

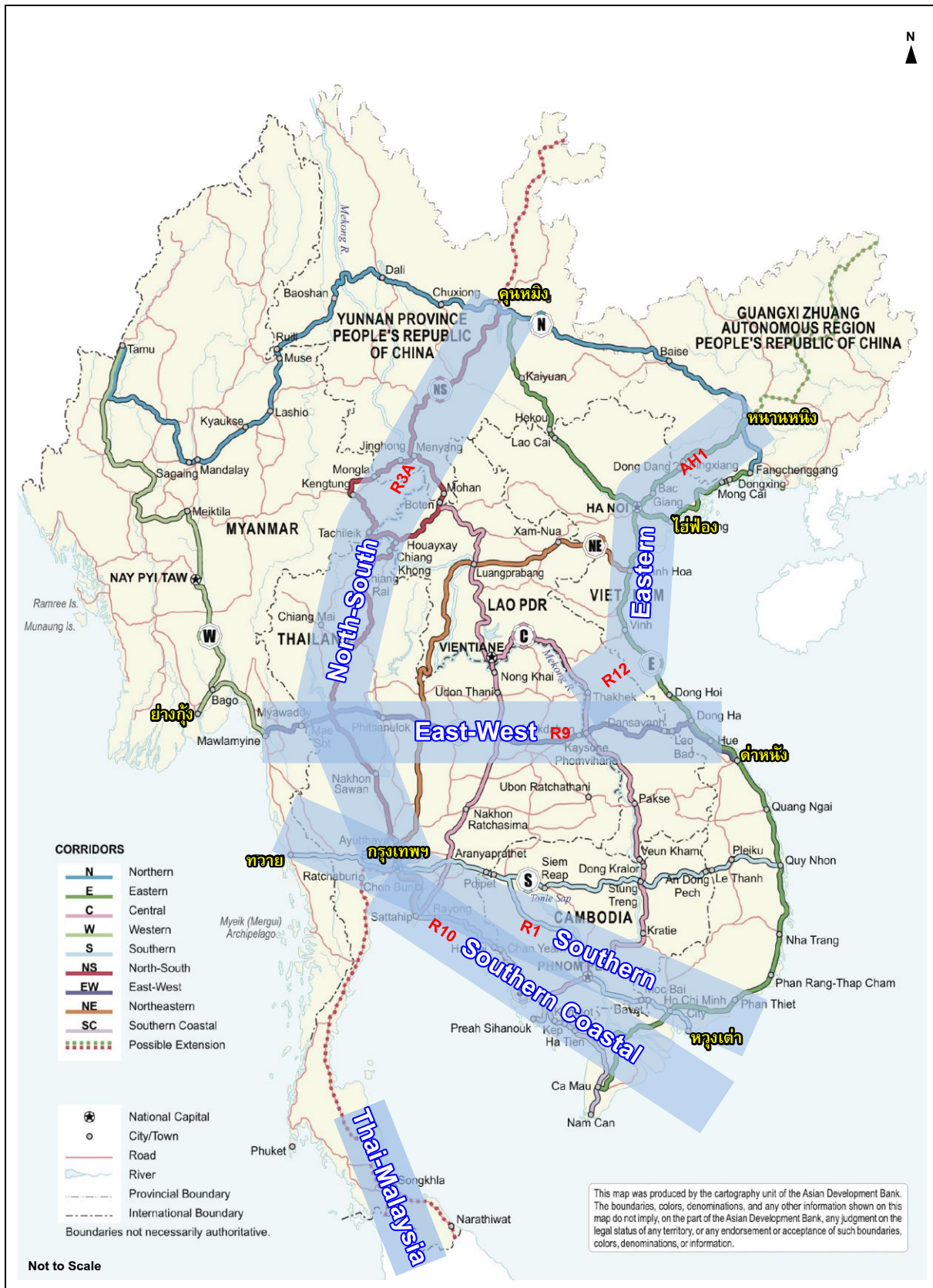
บทที่ 4 สภาพทางกายภาพบนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง และมาเลเซีย

การวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการศึกษาที่มีความสำคัญต่อการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในเชิงลึก ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย รวมทั้งขีดความสามารถของผู้ประกอบการในการดำเนินการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการวิเคราะห์และประเมินโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

4.1 แนวคิดการวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า

การวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า ดำเนินการโดยการสำรวจสภาพเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ซึ่งรวมไปถึงการสำรวจ (i) ศักยภาพพื้นที่ชายแดน (ii) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน (iii) กิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (iv) การอำนวยความสะดวกการขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (v) สภาพเส้นทางการคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย และ (vi) โครงข่ายการขนส่งภายในของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตาม ในบทนี้เป็นการแสดงผลการวิเคราะห์สภาพทางกายภาพตามเส้นทางการค้าหลัก หรือสภาพเส้นทางการคมนาคมขนส่งตามแนวทางการศึกษา Corridor-based Approach ดังรูปที่ 4.1-1

ในระหว่างดำเนินการ ได้สำรวจเส้นทางนอกเหนือขอบเขตของ GMS Corridor จากการศึกษาของ ADB เพื่อให้ครอบคลุมไปถึงเมืองที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของสินค้า ที่เริ่มมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้น และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งกับไทย ทั้งนี้ ขอบเขตของการวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเส้นทางในบทนี้สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก ADB

รูปที่ 4.1-1 Corridor ในการศึกษา

ตารางที่ 4.1-1 ขอบเขตการวิเคราะห์สภาพเส้นทางคมนาคมตาม Corridor และเมืองสำคัญ

Corridor	ชื่อเส้นทางสำคัญ	เส้น Corridor ในงานศึกษา
North-South	R3A	กรุงเทพฯ - จ.เชียงราย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - มั่วฮาน (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน) - คุณหมิง (จีน)
East-West	R9	อ.แม่สอด - เมะละแหม่ง (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา)
		จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ด่าหนิง (เวียดนาม)
Southern	R1	กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา)
		กรุงเทพฯ - จ.สระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หุงเต่า (เวียดนาม)
Southern Coastal	R10	กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นากัน (เวียดนาม)
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	R12 และ AH1	จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หนานหนิง (จีน)
เส้นทางเชื่อมโยง ไทย - มาเลเซีย	AH2	อ.สะเตาะ 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

ผลการวิเคราะห์ในบทนี้ ให้ความสำคัญกับสองประเด็นหลัก คือ

- (1) ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพ/คุณภาพ/ขีดความสามารถของระบบการคมนาคมทางถนน ที่ใช้ขนส่งบนเส้นทางระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
- (2) คุณภาพเส้นทาง ประสิทธิภาพที่สำคัญ (เช่น ท่าเรือ ด้านชายแดน เป็นต้น)

ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพ ซึ่งได้แก่ เส้นทางขนส่ง เมือง/ด่านที่อยู่ระหว่างเส้นทาง ระยะทาง ระยะเวลาในการขนส่งสินค้า (รวมถึงระยะเวลาในการเดินทาง การดำเนินการพิธีการศุลกากร และการขนถ่ายสินค้า) ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ผลการวิเคราะห์การสำรวจสภาพทางกายภาพดังกล่าวสามารถ แสดงได้ดังหัวข้อที่ 4.2 (ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพเส้นทางการค้าและคมนาคมขนส่ง) และหัวข้อที่ 4.3 (สรุปสภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย) ที่แสดงผลการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งในแต่ละ Corridor ที่ศึกษา

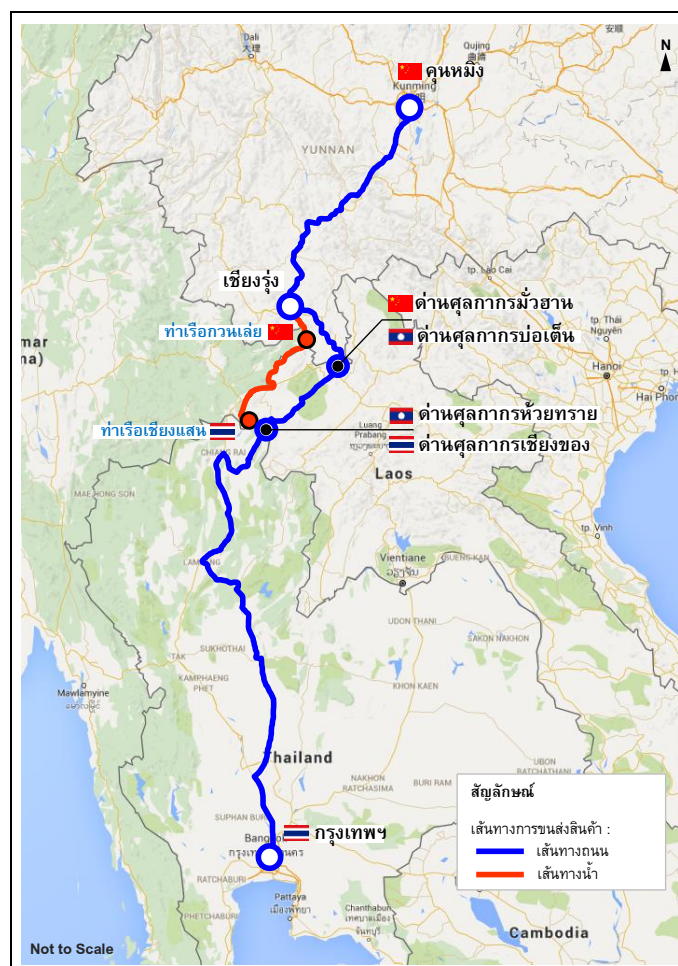
หนึ่ง ผลการสำรวจและวิเคราะห์สภาพทางกายภาพในบทนี้ เน้นสภาพทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในปัจจุบันที่ทำให้ขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางได้สมบูรณ์ที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางน้ำและทางราง ข้อจำกัดสำหรับการขนส่งทางน้ำ เช่น ปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงน้อย ร่องน้ำตื้นเขิน โดยเฉพาะในฤดูร้อน ไม่เหมาะสมกับการเดินเรือและขนส่งสินค้าคราวละมากๆ ส่วนการขนส่งทางรถไฟของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย นั้น แม้โครงข่ายทางรางได้เชื่อมต่อกันแล้ว แต่ขบวนรถไฟให้บริการขนส่งทางรถไฟมีน้อย และต้องอาศัยระบบบริหารจัดการยกตู้สินค้าที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น การขนส่งทางน้ำและทางรางอาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในอนาคต หากมีการปรับปรุงโครงข่ายและการบริหารจัดการนอกเหนือจากการขนส่งทางถนน

4.2 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพเส้นทางการค้าและคมนาคมขนส่ง

4.2.1 North-South Corridor

เส้นทางการขนส่งแนวเหนือ-ใต้ (North - South Corridor) เชื่อมต่อระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ผ่านทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (ผ่าน “สี่แยกอินโดจีน” จ.พิษณุโลก)¹ ไปยังด่านศุลกากรเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ผ่านด่านศุลกากรห้วยทราย (สปป.ลาว) ในแขวงหลวงน้ำทา จากนั้นใช้เส้นทาง R3A ผ่านด่านศุลกากรบ่อเต็น (สปป.ลาว) และด่านศุลกากรมั่วฮาน (จีน) และสามารถใชทางหลวงหมายเลข G213 ในจีนไปยังเซี่ยงรุ่ง และคุนหมิง รวมระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงประมาณ 1,889 กิโลเมตร ส่วนการขนส่งทางน้ำใน Corridor นี้อยู่ในช่วงท่าเรือ เชียงแสนถึงท่าเรือกว๋นเล่ย์ ในระยะทางประมาณ 287 กิโลเมตรเท่านั้น ทั้งนี้การขนส่งไปยังปลายทางต้องอาศัยการขนส่ง ทางถนนร่วมด้วย

รูปที่ 4.2-1 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้า North - South Corridor โดยประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-2 และสรุปข้อมูล เส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-1 เส้นทางการขนส่งสินค้า North - South Corridor

¹ เส้นทางจากกรุงเทพฯ สู่ จ.ลำปาง สามารถใช้ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) โดยผ่าน จ.ตาก หรือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และหมายเลข 11 โดยผ่าน จ.พิษณุโลกได้



ด่านศุลกากรเชียงของ



เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว



ด่านศุลกากรบ่อเต็น (สปป.ลาว)



ด่านศุลกากรมัวฮาน (จีน)



ท่าเรือกว๋นเสย



ทางหลวงหมายเลข G213 ไปเชียงรุ่ง



ทางหลวงหมายเลข G213 ไปคูนหมิง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-2 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า North-South Corridor

ตารางที่ 4.2-1 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า North - South Corridor

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		จีน		รวม
		กรุงเทพฯ - เชียงของ	เชียงของ	ห้วยทราย	ห้วยทราย - บ่อเต็น	บ่อเต็น	มัวฮาน	มัวฮาน - เชียงรุ่ง	เชียงรุ่ง - คุณหมิง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		955	3		225	1		180	525	1,889
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		22	2 ^a	2 ^a	7	3 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2 ^a	5	13	56
3. สภาพเส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4	8 ^b	8 ^b	2	2	2	4	4 (บางช่วงมีปิดซ่อมแซม ผิวถนน 1 ช่องจราจร)	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	
	3.3 ผิวถนน ^c	ดี	ดี	ดี	แย	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^d		ดี	ดี	ดี	แย	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย / สปป.ลาว	ไทย / สปป.ลาว	ไทย / สปป.ลาว	ไทย / สปป.ลาว	ไทย / สปป.ลาว / จีน	สปป.ลาว / จีน	จีน	จีน	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ช่วงสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 มีขนาด 2 ช่องจราจร

^c ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น²

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^d ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น²

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

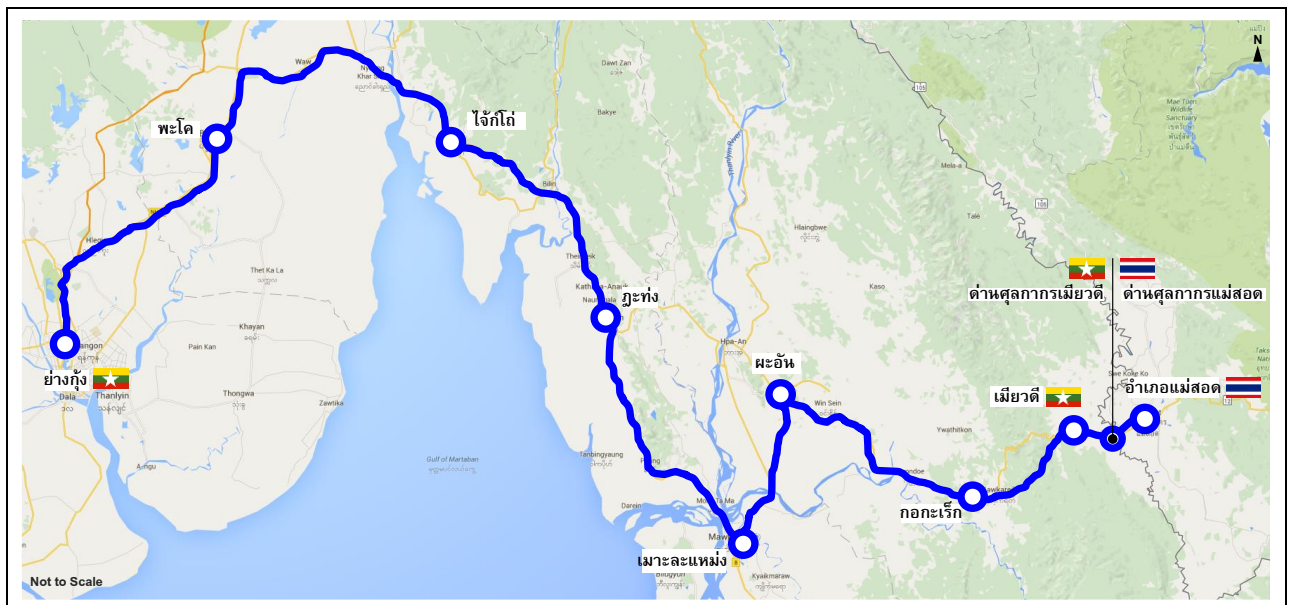
² คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.2 East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

การขนส่งตาม East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก) คือ การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างไทยกับเมียนมา บริเวณด่านศุลกากรแม่สอด (จ.ตาก) ข้ามพรมแดนไปยังเมียนมาที่สะพานมิตรภาพไทย - พม่า แห่งที่ 1 ไปยังด่านศุลกากรเมียวดี จากนั้นการขนส่งสามารถใช้เส้นทางตัดใหม่จากเมียวดี ไปยังกอกะเร็ก แล้วใช้ทางหลวงภายในเมียนมา เข้าสู่พะอัน ต่อไปยังเมะละแหม่ง รวมระยะทางตั้งแต่ อ.แม่สอด จ.ตาก จนถึงเมะละแหม่ง ประมาณ 165 กิโลเมตร

หากขนส่งจากเมะละแหม่ง ต่อไปยังย่างกุ้งสามารถผ่านภูเก็ง โดยใช้ทางหลวงเอเชียหมายเลข 112 (AH112) ต่อด้วยทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) มุ่งหน้าสู่ไจ้โก๊ และพะโค ไปยังปลายทางที่ย่างกุ้ง ระยะทางรวมจาก อ.แม่สอด จ.ตาก ไปยังย่างกุ้ง (ผ่านเมะละแหม่ง) ประมาณ 475 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม เส้นทางขนส่งที่นิยมใช้ คือ การขนส่งจาก อ.แม่สอด จ.ตาก มุ่งสู่ย่างกุ้งโดยใช้เส้นทางเดียวกันนี้จากด่านศุลกากรแม่สอด - เมียวดี - กอกะเร็ก - พะอัน แต่เมื่อผ่านพะอัน แล้วแยกเข้าสู่ภูเก็ง (ไม่ผ่านเมะละแหม่ง) พะโค และย่างกุ้ง ดังนั้นระยะทางรวมจาก อ.แม่สอด จ.ตาก ไปยังย่างกุ้งจึงน้อยลงเหลือประมาณ 430 กิโลเมตร ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของเมียนมานิยมใช้เส้นทางที่ไม่ผ่านเมะละแหม่ง

รูปที่ 4.2-3 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก) ประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-4 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-2



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-3 เส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก)



สะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 1



ทางหลวงภายในเมียนมา ไปยังมะละแหม่ง



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) ไปยังย่างกุ้ง และถนนภายในย่างกุ้ง



ด่านเก็บค่าผ่านทางเข้าเมืองและข้ามสะพานในเมียนมา

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-4 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

ตารางที่ 4.2-2 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันตก)

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		เมียนมา				รวม
		อำเภอแม่สอด - ด่านศุลกากรแม่สอด	แม่สอด	เมียวดี	เมียวดี - กอกะเร็ก	กอกะเร็ก - พะอัน - เมะละแหม่ง	เมะละแหม่ง - ฏะท่ง - ใจักไถ่ - พะโค	พะโค - ย่างกุ้ง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		5	1		45 ^a	114	228	82	475
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		0.25	2 ^b	3 ^b (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	1.5	4	6.5	2.5	19.75
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4 - 6	6 ^c	6 ^c	2 - 4	2	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^d	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	
	4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^e	ดี	ดี	ดี	ปานกลาง	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย / เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	

หมายเหตุ: ^a เส้นทางตัดใหม่

^b ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^c ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 1 มีขนาด 2 ช่องจราจร

^d ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น³

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^e ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น³

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

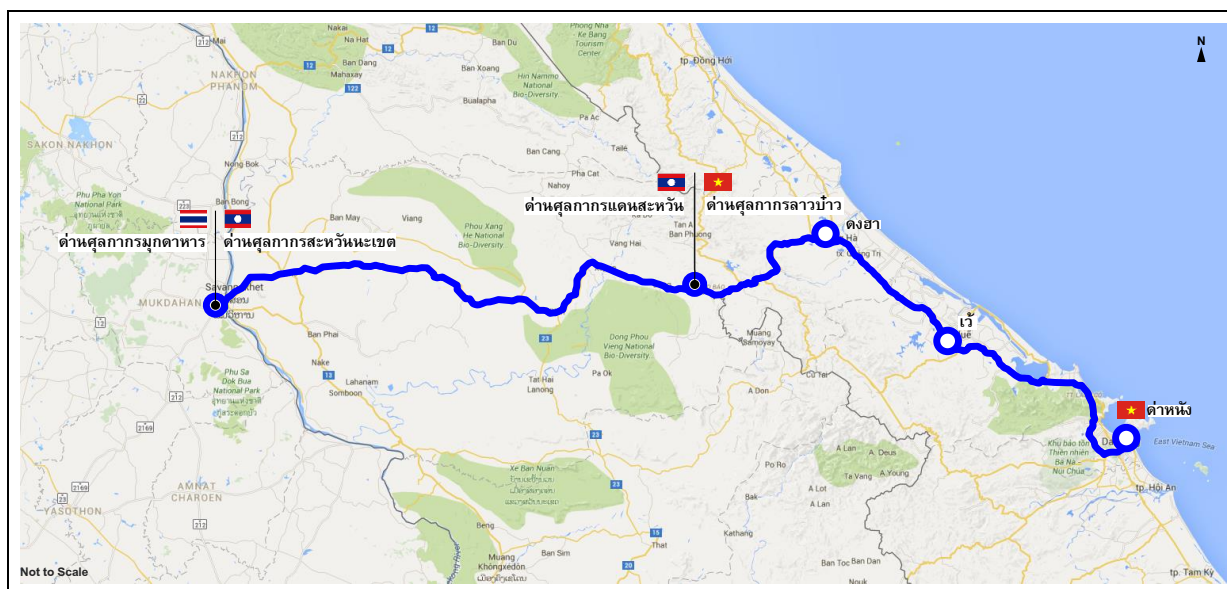
แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

³ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

เส้นทางการขนส่ง East - West Corridor (ฝั่งตะวันออก) เชื่อมต่อกับ 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ส่วนที่ไทยเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว คือ ด้านศุลกากรมุกดาหาร กับสะพานนะเขต (สปป.ลาว) โดยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ส่วนที่ สปป.ลาว เชื่อมต่อกับเวียดนาม คือ ด้านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว) และลาวบ่าว (เวียดนาม) และเข้าสู่ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) ในเวียดนาม เข้าสู่ดงฮา, เว้ และด่าหนั่ง ระยะทางรวมจากด้านศุลกากรมุกดาหารถึงด่าหนั่งประมาณ 528 กิโลเมตร

รูปที่ 4.2-5 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันออก) โดยประมวลภาพเส้นทาง ดังรูปที่ 4.2-6 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-3



รูปที่ 4.2-5 เส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันออก)



สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2
(ด่านศุลกากรมุกดาหาร)



ด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพ



เส้นทางหมายเลข 9 (R9) ในสปป.ลาว



ด่านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว)



ด่านศุลกากรลาวบาว (เวียดนาม)



เส้นทางหมายเลข 9 (R9) ในเวียดนาม



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) และ
อุโมงค์ไปยังคำหนั่ง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-6 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

ตารางที่ 4.2-3 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า East - West Corridor (ฝั่งตะวันออก)

เส้นทาง รายละเอียด		ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		เวียดนาม			รวม
		มุกดาหาร	สะพานหะเซต	สะพานหะเซต - แดนสะพาน	แดนสะพาน	ลาวบ่าว	ลาวบ่าว - ดงฮา	ดงฮา - เว้	เว้ - ด่าหนัง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		2		240	1		100	75	110	528
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	6	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	4	3	4	23
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	8 ^b	8 ^b	2	4	4	2	2	2	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^c	ดี	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^d		ดี	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย / สปป.ลาว	ไทย / สปป.ลาว / เวียดนาม	ไทย / สปป.ลาว / เวียดนาม	ไทย / สปป.ลาว / เวียดนาม	ไทย / สปป.ลาว / เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ช่วงสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 มีขนาด 2 ช่องจราจร

^c ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁴

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^d ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁴

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

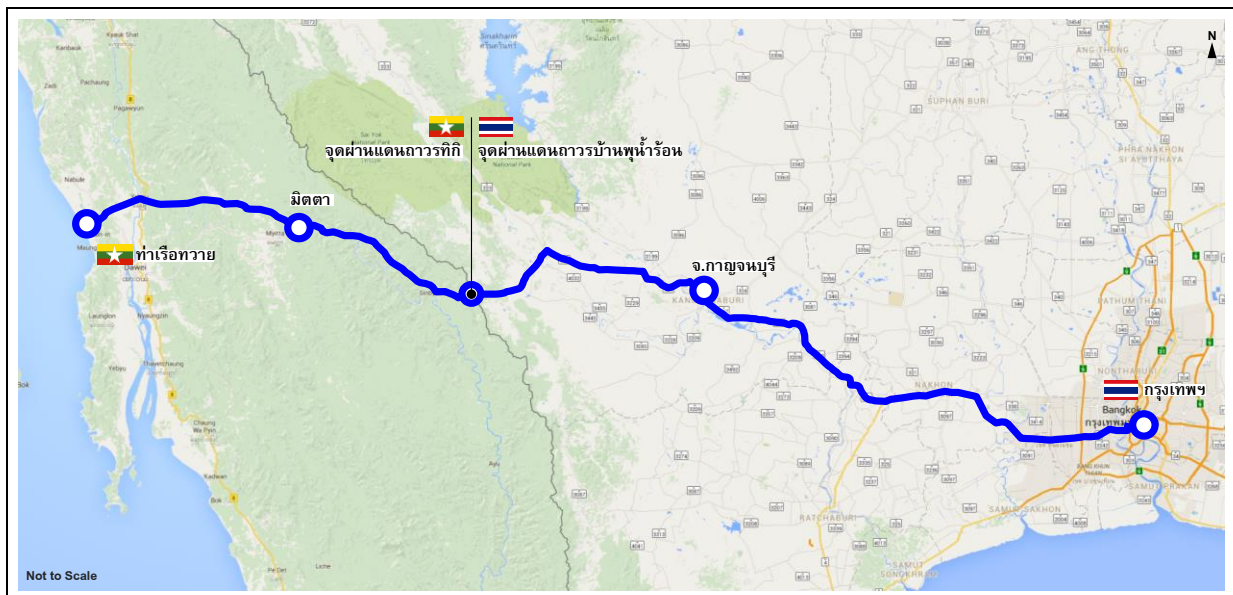
ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

⁴ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.4 Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

เส้นทางการขนส่ง Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก) ผ่าน 2 ประเทศ คือ ไทยกับเมียนมา โดยจุดเชื่อมต่อระหว่าง 2 ประเทศ คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี การขนส่งสามารถเริ่มจากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงเอเชีย หมายเลข 123 (AH123) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี และจุดผ่านแดนถาวรทิก (เมียนมา) ต่อไปยังท่าเรือทวาย (เมียนมา) โดยเส้นทางในช่วงนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงมาตรฐานทางให้สูงขึ้น ระยะทางรวมจาก กรุงเทพฯ ถึงท่าเรือทวายประมาณ 357 กิโลเมตร

รูปที่ 4.2-7 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor ฝั่งตะวันตก โดยประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-8 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-4



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-7 เส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)



ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 123 (AH123) ในไทย



จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 123 (AH123) ในเมียนมาไปยังท่าเรือทวาย



พื้นที่โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย



ถนนเข้าเมืองทวาย

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-8 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

ตารางที่ 4.2-4 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันตก)

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	จุดผ่านแดนถาวร		เมียนมา		รวม
		กรุงเทพฯ - บ้านพุน้ำร้อน	บ้านพุน้ำร้อน	ทิกิ	ทิกิ - มิตตา	มิตตา - ท่าเรือทวาย	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		200	5		86	66	357
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		5	1	2 ^a (รวมระยะเวลาเปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	5	4	17
3. สภาพ เส้นทาง ขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	2 - 4	2	2	2	2	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต / ลาดยาง	ลาดยาง	ลูกรัง	ลาดยาง / ลูกรัง	ลาดยาง / ลูกรัง (บางช่วง)	
	3.3 ผิวถนน ^b	ปานกลาง	แย่	แย่	แย่มาก	แย่มาก	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^c		ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก	แย่มาก	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย / เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁵

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^c ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁵

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

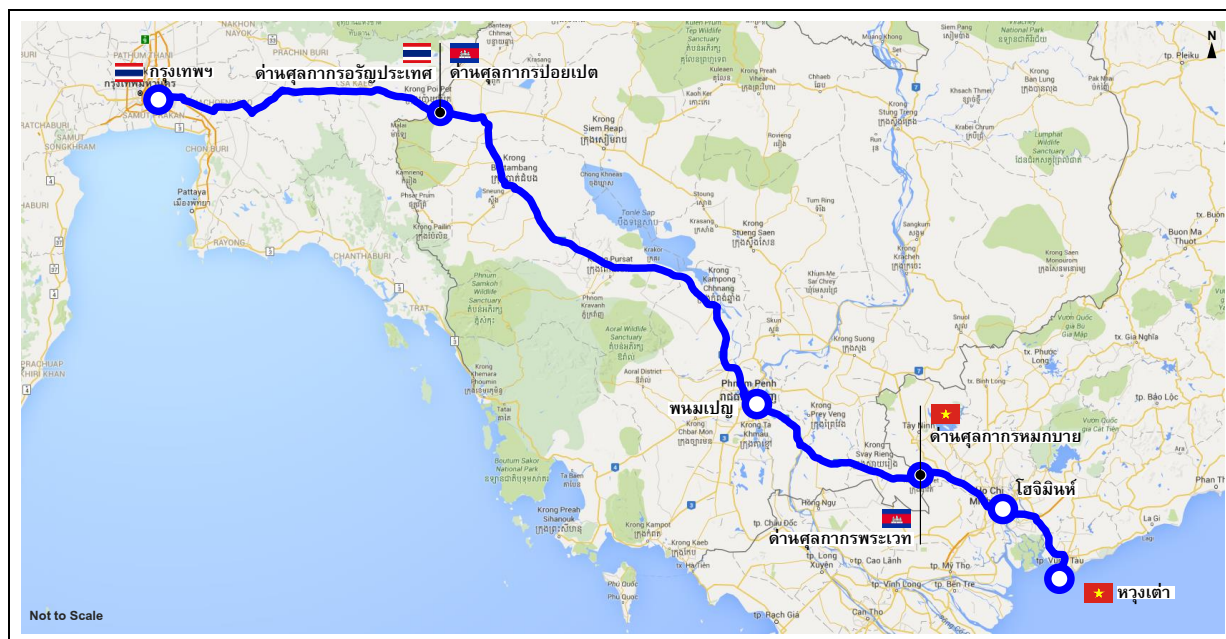
⁵ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.5 Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

เส้นทางการขนส่ง Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ปลายทางอยู่ที่หุงเต่า ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือหลายแห่ง เส้นทางในแนว Corridor นี้สามารถเชื่อมต่อเมืองหลวงของ 2 ประเทศ คือ กรุงเทพฯ ของไทย และพนมเปญ ของกัมพูชา รวมทั้งโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าในภาคใต้ของเวียดนาม

เส้นทางตาม Corridor นี้เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ผ่านกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกของไทย ไปยังด่านศุลกากรอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ผ่านด่านศุลกากรปอยเปต (กัมพูชา) มุ่งหน้ายังกรุงพนมเปญ จากนั้นใช้ทางหลวงเอเชีย หมายเลข 1 (AH1) เข้าสู่ชายแดนกัมพูชา - เวียดนามที่ด่านศุลกากรพระเวท (กัมพูชา) และด่านศุลกากรหมกบาย (เวียดนาม) แล้วใช้เส้นทางหมายเลข 22 สู่อโฮจิมินห์ ระยะทางจากกรุงเทพฯ - หุงเต่ารวมประมาณ 986 กิโลเมตร

เส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก) มีรายละเอียดดังรูปที่ 4.2-9 โดยประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-10 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-5



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-9 เส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)



ด่านศุลกากรอรัญประเทศ



ด่านศุลกากรปอยเปต (กัมพูชา)



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) ในกัมพูชา



ด่านศุลกากรพระเวท (กัมพูชา)



ด่านศุลกากรหมกบาย (เวียดนาม)



เส้นทางหมายเลข 22 สู่อโงิมินห์

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-10 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

ตารางที่ 4.2-5 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก)

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		กัมพูชา		ด้านศุลกากร		เวียดนาม		รวม
		กรุงเทพ - อรัญประเทศ	อรัญประเทศ	ปอยเปต	ปอยเปต - พนมเปญ	พนมเปญ - พระเวท	พระเวท	หมกบาย	หมกบาย - โฮจิมินห์	โฮจิมินห์ - หุงเต่า	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		242	1		410	170	1		62	100	986
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		6	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	10.5	4.5	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2.5	3.5	33
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4	2	2	2	2	4	4	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^b	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	แย	แย	แย	แย	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^c		ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย / กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา / เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁶

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^c ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁶

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

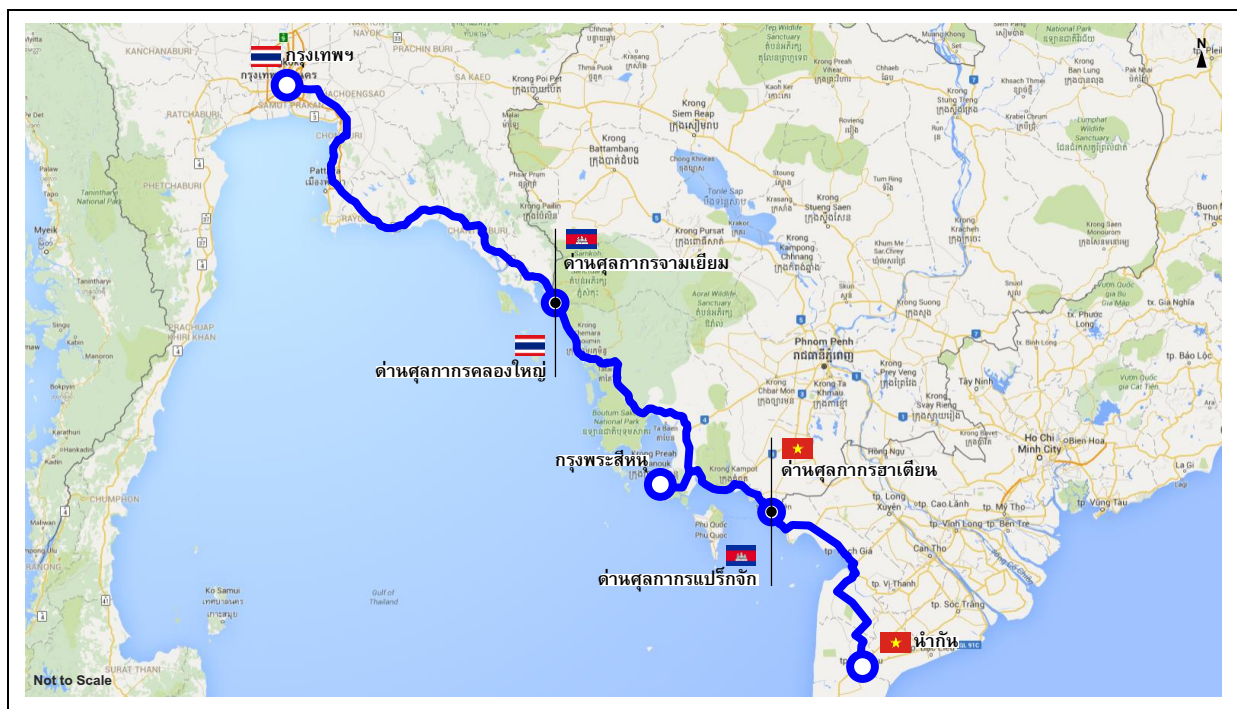
ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

⁶ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.6 Southern Coastal Corridor

เส้นทางขนส่งในแนว Southern Coastal Corridor เชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนามเช่นเดียวกับ Southern Corridor (ฝั่งตะวันออก) แต่เป็นเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มุ่งสู่ด่านศุลกากรคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด และด่านศุลกากรจามเยียม (กัมพูชา) และเกาะกงต่อไปยังกรุงพระสีหนุ หลังจากนั้น สามารถใช้เส้นทางหมายเลข 10 (R10) ไปด่านศุลกากรแบร์กจิก (กัมพูชา) และด่านศุลกากรฮาเตียน (เวียดนาม) สู่ปลายทางนากัน (เวียดนาม) ซึ่งในบริเวณเวียดนามตอนใต้เป็นที่ตั้งของท่าเรือหลายแห่ง ระยะทางรวมจากกรุงเทพฯ ถึงนากันประมาณ 1,115 กิโลเมตร

แนวเส้นทาง Southern Coastal Corridor (กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ - นากัน) แสดงดังรูปที่ 4.2-11 โดยประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-12 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-6



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-11 เส้นทางขนส่งสินค้า Southern Coastal Corridor



เส้นทางผ่านด่านศุลกากรคลองใหญ่ - จามเเยม (กัมพูชา)



เส้นทางหมายเลข 10 (R10) ในกัมพูชา



ด่านศุลกากรแปรกัจ (กัมพูชา)



ด่านศุลกากรฮาเตียน (เวียดนาม)



เส้นทางหมายเลข 10 (R10) ในเวียดนาม

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-12 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Coastal Corridor

ตารางที่ 4.2-6 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Coastal Corridor

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		กัมพูชา		ด้านศุลกากร		เวียดนาม	รวม
		กรุงเทพฯ - คลองใหญ่	คลองใหญ่	จามเยียม	จามเยียม - กรุงพระสีหนุ	กรุงพระสีหนุ - แปร์กัจ	แปร์กัจ	ฮาเตียน	ฮาเตียน - น้ำกัน	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		458	1		243	140	1		272	1,115
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		11	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	8	4	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	10	39
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	2 - 4	2	2	2	2	2	2	2 - 4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต / ลาดยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^b	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	แย่	ปานกลาง	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	
	4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^c	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย / กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา / เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁷

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^c ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁷

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

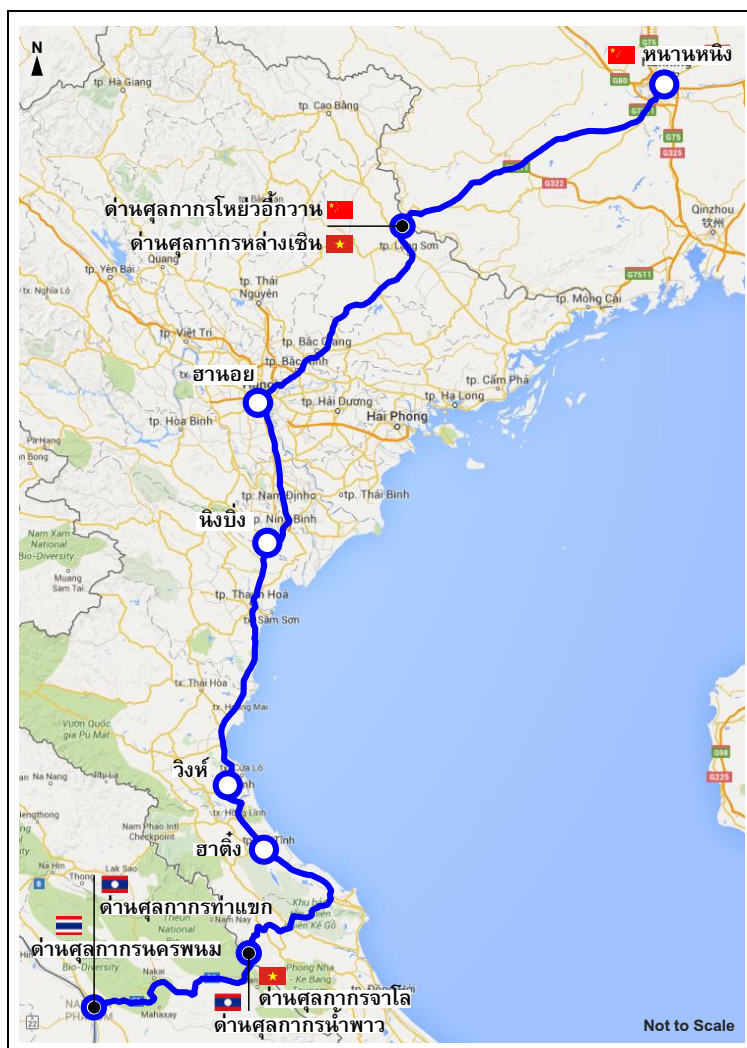
⁷ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.7 เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

เส้นทางนี้ผ่าน 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน (มณฑลกว่างซี) โดยอาศัยการเชื่อมต่อของเส้นทาง R12 ระหว่างด่านศุลกากรนครพนม ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 กับด่านศุลกากรท่าแขก (สปป.ลาว) ต่อเนื่องกับทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) ในเวียดนาม (Eastern Corridor) ไปยังฮานอย และต่อไปยังจีน

เส้นทาง R12 นี้แม้ไม่ได้อยู่ในกรอบการศึกษา Corridor ของ ADB แต่เป็นเส้นทางที่เริ่มมีปริมาณการขนส่งสูง เมื่อสามารถเชื่อมต่อกับ Eastern Corridor ได้ ทำให้ระยะทางรวมของเส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับจีน (มณฑลกว่างซี) ประมาณ 993 กิโลเมตร โครงข่ายถนนหลายช่วงใน Corridor นี้ ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานมากขึ้น เช่น ทางด่วนสายฮานอย - นิงบิง (Hanoi - Ninh Binh Expressway) และอยู่ระหว่างการขยายโครงข่ายจากนิงบิงไปยังแทงหว่า และวิงห์ในระยะต่อไป ส่วนเส้นทางในจีนมณฑลกว่างซี ตั้งแต่ชายแดนจีนที่ด่านศุลกากรโหย่วอี้กวาน (จีน) จนถึงหนานหนิง ภาครัฐของจีนได้ก่อสร้างทางด่วน (หมายเลข G7211) ทำให้การขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนามกับจีนสะดวกมากขึ้น

แนวเส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน แสดงดังรูปที่ 4.2-13 โดยประมวลภาพเส้นทางดังรูปที่ 4.2-14 และสรุปข้อมูลเส้นทางขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-7



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-13 เส้นทางขนส่งสินค้า R12 และ Eastern Corridor บางส่วน



สะพานมิตรภาพไทย - สปป.ลาว แห่งที่ 3



เส้นทางหมายเลข 8 (R8) ในสปป.ลาว



ด่านศุลกากรน้ำพาว (สปป.ลาว)



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) ในเวียดนาม



ทางด่วนสายฮานอย - นิงบิง



ด่านศุลกากรหล่างเซิน (เวียดนาม)



ด่านศุลกากรโหยวอี๋กวาน (จีน)



เส้นทางหมายเลข G 7211 ไปหนานหนิง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-14 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้า R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

ตารางที่ 4.2-7 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า R12 และ Eastern Corridor บางส่วน

เส้นทาง รายละเอียด		ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		เวียดนาม				ด้านศุลกากร		จีน	รวม
		นครพนม	ท่าแขก	ท่าแขก - น้ำพาว	น้ำพาว	จาโล	จาโล - ฮาติง	ฮาติง - วังห์	วังห์ - ฮานอย	ฮานอย - หล่างเซิน	หล่างเซิน	โฮยวักวาน	โฮยวักวาน - หนานหนิง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		1		150	1		130	50	290	170	1		200	993
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	4	2 ^a	3 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	5	2	10	6	3 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2 ^a	5	45
3. สภาพเส้นทางการขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	8 ^b	8 ^b	2	2	2	2 - 4	2 - 4	4 - 6 ^c	2 - 4	2	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	คอนกรีต/ ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^d	ดี	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^e		ดี	ดี	แย่	แย่	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/ เวียดนาม	สปป.ลาว/ เวียดนาม	สปป.ลาว/ เวียดนาม	สปป.ลาว/ เวียดนาม	สปป.ลาว/ เวียดนาม	เวียดนาม/จีน	จีน	จีน	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ช่วงสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 มีขนาด 2 ช่องจราจร

^c 6 ช่องจราจรสำหรับทางด่วนสายฮานอย - นิงบิ่ง

^d ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁸

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^e ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁸

ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

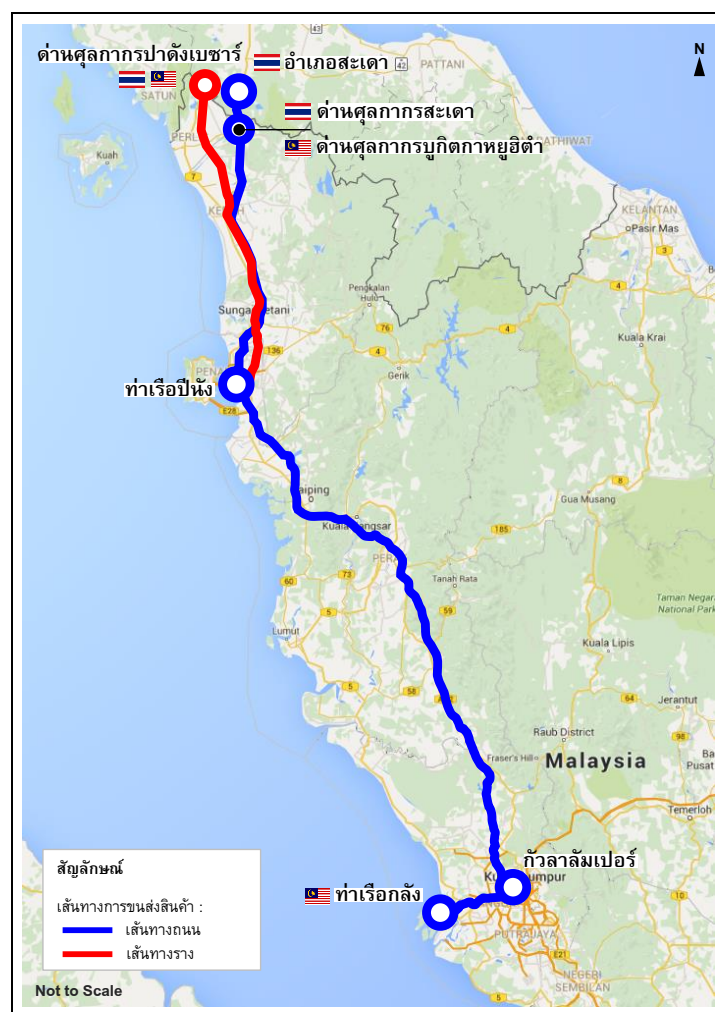
⁸ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.2.8 เส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย เป็นเส้นทางต่อเนื่องจาก North-South Corridor (กรุงเทพฯ ถึง คุนหมิง ดังหัวข้อที่ 4.2.1) โดยอาศัยเส้นทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 2 (AH2) ในไทย ช่วงกรุงเทพฯ ถึง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา มายังด่านศุลกากร สะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา ต่อไปยังมาเลเซีย โดยหลังด่านศุลกากรบูกิตกาหุยิตามีจุดเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกทุกก่อนเข้าสู่ท่าเรือหลักของมาเลเซีย เช่น ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลัง เป็นต้น โดยระยะทางจากด่านศุลกากรสะเดา ถึงท่าเรือปีนัง (ทางด่วน) ประมาณ 137 กิโลเมตร และถึงท่าเรือกลังประมาณ 518 กิโลเมตร

เส้นทางนี้ยังมีอีกหนึ่งทางเลือก คือ การขนส่งทางรถไฟ ทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จ.สงขลา และต่อไปยังสถานี บัตเตอร์เวิร์ธ ที่อยู่ติดกับท่าเรือปีนัง แต่การขนส่งใช้เวลานานกว่าทางถนน เนื่องจากต้องรอขบวนรถในมาเลเซีย และยังคงต้องยกตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปที่ขบวนรถของมาเลเซีย

เส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย แสดงดังรูปที่ 4.2-15 โดยประมวลภาพเส้นทาง ดังรูปที่ 4.2-16 และสรุปข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 4.2-8



ที่มา: ปรับปรุงจาก maps.google.co.th

รูปที่ 4.2-15 เส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 2 (AH2) ในไทย



การจราจรบริเวณด่านศุลกากรสะเดา (ด้านนอก)



จุดขนถ่ายสินค้าในมาเลเซีย



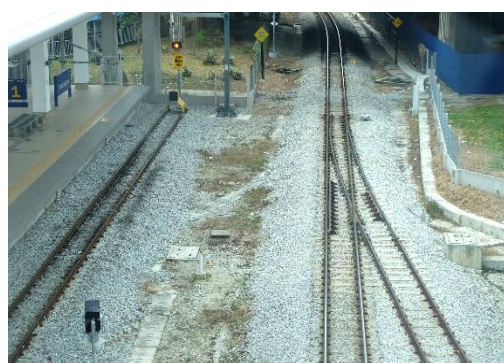
ด่านศุลกากรบูกิตกาหุยอิตา (มาเลเซีย)



ทางหลวงเอเชียหมายเลข 2 (AH2) ในมาเลเซีย



เส้นทางรถไฟเข้าสู่มาเลเซีย



สถานีบีตเตอร์เวิร์ธ ในมาเลเซีย

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 4.2-16 ประมวลภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

ตารางที่ 4.2-8 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด่านศุลกากร		มาเลเซีย		รวม
		อำเภอสะเตตา - ด่านศุลกากรสะเตตา	สะเตตา	บูกิตกาหยูฮิตำ	บูกิตกาหยูฮิตำ - ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือปีนัง - ท่าเรือกลัง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		13	1		137	367	518
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		0.5	1 ^a	2 ^a (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	3.5	9.5	16.5
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4	4	4	4	4 - 6	
	3.2 ลักษณะถนน	ลาดยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน ^b	ดี	ดี	ดี	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง ^c		ปานกลาง	ดี	ดี	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย / มาเลเซีย	มาเลเซีย	มาเลเซีย	

หมายเหตุ: ^a ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

^b ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁹

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

^c ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น⁹

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ

⁹ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2557

4.3 สรุปสภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

จากข้อมูลสภาพเส้นทางการขนส่งที่กล่าวมาในหัวข้อที่ 4.2 พบว่า แม้ว่าทุกเส้นทางการค้ามีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างกันค่อนข้างสมบูรณ์ หรือไม่มีจุดที่ขาดช่วง (Missing Links) แต่มาตรฐานทางในหลายช่วงยังต้องปรับปรุง เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ ศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 สรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา

Corridor	ศักยภาพ	ปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง
North-South	<ul style="list-style-type: none"> การเติบโตของเศรษฐกิจจีน โดยเฉพาะมณฑลยูนนานนั้นช่วยขับเคลื่อนการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว โดยปัจจุบันเส้นทางในจีนได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานสูงเป็นเส้นทางด่วนที่มีการเจาะอุโมงค์และมีสะพานเชื่อมต่อ ทำให้การขนส่งสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น (แต่เดิมนั้นเป็นถนนตามแนวเทือกเขาสูง) เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้ว สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ทำให้สามารถขนส่งทางถนนระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนได้โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขง 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้ว แต่ในบางช่วงเริ่มมีการชำรุด โดยเฉพาะช่วงที่ใกล้กับชายแดนจีน นอกจากนี้ เส้นทางยังคงผ่านเขตชุมชนและไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างถนน จึงอันตรายมากยิ่งขึ้นหากสัญจรในเวลากลางคืน พื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า รวมถึงพื้นที่หน้าด่านศุลกากรบ่อเต็น และมั่วฮานค่อนข้างจำกัด
East-West	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม หากสามารถพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างกัน จึงเป็นเส้นทางการขนส่งที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งเมียนมา และเวียดนามได้ ในฝั่งตะวันตกจากไทยไปเมียนมา สามารถเชื่อมต่อไปยังย่างกุ้งที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง โครงข่ายถนนหลายช่วงอยู่ระหว่างการปรับปรุงมาตรฐานทางให้สูงขึ้น ในฝั่งตะวันออก มีโครงข่ายค่อนข้างสมบูรณ์ทั้งเส้นทาง R9 และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (ทางหลวง AH1) ในเวียดนาม และสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือดำหนิงของเวียดนามตอนกลางได้ 	<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งผ่าน 4 ประเทศ ทำให้ผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง โดยด่านศุลกากรใน สปป.ลาว และเวียดนามมีพื้นที่หน้าด่านและพื้นที่ขนถ่ายสินค้าค่อนข้างจำกัด ส่วนด่านแม่สอดกับเมียวดีของเมียนมาเป็นจุดผ่านแดนที่มีการจราจรหนาแน่น จำเป็นต้องปรับปรุงและขยายด่าน รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ท่าเรือทะเลสาบหม่าง ยังไม่สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ส่วนท่าเรือดำหนิง 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 นอกจากนี้ ในบริเวณเดียวกันยังเป็นที่ตั้งของท่าเรืออีกหลายแห่ง รวมถึงท่าเรือในหวุงเต่า 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้ผ่าน 4 ประเทศ และผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง มีข้อจำกัดของพื้นที่หน้าด่าน ระบบการขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวก จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ยังคงเป็นด่านชั่วคราว และฝั่งเมียนมายังไม่มีการดำเนินการก่อสร้างเป็นด่านศุลกากรที่เป็นทางการ

ตารางที่ 4.3-1 สรุปศักยภาพของเส้นทางการค้าและปัญหาอุปสรรคของเส้นทางตาม Corridor ที่ศึกษา (ต่อ)

Corridor	ศักยภาพ	ปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง
Southern (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ทำเรือทวาย และเส้นทางขนส่งเข้าไปยังนิคมอุตสาหกรรมทวายอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยทางถนนได้ อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ไทยอาจได้เปรียบ หากไทยสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือทวายได้ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศปลายทางในทวีปยุโรป แอฟริกา และประเทศในตะวันออกกลาง โครงการยกระดับมาตรฐานทางของเส้นทางถนนในไทยสามารถเชื่อมต่อกับเมียนมา (กรุงเทพฯถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน) โดยการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ได้ผนวกอยู่ในโครงการลงทุนของรัฐบาลไทยเรียบร้อยแล้ว และกำลังดำเนินการเพื่อการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงในกัมพูชาได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้ไม่ต้องยกขนส่งสินค้าขึ้น-ลงแพ สามารถขนส่งโดยรถบรรทุกในกัมพูชาผ่านเข้าไปยังเวียดนามสะดวกมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายยังไม่แล้วเสร็จ การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ยังไม่เกิดขึ้น ทำให้โครงข่ายสำหรับขนส่งวัตถุดิบ และการกระจายสินค้ายังไม่สมบูรณ์ เส้นทางในกัมพูชาอยู่ระหว่างการปรับปรุง ส่วนเส้นทางในเวียดนาม สะดวกต่อการเข้าถึงท่าเรือสำคัญ แต่ยังคงผ่านพื้นที่ชุมชนและมีกฎหมายจำกัดความเร็วรถ
Southern Coastal	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางนี้เชื่อมต่อระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ โดยผ่านท่าเรือสำคัญของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสิหนุวิลล์ของกัมพูชา เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เช่น อาหารทะเล แทนการขนส่งทางเรือจากเวียดนามมายังท่าเรือแหลมฉบัง (ที่มีการขนส่งตามรอบเวลาของเรือ และมีค่าใช้จ่ายในการยกขนส่งสินค้าที่ท่าเรือ) 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางในกัมพูชาตั้งแต่เกาะกง ถึงกรุงพระสีหนุ เป็นทางเขาลาดชัน ด่านชายแดนกัมพูชา-เวียดนาม เป็นด่านขนาดเล็ก เวลาทำการน้อยกว่าด่านอื่นๆ พื้นที่จอดรถ และพื้นที่หน้าด่านแคบ
เส้นทาง R12 และ Eastern (บางส่วน)*	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางขนส่งระหว่าง 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน โดยที่สินค้าจากจีนสามารถขนส่งเข้ามาไทยในระยะเวลาเดินทางประมาณ 3 วัน สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้ว อีกทั้งไทยได้มีการปรับปรุงด่านศุลกากรอยู่เป็นระยะๆ โครงข่ายได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเส้นทาง R12 ได้รับการปรับปรุงจากถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร นอกจากนี้ ทางด่วนในเวียดนามหลายช่วงได้ขยายเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว (เช่น ทางด่วนช่วงฮานอย - นิงบิง) ส่วนในจีนมีทางด่วนระหว่างชายแดนจีนเข้าสู่หนานหนิง (เมืองเอกของมณฑลกว่างซี) ที่รัฐบาลจีนมีนโยบายให้เป็นประตูสู่อาเซียน 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทาง R12 บริเวณใกล้ชายแดน สปป.ลาว และเวียดนาม เป็นทางลาดชัน ถนนค่อนข้างชำรุด พื้นที่หน้าด่านศุลกากรน้ำพาวของ สปป.ลาว แคบไม่มีที่จอดรถ รถบรรทุกอาศัยการจอดชั่วคราวตามไหล่ทาง ทางหลวง AH1 ในเวียดนามยังผ่านเขตชุมชน การจราจรหนาแน่น ถนนระหว่างด่านเวียดนามกับจีน มีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ของจีน
เส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> โครงข่ายเชื่อมโยง 2 ประเทศค่อนข้างสมบูรณ์ ถนนในไทยมีขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อกับทางด่วน (Motorway) ของมาเลเซีย เข้าสู่ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลัง (รวมถึงกัวลาลัมเปอร์ และยะโฮร์บาห์รู ที่เป็นเมืองหน้าด่านของมาเลเซียกับสิงคโปร์) 	<ul style="list-style-type: none"> โครงข่ายถนนเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเดาในฝั่งไทย มีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจร เนื่องจากปัญหาการควบคุมการพัฒนาตามแนวข้างทางให้เป็นไปตามผังเมือง พื้นที่หน้าด่านสะเดา ไม่มีจุดจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่ และขนถ่ายสินค้า

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

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.4 แนวทางการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า

ผลจากการวิเคราะห์ศักยภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า สามารถกล่าวได้ว่า อุปสรรคทางกายภาพของการพัฒนาการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS ที่สำคัญ ได้แก่ มาตรฐานของโครงข่ายถนน เชื่อมโยงด่านชายแดนกับเมืองที่เป็นฐานการผลิตและการค้าที่กำลังเติบโต และสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

สำหรับมาตรฐานของโครงข่ายถนนในส่วนของไทยนั้น เนื่องจากในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ให้บริการอยู่มีเพียง 2 เส้นทาง ได้แก่ (i) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ - ชลบุรี - พัทยา และ (ii) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกเท่านั้น โดยแผนการพัฒนาต่อขยายโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ได้ล่าช้าออกไป เนื่องจากนโยบายของภาครัฐที่ต้องการทุ่มงบประมาณลงทุนไปที่การปรับปรุงโครงข่ายระบบรางและโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักแทนถนน แต่ในความเป็นจริง การพัฒนาโครงข่ายระบบรางและการขนส่งทางน้ำยังมีความก้าวหน้า น้อยมาก เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ทำให้ในภาพรวม โครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ยังไม่ได้รับการพัฒนาไปเท่าที่ควร

นอกจากนั้น จากการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทำให้ยังมีความจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนรถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดน แต่สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ลานกองตู้คอนเทนเนอร์ คลังสินค้า เป็นต้น ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

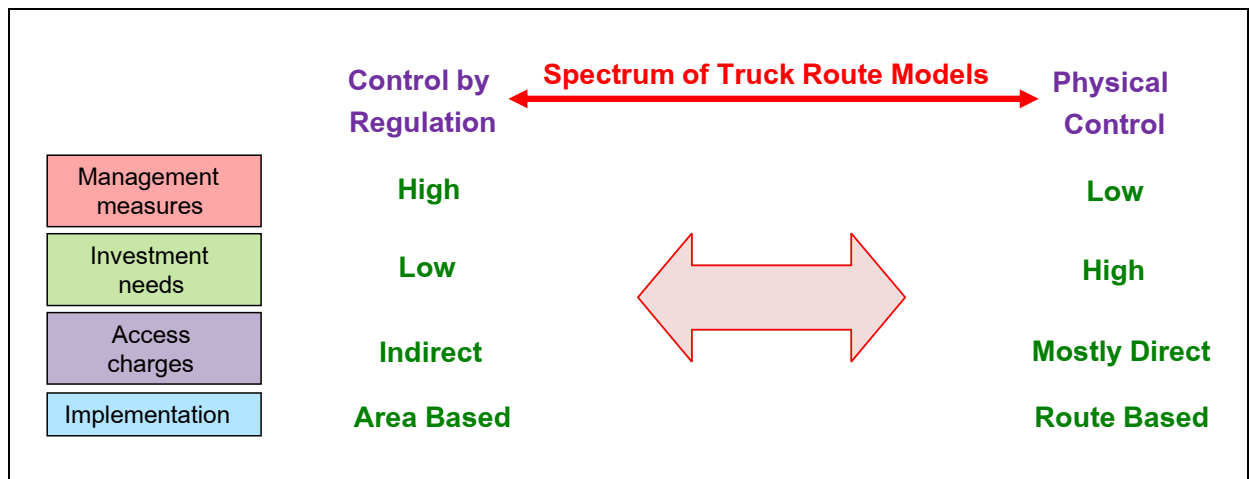
สำหรับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา ซึ่งมีพรมแดนติดกับไทยนั้น โครงข่ายถนนส่วนใหญ่ยังมีมาตรฐานค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับโครงข่ายในประเทศของไทย ส่วนโครงข่ายระบบรางในประเทศเหล่านั้นยังได้รับการพัฒนาน้อยมาก และภาครัฐยังประสบปัญหาด้านการเงินในการลงทุนพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง อย่างไรก็ตาม สำหรับเวียดนามได้เริ่มมีการพัฒนาโครงข่ายทางด่วนเชื่อมโยงในแนวเหนือ - ใต้ โดยใช้รูปแบบรัฐลงทุนร่วมกับเอกชน หรือ “Public - Private Partnership”

ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในเชิงกายภาพ เพื่อสนับสนุนการค้าการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนเพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย จึงควรมีแนวทางการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ ได้แก่ (i) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในไทย (ii) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และ (iii) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในต่างประเทศ โดยสามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

4.4.1 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในไทย

เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยังประสบความล่าช้าและปัญหาในเชิงนโยบาย ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องหาแนวทางในการสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนในรูปแบบอื่น ที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันสั้น และใช้งบประมาณในการพัฒนาดำกว่าทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ในอดีตที่ผ่านมา หน่วยงานภาครัฐของไทยหลายหน่วยงานได้เคยมีการศึกษาความเหมาะสมและแนวทางการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Route) แต่ยังไม่ได้นำไปดำเนินการจริง โดยจากการศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”¹⁰ ได้กล่าวถึงการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน และช่วยลดผลกระทบต่อชุมชนรอบข้างและปริมาณการจราจรส่วนอื่นๆ โดยสามารถทำได้หลายรูปแบบ ตั้งแต่การก่อสร้างเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกโดยเฉพาะ การก่อสร้างช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกบนถนนที่มีอยู่แล้ว จนถึงการควบคุมและจำกัดพื้นที่การจราจรสำหรับรถบรรทุก เป็นต้น โดยการบริหารจัดการเส้นทางพิเศษนั้นแตกต่างกันไปในแต่ละรูปแบบ (รูปที่ 4.4-1) อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขสำคัญที่จำเป็นต้องคำนึงถึง คือ ต้นทุนการขนส่งและประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ ซึ่งการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกต้องเอื้อให้เกิดการลดต้นทุน และ/หรือการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการยอมรับและการใช้งานเส้นทางพิเศษดังกล่าว โดยพิจารณาถึงสภาพชุมชนบริเวณที่จะพัฒนาและความอ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.4-1 รูปแบบเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก

จากรูปที่ 4.4-1 สามารถวิเคราะห์รูปแบบหลักที่สามารถนำมาประยุกต์เป็นแนวคิดการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก ซึ่งประกอบด้วย (i) การกำหนดเส้นทางสำหรับรถบรรทุก (Designated Truck Route) (ii) การจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane) และ (iii) การก่อสร้างเส้นทางเฉพาะสำหรับรถบรรทุก (Truck-only Highway) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเส้นทางสำหรับรถบรรทุก (Designated Truck Route)

รูปแบบเส้นทางพิเศษนี้เน้นการใช้มาตรการในการควบคุมเส้นทางการขนส่งของรถบรรทุก โดยมีการกำหนดเส้นทางเฉพาะบางเส้นทางในโครงข่ายที่อนุญาตให้รถบรรทุกใช้ได้ โดยภาครัฐต้องมีมาตรการทางด้านผังเมืองเพื่อควบคุมการเจริญเติบโตของชุมชนตามแนวเส้นทางที่ให้รถบรรทุกใช้งาน Designated Truck Route จึงเป็นรูปแบบที่การลงทุนต่ำที่สุด (เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น) เนื่องจากส่วนใหญ่ใช้บนโครงข่ายถนนที่มีอยู่แล้ว และไม่มีโครงสร้างทางกายภาพมาควบคุม อย่างไรก็ตาม เส้นทางพิเศษรูปแบบนี้สามารถใช้ได้ผล เมื่อการบังคับใช้มาตรการทางผังเมืองของภาครัฐมีประสิทธิภาพเท่านั้น หากมีการ

¹⁰ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2552

พัฒนาเมืองตามมาในแนวเส้นทางสำหรับรถบรรทุกนี้ โดยไม่มีมาตรการทางผังเมืองจะทำให้ปริมาณการจราจรประเภทอื่น (เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล) เกิดขึ้นตามมา อาจทำให้การขนส่งโดยรถบรรทุกติดขัดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้สูญเสียประสิทธิภาพของการเป็นเส้นทางพิเศษที่รถบรรทุก

(2) การจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane)

Truck Lane เป็นช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่แยกออกมาจากช่องทางจราจรและการสัญจรรวมกับพาหนะอื่นๆ โดยรูปแบบช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane¹¹) นั้น เหมาะสมสำหรับนำมาใช้ในโครงข่ายทางหลวงที่มีการควบคุมการเข้า-ออก (Control of Access) เช่น โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างทาง ดังนั้น Truck Lane จึงเป็นทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ขนส่งสินค้าในการควบคุมและลดเวลาการขนส่ง นอกจากนี้ Truck Lane สามารถควบคุมการใช้งานได้ทั้งโดยวิธีเรียกเก็บค่าผ่านทาง โดยอาจใช้กฎระเบียบต่างๆ หรือจัดให้มีการเก็บค่าผ่านทางบางช่วงได้

จากงานวิจัยของสหรัฐอเมริกา “Truck Lane Restriction Study”¹² ได้สรุปประสิทธิภาพของการจัดเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกแบบที่ใช้ Truck Lane ว่า Truck Lane สามารถเพิ่มความเร็วของรถบรรทุก ลดอุบัติเหตุ พาหนะชนิดอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้ช่องทางพิเศษนี้ได้ รวมทั้งสามารถบังคับผู้ใช้ช่องทางจราจรสำหรับรถบรรทุกปฏิบัติตามกฎได้ถึงร้อยละ 99

ตัวอย่างการจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane) แสดงดังรูปที่ 4.4-2



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รูปที่ 4.4-2 ตัวอย่างการจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane)

¹¹ เรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Managed Lanes”

¹² Mike Sims and Greg J. Royster, “Truck Lane Restriction Study Final Report”, October 2006, Texas, USA

3) การก่อสร้างเฉพาะสำหรับรถบรรทุก (Truck-only Highway)

Truck-only Highway เป็นรูปแบบการจัดการให้ถนนสำหรับรถบรรทุกเท่านั้น โดยมีการกันเขตทางเพื่อไม่ให้ยานพาหนะประเภทอื่นเข้ามาใช้งานได้ มีลักษณะคล้ายทางด่วนสำหรับรถบรรทุก ซึ่งต้องการการลงทุนที่สูงกว่ารูปแบบอื่น อย่างไรก็ตาม รูปแบบ Truck-only Highway นี้อาจไม่เหมาะกับการนำมาใช้ในโครงข่ายทางหลวงทั่วไป เนื่องจากข้อจำกัดด้านความคุ้มค่าในการลงทุน และการบังคับใช้มาตรการด้านผังเมืองบริเวณเส้นทางพิเศษ ดังนั้น การดำเนินการควรทำในเขตพื้นที่พัฒนาเฉพาะที่ตั้งขึ้นใหม่ ซึ่งการจัดการด้านผังเมืองสามารถทำได้ง่ายกว่า เช่น ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หรือบริเวณด้านการค้าชายแดนที่มีการแยกด่านศุลกากรสำหรับรถบรรทุกออกจากบุคคลทั่วไป เป็นต้น

ดังนั้น ในการปรับปรุงสภาพทางกายภาพโดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ภาครัฐควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวคิดในการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกนี้ ไปดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ทั้งนี้จากการวิเคราะห์สภาพเส้นทางเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ข้างต้น กล่าวได้ว่า เส้นทางที่มีความจำเป็นในการพัฒนาให้เป็นเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีความสำคัญและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของไทย โดยควรเริ่มพัฒนาในระยะ 1 ถึง 2 ปี ได้แก่

- (1) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลา - อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ด่านสะเดา
- (2) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง ด่านเชียงของ - กรุงเทพฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง โดยอาจเชื่อมต่อและประสานเป็นโครงข่ายเสริมกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง
- (3) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี - วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก โดยอาจเชื่อมต่อและประสานเป็นโครงข่ายเสริมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง

นอกจากนี้ ในระยะต่อไป เมื่อการพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้เริ่มดำเนินการแล้ว ภาครัฐควรดำเนินการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกที่มีมาตรฐานสูง และมีการเก็บค่าใช้ทางพิเศษ ในเส้นทางเชื่อมโยงด่านสะเดากับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ซึ่งทำให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่าย Motorway ในมาเลเซียและท่าเรือปีนัง ในลักษณะของ Land Bridge ระหว่างฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

การพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกในเส้นทางข้างต้น (เส้นทางที่ปัจจุบันส่วนใหญ่ยังเป็นเพียงทางในมาตรฐานของทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องจราจร) สามารถช่วยกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณจุดต้นทางและปลายทาง ตลอดจนเมืองที่เป็นฐานการผลิตระหว่างทาง โดยในระยะยาวเมื่อภาครัฐมีทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนแล้ว จะสามารถยกมาตรฐานเส้นทางเหล่านี้ให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองที่กว้างขึ้น

ในส่วนของการพัฒนาระบบราง แม้ว่านโยบายการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เป็นนโยบายเร่งรัดของรัฐบาลตลอดระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา แต่การพัฒนายังดำเนินการไปได้น้อยมาก เมื่อเทียบกับแผนต่างๆ ที่วางไว้ ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาความล่าช้าในการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินกิจการในเชิงพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงข่ายระบบรางเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อสร้างศักยภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า และช่วยลดต้นทุนการขนส่งในระยะยาว โดยเส้นทางที่มีความจำเป็นต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่

- (1) ระยะสั้น (1 ถึง 2 ปี) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นเส้นทางคู่ขนานกับ North - South Corridor โดยเชื่อมโยงระหว่าง จ.หนองคาย - ชุมทางแก่งคอย - ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการต่อเชื่อมกับการพัฒนาทางรถไฟจากจีนตอนใต้ ผ่านสปป.ลาว
- (2) ระยะกลาง (3 ถึง 5 ปี) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ใน Corridor สายใต้ โดยเฉพาะในช่วง จ.สุราษฎร์ธานี - จ.สงขลา - ด่านปาดังเบซาร์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางรถไฟของมาเลเซีย และช่วยเสริมศักยภาพของการขนส่งสินค้าใน Corridor เชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงที่สุดในปัจจุบัน
- (3) ระยะยาว (6 ถึง 10 ปี) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ใน Corridor ที่มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงคาบสมุทรมอริเชียส ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ท่าเรือทวาย (เมียนมา) เพื่อต่อเชื่อมกับทางรถไฟสายใต้ ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีทางเลือกในการขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลฝั่งตะวันตกของไทย

ในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ภาครัฐควรเร่งดำเนินการพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ให้แล้วเสร็จตามแผนของกระทรวงคมนาคม เพื่อทดแทนท่าเรือสงขลาปัจจุบันที่มีปัญหาด้านการสะสมของตะกอนหน้าท่า และข้อจำกัดด้านศักยภาพในการรองรับสินค้า โดยท่าเรือแห่งนี้ สามารถรับบทบาทเป็นประตูเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้ากับท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

4.4.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ ในบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกและขนถ่ายสินค้า เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ และระยะเวลาในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณด่านศุลกากรที่มีการขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างรถบรรทุกในปริมาณมาก ดังนั้น ภาครัฐจึงควรเร่งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ (เช่น ลานจอดรถ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถบรรทุก ลานกองตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น) บริเวณพื้นที่ด่านศุลกากรสำคัญ ที่มีแนวโน้มมีปริมาณสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนสูงในอนาคต ได้แก่ ด่านศุลกากรที่อยู่ใน Southern Corridor, East - West Corridor และด่านศุลกากรนครพนม

4.4.3 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในต่างประเทศ

เนื่องจากมาตรฐานของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศ โดยเฉพาะในเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เป็นปัจจัยภายนอกที่ควบคุมได้ยาก และเป็นความเสี่ยงของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ในการเปิดตลาดโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศ GMS ดังนั้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกในต่างประเทศ ภาครัฐจึงจำเป็นต้องให้การสนับสนุนแก่ภาครัฐของประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว ทั้งในรูปของเงินช่วยเหลือ และความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance) เพื่อเร่งให้การดำเนินการเป็นไปโดยเร็ว

นอกจากนี้ ภาครัฐของไทยควรสนับสนุนนักลงทุนภาคเอกชนของไทย ในการเข้าไปร่วมลงทุนพัฒนาและให้บริการโครงข่ายคมนาคมขนส่งในเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ในลักษณะ Public-Private Partnership ซึ่งเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระด้านการเงินของภาครัฐ อีกทั้งยังเป็นการช่วยสนับสนุนการขยายฐานทางเศรษฐกิจของไทยออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน