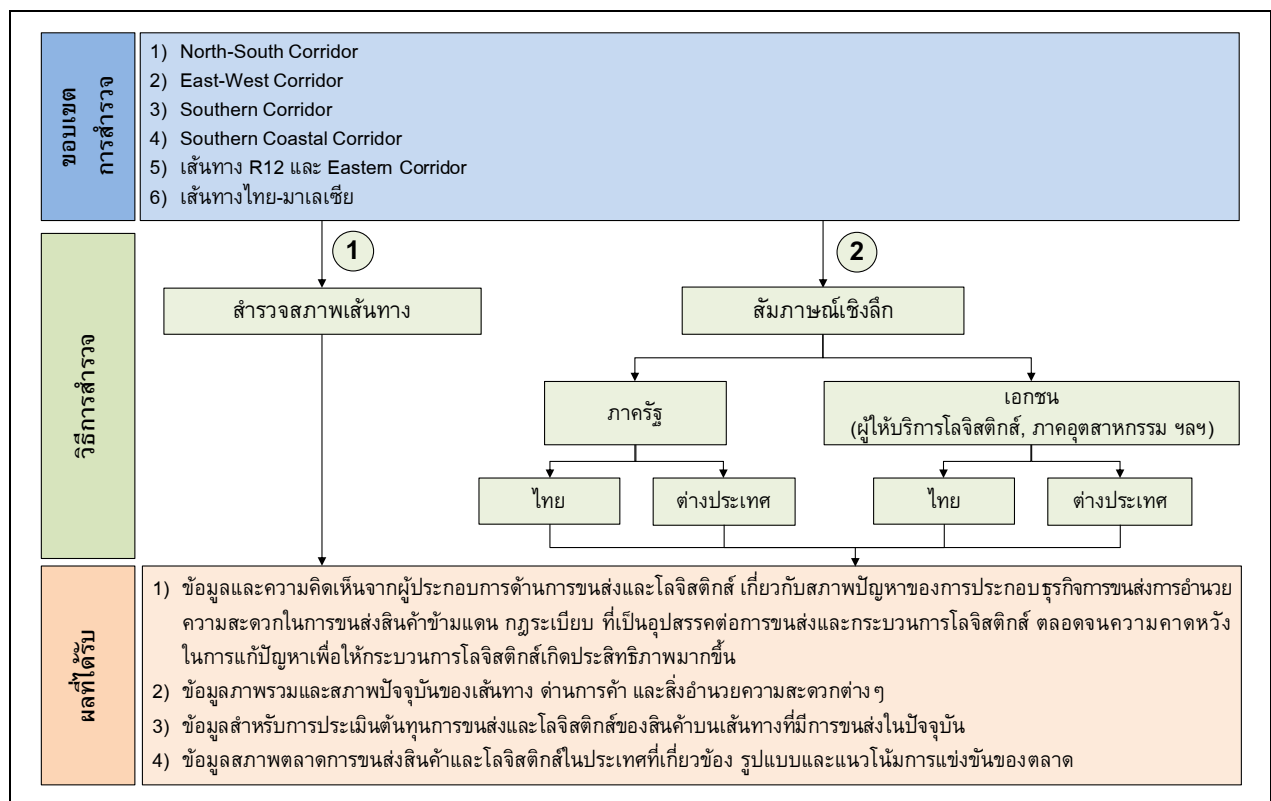


### บทที่ 3 กลไกทางการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาค สุมาตรา และมาเลเซีย

เนื่องจากการค้า การขนส่ง และระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกที่ดำเนินไปพร้อมๆ กัน โดยการค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์ โดยการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกันเป็นหลักสำหรับไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแต่ละประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียที่เชื่อมโยงกับไทยต่างมีลักษณะเฉพาะ อีกทั้งสภาพโครงสร้างพื้นฐาน ระบบเศรษฐกิจ การเมือง ความต้องการบริโภคสินค้าและบริการ สภาพการประกอบธุรกิจ ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมแตกต่างกัน ดังนั้น การศึกษากลไกทางการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย จึงต้องมีการศึกษาเชิงลึกในแต่ละ Corridor โดยเริ่มจากการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิเพื่อเป็นข้อมูลตั้งต้นในการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ พร้อมทั้งการสำรวจสภาพเส้นทางและการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียในปัจจุบัน จากนั้นจึงสรุปสภาพปัญหาที่ส่งผลต่อการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ประเมินความพร้อมโครงสร้างพื้นฐาน (โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณด่านชายแดน) รวมทั้งสภาพตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ และการแข่งขันในประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

สรุปขอบเขตการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ วิธีการและผลที่ได้รับ ดังรูปที่ 3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3-1 ขอบเขตการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ วิธีการและผลที่ได้รับ

จากรูปที่ 3-1 ขอบเขตการสำรวจตามแนวคิด Corridor-based Approach แบ่งเป็น 2 วิธี คือ (i) การสำรวจสภาพเส้นทาง และ (ii) การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยผลที่ได้รับที่แสดงในบทรนี้ ได้แก่ ข้อมูลและความคิดเห็นจาก (i) ภาครัฐ และ (ii) เอกชน (ผู้ให้บริการโลจิสติกส์, ภาคอุตสาหกรรม ฯลฯ) เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการประกอบธุรกิจ การขนส่ง การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน กฎระเบียบ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ ตลอดจนความคาดหวังในการแก้ปัญหาเพื่อให้กระบวนการโลจิสติกส์เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

นอกจากนี้ ผลที่ได้จากการสำรวจสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ประเด็นอื่นๆ ที่ได้กล่าวถึงในบทต่อไป ได้แก่

- (1) ข้อมูลภาพรวมและสภาพปัจจุบันของเส้นทาง ด้านการค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนปัญหาที่เกิดกับการขนส่งอันเนื่องมาจากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง การขนส่ง โดยรายละเอียดแสดงดังบทที่ 4 (สภาพทางกายภาพบนเส้นทางทางการค้าในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง และมาเลเซีย)
- (2) ข้อมูลสำหรับการประเมินต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งในปัจจุบัน โดยรายละเอียดแสดงดังบทที่ 5 (การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศใน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และมาเลเซีย)
- (3) ข้อมูลสภาพตลาดการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ในประเทศที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรูปแบบและแนวโน้ม การแข่งขันของตลาด โดยรายละเอียดแสดงดังบทที่ 6 (แนวโน้มการแข่งขันของตลาดการขนส่ง และโลจิสติกส์)

สำหรับการแสดงผลในบทรนี้ได้ แสดงตาม Corridor ตามขอบเขตการศึกษา ดังนี้

- (1) North - South Corridor (กรุงเทพฯ - จ.เชียงราย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - มัวฮาน (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน) - कुหนิม (จีน))
- (2) East - West Corridor ฟังต๋วันตัก (อ.แม่สอด จ.ตาก - เมะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา))
- (3) East - West Corridor ฟังต๋วันออก (จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ดำหนัง (เวียดนาม))
- (4) Southern Corridor ฟังต๋วันตัก (กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา))
- (5) Southern Corridor ฟังต๋วันออก (กรุงเทพฯ - จ.สระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวุงเต่า (เวียดนาม))
- (6) Southern Coastal Corridor (กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นากัน (เวียดนาม))
- (7) เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน (จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หานหนิง (จีน))
- (8) เส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย (อ.สะเตา จ.สงขลา - ปีนัง (มาเลเซีย) - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) และเชื่อมต่อกับท่าเรือกลัง (มาเลเซีย))

การวิเคราะห์หลักโลจิสติกส์ในแต่ละ Corridor ได้ดำเนินการใน 3 ประเด็น ได้แก่

- (1) ภาพรวมการค้าปัจจุบันที่มีอยู่ตาม Corridor และแนวโน้มในอนาคต นั้นได้รวบรวมข้อมูลดังกล่าวจากการสำรวจเส้นทางและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยประเด็นทางการค้าสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นย่อยได้แก่
  - ประเด็นนโยบายการค้า : นโยบายของต่างประเทศที่มีอิทธิพลต่อการค้าการขนส่งบน Corridor นั้นๆ
  - ประเด็นสินค้านำเข้าไทยที่สำคัญ : สินค้าที่มีศักยภาพที่มีแนวโน้มการนำเข้าจากประเทศที่อยู่บน Corridor นั้นๆ เข้ามาในไทยตามจุดผ่านแดน
  - ประเด็นสินค้าส่งออกจากไทยที่สำคัญ : สินค้าที่มีศักยภาพที่มีแนวโน้มการส่งออกไปยังประเทศที่อยู่บน Corridor นั้นๆ จากไทยตามจุดผ่านแดน
  - ประเด็นรูปแบบการทำธุรกิจ : สภาพการประกอบธุรกิจ/บรรยากาศในการดำเนินธุรกิจ
- (2) รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ แสดงรูปแบบการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียที่มีการดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน แล้วสรุปโครงสร้างการขนส่งสินค้าระหว่างกัน
- (3) ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชนที่ประกอบการค้าการขนส่ง คือ การรวบรวมปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งในปัจจุบัน และยังได้รวบรวมความต้องการจากภาครัฐและ/หรือเอกชนในต่างประเทศ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า เป็นวิสัยทัศน์หรือความคาดหวังต่อการเชื่อมโยงการค้าการขนส่งกับไทย ส่วนความต้องการจากภาคเอกชนไทยนั้น สามารถสะท้อนความมุ่งหวังของเอกชนไทยในการดำเนินการค้าการขนส่งกับประเทศอื่นๆ ดังนั้น ข้อมูลเหล่านี้จึงเป็นส่วนสำคัญ ซึ่งสามารถประมวลเป็นแนวทางสำหรับข้อเสนอแนะที่ภาครัฐควรดำเนินการต่อไป

### 3.1 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของ North-South Corridor

#### 3.1.1 กลไกทางการค้าของ North-South Corridor

North-South Corridor เป็นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านทาง สปป.ลาว และไทย (เส้นทาง R3A) ทำให้ Corridor นี้อยู่ภายใต้การส่งเสริมการค้าการขนส่งของจีน เนื่องจากนโยบายการส่งเสริมการพัฒนาจีนตะวันตก<sup>1</sup> นับตั้งแต่ พ.ศ. 2543 โดยที่หลายมณฑลในจีนตอนใต้และตะวันตกมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้น กำลังซื้อเพิ่มขึ้น อีกทั้ง Corridor นี้ยังสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังเมียนมาและเวียดนามทาง East-West Corridor

กลไกทางการค้าส่วนใหญ่ของ Corridor นี้จึงเป็นการขับเคลื่อนจากระบบเศรษฐกิจของจีน โดยมีเส้นทางการค้าผ่าน สปป.ลาว สามารถสรุปประเด็นการค้า North-South Corridor ดังตารางที่ 3.1-1

<sup>1</sup> เรียกว่า นโยบาย “Great Western Development Strategy”

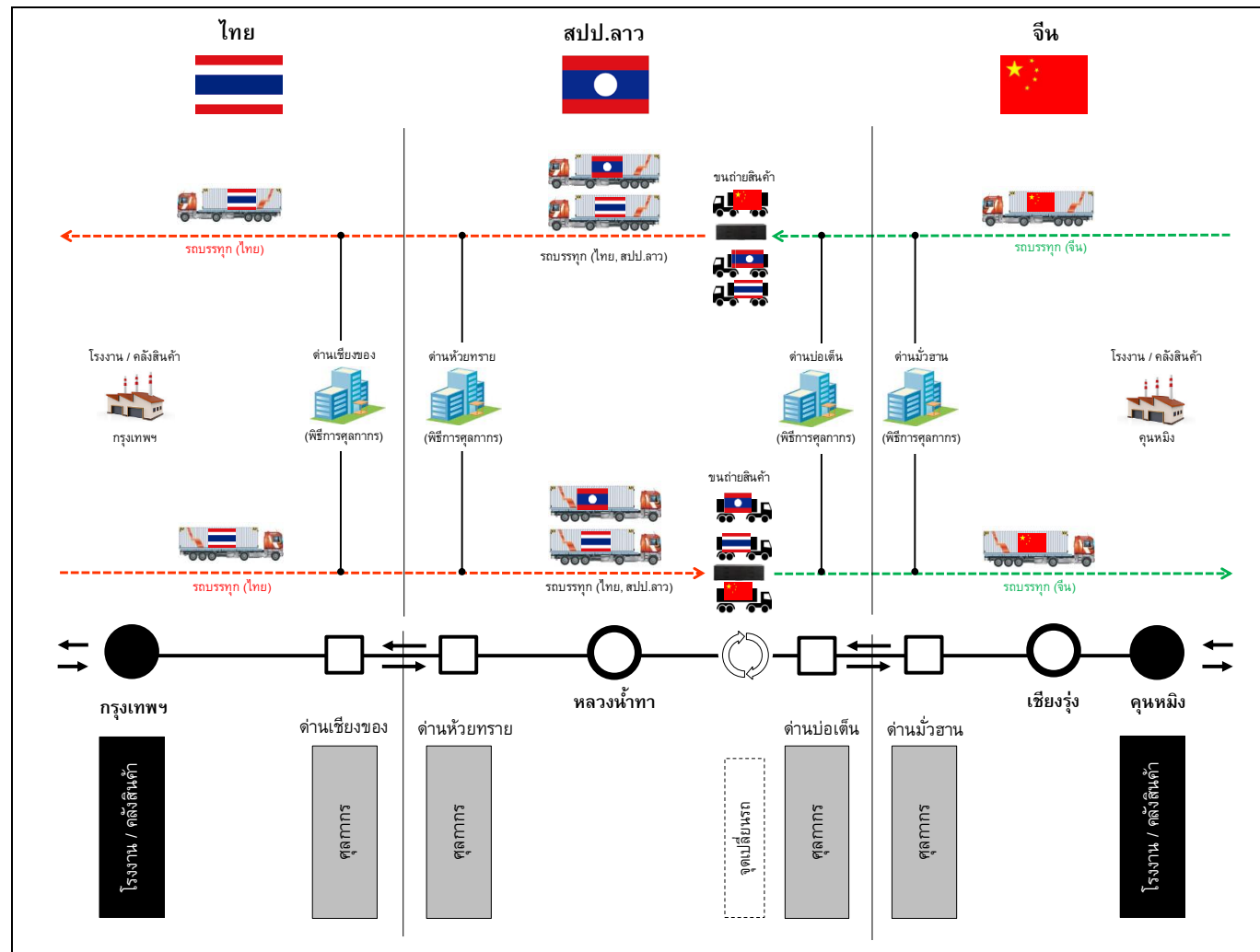
### ตารางที่ 3.1-1 สรุปประเด็นการค้า North-South Corridor

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>จีนต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้ากับประเทศในกลุ่ม GMS โดยให้บริษัทของจีนหรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้นเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้มีสินค้าทั้งขาไปและขากลับ</li> <li>เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศของจีนมีสูงมาก จีนจึงใช้วิธีการรูดตลาดสินค้าของไทย โดยเฉพาะสินค้าเกษตรในภาคเหนือและภาคตะวันออก ที่ผู้ประกอบการจีนเข้ามาซื้อเหมาสินค้าจากเกษตรกรของไทยถึงที่สวน เพื่อนำส่งกลับจีน ทำให้จีนเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ที่มีอำนาจในการคุมราคาสินค้า</li> </ul>
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลไม้สดบางชนิด แก้วมังกร กล้วยไข่ โดยสินค้าแต่ละประเภทถูกส่งผ่านด่านเชียงของ ไปยังตลาดไท (จ.ปทุมธานี) โดยใช้รถบรรทุก/คอนเทนเนอร์</li> <li>วัสดุตกแต่งสวน และเครื่องเขียน ขนส่งจากจีน ไปถึงกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยใช้รถบรรทุก/คอนเทนเนอร์</li> </ul>
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สินค้าอุปโภคบริโภค ขนส่งจากกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไปถึงด่านเชียงของ ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก/คอนเทนเนอร์</li> <li>สินค้าหัตถกรรม (เฟอร์นิเจอร์ไม้) ขนส่งจาก จ.เชียงใหม่ ไปยังปลายทางที่มั่วฮาน (จีน) การขนส่งสินค้าใช้วิธีใช้รถบรรทุก และ</li> <li>ผลไม้ ได้แก่ มังคุด ทุเรียน ขนุน ลำไย ขนส่งจาก จ.จันทบุรี จ.ระยอง จ.นครศรีธรรมราช จ.ชุมพร จ.เชียงใหม่ และ จ.ลำพูน ผ่านด่านเชียงของ ไปยังปลายทางที่จีน ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก/คอนเทนเนอร์</li> </ul>
รูปแบบการทำธุรกิจ	ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม/เกษตรกรจีนใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนในการขนส่ง โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนได้เข้ามาลงทุนในบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย เพื่อนำสินค้ามาจากจีนและขนส่งสินค้าไทยกลับจีน ทำให้สามารถให้บริการขนส่งในอัตราที่ต่ำลงได้ ในส่วนของการส่งออกสินค้าเกษตร จีนใช้วิธีการ Contract Farming กับเกษตรกรไทย โดยใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ที่ชาวจีนถือหุ้นเข้ามารับสินค้าถึงสวน/ไร่ในลักษณะเหมา ทำให้สามารถซื้อสินค้าที่ราคาต่ำกว่าราคาตลาด

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

#### 3.1.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ North-South Corridor

การขนส่งสินค้าใน North-South Corridor ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน และมีแนวโน้มปริมาณการขนส่งระหว่างกันสูงขึ้น นับตั้งแต่เปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เชื่อมด่านศุลกากรเชียงของไทยกับห้วยทรายของ สปป.ลาว ทำให้สามารถขนส่งสินค้าโดยเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกเพียงครั้งเดียว (ไม่ต้องนำสินค้าข้ามแม่น้ำโขงโดยแพขนานยนต์) ระหว่างด่านศุลกากรบ่อเต็น ใน สปป.ลาว กับมั่วฮานในจีน แสดงดังรูปที่ 3.1-1



หมายเหตุ: \* จำนวนโคตาการค้าเข้า-ออกไทย-สปป.ลาว ไม่จำกัดตาม Bilateral Agreement ของสองประเทศ ส่วน Bilateral Agreement ของสปป.ลาว-จีน อนุญาตให้รถบรรทุกที่ได้รับโควตาประเทศละ 20,000 คัน (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2556) สามารถเข้า-ออกสองประเทศได้ อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติยังนิยมเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ด่านชายแดนอยู่

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.1-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ North-South Corridor

ส่วนการขนส่งทางน้ำเป็นอีกทางเลือกสำหรับการขนส่งบน Corridor นี้ โดยมีโครงข่ายทางแม่น้ำโขงเชื่อมต่อระหว่างไทยที่ท่าเรือเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ผ่าน สปป.ลาว และจีนมณฑลยูนนาน (เมื่อแม่น้ำโขงเข้าสู่จีนเรียกว่า “แม่น้ำล้านช้าง”) ที่ท่าเรือกวนเล่ย์และต่อเนื่องไปยังท่าเรือเชียงรุ่ง และซือเหมา ระยะทางรวมประมาณ 300 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม โครงข่ายการขนส่งทางน้ำไม่ได้อยู่ในลักษณะ Door-to-Door ต้องมีการยกขนสินค้าไปใช้การขนส่งทางถนนร่วมด้วย เพื่อให้สินค้าสามารถส่งยังปลายทางได้ อีกทั้งระยะเวลาในการขนส่งนานกว่าทางถนนประมาณ 3 เท่า ทำให้การขนส่งทางน้ำได้รับความนิยมน้อยกว่าการขนส่งทางถนน นอกจากนี้ โครงข่ายการขนส่งทางน้ำเป็นสิ่งที่ไทยไม่สามารถควบคุมปัจจัยภายนอกที่เข้ามาเกี่ยวข้องได้ เช่น ปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงที่น้อย โดยเฉพาะในฤดูแล้ง เป็นต้น

### 3.1.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ North - South Corridor

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ North - South Corridor ที่ส่งผลต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สรุปดังตารางที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-2 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ North - South Corridor

ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีน หรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้นมีอิทธิพลสูงต่อกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์บน North - South Corridor ช่วงระยะทางการขนส่งในจีน จำเป็นต้องขนส่งด้วยรถบรรทุกจีนเป็นหลัก ส่วนใน สปป.ลาว ก็มีรถบรรทุกจีนเข้ามามาก ในขณะที่รถบรรทุกไทยสามารถขนส่งไปได้ถึงชายแดน สปป.ลาว-จีนเท่านั้น</li> <li>ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า ขึ้นอยู่กับความต้องการอุปโภคบริโภคของจีนเป็นหลัก</li> <li>สินค้าที่เยวกลับจากจีนมาไทยมีน้อยกว่าสินค้าที่เยวไป ทำให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์สูง</li> <li>การขนย้ายสินค้าที่ด่านยังคงอาศัยแรงงานเป็นหลักโดยแรงงานท้องถิ่นในจีน (สำหรับที่ด่านบ่อเต็น และมั่วฮาน)</li> <li>เกิด Non-tariff Barrier เช่น การขออนุญาตนำเข้า การตรวจสอบสินค้าที่มาจากไทยอย่างเข้มงวด สินค้าไทยได้รับความเสียหายและผู้นำเข้าสินค้าไทยมีต้นทุนการนำเข้าที่สูง ทำให้ราคาสินค้าไทยสูงขึ้น</li> <li>สินค้าไทยถูกปลอมแปลงและเลียนแบบจากบริษัทจีน โดยไม่มีกฎหมายคุ้มครองที่มีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รัฐบาลจีนให้ความสำคัญต่อการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้น จึงพยายามส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีน หรือบริษัทที่คนจีนถือหุ้นขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) สามารถเชื่อมต่อไปกับประเทศในกลุ่มอาเซียนได้ทั้งเมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และเชื่อมต่อไปจนถึงสิงคโปร์ได้</li> </ul>
	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>การส่งออกสินค้าไทยไปยังจีนตอนใต้ควรทำได้สะดวกมากขึ้น</li> <li>พิธีการและกฎระเบียบในการข้ามแดนจีน ควรมีความชัดเจน มีการประกาศ/ชี้แจงให้ผู้ส่งออกได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากแต่ละมณฑลมีวิธีปฏิบัติในรายละเอียดแตกต่างกัน หากมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ประกอบการสามารถปรับตัวได้ทันและไม่มีปัญหา</li> </ul>

ที่มา: ที่ปรึกษา

## 3.2 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของ East-West Corridor

### 3.2.1 กลไกทางการค้าของ East-West Corridor

East-West Corridor เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม แต่ในระยะ 10 ปี ที่ผ่านมา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างกันของ Corridor นี้ เน้นที่การพัฒนาระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนามตอนกลาง โดยพัฒนาเส้นทาง R9 เป็นหลัก ทำให้การค้าการขนส่งระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร สปป.ลาว และเวียดนามตอนกลางกับท่าเรือด่านหนึ่ง สะดวกมากขึ้น

ส่วน East-West Corridor ระหว่างไทยกับเมียนมา การพัฒนาเริ่มจากการค้าชายแดนบริเวณด่านแม่สอด-เมียวดี และขนส่งสินค้าโดยโครงข่ายถนนในเมียนมา ซึ่งนับตั้งแต่เมียนมาเริ่มเปิดประเทศในปี พ.ศ. 2556 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมียนมาขยายตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (อัตราการขยายตัวของ GDP ของเมียนมา<sup>2</sup> ในปี พ.ศ. 2558 เทียบกับปี พ.ศ. 2557 คาดว่าอยู่ที่ประมาณร้อยละ 8.7) ทำให้การพัฒนา East-West Corridor นั้นเริ่มขยายไปทางฝั่งตะวันตกมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการขยายตัวของการค้าชายแดนที่ด่านศุลกากรแม่สอดกับเมียวดีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ในปี พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2557 มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกด่านแม่สอด-เมียวดี เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 51)

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาใน Corridor นี้ยังไม่ทำให้เกิดการเชื่อมต่อครบทั้ง 4 ประเทศ เช่น การผลิตสินค้าในเมียนมาสามารถส่งออกสินค้าผ่านไทย และสปป.ลาว ทางถนน และเข้าสู่เวียดนามตอนกลางแล้วใช้ท่าเรือในเวียดนามเพื่อส่งออกไปยังญี่ปุ่น หรือการใช้ Corridor นี้เป็นทางลัดของเส้นทางเดินเรือหลักที่ผ่านช่องแคบมะละกา แต่ปัจจุบันมีเพียงการค้าและการขนส่งระหว่าง (i) เมียนมา-ไทย และ (ii) ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่มีนัยสำคัญ

ดังนั้น กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของ East-West Corridor จึงสรุปเป็น 2 ส่วน คือ (i) กลไกทางการค้าของ East-West Corridor ฝั่งตะวันตก และ (ii) กลไกทางการค้าของ East-West Corridor ฝั่งตะวันออก

#### 1) กลไกทางการค้าของ East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

เส้นทางนี้เป็นการขนส่งข้ามแดนระหว่างสองประเทศ คือ ไทยกับเมียนมา (หรือกล่าวได้ว่าเป็น East-West Corridor ฝั่งตะวันตก) ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงกับอย่างถ่วง ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเมียนมา สรุปประเด็นการค้า East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก) ดังตารางที่ 3.2-1

<sup>2</sup> Central Bank of Myanmar

### ตารางที่ 3.2-1 สรุปประเด็นการค้า East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	การกระตุ้นการลงทุนภาคอุตสาหกรรมในประเทศ และหาทางออกสู่ทะเลไปยังเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังมีเป้าหมายในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษธิลาวา (Thilawa Special Economic Zone) เพื่อการผลิตสินค้าใช้ในประเทศและเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยังทั่วโลก
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	อาหารทะเลขนส่งจากเมะละแหม่ง โดยปลายทางสินค้า คือ จังหวัดในภาคเหนือของไทย
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	สินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงเครื่องใช้ไฟฟ้าและรถเกี่ยวช้าง ขนส่งจากบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปลายทางที่เมะละแหม่ง และย่างกุ้ง
รูปแบบการทำธุรกิจ	ภาคอุตสาหกรรมในเมียนมาส่วนใหญ่ยังเป็นการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อป้อนตลาดในประเทศยังไม่มีการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมในไทย แต่มีแนวโน้มในการเพิ่มศักยภาพการผลิตเพื่อส่งออกได้ในอนาคต

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

### 2) กลไกทางการค้า East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

เส้นทางนี้เป็นการขนส่งข้ามแดนระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม (หรือกล่าวได้ว่าเป็น East-West Corridor ฝั่งตะวันออก) สรุปประเด็นการค้า East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก) ดังตารางที่ 3.2-2

### ตารางที่ 3.2-2 สรุปประเด็นการค้า East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เวียดนามยังคงมุ่งเน้นการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและท่าเรือชายฝั่งเป็นหลัก และกำหนดนโยบายให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือ โดยรัฐบาลเป็นผู้ลงทุน ถือหุ้นร้อยละ 51 และให้ต่างชาติเข้ามาร่วมถือหุ้นร้อยละ 49 และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน (Operator) ทางด้านโลจิสติกส์</li> <li>สปป.ลาว ไม่ได้ให้ความสำคัญกับ Corridor นี้ เนื่องจากระยะทางการขนส่งใน สปป.ลาว สั้นประมาณ 200 กิโลเมตร ทำให้ สปป.ลาวกลายเป็นประเทศทางผ่านสำหรับการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม ซึ่ง สปป.ลาว ได้รับผลประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ</li> </ul>
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	สินแร่ ประเภททองแดงบริสุทธิ์ และทองแดงเจือที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป ขนส่งจาก สปป.ลาว ไปยังปลายทางตามโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในไทย ใช้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>มังคุด ทุเรียน เงาะ ลำไย จาก จ.จันทบุรี จ.ระยอง ขนส่งไปยังปลายทางใน สปป.ลาว ดำหนิง และจีน ใช้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก และ</li> <li>ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับผลิตน้ำอัดลมจากไทย ขนส่งผ่านสปป.ลาว ที่สะหวันนะเขต และส่งไปยังปลายทาง คือ ผู้ผลิตน้ำอัดลมในคำหนิง ใช้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก</li> </ul>
รูปแบบการทำธุรกิจ	ภาคการอุตสาหกรรมเวียดนาม เปิดโอกาสให้เอกชนและต่างชาติเข้าลงทุนในโครงการต่างๆ โดยการเข้าไปลงทุนในเวียดนาม ผู้ลงทุนต้องเสนอโครงการและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือและการลงทุน (The State Committee for Cooperation and Investment : SCCI) ก่อน จึงสามารถดำเนินการได้ และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เวียดนามดำเนินการขนส่ง

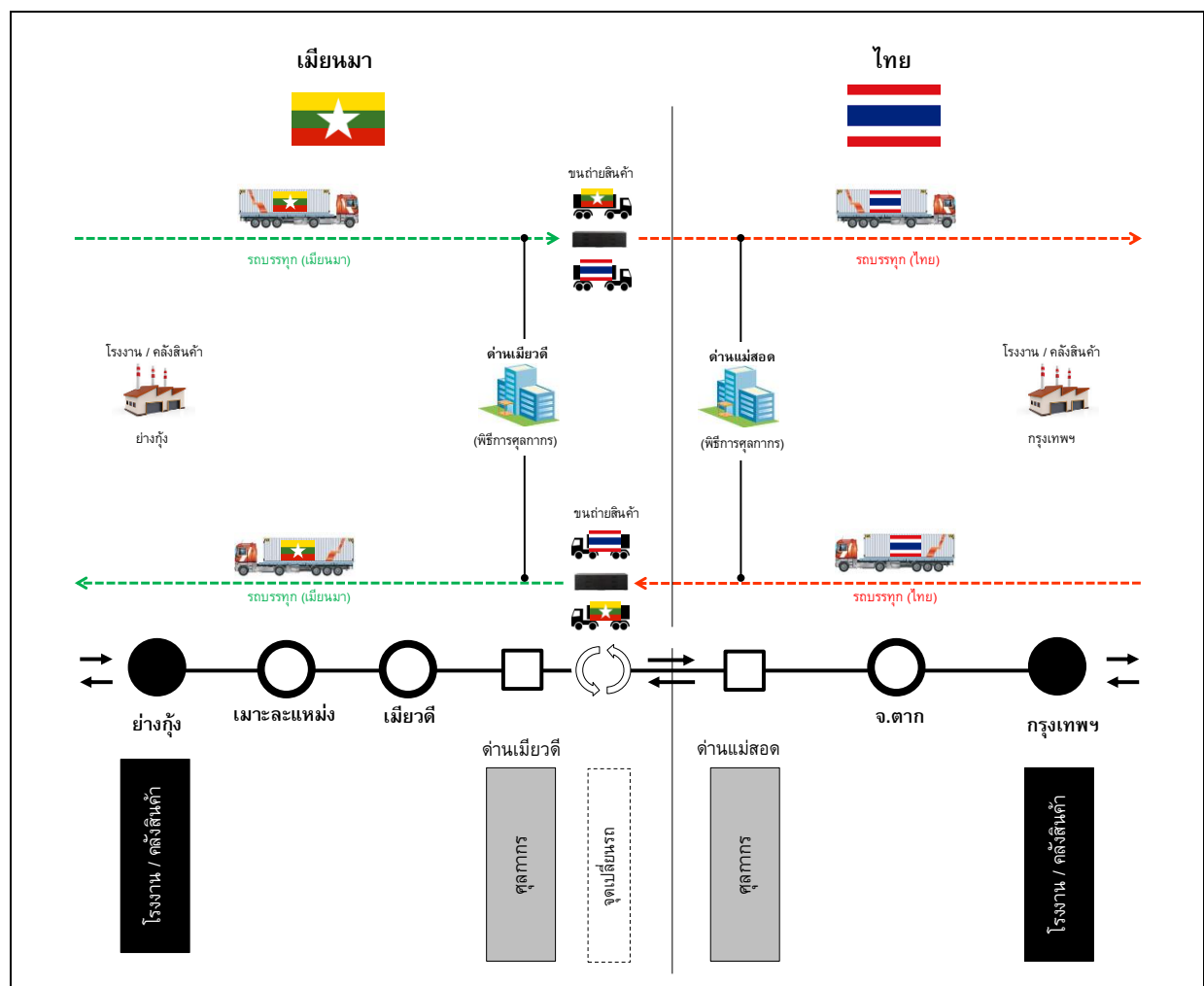
ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ



### 3.2.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ East-West Corridor

#### 1) รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

การขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมาใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า) หรือระหว่างด่านศุลกากรแม่สอดกับเมียวดี อย่างไรก็ตาม ไทยกับเมียนมายังไม่ได้ลงสัตยาบันในการยอมรับให้รถบรรทุกจากทั้งสองประเทศให้สามารถผ่านดินแดนกันได้ จึงได้มีการขนถ่ายสินค้าและเปลี่ยนรถบรรทุกที่บริเวณหลังด่านเมียวดี โดยใช้รถที่จดทะเบียนเป็นเมียนมา หากเป็นการส่งออกสินค้าจากไทยไปยังเมียนมา และเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกไทย หากเป็นการนำเข้าสินค้าจากเมียนมาเข้ามาในไทย แสดงโครงสร้างการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 3.2-1

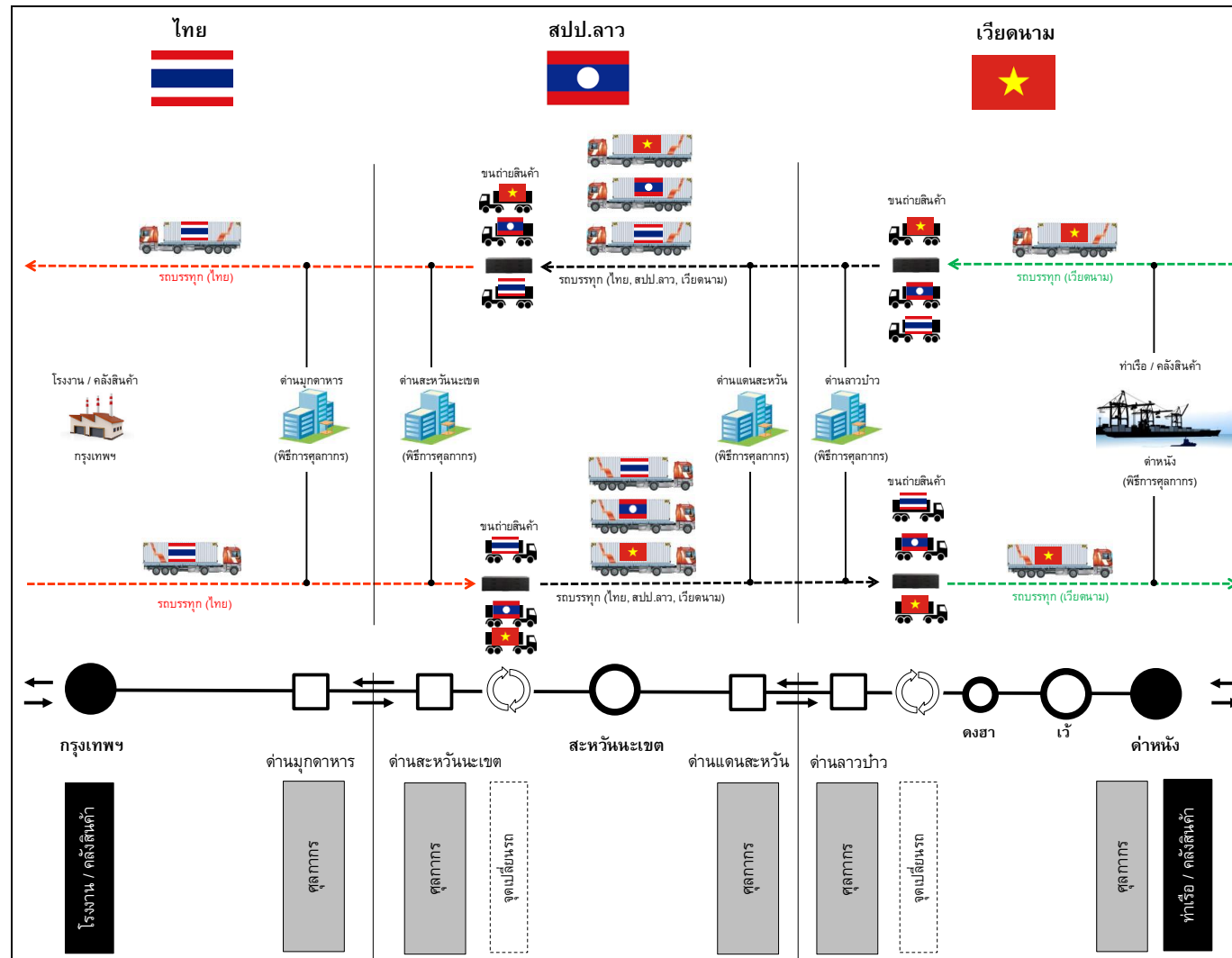


ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.2-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ East-West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

#### 2) รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

การขนส่งระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ผ่านเส้นทาง R9 ที่ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่าง 3 ประเทศ ตาม GMS Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) โดยให้รถบรรทุกของทั้ง 3 ประเทศ ที่จดทะเบียนสามารถขนส่งสินค้าระหว่างกันได้ตามเส้นทาง R9 อย่างไรก็ตาม รูปแบบการขนส่งที่ยังนิยมใช้ คือ การขนถ่ายสินค้าเพื่อใช้รถบรรทุกในท้องถิ่น แสดงโครงสร้างการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 3.2-2



หมายเหตุ: \* ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ได้ทำข้อตกลง GMS CBTA ให้รถบรรทุกของแต่ละประเทศสามารถผ่านแดนได้เสรีเหมือนประเทศตน แต่ในทางปฏิบัติรถบรรทุกของไทยยังไม่นิยมผ่านแดนถึงเวียดนาม (เช่นเดียวกับรถบรรทุกเวียดนามที่ยังไม่นิยมผ่านแดนมาถึงไทย)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.2-2 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ East-West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

### 3.2.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ East-West Corridor

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ East-West Corridor ที่ส่งผลต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สรุปดังตารางที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ East-West Corridor

ฝั่งตะวันตก (ไทย-เมียนมา)	
ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเมียนมายังมีศักยภาพไม่สูงนัก เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ประกอบกับปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น เมียนมากำหนดมาตรฐานน้ำหนักบรรทุกต่ำ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในเมียนมาสูงขึ้น</li> <li>การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเมียนมา ขาดความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง จุดขนถ่ายสินค้า และเอกสารการขนส่งสินค้าข้ามแดนของเมียนมาที่ยังมีอยู่จำนวนมาก</li> <li>ความไม่สมดุลของสินค้าเข้า-ออก (สินค้าออกจากไทยไปเมียนมามีปริมาณสูงกว่าสินค้าเข้า) ทำให้การจัดการตู้สินค้ายากขึ้น และค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการสินค้าสูง</li> <li>ปัญหากลุ่มน้อยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนอกระบบ</li> <li>กฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งในเมียนมาขาดความชัดเจน</li> <li>ค่าใช้จ่ายเรื่องประกันภัยในเมียนมายังเป็นต้นทุนที่สูง</li> <li>ระยะเวลาในการเปิด-ปิดจุดผ่านแดนสั้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมียนมาให้ความสำคัญต่อการเชื่อมต่อกับไทยทางด้านชายแดนทั้งหมดที่มีอยู่ ไม่เพียงแต่ด่านแม่สอด-เมียวดีเท่านั้น โดยให้เมียนมาสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังได้สะดวก</li> <li>ศูนย์ให้บริการเรื่องการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-เมียนมาในลักษณะ One-stop Service</li> </ul>
	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความชัดเจนของค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องทั้งค่าธรรมเนียมผ่านด่านศุลกากรของเมียนมา และค่าธรรมเนียมปลักย่อย</li> <li>ขยายเวลาเปิดจุดผ่านแดน โดย ณ ด่านศุลกากรที่สำคัญอาจเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง ไม่มีวันหยุด</li> <li>สภาพถนนปลอดภัยต่อการขนส่ง</li> <li>ความมั่นคงทางการเมืองของเมียนมา</li> </ul>
ฝั่งตะวันออก (ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม)	
ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>เส้นทางนี้ไม่ใช่เส้นทางที่เป็นต้นทาง/ปลายทางสินค้าอย่างแท้จริง ไม่ได้เป็นแหล่งบริโภคสินค้าสำคัญของเวียดนาม จำเป็นต้องขนส่งสินค้าต่อไปยังเวียดนามเหนือและใต้ และอุตสาหกรรมในเวียดนามตอนกลางยังไม่เติบโตมากนัก</li> <li>สปป.ลาว อนุญาตให้รถบรรทุกจดทะเบียนตาม GMS Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ให้สามารถเข้า สปป.ลาว ได้ แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางกฎหมายที่ไม่เหมือนกันทุกแขนง ทำให้การเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกยังเป็นทางเลือกที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความสะดวกที่สุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เส้นทางถนน (จาก สปป.ลาวตอนกลาง) เชื่อมต่อไปยังเวียดนามตอนกลางมีระยะทางสั้นและสะดวกกว่าไทย รัฐบาล สปป.ลาว จึงร่วมมือกับรัฐบาลเวียดนามในการพัฒนาท่าเรือหุงอ่าง นอกเหนือจากท่าเรือคำหนั่งเพื่อใช้เป็นประตูออกสู่ทะเลของสปป.ลาว</li> </ul>
	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ระบบ Single-stop Inspection (SSI) และ Common Control Area (CCA) ระหว่างด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต</li> <li>ขยายเส้นทางตาม GMS CBTA ให้เข้าสู่ฮานอย ที่เป็นแหล่งผลิตและบริโภคที่สามารถเป็นปลายทางสินค้าที่แท้จริงและท่าเรือไฮฟอง</li> </ul>

ที่มา: ที่ปรึกษา

### 3.3 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของ Southern Corridor

#### 3.3.1 กลไกทางการค้า Southern Corridor

Southern Corridor เป็นการเชื่อมโยง 4 ประเทศ เช่นเดียวกับ East-West Corridor แต่เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมียนมา (ทวาย) กับไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ อย่างไรก็ตาม Corridor นี้เริ่มได้รับการพัฒนาอย่างจริงจังในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากแนวคิดการพัฒนาท่าเรือทวาย และนิคมอุตสาหกรรมทวาย (Dawei Special Economic Zone : DSEZ) ทำให้แนวพื้นที่การค้าและการขนส่ง (Catchment Area) ของ Corridor นี้มีมูลค่าสูงขึ้น เพราะนอกจากท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายที่กำลังพัฒนาแล้ว ยังผ่านเขตอุตสาหกรรมสำคัญของไทย (Eastern Seaboard) เมืองหลวงของกัมพูชา (พนมเปญ) และเมืองเศรษฐกิจการค้าอันดับ 1 ของเวียดนาม คือ โฮจิมินห์

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยง 4 ประเทศอย่างแท้จริงนั้นยังไม่เกิดขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือทวาย ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ และโครงข่ายถนนเข้าไปยังท่าเรือยังไม่สะดวกต่อการขนส่ง ตลอดจนกฎระเบียบการขนส่งและพิธีการศุลกากรที่ไม่แน่นอนของเมียนมา ส่วนการเชื่อมโยงที่เริ่มเกิดขึ้นแล้ว คือ การค้าการขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา และระหว่างกัมพูชากับเวียดนาม สำหรับการเชื่อมต่อกับ 3 ประเทศ คือ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ยังมีปริมาณการค้าการขนส่งไม่มากนัก แต่คาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในกัมพูชา ตลอดจนการลงทุนจากต่างประเทศในการพัฒนาอุตสาหกรรม

ดังนั้น การสรุปประเด็นการค้าของ Southern Corridor จึงแยกเป็นสองส่วน คือ (i) Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก) ระหว่างไทย-เมียนมา และ (ii) Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก) ระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ดังนี้

#### 1) กลไกทางการค้าของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

การค้าใน Corridor นี้จำเป็นต้องเริ่มจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก่อน ทำให้ปัจจุบันการค้าระหว่าง 2 ประเทศผ่านประตูการค้าในด้านนี้จึงไม่สูงมากนัก (ในเชิงปริมาณ) สรุปประเด็นการค้า ดังตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 สรุปประเด็นการค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปิดประเทศเพื่อค้าขายกับประเทศอื่น และดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติเพื่อเข้ามาทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ</li> <li>การขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรม เพื่อเชื่อมโยงโซ่อุปทานกับพื้นที่เศรษฐกิจเดิมของไทยใน Eastern Seaboard และพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆของภูมิภาค และเป็นเส้นทางลัดของกระบวนการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับโลกตะวันออกและโลกตะวันตก ไปสู่ตลาดในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป</li> </ul>
สินค้านำเข้าที่มีศักยภาพ	ไม้ไผ่ ไม้แปรรูป ดีบุก และแร่ ขนส่งไปยังปลายทางตามโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในไทย ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก/คอนเทนเนอร์
สินค้าส่งออกที่มีศักยภาพ	สินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมัน วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ผัก และผลไม้ ขนส่งจากไทย ไปยังปลายทางที่มิดตา และทวาย ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก

### ตารางที่ 3.3-1 สรุปประเด็นการค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก) (ต่อ)

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
รูปแบบการทำการค้า	ภาคอุตสาหกรรมในทวายปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังเป็นการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อป้อนตลาดในประเทศ ยังไม่มีการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมในไทย การพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ได้ถูกเปลี่ยนจากการให้สัมปทานเอกชนรายเดียวในการพัฒนาโครงการทั้งหมด มาเป็นการพัฒนาภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและเมียนมา ผ่านทางการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle : SPV) (ถือหุ้นโดยหน่วยงานภาครัฐไทยและเมียนมา) เพื่อเป็นตัวกลางในการประสานงานและให้คำปรึกษาในกระบวนการคัดเลือกนักลงทุนให้แก่ภาครัฐของเมียนมา ซึ่งโครงการในระยะสมบูรณ์มีการเปิดโอกาสให้นักลงทุนจากนานาชาติเข้าร่วมคัดเลือกเป็นผู้ลงทุนในโครงการย่อยต่างๆ ทั้งนี้ ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาสัมปทานระยะแรกระหว่างภาคเอกชนไทยและภาครัฐเมียนมา เพื่อเริ่มการพัฒนาโครงการระยะแรกภายในสิงหาคม พ.ศ. 2558

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

### 2) กลไกทางการค้าของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

การค้าของ Southern Corridor ระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม หรือระหว่างไทยกับเวียดนาม โดยการขนส่งทางถนนนั้นมีปริมาณไม่มากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างสองคู่ประเทศ คือ ไทยกับกัมพูชา และกัมพูชากับเวียดนาม โดยที่การค้าใน Corridor นี้ขึ้นอยู่กับเวียดนามได้เป็นหลัก เนื่องจากศักยภาพของท่าเรือและสายเรือที่เข้ามาให้บริการ รวมถึงระยะทางการขนส่งระหว่างพนมเปญกับโฮจิมินห์ ที่สั้นกว่าการขนส่งระหว่างพนมเปญ กับท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมการลงทุนในกัมพูชาที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจากญี่ปุ่น ทำให้เกิดการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรม และเป็นพื้นที่ขยายการผลิตสินค้าจากไทยด้วย ทำให้การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาสูงขึ้น สรุปประเด็นการค้าดังตารางที่ 3.3-2

### ตารางที่ 3.3-2 สรุปประเด็นการค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

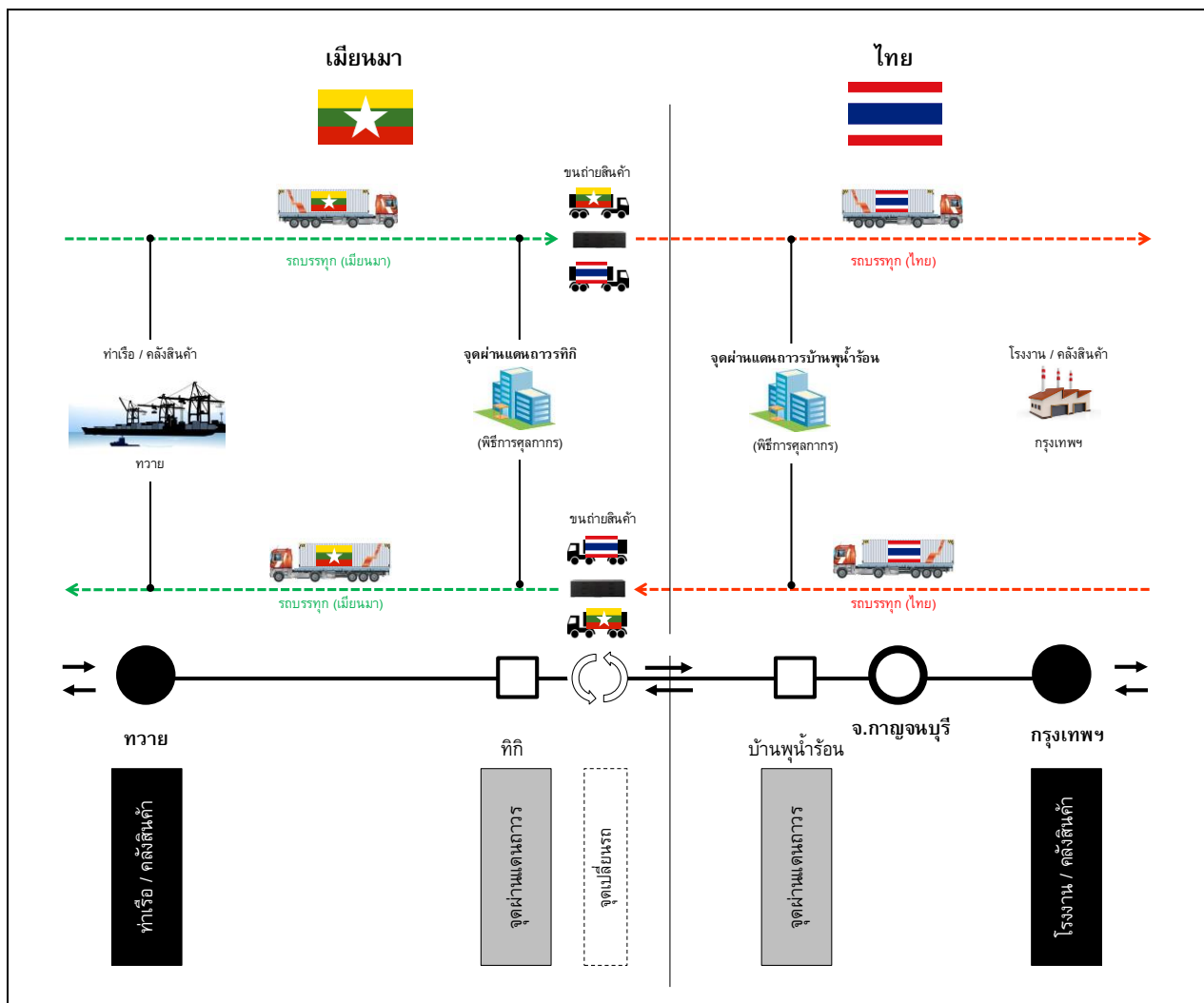
ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	นโยบายกำกับดูแลการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ รวมทั้งคุ้มครองกิจการภายในของเวียดนาม โดยมีมาตรการควบคุมทั้งด้านนำเข้าและส่งออก เช่น การควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภท และการกำหนดโควตาการนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภท เป็นต้น
สินค้านำเข้าไทยที่สำคัญ	อาหารทะเลแช่แข็ง แป้งมันสำปะหลัง ผ้า เหล็ก ขนส่งไปประเทศที่สามผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง ใช้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก/คอนเทนเนอร์ และเรือ
สินค้าส่งออกจากไทยที่สำคัญ	ประเภทวัตถุดิบ เช่น หนังกว้างดิบ เชือกไนลอน ขนส่งจากไทย โดยใช้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสู่ปลายทางเวียดนามเพื่อแปรรูปผลิตเป็นสินค้า และส่งออกต่างประเทศ
รูปแบบการทำการค้า	ภาคการอุตสาหกรรม/เกษตรกรรมกัมพูชา และเวียดนาม เปิดโอกาสให้เอกชนและต่างชาติเข้าลงทุนในโครงการต่างๆ โดยรัฐบาลเวียดนามได้เข้ามากำกับดูแลทางด้านนโยบาย

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

### 3.3.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ Southern Corridor

#### 1) รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

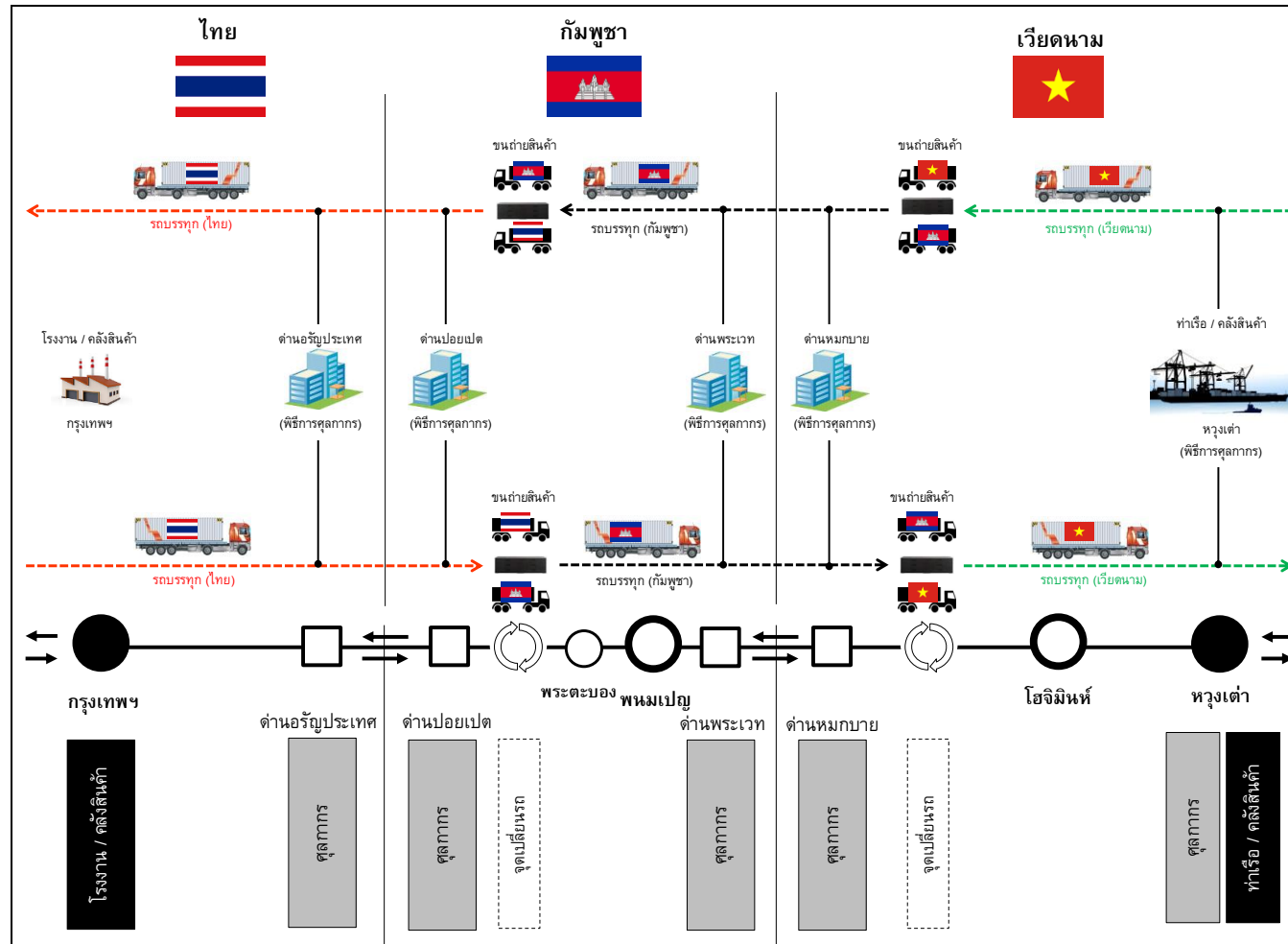
การขนส่งระหว่างไทย-เมียนมา ปัจจุบันใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยโครงข่ายเส้นทางท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม เริ่มมีการพัฒนาโครงข่ายถนนเข้าสู่ทวาย พร้อมกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งคาดว่าจะสามารถเป็นประตูการค้าสำคัญทางตะวันตกของอินโดจีนได้ รูปแบบการขนส่งที่เป็นไปได้ ยังคงคล้ายกับการขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมา ที่ด่านแม่สอด-เมียวดีหากมีด่านศุลกากรและพิธีการตรวจปล่อยสินค้าที่มีมาตรฐานในอนาคต แสดงโครงสร้างการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 3.3-1



รูปที่ 3.3-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

#### 2) รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

การขนส่งทางถนนระหว่างสามประเทศ กรณีโคเวต่านารถเข้า-ออกระหว่างไทยกับกัมพูชา และระหว่างกัมพูชา กับเวียดนามนั้นมีการประกาศใช้แล้ว แต่ยังไม่นิยมมากนัก ยังคงต้องมีการขนถ่ายสินค้าและเปลี่ยนรถบรรทุก แสดงโครงสร้างการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 3.3-2



หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> รถบรรทุกสินค้าของไทยสามารถเข้ากัมพูชา ในระยะทางไม่เกิน 20 กิโลเมตร จากชายแดน เพื่อเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้า  
<sup>(2)</sup> ความตกลงภายใต้ GMS CBTA ของไทย-กัมพูชา อนุญาตให้รถบรรทุกและรถโดยสารที่ได้รับโควตาประเทศละ 40 คันเท่านั้น ที่สามารถเข้า-ออกสองประเทศได้ นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงในการเพิ่มโควตาเป็นจำนวน 500 คัน โดยจะมีผลในทันทีหลังจากที่มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจต่อไป ส่วนของกัมพูชา-เวียดนาม อนุญาตให้รถบรรทุกและรถโดยสารที่ได้รับโควตาจำนวนประเทศละ 500 คันเท่านั้นที่สามารถเข้า-ออกระหว่างสองประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติยังนิยมเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ด่านชายแดนอยู่

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-2 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

### 3.3.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ Southern Corridor

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ Southern Corridor ที่ส่งผลต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สรุปดังตารางที่ 3.3-3

ตารางที่ 3.3-3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ Southern Corridor

ฝั่งตะวันตก (ไทย-เมียนมา)	
ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาชนกลุ่มน้อยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมบนถนน</li> <li>ระบบสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางการขนส่งทางบกยังไม่พร้อม กฎระเบียบขาดความชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ</li> <li>การลงทุนที่สร้างงาน สร้างรายได้ โดยไม่กระทบต่อการปกครองท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>รูปแบบการลงทุนและก่อสร้างที่ไทยสามารถได้รับประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกทวาย และไม่กระทบต่อท่าเรือแหลมฉบัง</li> <li>สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนไทยในการเข้าไปลงทุนในเมียนมา</li> </ul>
ฝั่งตะวันออก (ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม)	
ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>โควตาการบรรทุกขนส่งสินค้าไปกัมพูชาของผู้ประกอบการไทยที่ได้รับส่วนใหญ่เป็นรายเล็กมีรถบรรทุกสินค้าไม่เกิน 20 คัน</li> <li>การขนส่งจากพนมเปญ ไปยังท่าเรือในเวียดนามนั้นใกล้เคียงกว่าการขนส่งทางถนนไปยังด่านปอยเปต และการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านพระเวทได้พัฒนาขึ้นมาก อีกทั้งการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง (สะพานเน็คเลื่อง) ทำให้ไม่ต้องมีการถ่ายสินค้าลงแพ ยิ่งทำให้การขนส่งตามเส้นทางนี้ได้เปรียบกว่าการขนส่งไปยังด่านปอยเปต และเข้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สินค้าส่งออกจากกัมพูชาส่วนใหญ่ถูกดึงให้ไปใช้เส้นทางผ่านเวียดนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การลงทุนจากต่างประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</li> <li>การลงทุนจากต่างประเทศ ในการผลิตสินค้าขึ้นกลางและขั้นสุดท้าย</li> <li>การเชื่อมโยงไปยังเมียนมาทางถนน เพื่อให้ Corridor นี้สมบูรณ์</li> </ul>
	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนไทย ในการเข้าไปลงทุนและรูดลาดกัมพูชาและเวียดนาม</li> <li>ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างสามประเทศที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องชัดเจน</li> <li>การยกเลิกค่าธรรมเนียมแฝง เช่น ระบบ "CAMCONTROL"* ของกัมพูชา</li> </ul>

หมายเหตุ: \* CAMCONTROL หมายถึง ระบบตรวจสอบจากหน่วยงานตรวจสอบมาตรฐานสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก นอกเหนือจากการตรวจสอบตามพิธีการศุลกากร

ที่มา: ที่ปรึกษา



### 3.4 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของ Southern Coastal Corridor

#### 3.4.1 กลไกทางการค้า Southern Coastal Corridor

Southern Coastal Corridor มีแนวคิดจากการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเลียบชายฝั่งอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ เพื่อให้สามารถเป็นทางเลือกแทนการขนส่งทางเรือ และสะดวกกับสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น อาหารทะเลสด หากสามารถขนส่งได้สะดวกและรวดเร็วแล้ว คาดว่าการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามนั้นจะมีปริมาณสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ประเด็นการค้าของ Southern Coastal Corridor สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.4-1

ตารางที่ 3.4-1 สรุปประเด็นการค้า Southern Coastal Corridor

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	การส่งเสริมการค้าการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่โครงการที่ได้รับการส่งเสริม และการอนุญาตให้นักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรี
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	สินค้าเกษตร (มันเส้น ข้าว) ปลายทางที่ไทย ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	สินค้าอุปโภคบริโภค (อาหาร) วัสดุก่อสร้าง (เหล็ก ปูน) เครื่องจักร (รถไถ) ขนส่งผ่าน สปป.ลาว เวียดนาม ปลายทางที่จีนตอนใต้ ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก
รูปแบบการทำธุรกิจ	ภาคอุตสาหกรรมในกัมพูชา และเวียดนามเป็นฐานการผลิต เพื่อป้อนตลาดในต่างประเทศ โดยเวียดนามมีการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ และไทย โดยเน้นการขนส่งทางเรือ

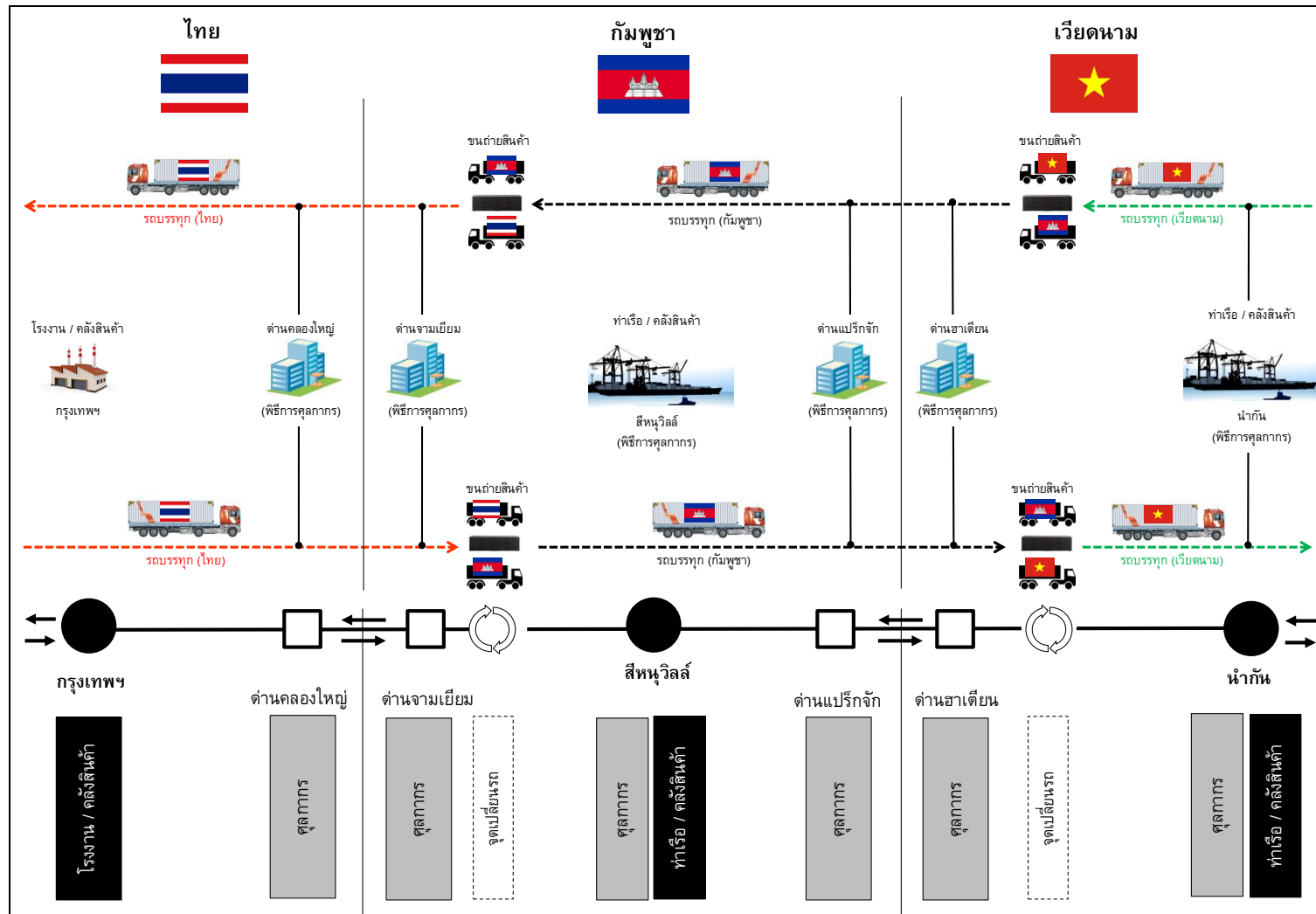
ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

#### 3.4.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ Southern Coastal Corridor

รูปแบบการขนส่งของ Southern Coastal Corridor เป็นลักษณะเดียวกันกับ Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก) โดยโครงสร้างการขนส่งสินค้า สามารถแสดงดังรูปที่ 3.4-1

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการขนส่งตามแนว Corridor นี้นิยมใช้เส้นทางการขนส่งทางชายฝั่งไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยผ่านท่าเรือน้ำลึกในเวียดนามใต้ ท่าเรือสินธุวิลล์ของกัมพูชา และท่าเรือแหลมฉบังของไทย สินค้าที่มีการขนส่งประกอบด้วย เหล็ก ไม้แปรรูป อาหารทะเล และสินค้าทางเกษตรอื่นๆ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือ (ค่าระวาง) ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน อีกทั้งยังไม่ต้องผ่านด่านศุลกากรหลายด่าน แต่การขนส่งทางเรือยังมีข้อด้อย คือ ใช้เวลาในการรอเรือและขนถ่ายสินค้าทั้งหมดรวมประมาณ 2 ถึง 3 วัน และระยะเวลาการเดินทางเรือประมาณ 4 ถึง 5 วัน<sup>3</sup> เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน ที่ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 2 ถึง 3 วัน

<sup>3</sup> ข้อมูลปฐมภูมิ



หมายเหตุ: (1) รถบรรทุกสินค้าของไทยสามารถเข้ากัมพูชา ในระยะทางไม่เกิน 20 กิโลเมตร จากชายแดน เพื่อเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้า  
(2) ไม่มีโควตาการบรรทุกของไทย-กัมพูชา แต่ของกัมพูชา-เวียดนาม อนุญาตให้รถบรรทุกและรถโดยสารที่ได้รับโควตาจำนวนประเทศละ 500 คันเท่านั้นที่สามารถเข้า-ออกระหว่างสองประเทศ  
ผ่านด่านแปรกจิก-ฮาเตียนได้ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติยังนิยมเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ด่านชายแดนอยู่

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.4-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของ Southern Coastal Corridor

### 3.4.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ Southern Coastal Corridor

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ Southern Coastal Corridor ที่ส่งผลต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สามารถสรุปดังตารางที่ 3.4-2

ตารางที่ 3.4-2 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ Southern Coastal Corridor

ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>กระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์บน Southern Coastal Corridor นิยมใช้การขนส่งทางเรือมากกว่าขนส่งสินค้าทางถนน</li> <li>ท่าเรือสิหนุวิลล์มีสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่สามารถให้บริการได้สูงสุด 10,000 Deadweight Tonnage (DWT) แต่พื้นที่หน้าท่า และพื้นที่ขนถ่ายสินค้า ยังคงคับแคบ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ หากมีเรือเข้ามาในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การลงทุนจากต่างประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือสิหนุวิลล์ รวมถึงพื้นที่ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือสิหนุวิลล์-เวียดนาม</li> </ul>
	<p>ความต้องการของเอกชนไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การสนับสนุนการลงทุนในกัมพูชา</li> <li>การปรับปรุงพื้นที่ท่าเรือสิหนุวิลล์ในกัมพูชาและเวียดนาม</li> </ul>

ที่มา: ที่ปรึกษา

### 3.5 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

#### 3.5.1 กลไกทางการค้าของเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

เส้นทาง R12 ในช่วงของ สปป.ลาว มีระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ซึ่งหลังจากมีการปรับปรุงให้เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจรแล้ว แนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้นอย่างชัดเจนในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา (จากสถิติการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ท่าเรือสิหนุวิลล์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเฉลี่ยร้อยละ 162 ในระหว่างปี พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2557) เมื่อเปรียบเทียบกับแนวโน้มการนำเข้า-ส่งออกที่ท่าเรือสิหนุวิลล์ซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยเพียงร้อยละ 2 เนื่องจากเส้นทาง R12 สามารถเชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลางและตอนเหนือด้วยระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทาง R9 ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนามตอนกลางและตอนเหนือ และขนส่งต่อเนื่องไปจนถึงจีน (มณฑลกวางสี) ประมาณ 3 ถึง 4 วัน ดังนั้น การขนส่งโดยเส้นทาง R12 และเส้นทางใน Eastern Corridor บางส่วนของเวียดนามและจีนจึงสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางเรือได้ในมิติของระยะเวลาที่ใช้ขนส่ง

นอกจากนี้จากนโยบายของรัฐบาลจีนนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ได้อนุมัติงบประมาณในการพัฒนาอุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐานในมณฑลกวางสี โดยเฉพาะที่หนานหนิงสูงมาก เพื่อเพิ่มบทบาทของมณฑลให้สามารถเป็นประตูสู่อาเซียนอีกทางหนึ่ง ทำให้หนานหนิงเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการค้ากับเวียดนามสูงขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งสินค้าระหว่างหนานหนิงกับไทยโดยอาศัยเส้นทาง R12 สูงขึ้นด้วย สรุปประเด็นการค้าเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน ดังตารางที่ 3.5-1

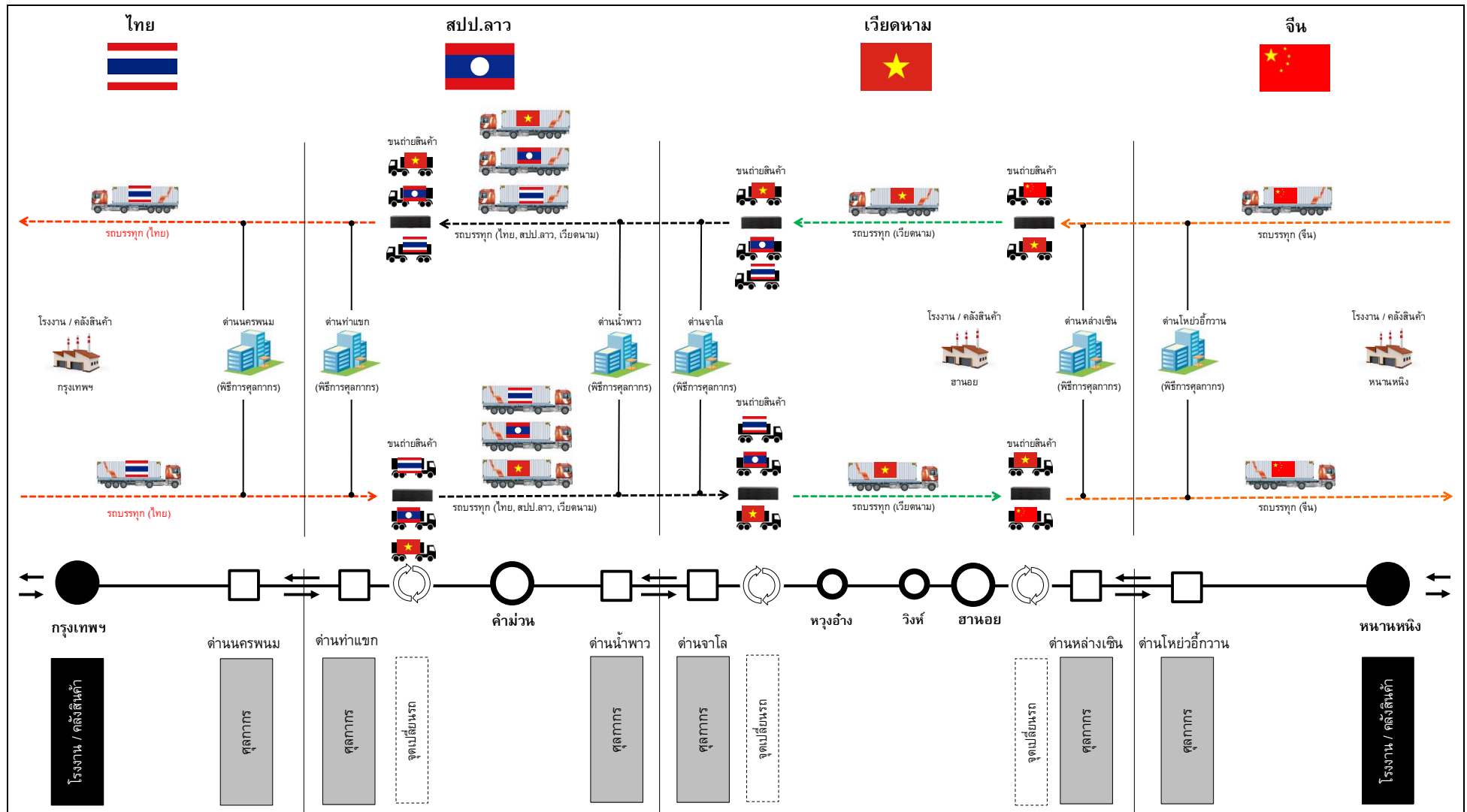
### ตารางที่ 3.5-1 สรุปประเด็นการค้าเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	นโยบายของจีนในส่วนของมณฑลกว่างซี ต้องการเปิดโอกาสทางธุรกิจจากการเปิดเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน โดยมีเป้าหมายสร้าง “ศูนย์กลางการค้าสินค้าและวัตถุดิบอุตสาหกรรมโลก” และบทบาทเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (Transport Hub)
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	ไม้แปรรูป ขนส่งจาก สปป.ลาวยังปลายทางที่ไทย เสื้อผ้าจากจีน
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม้ยางพารา และไม้แดง ขนส่งจาก สปป.ลาว ปลายทางที่จีน (หนานหนิง) ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก</li> <li>วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ปูน ห่อ (จากญี่ปุ่น) ขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังปลายทางใน สปป.ลาว ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก</li> <li>มังคุด ทุเรียน เงาะ ลำไย ขนส่งจาก จ.จันทบุรี ระยอง ไปยังปลายทางที่ สปป.ลาว ฮานอย และจีน (หนานหนิง) ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก</li> </ul>
รูปแบบการทำธุรกิจ	ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม/เกษตรกรรมจีนใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนในการขนส่ง โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนได้เข้ามาลงทุนใน บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย เพื่อขนส่งสินค้าจีน และในขากลับก็ขนส่งสินค้าไทยกลับทำให้สามารถลดราคาให้ต่ำได้ ในส่วนของสินค้าเกษตรจีนใช้วิธีการ Contract Farming กับเกษตรกรไทย โดยใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่คนจีนถือหุ้นเข้ามา รับสินค้าถึงสวนไว้ในลักษณะเหมา ทำให้สามารถซื้อสินค้าที่ราคาต่ำกว่าราคาตลาด

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

### 3.5.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของ เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน ผ่าน 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน (มณฑลกว่างซี) ซึ่งจากการสำรวจสามารถกล่าวได้ว่า การขนส่งสินค้าตามเส้นทางนี้จำเป็นต้องขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง เนื่องจากต้องขนส่งผ่านแดนหลายประเทศ และแม้ว่าปัจจุบันมีกรอบความตกลงกำหนดโควตาการขนส่งสินค้าระหว่างเวียดนามกับจีน แต่ยังคงต้องมีการขนถ่ายสินค้าที่ชายแดนเวียดนาม-จีนอยู่ เนื่องจากเวียดนามยังคงคุ้มครองธุรกิจโลจิสติกส์ของเวียดนาม ไม่ให้มีการรุกรตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์จากจีน นอกจากนี้ ระยะเวลาในการขนส่งที่ใช้เวลาประมาณ 3 ถึง 4 วัน ทำให้ไม่สามารถจัดรถบรรทุกและคนขับที่สามารถวิ่งรถบรรทุกได้ไกลในครั้งเดียว รวมทั้งปัญหาการบริหารจัดการสินค้าเที่ยวกลับ ทำให้ในทางปฏิบัติยังคงนิยมขนถ่ายสินค้า โดยให้ผู้ประกอบการอีกประเทศรับช่วงขนส่งสินค้าต่อ อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการขนส่งสินค้าสามารถแสดงดังรูปที่ 3.5-1



หมายเหตุ: Bilateral Agreement ของเวียดนาม-จีน อนุญาตให้รถบรรทุกและรถโดยสารที่ได้รับโควตาประเทศละ 12,500 คัน สามารถเข้า-ออกสองประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติยังนิยมเปลี่ยนรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ด่านชายแดนอยู่  
ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

### 3.5.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน ที่ส่งผลต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สามารถสรุปดังตารางที่ 3.5-2

ตารางที่ 3.5-2 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาการขนส่งผ่านด่านศุลกากรนครพนม สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 คือ (i) ที่จอดรถยังไม่เพียงพอ (ii) การตรวจสอบสินค้าต้องตรวจทั้งฝั่งไทย และสปป.ลาวทำให้เสียเวลา (iii) บางครั้งเอกสารผ่านมาจากฝั่งไทยแล้ว แต่ สปป.ลาวยังไม่ให้ผ่าน และ (iv) การเสียเวลาในการเปลี่ยนหัวลากที่ฝั่ง สปป.ลาว</li> <li>ระยะทางค่อนข้างไกล มีปัญหาการบริหารจัดการสินค้าเที่ยวกลับ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง</li> <li>Corridor นี้ต้องผ่านพรมแดนถึง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน) และมีความไม่แน่นอนของขั้นตอนการตรวจสอบปล่อยสินค้าระหว่างด่านเวียดนาม-จีน</li> </ul>	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corridor นี้เชื่อมต่อกับท่าเรือในเวียดนามที่สำคัญ คือ ท่าเรือไฮฟอง และท่าเรือหุงฮ่างที่กำลังพัฒนา ดังนั้น ควรมีการส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนระหว่างท่าเรือเหล่านี้กับท่าเรือแหลมฉบังของไทย</li> <li>การสร้างพันธมิตรทางการขนส่งของเอกชน ให้สามารถรับช่วงขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีสินค้าเที่ยวกลับมากขึ้น เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางนี้ลดลง</li> <li>ขยาย GMS CBTA สำหรับการขนส่งบนเส้นทาง R12 ให้สามารถใช้ขนส่งสินค้าไปสู่เวียดนามและจีนได้ โดยสามารถแสดงเอกสารเป็นสินค้า Transit</li> </ul>

ที่มา: ที่ปรึกษา

## 3.6 กลไกทางการค้า การขนส่ง และปัญหาอุปสรรคของเส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

### 3.6.1 กลไกทางการค้าของเส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซียนี้กล่าวได้ว่า เป็นเส้นทางที่มีกลไกการค้าและการขนส่งที่สมบูรณ์กว่า Corridor อื่นๆ ที่กล่าวมา ทั้งนี้ สถิติการนำเข้าส่งออกสินค้าทั้งที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และสะเดามีมูลค่าและปริมาณสูงสุด เมื่อเปรียบเทียบกับด่านอื่น เนื่องจากการขนส่งสินค้าสามารถส่งออกสู่ทะเลอันดามันโดยใช้ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลังได้อีกทั้ง ถนนในมาเลเซียอยู่ในสภาพดีและเหมาะสมกับการขนส่งสินค้า ทำให้ปริมาณสินค้าโดยเฉพาะสินค้ากลุ่มยางและผลิตภัณฑ์ยาง (Rubber-based Product) มีการขนส่งจากภาคใต้ของไทยเข้าสู่มาเลเซียและส่งออกจากทะเลที่ มาเลเซียได้อย่างสะดวก

นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในภาคกลางของไทยสู่มาเลเซีย เนื่องจากทั้งไทยและมาเลเซียอยู่ในโซ่อุปทานของการผลิตสินค้าเหล่านี้ จึงมีการขนส่งสินค้าขึ้นกลางและขั้นสุดท้ายระหว่างกัน ประเด็นการค้าเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย สามารถสรุปดังตารางที่ 3.6-1

### ตารางที่ 3.6-1 สรุปประเด็นการค้าเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

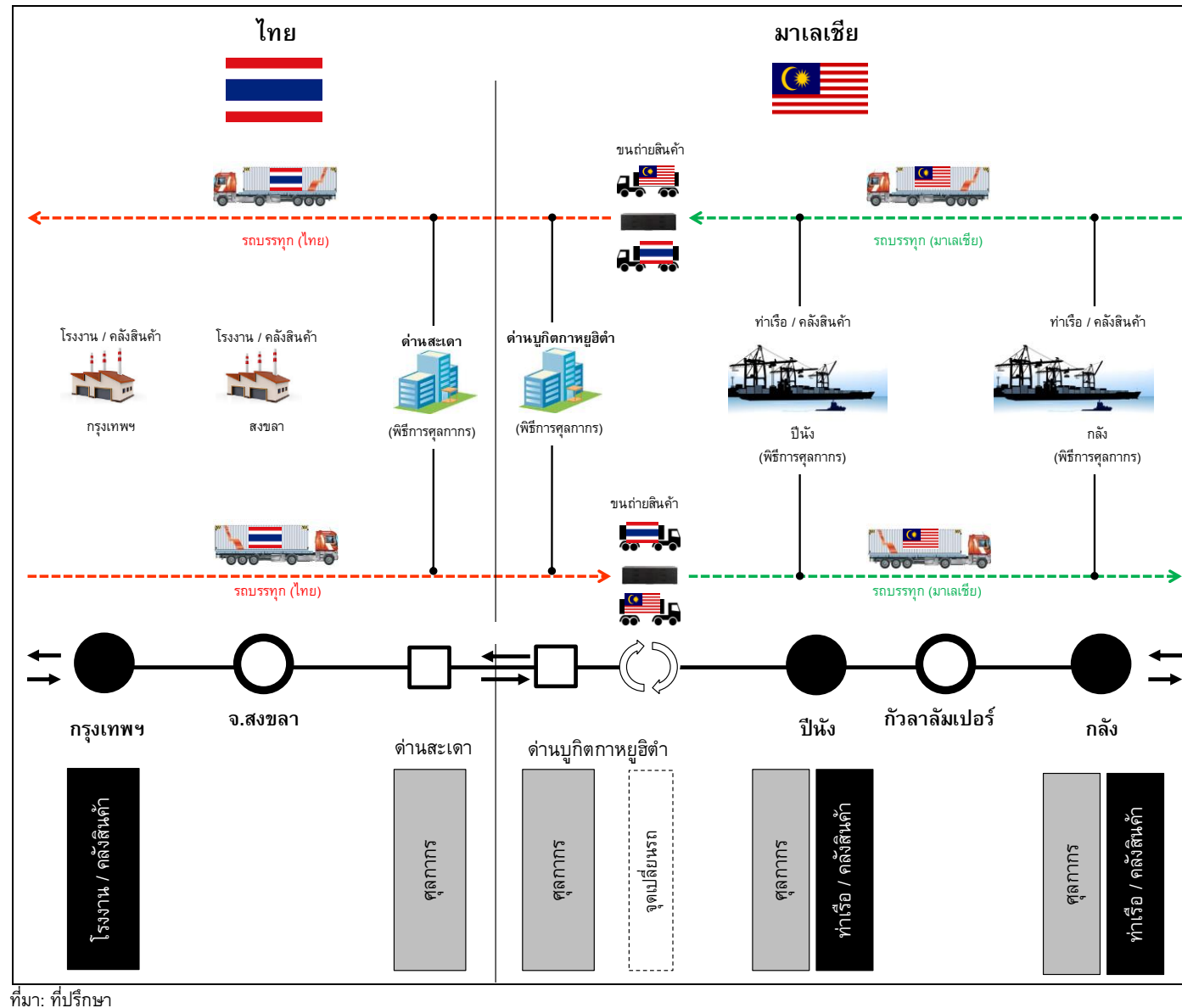
ประเด็นการค้า	รายละเอียด
นโยบายการค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เน้นการสนับสนุนให้ภาคเอกชนเป็นผู้ผลักดันหลักของเศรษฐกิจ โดยมาเลเซียสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยอาศัยนวัตกรรม ปฏิรูปบทบาทของภาครัฐต่อภาคเอกชน พัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ส่งเสริมการแข่งขันของผู้ประกอบการมาเลเซียในตลาดโลก โดยดำเนินธุรกิจแบบ Modern Trade</li> <li>มาเลเซียปกป้องการเข้าถึงสินทรัพย์ การถือหุ้น และตั้งกิจการโดยชาวต่างชาติในมาเลเซีย แม้แต่การลงทุนโดยประชากรสัญชาติมาเลเซียแต่มีเชื้อชาติอื่น หากมีการลงทุนต้องให้ผู้ที่มีเชื้อชาติมาลายูร่วมถือหุ้น ทำให้ผู้ประกอบการมาเลเซีย เริ่มมองหาช่องทางลงทุนนอกประเทศมากขึ้น และไทยเป็นประเทศที่มีปัจจัยพื้นฐานที่ดีที่ควรเข้ามาลงทุน</li> </ul>
สินค้านำเข้าไทยที่มีศักยภาพ	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ (โซ่อุปทาน) ขนส่งมาจากมาเลเซีย และมีการผลิตต่อในไทย
สินค้าส่งออกจากไทยที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สินค้าอุปโภคบริโภค ยางแท่ง ยางแผ่นและน้ำยาง ไปยังบีนัง - กัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือที่มาเลเซียขนส่งไปประเทศที่สาม ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก/เรือ และ</li> <li>ชิ้นส่วนรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรและอุปกรณ์ในโรงงาน โดยมีต้นทางจากทุกจังหวัดที่มีนิคมอุตสาหกรรม ขนส่งออกผ่านทางด่านสะเตาะและปาดังเบซาร์ ไปยังบีนัง - กัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือที่มาเลเซียส่งออกไปประเทศที่สาม ใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุก/เรือ</li> </ul>
รูปแบบการทำธุรกิจ	ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากกว่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สามารถลงทุนในมาเลเซียโดยเป็นเจ้าของกิจการเองได้ และได้รับส่งเสริมจากรัฐบาล

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

#### 3.6.2 รูปแบบการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ของเส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซียนี้ถือได้ว่ามีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าที่สมบูรณ์กว่า Corridor อื่นที่กล่าวมามีทางด่วน (Motorway) ระหว่างด่านศุลกากรบูกิตกาหุฮิตา-แหลมมลายู และทางรถไฟเชื่อมต่อจากชายแดนไทย-มาเลเซีย เข้าสู่ท่าเรือและเมืองสำคัญในมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการขนถ่ายสินค้า โดยมีจุดเปลี่ยนถ่ายที่ฝั่งมาเลเซีย ดำเนินการโดยผู้ประกอบการมาเลเซีย เพื่อขนส่งต่อไปยังท่าเรือต่างๆ ในมาเลเซียโครงสร้างการขนส่งสินค้าต่อไป อย่างไรก็ตาม สามารถแสดงดังรูปที่ 3.6-1

นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งทางรถไฟ ที่มีโครงข่ายเชื่อมต่อกับภาคใต้ของไทยจนถึงสถานีรถไฟปัตเตอร์เวิร์ธของมาเลเซีย โดยสามารถยกตู้สินค้าที่สถานีนั้นแล้วส่งต่อไปกับท่าเรือบีนังได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีปาดังเบซาร์กับปัตเตอร์เวิร์ธเพียง 5 เที่ยวต่อวัน และไม่มีพื้นที่คลังสินค้าที่ด่านปาดังเบซาร์ ทำให้ปริมาณการขนส่งทางรถไฟน้อยกว่าการขนส่งทางถนน



รูปที่ 3.6-1 โครงสร้างการขนส่งสินค้าของเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย



### 3.6.3 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของภาครัฐและเอกชนของ เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าของไทย และประเมินความต้องการจากภาครัฐและเอกชน สามารถสรุปดังตารางที่ 3.6-2

ตารางที่ 3.6-2 ปัญหาและอุปสรรคของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์และการประเมินความต้องการของ ภาครัฐและเอกชนของ เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

ปัญหาและอุปสรรค	ความต้องการของภาครัฐและ/หรือเอกชนต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>อัตราค่าธรรมเนียมรถยนต์และรถบรรทุกผ่านแดนมีการปรับขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนผู้ประกอบการ</li> <li>ความตกลงว่าด้วยการจราจรชายแดนภาคใต้ไทย-มาเลเซีย ขณะนี้ครอบคลุมเฉพาะการจราจรของรถโดยสารประจำทาง แต่ยังไม่ได้มีผลบังคับใช้กับรถบรรทุกขนส่งสินค้า</li> <li>ปัญหาการจัดทำความร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย เกี่ยวกับ ความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนทางถนน และ ทางรถไฟซึ่งต้องการความร่วมมือจากฝ่ายมาเลเซีย</li> <li>การบังคับใช้กฎหมายกับรถสองทะเบียน<sup>4</sup> (ไทย-มาเลเซีย) ซึ่งเป็นรถบรรทุกที่จดทะเบียนมาเลเซีย แต่ไม่ได้จดทะเบียน กับกรมการขนส่งทางบกของไทย นอกจากนั้นแล้วได้นำป้าย ของรถบรรทุกคันอื่นที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก ของไทยมาใช้ อาจเกิดจากการเข้าป้าย การใช้ป้ายหมดอายุ หรือ การสลับป้ายจากรถคันอื่นที่นำไปซ่อม เป็นต้น รถบรรทุก สองทะเบียนส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เนื่องจากรถบรรทุกเหล่านี้ไม่ต้อง ขนถ่ายสินค้า ณ พรมแดนไทย-มาเลเซีย สามารถขนส่ง ทั้งในดินแดนมาเลเซียและไทยได้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมถึง สปป.ลาว (โดยอาศัยความตกลงไทย-สปป.ลาว)</li> <li>สินค้ากลุ่มยาง ขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาดโลก ทั้งราคา และปลายทางของสินค้า ซึ่งลูกค้าปลายทาง และผู้ขนส่งใน มาเลเซียที่เป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการไทยกำหนดเวลา ในการขนส่ง และท่าเรือที่ใช้ส่งออก ผู้ประกอบการไทยขนส่ง สินค้าเฉพาะถึงจุดเปลี่ยนถ่ายในมาเลเซียเท่านั้น ดังนั้น จึงไม่ สามารถส่งออกจากไทยไปถึงท่าเรือปีนังหรือท่าเรือกลังได้</li> </ul>	ความต้องการของเอกชนไทย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) หรือ Truck Route ที่เชื่อมต่อกับด่านสะเดา</li> <li>สร้างพื้นที่รวบรวมสินค้าที่ด่านปาดังเบซาร์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกตู้สินค้า</li> <li>เร่งรัดโครงการพัฒนาด่านชายแดนสะเดาให้แล้วเสร็จได้ตาม แผนที่กำหนดไว้ เช่น การก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ การดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมโยงด่านสะเดา-เมืองหาดใหญ่</li> </ul>

ที่มา: ที่ปรึกษา

### 3.7 สรุปปัญหาอุปสรรคและความต้องการของภาครัฐและเอกชน

จากที่กล่าวมาในหัวข้อที่ 3.1 ถึง 3.6 โดยได้วิเคราะห์หลักไวกการค้า รูปแบบการขนส่ง รวบรวมปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนความต้องการของภาครัฐและเอกชน สามารถกล่าวได้ว่า ปัญหาอุปสรรคเกิดจาก 2 ส่วนหลัก คือ (i) ปัจจัยที่มีผล ต่อการบริหารจัดการสินค้า เช่น กฎระเบียบการขนส่งที่ยังไม่ครอบคลุมการขยายตัวของการค้า สภาพตลาด การให้บริการโลจิสติกส์ที่ยังมีการผูกขาดในบางส่วน และความไม่สมดุลของสินค้าเข้าและออกส่งผลกระทบต่อบริหารจัดการ สินค้าเกี่ยวกับ เป็นต้น และ (ii) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ในส่วนของนี้ได้กล่าวในรายละเอียด ต่อไปในบทที่ 4 (สภาพทางกายภาพบนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และมาเลเซีย))

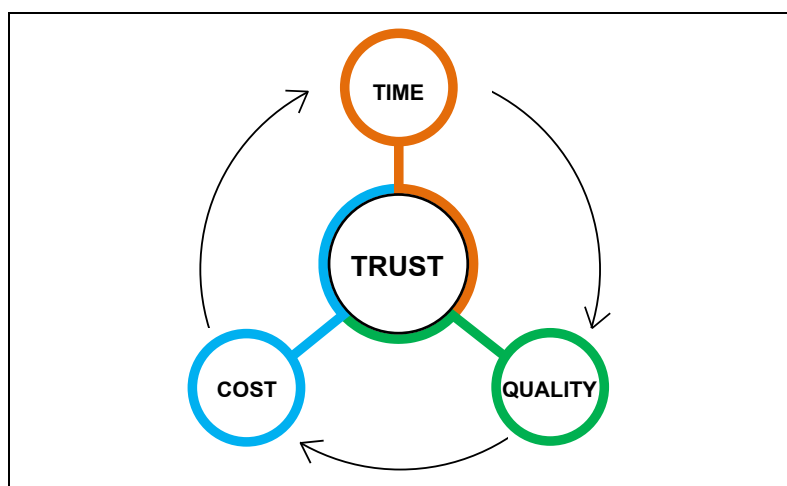
<sup>4</sup> สมาคมโลจิสติกส์และขนส่งภาคใต้

ปัญหาทั้ง 2 ส่วน ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย กล่าวคือ ทำให้กระบวนการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ขาดความน่าเชื่อถือ (Trust) เกิดความไม่ไว้วางใจในการขนส่งระหว่างเจ้าของสินค้ากับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากมีโอกาสสูงที่สินค้าจะไม่สามารถส่งถึงปลายทางตามเงื่อนไขของเจ้าของสินค้า (ผู้ผลิต/ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าสินค้า) ได้ตามเวลา (Time) และมีโอกาสที่พนักงานขับรถนั้น ขับรถบรรทุกด้วยความเร็วสูงขึ้น หรือมีการเร่งดำเนินการขนถ่ายสินค้า ทำให้สินค้าเสียหาย ส่งผลต่อคุณภาพในการขนส่ง (Quality) ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ (Cost) คือ ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าดำเนินการขนส่งจากเจ้าของสินค้าสูงขึ้นด้วย เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้น เช่น (i) ค่าชดเชยและการประกันกรณีสินค้าเสียหาย และการที่ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ตามเวลา รวมถึงค่าดำเนินการติดตามสินค้า (ii) การเพิ่มอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าเพื่อลดความผิดพลาดจากแรงงาน และ (iii) การบริหารทรัพยากรของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการบริหารจัดการรถบรรทุก โดยรถบรรทุกทำรอบได้น้อยลง จึงส่งผลให้การบริหารและเตรียมคนขับรถก็ทำได้ไม่เต็มที่ เป็นต้น

ดังนั้น สรุปได้ว่า ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น ส่งผลต่อความน่าเชื่อถือในการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งสินค้าไม่ตรงเวลา จึงส่งผลให้โอกาสที่สินค้าเกิดความเสียหายมากขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จึงเรียกเก็บค่าบริการกับลูกค้าหรือเจ้าของสินค้าเพิ่มขึ้น (รูปที่ 3.7-1)

ผลกระทบเนื่องจากต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สูง คือ เมื่อต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ใน Corridor หรือเส้นทางนั้นๆ สูง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่รับขนส่งสินค้าตามเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศจะน้อยลง หรือเริ่มออกจากตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากโอกาสในการทำกำไรบนเส้นทางเหล่านี้ต่ำ ทำให้ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์เข้าสู่ภาวะผู้ขายน้อยราย (Homogeneous Oligopoly) คือ มีผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์เพียงไม่กี่ราย และสามารถกำหนดราคาตลาดได้เอง (เริ่มเข้าสู่ภาวะผูกขาด) แรงจูงใจในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการน้อยลง สุดท้ายเจ้าของสินค้าจะมีทางเลือกน้อยลงในการใช้บริการขนส่ง และต้องเป็นฝ่ายแบกรับต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น ทำให้เจ้าของสินค้าเพิ่มค่าใช้จ่ายเหล่านี้กับราคาสินค้า และราคาสินค้าที่ส่งถึงผู้บริโภคสูงขึ้น

ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนข้อสังเกตที่ได้จากการวิเคราะห์ได้กล่าวถึงในบทที่ 5 (การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และมาเลเซีย) และนำไปสู่การวิเคราะห์ในบทที่ 8 (ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.7-1 ผลกระทบจากปัญหาอุปสรรคการขนส่งและโลจิสติกส์