

ระเบียง เศรษฐกิจ อาเซียน

การคุณนาคม.bnส่ง และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

> ดร. โสดาภรณ์ วงศ์โภมลชาญชัย
Asian News Network

มนุษย์สร้างความดีขึ้นมา ขีดเขี้ยวเหลืออย่างลำบากแหน่งดินเหมือนฝัน ผืนหนัง ไนท์ไลฟ์ และกระดองเต่า...

การค้นพบกระดาษและการพิมพ์ ทำให้หนังสือมีรูปหลักชนิดที่พอกพาได้สะดวก และเผยแพร่ไปในวงกว้างอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนในประวัติศาสตร์ การพิมพ์ช่วยสถาปนาภาษาของแต่ละชาติให้มั่นคง ช่วยให้ภาษาของสามัญชนแพร่หลาย ทำให้คนอ่านออกเสียงได้เพิ่มสูงขึ้น และขยายวงกว้างออกไปนอกวงผู้นำและนักบัวช และแท้จริงแล้ว การพิมพ์หนังสือคือการเปลี่ยนแปลงอย่างถึง根柢 โคนหัวทางความคิดและสังคม




สำนักพิมพ์สถาพรบุ๊คส์

ลำดับที่ 1073

ระเบียบเศรษฐกิจอาชีวศึกษา ภาคการคหบดีและอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

ดร. โอลิฟ กิตติ์วงศ์ คงโน้ม : เขียน

พิมพ์ครั้งแรก : ธันวาคม 2558

ISBN 978-616-00-2108-6

พิมพ์โดยบ้านคหบดีได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์ตามกฎหมายแล้ว

© ผลงานลิขสิทธิ์ของพระราชนูญภูติสิทธิ์ พ.ศ. 2537

ไม่ขออนุญาตให้สแกนหนังสือ หรือคัดลอกเนื้อหาส่วนหนึ่งส่วนใดเพื่อสร้างฐานข้อมูล
อิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากสำนักพิมพ์และเจ้าของลิขสิทธิ์แล้วเท่านั้น

ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร : วัฒน์ พร้อมมิตรฤทธิ์

บรรณาธิการเลข : วีรวรรณ กิจณุรัตน์

พิสูจน์อักษร : ณัฐน์ กิงแกร์ ยลชนก โยธีรัศกี

ออกแบบปก : อุรุกษ์ บัวกิ่ง รูปเล่ม : โยชิชิ타 กรณใจเจริญ

พิมพ์ : บริษัทพิมพ์ดี จำกัด

เจ้าของ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา : บริษัทสถาพรบุ๊คส์ จำกัด

กรรมการผู้จัดการ/บรรณาธิการบริหาร : วรพันธ์ โลเก็ตสถาพร

รองกรรมการผู้จัดการ : สุวัตถยา โลเก็ตสถาพร

รองบรรณาธิการบริหาร/ผู้จัดการฝ่ายผลิตและคิลปกรรม : ธีญาภาร์ พองไชย

ผู้จัดการฝ่ายขาย : กิงแกร์ ลิกขิษัย ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กรและกิจกรรม : นฤบดี สมฤทธิ์

ผู้จัดการฝ่ายลิขสิทธิ์ต่างประเทศ : เจติยา โลเก็ตสถาพร

บรรณาธิการที่ปรึกษา : รศ.ดร. พุทธกาล รัชชาร รศ. ประพนธ์ เรืองธรรม

ที่ปรึกษาทางกฎหมาย : ชนกร กองเพ็ง หัวหน้าหน่วยประชาสัมพันธ์ : อาวีนา คิริบุญ

สังชื่อโดยตรงตามช่องทางดังนี้

• เว็บไซต์ : www.satapornbooks.com

• ไลน์ : satapornbooks, satapornbooks2

• บุญเจ้าหน่ายหนังสือสถาพรบุ๊คส์

• บริษัทสถาพรบุ๊คส์ จำกัด

18 ซอยลาดปลาเค้า 63 ถนนลาดปลาเค้า

แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ : 0 2940 3855 ต่อ 41 หรือ 63 โทรสาร 0 2940 3970

กองบรรณาธิการ : spbbooks@hotmail.com ฝ่ายสำนักงาน : info@satapornbooks.com

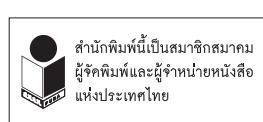
กองบรรณาธิการคัดสรรต้นฉบับ : satapornbooks.editor@gmail.com

www.satapornbooks.com

หากท่านผู้อ่านพบหนังสือไม่ได้มาตรฐาน เช่น หน้ากระดาษลับกัน หน้าขาดหาย การเข้าเล่มไม่สมบูรณ์
สำนักพิมพ์ยินดีรับผิดชอบเปลี่ยนหนังสือใหม่ให้กับท่าน

โปรดติดต่อและส่งหนังสือคืน พร้อมระบุรายละเอียดการซื้อรุ่ดไปตามที่อยู่ด้านบน

หรือ โทร. 0 2940 3855-6 ต่อ 21, 54



คำนิยม

ประเทศไทยกำลังก้าวสู่โฉมหน้าใหม่ของประวัติศาสตร์แห่งการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน ทุกๆ ก้าว การคุณนาคมขนส่งมีส่วนผลักดันให้ไทยก้าวไปข้างหน้าสู่อนาคตอย่างมั่นคง ไม่ว่า จะเป็นการคุณนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ หรือทางรถไฟ ซึ่งถือเป็นสาธารณูปโภค พื้นฐานที่เป็นหลักประกันการพัฒนาประเทศให้เกิดความก้าวหน้าทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาระบบการคุณนาคมขนส่งได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมาตลอดระยะเวลาเกินกว่า ศตวรรษ เพื่ออยู่เคียงข้างความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทย แต่ไม่มีครั้งใดที่การคุณนาคมขนส่ง ได้ปฏิรูปแบบบูรณาการเหมือนการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลง ของระบบคุณนาคมควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมี ประชาชนเป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนา ก่อให้เกิดระเบียงเศรษฐกิจซึ่งจะนำพาความเจริญ ก้าวหน้า ความมั่นคง มาให้ไม่เฉพาะคนไทย แต่เพื่อแพร่ความเจริญไปทั่วภูมิภาค

สารคดีชุด “ระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน : การคุณนาคมขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์” เป็นการประมวลผลงานและผลงานของกระทรวงคุณนาคมที่ได้เตรียมตัวเพื่อการเปลี่ยนแปลง ของไทย ในฐานะสมาชิกของประชาคมอาเซียน และครอบคลุมมีในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำ โขง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระเบียงคุณนาคมทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง จะก้าวไป สู่ระเบียงเศรษฐกิจได้อย่างไร อันจะสะท้อนให้เห็นถึงเจตจำนงของกระทรวงคุณนาคม ในฐานะ ผู้พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของประเทศไทย

สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ปลัดกระทรวงคุณนาคม

คำนิยม

ประชาคมอาเซียนเป็นหัวข้อที่ทุกภาคส่วนของสังคมไทยกำลังกล่าวถึงและให้ความสำคัญโดยหนึ่งในกลไกหลักที่เป็นรูปธรรมของการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานผ่านทางระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับอาเซียนทั้ง 10 ประเทศและพันธมิตรหลัก (Dialogue Partners) ของอาเซียน อาทิ จีนและอินเดียเข้าด้วยกัน

อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้สนใจเรื่องระเบียงเศรษฐกิจทั่วไป ก็จะพิจารณาว่า ระเบียงเศรษฐกิจคือ “ถนน” ที่เชื่อมโยงประเทศต่างๆ เข้าไว้ด้วยกันเท่านั้น ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว ระเบียงเศรษฐกิจเป็นมากกว่าแค่เพียงถนน เพราะจะมีประโยชน์อะไรเว่มีถนนที่เชื่อมโยงถึงกัน แต่ไม่สามารถใช้ถนนเหล่านั้นในการเดินทาง ขนส่ง คุณภาพได้อย่างสะดวก เช่นเดียวกับประวัติศาสตร์ หรือการมีถนนจริง แต่เต็มไปด้วยด่านปิดกั้นถนนเหล่านั้น เกาะไว้ การจะใช้ระเบียงเศรษฐกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดจึงต้องมีความเชื่อมโยงในทุกมิติ ทั้งในทางกายภาพ (Physical Connectivity หรือ Hardware Connectivity) และความเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity หรือ Software Connectivity) ซึ่งหมายถึงการเชื่อมโยงภูมิศาสตร์ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า กฎหมาย และข้อบังคับต่างๆ เข้าด้วยกัน และความเชื่อมโยงในมิติของ “คน” หรือ People-to-People Connectivity ซึ่งอยู่ตรงจุดกึ่งกลางของทุกมิติความเชื่อมโยง

แม้กระทั่งการจำแนก รวมทั้งผู้ปฏิบัติงานในเรื่องดังกล่าวจะทราบดีถึงความสำคัญของความเชื่อมโยงเหล่านี้ แต่เนื้อหาสาระของความเชื่อมโยงเหล่านี้ พร้อมทั้งคำอธิบาย ตัวอย่าง ตลอดจนแผนที่ แผนภาพ และประสบการณ์จริงของผู้เดินทางขนส่งคุณภาพในระเบียงเศรษฐกิจหลายๆ สาย กลับกระฉับกระเฉยแยกส่วนอยู่ตามฐานข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ

จากการทำงานเรื่องอาเซียนมาอย่างต่อเนื่อง ผมรับรองได้ว่า ดร. โซดาเกติ วงศ์โภุมล เศษฐ์ เป็นหนึ่งในผู้ริเริ่ม นำร่อง ดำเนินการที่สามารถบรรยายได้เจ้าจริง ที่เกี่ยวข้อง กับระเบียงเศรษฐกิจอาเซียนในทุกมิติมาสรุป เรียบเรียง และอธิบายให้เห็นภาพความเชื่อมโยง ได้อย่างน่าสนใจ และชวนให้ติดตามอ่านตั้งแต่ต้นจนจบ เพื่อความเข้าใจระเบียงเศรษฐกิจอย่างรุ kobdakan.com

คุณค่าของหนังสือ “ระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน : การคุมนาคมชนส์และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์” โดย ดร. ไสดาภิรุ๊ วงศ์โภมลเชษฐ์ ไม่เพียงแต่จะเติมเต็มความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ที่สนใจและแสวงหาโอกาสทางการค้าการลงทุนในประเทศไทยอาเซียนเท่านั้น หากแต่ยังเป็นหนังสืออีกหนึ่งเล่มที่สมควรถูกนำมาใช้ในการเรียนการสอนสำหรับนิสิตนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย เพื่อการเตรียมความพร้อมประเทศไทยให้ก้าวไกลในเวทีอาเซียน

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปิติ ศรีแสงนาม
ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ศูนย์อาเซียนศึกษา
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำนำสำนักพิมพ์

ในการรวมแต่ละประเทศในภูมิภาคเป็นหนึ่งเดียว ให้มีระบบการขนส่ง เคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต่างๆ ระหว่างกันอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ “การเชื่อมโยง” การคมนาคมทั้งทางถนน ทาง ล้าน้ำ ทะเล และอากาศ นับเป็นสิ่งสำคัญ

ผู้อ่านหลายท่านคงคุ้นเคยชื่อ “ระเบียงเศรษฐกิจ” ในฐานะเส้นทางเชื่อมโยงอาเซียนอยู่แล้ว แต่อาจยังไม่ทราบรายละเอียดว่าระเบียงเศรษฐกิจมีกี่เส้นทาง มีเส้นทางใดบ้าง แต่ละเส้นทางมีความยาวเท่าไร พาดผ่านเมืองใดของประเทศไทยบ้าง

หนังสือเล่มนี้จะช่วยเติมเต็มข้อมูลเหล่านั้นด้วยการอธิบายให้เข้าใจง่าย พร้อมแผนที่เส้นทางประกอบ นอกเหนือจากนี้ยังมีเนื้อหาที่น่าสนใจอีก เช่น ความเป็นมาหรือพัฒนาการของความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การค้า จากพื้นที่เล็กๆ จนขยายเป็นระเบียงเศรษฐกิจที่มีเส้นทางครอบคลุมเกือบทั่วภูมิภาค

ไม่ว่าจะเป็นชาวอาเซียนในฐานะนักเรียน นักศึกษา ผู้ประกอบการธุรกิจ หรือประชาชนทั่วไป ก็ควรศึกษาข้อมูลเหล่านี้ โดยเฉพาะเมื่อในอนาคตอาจเป็นยุคที่มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในทุกด้าน รวมถึงด้านเศรษฐกิจ ซึ่งผู้ได้เปรียบคือผู้มีข้อมูลในมือ

สำนักพิมพ์สถาพรบุ๊คส์

คำนำ

เส้นทางสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) สร้างจากซากปรักหักพังของสังคมอินโดจีน ความแตกต่างทางอุดมคติทางการเมือง และการล้มล塌ของระบบเศรษฐกิจในปี 2540 ซึ่งเป็นภัยหลักที่แตกต่างจากการรวมตัวเป็นประชาคมยุโรป (EU) หรือประชาคมอื่นๆ ดังนั้นการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงเป็นอนุสาวรีย์ของความแตกต่างที่รวมตัวกันได้ด้วยวัตถุประสงค์ทางการค้าและเศรษฐกิจเป็นหลัก โดยเริ่มจากแนวคิด “การเชื่อมโยง” (Connectivity) ทางโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน ที่รู้จักกันในนาม “ระเบียงคมนาคม”

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ด้วยการสร้างถนนเพื่อสัญจรไปมาหาสู่ ยังมีข้อจำกัดในการผลักดันให้เกิดการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน แนวความคิดการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงถือกำเนิดขึ้นในปี 2550 เพื่อสร้างแรงสนับสนุนด้านนโยบายของรัฐและเพิ่มอำนาจต่อรองในภาวะการแข่งขันทางการค้าโลกสูง นโยบายสำคัญข้อแรกคือ การผลักดันให้อาเซียนเป็น “หนึ่งตลาด ร่วมผลิต” (Single Market & Single Production Base) ซึ่งให้เห็นว่าการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศมีจุดมุ่งหมายร่วมกัน คือการร่วมมือกันสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาศักยภาพทางธุรกิจและอุตสาหกรรมของประเทศสมาชิก บนพื้นฐานของการร่วมมือ ให้ตลาดของอาเซียนเป็นเอกภาพ เพื่อการผลักดันให้สินค้าและบริการของสมาชิกมีตลาดเดียวทันอย่างไร้การกีดกัน ไม่ว่าจะเป็นกำแพงภาษีหรือกฎระเบียบต่างๆ และจะตั้งให้เกิดการลงทุนจากทั้งในและนอกอาเซียน ให้ประเทศสมาชิกได้เป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและภาคบริการ ที่มีเครือข่ายการผลิตร่วมกัน

การรวมสองแนวความคิดคือ “การเชื่อมโยง” และ “หนึ่งตลาด ร่วมผลิต” เป็นรากฐานของระเบียงเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงด้วยโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานไม่จำกัดเฉพาะถนนเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมไปถึงฐานการคมนาคมอื่นๆ ด้วย ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ การลงทุนภาครัฐในการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานนั้นช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจ

ภายในประเทศเติบโตขึ้น เมื่อรายได้ของประชาชนเพิ่มขึ้น ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคและการบริการเพิ่มขึ้น ความต้องการบริโภคสินค้าจากต่างประเทศก็จะเพิ่มขึ้นตามรายได้ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนซื้อขายระหว่างประเทศ

การลงทุนสร้างโรงงานเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด นอกจากจะสร้างรายได้แก่เศรษฐกิจท้องถิ่นแล้ว ยังกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาด้านธุรกิจขนาดใหญ่เพื่อส่งชิ้นส่วนระหว่างโรงงานเอง ส่งสินค้าไปถึงจุดกระจายสินค้าและลูกค้า ไปจนถึงส่งออก กลายเป็นภาคอุตสาหกรรม ซึ่งถือกำเนิดควบคู่กับระบบเศรษฐกิจ เช่น การให้บริการขนส่งชิ้นส่วนสินค้าจากโรงงานผลิตไฟหน้ารถยนต์ ไปสู่โรงงานประกอบรถยนต์ เป็นธุรกิจขนาดใหญ่เพื่อส่งชิ้นส่วนระหว่างโรงงาน ประกอบกับเมื่อมีการทดลองทำแพนภาซีศูลกากรของอาเซียน การตั้งโรงงานตามแหล่งวัสดุดิบในประเทศไทยได้ตามในอาเซียน สามารถขนส่งจากโรงงานหนึ่งไปสู่อีกโรงงานหนึ่งโดยไม่มีภาษีนำเข้า-ส่งออก ก็จะยิ่งช่วยให้บริษัทผู้นำทางอุตสาหกรรมยานยนต์ และอื่นๆ ตัดสินใจลงทุนได้เร็วขึ้น เพราะการเด็กบอตราชอาเซียนศูลกากรทำให้ต้นทุนสินค้าลดลง และทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนมีโอกาสขายเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตประกอบรถยนต์ รวมกับแนวความคิด “ร่วมผลิต”

การร่วมผลิตของประเทศไทยสมาชิกอาเซียนเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ เพราะการลงทุนสร้างเครือข่ายการผลิตมีแนวโน้มจากการอิงตลาดและทรัพยากรเป็นหลัก ดังนั้นส่วนการผลิตที่ผลิตเพื่อตลาดขนาด 600 ล้านคน หรือคือตลาดอาเซียนนั้นเอง จะเป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนอาเซียนกล้าตัดสินใจในการลงทุน เมื่อตลาดอาเซียนเป็น “ตลาดเดียว” การตัดสินใจที่จะลงทุนย่อมง่ายกว่าที่จะต้องลงทุนแล้วเจออุปสรรคที่ต้องแก้ทีละประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เครือข่ายโรงงานที่จะต้องอิงทรัพยากรคือวัตถุดิบและแรงงานทำให้โรงงานในเครือของนักลงทุนจำเป็นต้องอิงแหล่งวัตถุดิบและแรงงานที่เหมาะสม เพื่อลดต้นทุนทางการขนส่งที่นับวันจะแพงขึ้น ซึ่งหมายถึงการลงทุนสร้างฐานการผลิตในวันนี้จำเป็นต้องคำนึงถึงทุกปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนและภาวะการแข่งขัน

ความซับซ้อนของกระบวนการผลิตและต้นทุนการผลิตนี้เอง ที่เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้กระบวนการคิดและแนวโน้มนโยบายแห่งรัฐต้องผลักดันให้เกิดนโยบายอัตราภาษีอนุเคราะห์อาเซียน (ASEAN Tax Preferential Treatment) การกำจัดกำแพงภาษี (Tax Barrier) ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางการค้า การผลิต และอุตสาหกรรม อีกทั้งภาครัฐเร่งสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานให้พร้อมต่อการลงทุน การผลิต และอุตสาหกรรม เพื่อทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง และเป็นแรงจูงใจสำคัญอีกปัจจัยหนึ่งของการลงทุนสร้างโรงงาน ยิ่งรัฐได้มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน รัฐนั้นยิ่งได้เปรียบในการดึงดูดนักลงทุน

การประมวลแนวความคิดของระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อการผลิตและอุตสาหกรรม เป็นที่มาของระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งเมื่อเริ่มต้นโครงการเชื่อมโยงสาธารณูปโภคพื้นฐานในปี 2534 แนวความคิดจำกัดอยู่แค่ระเบียงคมนาคม วิวัฒนาการของระเบียงคมนาคมไปสู่ระเบียงเศรษฐกิจ เป็นกระบวนการสะสมทางแนวความคิดของการพัฒนา ที่ค่อยๆ ผนวกความต้องการของประชาชนและประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ให้กลายเป็นระเบียงเศรษฐกิจ ที่รวมความต้องการทางด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานเข้ากับอุตสาหกรรมการผลิต ตั้งนั้นในช่วง 20 ปีของการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจจึงมีมูลร่วง หน้าตา และขนาดที่แตกต่างไปจากระเบียงคมนาคม

หนังสือเล่มนี้เป็นการประมวลผลของการเปลี่ยนแปลง ผ่านวิวัฒนาการทางนโยบายของไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน เพื่อเผยแพร่การศึกษาทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติของเอกสารและการสัมภาษณ์ผ่านรายการโทรทัศน์ “มองเมือง อาเซียน” ซึ่งออกอากาศทาง Voice TV ผู้เขียนและคณะผู้จัดพิมพ์จึงเห็นสมควรให้หนังสือชุดอาเซียนศึกษาเล่มนี้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน : การคมนาคมขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์” มีทั้งหนังสือและหนังสารคดีเพื่อเพิ่มอรรถรสให้แก่ผู้อ่านและผู้ชม ที่มีความสนใจในเรื่องการคมนาคมขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และยังได้ประโยชน์ในการสาธิตให้แก่เยาวชนเพื่อกระตุ้นความอยากรู้อยากเห็น และความเข้าใจต่อการเปลี่ยนแปลงจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในบทแรกเป็นการปูพื้นฐานทางความคิดว่าการเชื่อมโยงคืออะไร และมีแนวโน้มนโยบายของไทยและอาเซียนเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน บทที่ 2 ขยายความเรื่องนโยบายภาครัฐ

ของไทยที่เกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจทั้งด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ บทที่ 3 เป็นเรื่องวิวัฒนาการของระเบียงเศรษฐกิจจากวง郎เบียงคมนาคม บทที่ 4 ถึง 8 เป็นเรื่องระเบียงเศรษฐกิจทางถนนทางราง ทางล้ำน้ำ ทางทะเล และทางอากาศ และบทสุดท้ายบทที่ 9 เป็นเรื่องอุดสาขกรรรมโลจิสติกส์

ทุกบทของหนังสือมีความท้าทายในการรวบรวมทั้งข้อมูล แผนที่ และข้อเท็จจริง เพราะนโยบายมีการตีความแตกต่างกันไปจากหน่วยงานราชการหนึ่งๆ ไปสู่หน่วยงานราชการอื่นๆ ซึ่งข้าราชการทั้งสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมต่างๆ ทั้งสำนักปลัดกระทรวง กรมทางหลวง กรมเจ้าท่า กรมการบินพาณิชย์ และข้าราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีส่วนช่วยให้หนังสือเล่มนี้ได้รับทั้งข้อมูลที่ถูกต้องเท่าที่เป็นนโยบายและการปฏิบัติในปัจจุบันจะเข้าได้ เสมือนหนึ่งว่าหนังสือเล่มนี้ถ่ายทอดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในปัจจุบัน และพยายามอธิบายให้ผู้อ่านเข้าใจว่ามีที่มาอย่างไร การเปลี่ยนแปลงทั้งนี้โดยภายในประเทศและภูมิภาคที่อาจทำให้ข้อมูลในหนังสือเล่มนี้คลาดเคลื่อนไปก็ถือว่าเป็นเรื่องสุดวิสัย

ผู้เขียนคราวนี้ขอขอบคุณทีมงานทั้งบริษัทสถาพรบุ๊คส์ จำกัด และทีมงานของเอชียันนิวส์-เน็ทเวิร์ค (ANN) ที่มีส่วนร่วมในการทำให้หนังสือเล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ตามความตั้งใจขอขอบคุณพี่น้อง คณาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่มีส่วนช่วยให้ทั้งคำแนะนำ ตรวจอ่าน และสนับสนุนทั้งกำลังกายกำลังใจเสมอมา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาจารย์ พศ. ดร. ปิติ ศรีแสงนาม ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ สถาบันภาษาเชียงคานศึกษา ที่ช่วยอ่านแก้ไข รศ. ดร. พุทธกฤดา รัชธรรม รศ. สาลินี วรบัณฑูร และ รศ. ศรีวงศ์ สุมิตรา ที่กรุณาให้คำแนะนำและกำลังใจเสมอมา ถ้าหากมีข้อผิดพลาดใดๆ ในหนังสือเล่มนี้ ผู้เขียนขออภัยรับคำติชมไว้แต่เพียงผู้เดียว

ดร. ไสวากิตติ วงศ์โภมลเชษฐ์

สารบัญ

01

AEC ไทย และวิสัยทัศน์การคุณภาพชั้นสูงและโลจิสติกส์ 14

- ▶ ที่มาของความเป็นศูนย์กลางทางคุณภาพชั้นสูงของไทย 16
- ▶ แนวความคิดระหว่างประเทศ 18
- ▶ บทบาทของโครงการอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับการเชื่อมโยง 19
- ▶ กฎเหล็กของการออกแบบระบบระหว่างประเทศ 20
- ▶ จากระเบียบคุณภาพชั้นสูงระหว่างประเทศ 24
- ▶ แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการงานคุณภาพชั้นสูงของอาเซียน 29

02

ประเทศไทยกับแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ 36

- ▶ วัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ 41
- ▶ ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคโลจิสติกส์ กับการคุณภาพชั้นสูง 49
- ▶ ต้นทุนโลจิสติกส์ 50
- ▶ การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน 52

03

ระเบียบเชิงเศรษฐกิจ 58

- ▶ จุดกำเนิดของระเบียบเชิงเศรษฐกิจ 59
- ▶ โครงการภายใต้ระเบียบเชิงเศรษฐกิจ 61
- ▶ โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานในระเบียบเชิงเศรษฐกิจ 63
- ▶ วิวัฒนาการของระเบียบเชิงเศรษฐกิจภายใต้กลุ่ม GMS 65
- ▶ การเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจในระเบียบเชิงเศรษฐกิจ GMS 76

04	ระเบี่ยงเศรษฐกิจทางถนน	84
	▶ การเปิดเส้นทางคุณภาพถนนสีสัน	86
	▶ ระบบจราจรทางถนน	88
05	ระเบี่ยงเศรษฐกิจทางราง	100
	▶ เส้นทางรถไฟสายต่างๆ ในประเทศไทย	101
	▶ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) และการพัฒนาประสิทธิภาพการคมนาคมและขนส่งทางราง	113
	▶ ระบบจราจรทางราง	119
06	ระเบี่ยงเศรษฐกิจทางล้าน้ำ	122
	▶ แม่น้ำที่สำคัญในประเทศไทย	125
	▶ ปัจจัยการขนส่งทางล้าน้ำ	135
	▶ แนวโน้มการขนส่งทางล้าน้ำ	136
	▶ การขนส่งทางล้าน้ำประเทศไทยในกลุ่ม GMS	136
	▶ อุปสรรคในระดับอนุภูมิภาค GMS	138
	▶ ยุทธศาสตร์การขนส่งทางล้าน้ำของไทย	139
07	ระเบี่ยงเศรษฐกิจทางทะเล	142
	▶ การขนส่งทางทะเลของประเทศไทย	144
	▶ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน	145
	▶ ระบบจราจรทางทะเล	146

▶ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจท่าเรือภาคบรา โว	149
▶ โครงการท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2	152
▶ ทวาย : เมืองเปลี่ยนเกنم AEC	154
▶ จุดยุทธศาสตร์ทวาย	155
08 ระเบียงเศรษฐกิจทางอากาศ	162
▶ คลังสินค้าทางอากาศของไทย	164
▶ แผนการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2	167
▶ โครงข่ายคมนาคมของสนามบินสุวรรณภูมิ	169
▶ ประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ	171
▶ ระบบการขนส่งอัจฉริยะ	177
▶ นโยบาย “เปิด่นฝ้าอาเซียน”	178
▶ หลักในการพัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียน	184
09 ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน	186
▶ ต้นแบบของแนวคิดด้านโลจิสติกส์	187
▶ ห่วงโซ่อุปทานและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	188
▶ แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของสภาพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	193
▶ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ : การศึกษาอุตสาหกรรมจากภาคเอกชน	197
ภาคผนวก	202
บรรณานุกรม	205
แนะนำนักเขียน	218

01

AEC ไทย และวิสัยทัศน์ การคุณภาพขั้นสูงและโลจิสติกส์

-
- ▶ ที่มาของความเป็นศูนย์กลางทางคุณภาพของไทย
 - ▶ แนวความคิดระเบียงเศรษฐกิจ
 - ▶ บทบาทของโครงการอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับการเชื่อมโยง
 - ▶ ภูมิหลักของการออกแบบระบบระเบียงเศรษฐกิจ
 - ▶ จากระเบียงคุณภาพสู่ระเบียงเศรษฐกิจ
 - ▶ แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการงานคุณภาพขั้นสูงของอาเซียน

 ความเชื่อในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) เริ่มจาก การเปลี่ยนแปลงทางภาษา ตั้งแต่นั้นและซึ่งกัน กิจกรรมการค้าชายแดน ชี้พิสูจน์ ได้ด้วยตัวเลขของการค้าชายแดนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน และความตื่นตัวของสื่อต่างๆ ทั่วโลก วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อออนไลน์ ที่ช่วยกันเสริมสร้างความรู้สึกเป็นเอกภาพของ คนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Member States : AMS) แต่ความรู้สึกที่ทำให้ คนอาเซียนมั่นใจกับการเปลี่ยนแปลงไปสู่ AEC มากที่สุดก็คือ การลงทุนของภาครัฐ

ภาครัฐได้ลงทุนด้านสาธารณูปโภคเพื่อเชื่อมต่อไทยกับประเทศไทยเพื่อนบ้าน และกรุงเทพฯ ให้ไทยเข้าสู่ AEC ตั้งแต่ปี 2535 เพราะรัฐบาลเชื่อมั่นในความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศไทย เกิดการรวมตัวกันสร้างโครงการระหว่างประเทศของรัฐบาลในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ซึ่งประกอบด้วยราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นเวทีให้รัฐบาลไทยสามารถดำเนินการให้การลงทุน ด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานให้เป็นรูปธรรมได้ โดย 20 ปีที่ผ่านมา โครงการ GMS ได้ก่อให้เกิด การเชื่อมโยง (Connectivity) ทางถนน ที่มีผลเป็นรูปธรรมทั้งความสำเร็จของโครงการ และผลกระทบ เศรษฐกิจที่พิสูจน์ได้

การเชื่อมโยงเป็นกลยุทธ์สำคัญซึ่งผลักดันโครงการ GMS ให้กลุ่มประเทศอยู่ คือ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเดียดนาม (Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam : CLMV) ได้มี โอกาสสร้างสาธารณูปโภคให้เชื่อมโยงกับไทยทางถนนทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านงบประมาณ การเชื่อมโยงยังนำ CLMV ไปเชื่อมโยงกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ เช่น จีน อินเดีย เป็นการ เปิดโอกาสทางการค้าสำหรับประเทศไทย ใน GMS

ในขณะที่โครงการ GMS กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ ASEAN กำลังงานคู่ขนานด้านการ รวมตัว โดยการผลักดันข้อตกลงตามแผนกลยุทธ์การคุณภาพอาเซียน (ASEAN Strategic Transport Plan) แผนฉบับดังกล่าวเป็นการผลักดันการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมาย วิธีการ ขับเคลื่อน และกฎระเบียบ ซึ่งสำคัญต่อการรวมตัวอาเซียน ตามคำขวัญ “ตลาดเดียว ร่วมผลิต” เช่น การผลักดันด้านภาษาเป็นศูนย์กลาง นโยบายการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ไปจนถึงการเพิ่ม

ประสิทธิภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ผลจากการกระตุ้นทางนโยบายก่อให้เกิดการปฏิรูปทางด้านคมนาคมขนส่ง และยกระดับความสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้กลายเป็นภาคบริการที่ก่อให้เกิดรายได้อีกหนึ่งอุตสาหกรรม

ปฏิญญาอาเซียนฉบับพิมพ์เขียวอาเซียน 2007 ได้ระบุถึงการส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 เขตภูมิศาสตร์ คือ อาเซียนเหนือกับอาเซียนใต้ อาเซียนเหนือมีไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคม ส่วนอาเซียนใต้มีสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางคมนาคม ความเป็นศูนย์กลางวัดจากปริมาณตู้สินค้า มีหน่วยวัดเป็น TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) ว่ามีปริมาณให้แลกเปลี่ยนของตู้สินค้าจากประเทศสมาชิกหนึ่งไปสู่อีกประเทศหนึ่งโดยทางถนน ล้าน้ำ ทะเล อากาศ และทาง สิงคโปร์มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งทางทะเล และอากาศมากเป็นอันดับหนึ่งของอาเซียน สามารถดึงดูดตู้สินค้ามาจากและไปสู่ประเทศอินโดネเซีย พลิบปินส์ บรูไน และมาเลเซีย ในขณะที่ไทยยังคงความเป็นศูนย์กลางของอาเซียน เช่นเดียวกับประเทศไทย ดึงดูดตู้สินค้ามาจากและไปสู่ประเทศไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางบก

ที่มาของความเป็นศูนย์กลางทางคมนาคมของไทย

ประเทศไทยมีชัยภูมิที่ได้เปรียบประเทศอื่นคือ มีชัยภูมิเป็นศูนย์กลางการค้า เศรษฐกิจ และสังคมของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ความได้เปรียบทางชัยภูมิอย่างเดียวก็ไม่พอที่จะสร้างตัวเองเป็นศูนย์กลางทางการค้าได้ ตั้งแต่ปี 2535 ไทยได้ร่วมโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง [ต่อไปจะเรียกว่า GMS (Greater Mekong Subregion)] โครงการนี้ประกอบไปด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก



ในเวทีโลก การแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศผลักดันให้ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเดียวกันรวมตัวกันเป็นเขตเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองส่วนหนึ่ง และสร้างเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกอีกส่วนหนึ่ง การเข้าร่วมโครงการ GMS เป็นการวางแผนทางคุณภาพที่สำคัญ ให้ประเทศไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านใน GMS รากฐานทางคุณภาพเริ่มจากแนวคิดระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)

แนวความคิดระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)

แนวความคิดระเบียงเศรษฐกิจมีปรัชญาหลักคือ “การเชื่อมโยง (Connectivity)” หลักปรัชญาการเชื่อมโยงมีต้นกำเนิดมาจากธนาคารโลก (World Bank) สถาบันผู้ทำการวัดผลและตีพิมพ์รายงานผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ของ 160 ประเทศในโลก วัดถูกประสิทธิภาพของการทำงานคือ เพื่อสร้างดัชนีเป็นเครื่องวัดประเทศใดมีผลการดำเนินงานด้านขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพที่สุด ไปจนถึงน้อยที่สุดตามลำดับ

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า แต่ละประเทศมีประสิทธิภาพด้านการบริหารเป็นอย่างไรบ้าง โดยการดูจากพฤติกรรมต่างๆ เช่น ความรวดเร็วในการจัดทำเอกสารนำเข้า-ส่งออก ความสามารถในการขอຍานพาหนะได้ต้องเวลา ความสามารถในการกำจัดครัวรับจัน เมื่อประมวลผลติดกรองเหล่านี้ออกมา LPI จะแสดงดัชนีผลการดำเนินงานด้านขนส่งระหว่างประเทศ โดยสามารถชี้จุดอ่อนจุดแข็งของแต่ละประเทศได้อย่างแม่นยำ ทำให้รู้บาลของประเทศที่ยังไม่ได้เข้าไปอยู่ในกลุ่มต้นๆ ของ LPI ว่าจะประเทศคนครัวปรับปรุงอะไรบ้าง เช่น ถ้าประเทศ ก. ถูกประเมินว่าไม่มีความสามารถรวดเร็วในการจัดทำเอกสารนำเข้า-ส่งออก รู้บาลประเทศ ก. สามารถปรับปรุงได้โดยการลดขั้นตอนการยื่นเอกสาร และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งธนาคารโลกเรียกว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation : TF)

ภาครัฐมีแนวทางเพื่อสร้างความตึงดุลทางการค้าการลงทุนหลายแนวทาง หนึ่งในนั้นคือ การอำนวยความสะดวกด้านการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคม การสื่อสาร และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศลื่นไหล

การสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างถนน รางรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ก็เป็นการอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ประเทศที่สร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเองและประเทศเพื่อนบ้านยังได้วัสดุอนิสงส์จากการลงทุนของภาครัฐ ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เป็นการผลักดันให้ประชาชัąน พ่อค้าแม่ค้า นักธุรกิจ เพิ่มกิจกรรมมากขึ้น

บทบาทของโครงการอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับการเชื่อมโยง

การเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานภายเป็นอุปสรรค (Theme) ของการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ที่ต่างพึ่งพาสนับสนุนคลังของ GMS ได้วางกลยุทธ์การเชื่อมโยงของกลุ่ม 6 ประเทศให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) มีสายหลักๆ ต่อไปนี้

ระเบียงเศรษฐกิจผ่านไทย

- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ North-South Corridor เส้นทาง จีน-พม่า-ลาว-ไทย จีน-เวียดนาม และ จีน-ลาว-ไทย-มาเลเซีย จะเพิ่มศักยภาพให้ลาวเปลี่ยนปัจจุหำให้เป็นโอกาสจาก Land-Locked เป็น Land-Link
- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ Central Corridor เส้นทาง จีน-ไทย-ลาว-กัมพูชา-เวียดนาม เป็นเส้นทางการสร้างแนวเศรษฐกิจที่ไม่ใช่แค่ความสะดวกทางการคมนาคมขนส่ง แต่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงให้กลุ่มประเทศเหล่านี้สามารถหลอมละลายเส้นพรอมแคน ให้กล้ายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน
- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ East-West Corridor เป็นการเชื่อมประเทศสองฝ่ายฝั่งมหาสมุทรให้กล้ายเป็นหนึ่งเดียวกัน จากเมียนมาไปสู่เวียดนาม
- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ Southern Coastal Corridor วิ่งจากกรุงเทพฯ เลี้ยวภาคตะวันออกไปที่จังหวัดตราด เกาะกง-กัมปอต กัมพูชา และจบที่ก้าเหมา-นัมกัน เวียดนาม
- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ Northeastern Corridor เริ่มที่เมืองหนองโภ ผ่านเมืองหลวง-พระบางที่ลาว เข้าด้านจังหวัดเลย แล้วมาจบที่กรุงเทพฯ

ระเบียงเศรษฐกิจไม่ผ่านไทย

- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจ Northern Corridor เริ่มที่เมืองไม่เรห์ ประเทศอินเดีย ผ่านเมียนมาที่เมืองมัณฑะเลย์ ขึ้นไปยุนนาน และไปจบที่กรุงสีชิงอุyuในภาคตะวันออกของจีน

► ระบบเศรษฐกิจ Eastern Corridor เริ่มที่คุนหมิง จีน ไปขานอย ไชฟอง วิ่งผ่านด้านจังหวัดโอมิโนห์ โดยลากชายฝั่งของเวียดนาม ไปจบที่เมืองไฮ สุดแหลมชายฝั่งตอนใต้ของเวียดนาม

► ระบบเศรษฐกิจ Western Corridor เริ่มที่เมืองโมเรห์ อินเดีย ผ่านเมียนมาที่ตาม "ไปเข้าเนปิดอร์" ไปจบที่มะละแหม่ง ซึ่งจะเชื่อมต่อไปกับ East-West Corridor มาถึงไทย

การลงทุนภาครัฐของประเทศไทยในกลุ่ม GMS และผู้ให้การสนับสนุนหลักอย่าง ADB ไม่ได้มองแค่การสร้างถนน แต่มองถึงการลงทุนในสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างเป็นภาพรวม ดังนั้น การบูรณาการระบบคมนาคมของประเทศไทยในกลุ่ม GMS จึงรวมทั้งสะพาน รางรถไฟ ด้านชายแดนท่าเรือ และท่าอากาศยาน ซึ่งข้อแม้ในการสร้างสาธารณูปโภคทั้งระบบต้องคำนวณถึงประสิทธิภาพทางพลังงาน (Fuel Efficiency) ผลกระทบ (Environment) และความปลอดภัย (Safety) ข้อแม้ทั้ง 3 ข้อนี้จะต้องเป็นส่วนหนึ่งของการออกแบบและการนำไปปฏิบัติของนโยบายการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของกลุ่ม GMS

กฎเหล็กของการออกแบบระบบเบี่ยงเศรษฐกิจ

ADB มีความจำเป็นต้องวางแผนกฎเหล็กในการสร้างกรอบการออกแบบระบบเบี่ยงเศรษฐกิจ เพื่อยกระดับมาตรฐานการใช้การคมนาคมขนส่งเป็นเครื่องมือส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ กฎเหล็กดังกล่าวเป็นสมมติฐานให้ประเทศไทยในกลุ่ม GMS ต้องคำนึงถึงเจตนาของโครงการ GMS ว่าการขนส่งคมนาคมเป็นเพียงเครื่องมือที่นำมาซึ่กไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนา แต่การพัฒนาอย่างมีองค์ประกอบอื่น เช่น คน สัตว์ สิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาทางเศรษฐกิจต้องรวมอยู่ในสูตรการคำนวณการออกแบบนโยบายสาธารณูปโภคพื้นฐาน จึงจะเรียกว่ามีความเป็นบูรณาการ ซึ่งหมายถึงการรวมองค์ประกอบที่มีผลโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการ

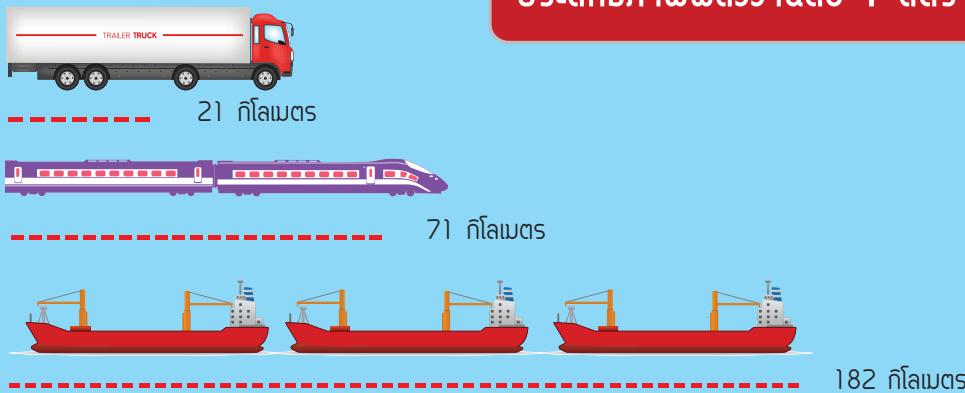
ความยุ่งยากซับซ้อนของงานภายใต้โครงการ GMS ถูกออกแบบมาอย่างละเอียดอ่อน โดยที่มีงานผู้รับผิดชอบทั้งในและต่างประเทศ เพราะทุกฝ่ายตระหนักรู้ว่าการสร้างสาธารณูปโภคเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืน (Sustainable Development) การพัฒนาแบบยั่งยืน หมายถึง การรักษาและดับความสมดุลของการเจริญเติบโตทาง

เศรษฐกิจ ให้เป็นสัดส่วนกับการพัฒนาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เปรียบเสมือนการปั้นรถจักรยานให้ขับเคลื่อนไปข้างหน้า ซึ่งต้องอาศัยการทำงานของล้อหังสองให้เป็นทิศทางเดียวกัน ในอัตราความเร็วที่สอดคล้องกัน ดังนั้นการพัฒนาแบบยั่งยืนอาจเป็นหนึ่งสาเหตุที่โครงการต่างๆ ล่าช้ากว่ากำหนด แต่โครงการต่างๆ ที่สำเร็จลุล่วงจะได้รับการยอมรับทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับนานาชาติ

กฎเหล็กข้อที่ 1 ประสิทธิภาพทางพลังงาน (Fuel Efficiency)

การใช้เม็ดเงินการลงทุนของภาครัฐไม่สามารถคำนึงถึงแค่ผลลัพธ์ที่ออกมานะเป็นความยำแยและความกว้างของถนนเพียงอย่างเดียว การสร้างถนนในโครงการ GMS ต้องคำนึงถึงผลลัพธ์ที่ออกมายกเว้นความนิยมในการใช้ถนน เช่น การสัญจรทางถนน เป็นฐานการคมนาคมที่คนนิยมใช้มากที่สุดในประเทศไทย คิดเป็น 85% ของการขนส่งในประเทศ เนื่องจากถนนมีความสะดวกต่อการโดยสารและขนส่งอยู่ในตัว อีกทั้งยังมีประสิทธิภาพในการคำนวณต้นทุนสามารถติดตามและการแก้รอยสินค้าได้ และที่สำคัญที่สุดคือ การขนส่งทางถนนมีความรวดเร็วทันใจ สามารถส่งสินค้าได้จากเมืองใหญ่สู่เมืองรอง แต่สิ่งที่การขนส่งทางถนนไม่มีคือ ประสิทธิภาพทางพลังงาน

ประสิทธิภาพพลังงานต่อ 1 ลิตร



จากภาพ การเปรียบเทียบฐานการขันส่ง 3 ฐาน ได้แก่ ทางรถ ทางรถไฟ และทางเรือ จะเห็นได้ว่าการขันส่งทางเรือมีประสิทธิภาพทางพัล้งงานมากที่สุด น้ำมัน 1 ลิตร สามารถวิ่งได้ 182 กิโลเมตร รองลงมาคือรถไฟ วิ่งได้ 71 กิโลเมตร และรถมีประสิทธิภาพน้อยที่สุดคือ วิ่งได้ 21 กิโลเมตร เมื่อพิจารณาเฉพาะประสิทธิภาพทางพัล้งงานอย่างเดียว การขันส่งทางเรือ หรือทางน้ำจึงเป็นฐานคมนาคมที่ควรใช้มากที่สุด

แต่ในความเป็นจริงแล้ว การขันส่งทางลำน้ำและทะเลของไทยหยุดการพัฒนาไปตั้งแต่ไทยเริ่มสร้างทางรถไฟ ด้วยข้อจำกัดต่างๆ ของธรรมชาติลำน้ำ เช่น ลำน้ำไทยไม่ค่อยลึกนัก และยังแห้งลงในช่วงฤดูแล้ง ปริมาณและกระแสน้ำไม่ค่อยสม่ำเสมอ อีกทั้งการเข้าถึงของลำน้ำไม่สามารถตอบโจทย์ของการขันส่งอย่างรวดเร็วทันใจได้ การขันส่งสินค้าทางลำน้ำจึงกลายเป็นฐานการขันส่งที่ได้รับความนิยมน้อยที่สุด คิดเป็น 2% ของปริมาณการขันส่งทั้งหมดเท่านั้น

ฐานการขันส่งทางรถไฟจึงดูว่าเป็นการขันส่งที่เหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับการขันส่งทางบกและการขันส่งทางลำน้ำ เพราะการขันส่งทางรถไฟมีเครือข่ายที่วางไว้แล้วทั่วประเทศ แต่การรถไฟไม่ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพทางความเร็ว คือไทยต้องพัฒนาระบบทางคูให้ทั่วถึง จัดซื้อหัวจักรใหม่เพื่อเพิ่มความเร็ว และที่สำคัญคือ ต้องเร่งการเขื่อมต่อทางรถไฟของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเสียก่อน

การออกแบบฐานการขันส่งที่เหมาะสมของประเทศไทยและของกลุ่ม GMS ได้วางแผนงานนโยบาย การเชื่อมโยงในเฟส 2 ของการพัฒนาระบบการคมนาคมให้ยกระดับศักยภาพทางรัฐ ฐานการขันส่งรถไฟไทยจึงได้เริ่งพัฒนาทั้งการท่อสร้างเพิ่มเติม ปรับปรุงตัวรถ ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการ ทั้งจุดเชื่อมโยงกับฐานการขันส่งอื่น และระบบบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ (รายละเอียดเรื่องการปรับปรุงรถไฟจะนำเสนอต่อไปในบทการขันส่งทางราง)

ตัวอย่างการพัฒนาฐานการขันส่งทางรางเป็นการแสดงให้เห็นว่า การวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมต้องสอดคล้องกับแนวความคิดประสิทธิภาพทางพัล้งงาน เพื่อให้รัฐบาลในกลุ่มประเทศ GMS จัดสรรวาระพยากรณ์โครงสร้างพื้นฐานตามกรอบ GMS ได้ลุล่วงตามเจตนาที่วาง

กฎเหล็กข้อที่ 2 การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environment Friendly)

การพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในโลกปัจจุบันมีความลະเอียดอ่อนต่อผลกระทบจากมลภาวะ ดังนั้นการออกแบบนโยบายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์จึงต้องวางแผนให้สอดคล้องกับกฎเหล็กข้อที่ 2 คือ งานได้โครงการ GMS จะต้องคำนึงถึงผลเสียจากการมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การตัดไม้ทำลายป่า เจ้าภูเขา ถนนทางเลี้ยว เพื่อสร้างถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน

นอกเหนือจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน ระบบปฏิบัติการการขนส่ง เช่น เครื่องบิน เรือ รถยนต์ ยังต้องคำนึงถึงมวลมลพิษที่ปล่อยออกมາ เพราะการควบคุมมวลมลพิษโดยสำนักงานควบคุมมลภาวะแห่งสหภาพยุโรปจะคำนวนเครดิตภาชนะมลภาวะ นั่นคือ ปริมาณการขนส่งมากเท่าไร สหภาพยุโรปจะบังคับใช้กฎหมายเครดิตภาชนะมลภาวะมากเท่านั้น โดยเก็บค่าธรรมเนียมภาชนะมลภาวะจากผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศผู้ให้เชิงหากใช้เครดิตภาชนะมลภาวะน้อยลง สำนักงานนี้ก็จะคืนเครดิตภาชนะให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศผู้ให้เชิง หากใช้เครดิตภาชนะบัญญัตินี้ทำให้รัฐบาลของประเทศผู้ให้เครดิตภาชนะมลภาวะ เช่น กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ต้องคำนึงถึงเครื่องยนต์ที่ใช้ในการติดตั้งเครื่องบิน เรือขนส่ง และรถบรรทุกสินค้า แม้กระนั้น น้ำมันที่เครื่องยนต์ใช้ก็จะถูกนำมาคำนวนเครดิตภาชนะมลภาวะเช่นกัน

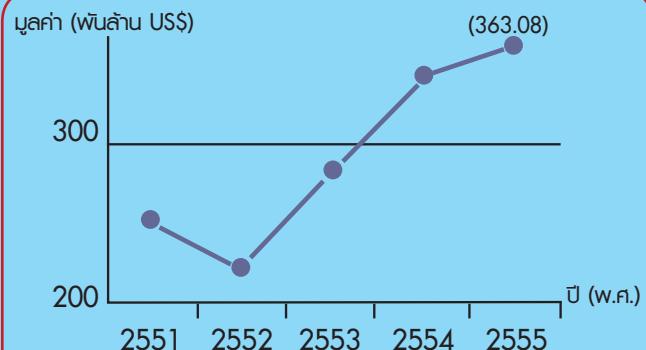
กฎเหล็กข้อที่ 3 ความปลอดภัยและความมั่นคง (Safety & Security)

การออกแบบงานขนส่งตามโครงการสาธารณะพื้นฐาน ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความมั่นคง เช่น การสร้างด่านการค้าชายแดน ด่านท่าเรือ หรือด่านอากาศยาน ต้องมีระบบการบริหารจัดการให้การขนส่งสินค้าผ่านเข้าออกได้อย่างปลอดภัย เช่น การขนส่งสารเคมี วัตถุมีพิษ การปราบปรามจับกุมยาเสพติด จะต้องมีเครื่องมือมาตราฐานในการตรวจสอบตรวจจับ เช่น เครื่องเอกซเรย์ตู้สินค้า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าผิดกฎหมาย

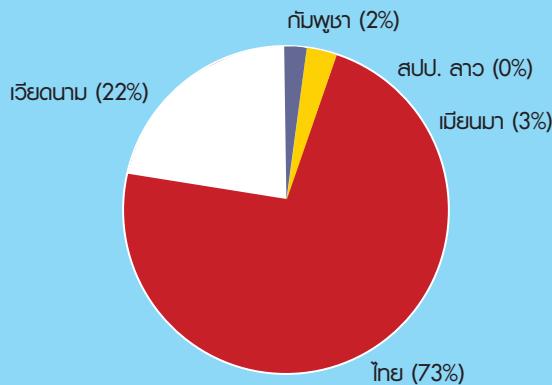
จากระเบียงคมนาคมสู่ระเบียงเศรษฐกิจ

ตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมาของงานสาธารณะไปโภคพื้นฐานภายใต้โครงการ GMS ถนนเชื่อมต่อตามระเบียงเศรษฐกิจแล้วเสร็จเกินกว่า 90% เหลือเพียงจุดพร้อมดำเนินไทย-เมียนมา ที่แม่สอด จังหวัดตาก และเมืองเมียวดีของเมียนมา ถนนหลายสาย เช่น ระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ที่ผ่านด้านเชียงของและเชียงแสนไปท่าชี้เหล็ก ประเทศไทยมีถนนสายมุกดาวร้าวไปเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ถนนสายฉะเชิงเทราไปอรัญประเทศ ผ่านเข้าสู่ประเทศกัมพูชา มีผลทำให้การท่องเที่ยวและสินค้ามีการเคลื่อนไหวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามผลการศึกษาของ ADB

การส่งออกสินค้าทั้งหมด



สัดส่วนการส่งออกของแต่ละประเทศ

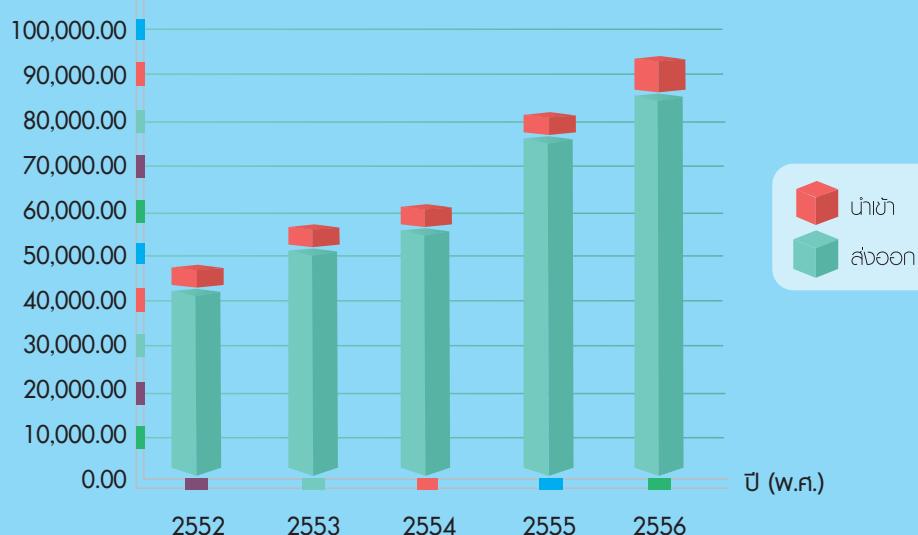


ผลการศึกษาของ ADB แสดงให้เห็นว่า การค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS มีมูลค่ารวม 363.08 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2555 เพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวจากปี 2551 โดยมีไทยเป็นผู้นำกลุ่ม ก้าวคืด ไทยมีสินค้าส่งออกคิดเป็น 73% ของสินค้าส่งออกในกลุ่ม GMS ตามด้วยเวียดนาม 22% ตัวเลขดังกล่าวสอดคล้องกับปริมาณการส่งออกของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีอัตราส่งออกเพิ่มขึ้นประมาณปีละ 7% โดยที่ไทยได้เบริ่งดุลการค้ากับประเทศไทยเพื่อนบ้านเกือบทุกประเภทยกเว้นเมียนมา ซึ่งไทยชี้อพลังงานไฟฟ้าจากเมียนมากกว่าปริมาณสินค้าส่งออก

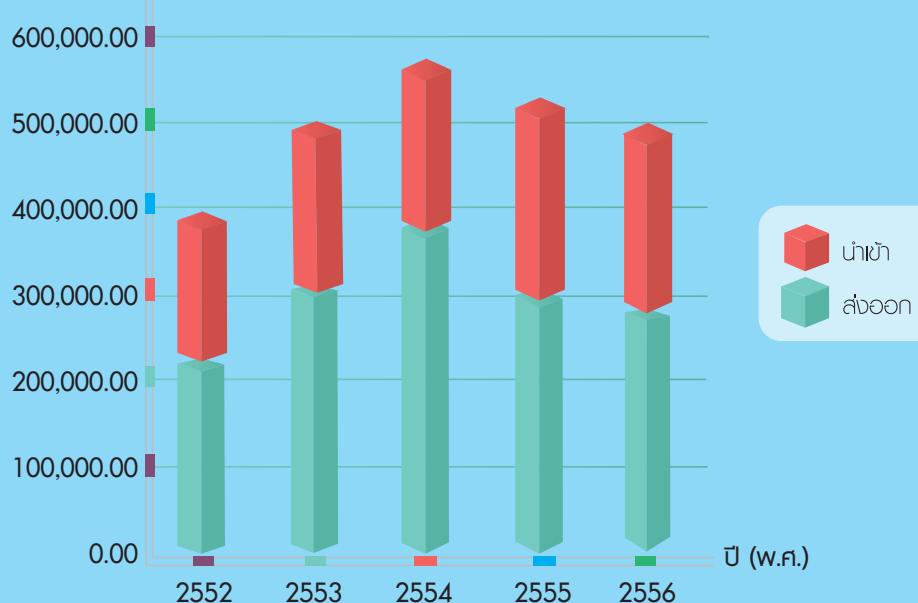
มูลค่าการค้าชายแดนระหว่าง ไทย-เมียนมา (ล้านบาท)

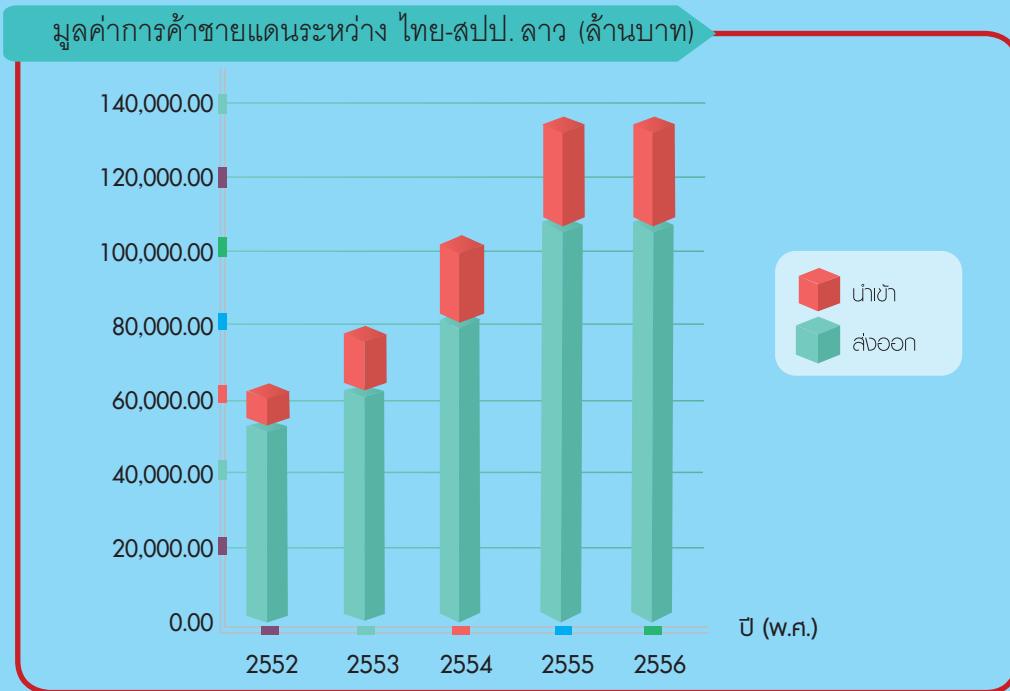


มูลค่าการค้าชายแดนระหว่าง ไทย-กัมพูชา (ล้านบาท)



มูลค่าการค้าชายแดนระหว่าง ไทย-มาเลเซีย (ล้านบาท)





ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร
สำนักความร่วมมือการค้าและกองทุน กรมการค้าต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาดูสถิติการค้าชายแดนในระหว่างช่วงปี 2552-2556 จะเห็นแนวโน้มอย่างชัดเจนว่า การค้าชายแดนไทยกับประเทศไทยเพิ่อนบานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งการนำเข้าและส่งออกประมาณปีละ 13% ยกเว้นการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียที่มีแนวโน้มลดลงเนื่องจากภาระทางพิภัตต์ต้องการลดต้นทุน ทำให้ความต้องการของรายเดิมลดลง แต่ปริมาณการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียก็ยังเป็นอันดับหนึ่ง และมากกว่าการค้าชายแดนรวมคือ ลาว กัมพูชา และเมียนมา สำหรับประเทศไทยมีอัตราการค้าเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับหนึ่งคือ กัมพูชา มีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 20% ต่อปี ตามด้วยเมียนมา โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 16% ต่อปี และลาวมีอัตราโตเฉลี่ย 12% ต่อปี

นายด่านศุลกากรรายงานการเพิ่มขึ้นของการค้าชายแดนทุกด่าน ได้แก่ ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ด่านเชียงของ ด่านเชียงแสน และด่านแม่สาย จังหวัด

เชียงราย ด้านหนองคาย จังหวัดหนองคาย มีข้อสังเกตว่าตัวเลขจากทุกด้านโดยแบบก้าวกระโดด สำหรับการส่งออกลินค้าไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ด้านศูนย์การค้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้นเป็นอันดับหนึ่งคือด้านอัตรายุประเทศ ซึ่งเพิ่มขึ้น 3 เท่าตัว ด้านเชียงแสนและด่านเชียงของเพิ่มขึ้นประมาณ 20% ในปี 2557 ส่วนด่านหนองคายเพิ่มขึ้น 10-15% ลินค้าส่งออกเป็นประเภทอุปโภคบริโภคมากเป็นอันดับหนึ่ง เครื่องใช้ไฟฟ้าเป็นอันดับสอง และอาหารและเกษตรแปรรูปมากเป็นอันดับสาม

อัตราความเจริญทางการค้าแสดงทิศทางเพิ่มขึ้นด้านการค้าชายแดน แสดงให้เห็นว่า ช่วงรวมการค้าชายแดนส่วนกรุงเทพฯ ลดลงอย่างการส่งออกไทยปี 2557 ที่ประมาณการไว้ว่าจะโตประมาณ 1-2% สถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การค้าชายแดนในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะโตขึ้น และกำลังกลายเป็นสัดส่วนการตลาดของตลาดส่งออกที่โตขึ้นอย่างรวดเร็ว ลิ่งที่สะท้อนอย่างชัดเจนคือ ความสำเร็จของการให้ผลประโยชน์สินค้า อันเนื่องมาจาก การลงทุนของภาครัฐทางด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน และความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากการบูรณะโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภาคพื้นฐาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรายงานใน “รายงานผลประเมินความสำเร็จของโครงการระเบียงเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรายงานใน “รายงานผลประเมินความสำเร็จของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ” ว่า การให้ผลประโยชน์สินค้าที่สำคัญที่สุดคือการลดเวลาเดินทางระหว่างไทยกับกัมพูชา ลดเวลาเดินทางระหว่างไทยกับเวียดนาม ลดเวลาเดินทางระหว่างไทยกับลาว ลดเวลาเดินทางระหว่างไทยกับจีน เพิ่มขึ้น 1% ซึ่งน้อยกว่าการลงทุนภาคเกษตรที่ต้องการเดินทางต่อไป ซึ่งเพิ่มขึ้นในภาพรวมถึง 10% สะท้อนให้เห็นว่า การเพิ่มขึ้นของการค้าภายในกลุ่มอาเซียนและ GMS จะพึ่งพา สาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างเต็มที่ได้ ต้องอาศัยการขับเคลื่อนด้านอื่นด้วย ดังนั้นสถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก (ERIA) จึงเสนอแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการ งานคมนาคมขนส่งอาเซียน ให้การตั้งน้ำหน้าการปรับปรุงด้านระบบเศรษฐกิจภูมิศาสตร์ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน

แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการงานคุณภาพ ขนส่งของอาเซียน

แผนกลยุทธ์การคุณภาพอาเซียน

แผนงานการพัฒนาระบบการขนส่งคุณภาพอาเซียนมีพัฒนาการควบคู่กับโครงการ GMS โดยเริ่มจากแผนงาน 3 แผนหลักในปี 2543 ได้แก่ ครอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT) ครอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport : AFAMT) และแผนงานการจัดระบบการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport : AFAFIST) ซึ่งสรุปพอเป็นสังเขปดังต่อไปนี้

1. ครอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT)

เป็นแผนงานการจัดระบบการขนส่งสินค้าในช่วงเดริยมการก่อนการจัดพิกัดอัตราศุลกากรเป็นศูนย์ ในระหว่างที่รอให้ประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่ง ครอบคลุมพิธีการต่างๆ ในการขนส่งสินค้าชายแดนที่ไม่ได้มีบทบัญญัติไว้เกี่ยวกับสินค้า วิธีการขนส่ง พาหนะในการขนส่ง โดยมีการจัดทำพิธีสารแบบท้ายความตกลง 9 ฉบับ ได้แก่

พิธีสาร 9 ฉบับ

พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางและผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ ประเทศไทยเชิงมีอำนาจให้คณะกรรมการการขนส่งออกอาเซียน (Senior Transport Officials Meeting : STOM) เป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจกำหนดเส้นทางสินค้าในระหว่างรอการเปลี่ยนถ่าย โดยเป็นผู้กำหนดเส้นทางที่อนุญาตให้พักสินค้า ณ คลังสินค้าใดบ้าง สินค้าประเภทใดบ้าง และวิธีการทางเอกสารเพื่อให้ผู้ปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการเปลี่ยนถ่ายไปสู่อีกประเทศได้

พิธีสาร 2 การกำหนดด่านการค้าชายแดน ประเทศไทยเชิงมีอำนาจให้คณะกรรมการศุลกากรในกลุ่มประเทศไทยเชิงมีอำนาจเป็นผู้กำหนดด่านการค้าชายแดน

พิธีสาร 3 การกำหนดประเภทและปริมาณยานยนต์ที่ใช้ในการปฏิบัติการ ประเทศไทยเชิงมีอำนาจลงนามในข้อตกลงพิธีสาร 3 เมื่อปี 2553 เพื่อรับประเภทและปริมาณยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ระหว่างรอการเปลี่ยนถ่ายไปสู่อีกประเทศ โดยระบุให้ปริมาณยานยนต์ผ่านเข้าออกต่อหนึ่งจุดการค้าชายแดนได้ไม่เกิน 500 คันต่อวัน

พิธีสาร 4 มาตรฐานยานยนต์ เป็นการระบุสเปครายนต์ในการขนส่งสินค้า

พิธีสาร 5 การบังคับใช้กฎหมายประกันภัยต่อบุคคลที่ 3 ในการขับขี่ยานยนต์

พิธีสาร 6 การกำหนดสถานีรถไฟและคลังสินค้าหน้าสถานีรถไฟ

พิธีสาร 7 การกำหนดพิธีการศุลกากรของสินค้าในระหว่างรอการเปลี่ยนถ่าย

พิธีสาร 8 การกำหนดพิธีการทางสาธารณสุขและการตรวจสอบสินค้าเกษตรและอาหาร ประเทศไทยเชิงมีอำนาจให้ที่ประชุมรัฐมนตรีเกษตรฯเชิงมีอำนาจเป็นผู้รับผิดชอบในการกำหนดกฎระเบียบการตรวจสอบสินค้าเกษตรและอาหาร

พิธีสาร 9 การกำหนดสินค้ามีพิษและวัตถุอันตราย ประเทศไทยเชิงมีอำนาจยอมรับรายการสินค้ามีพิษและวัตถุอันตรายจากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานต่อไปได้คุณกรรมการการขนส่งออกอาเซียน ให้เป็นผู้ออกใบอนุญาตในการขนส่งสินค้ามีพิษและวัตถุอันตราย

2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport : AFAMT)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายถึง การเปลี่ยนพาหนะจากการขนส่งประเภทหนึ่งไปสู่อีกประเภทหนึ่ง เช่น การขนส่งสินค้าจากทางเรือมาเป็นการขนส่งทางรถ เช่นนี้ถือว่าเป็นการเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งมีระเบียบการทางการศุลกากรที่สั่นกระชับกว่าการส่งออก-นำเข้า แผนงานว่าด้วยกรอบการตกลงการขนส่งหลายรูปแบบอิงระเบียบการเปลี่ยนถ่ายสินค้าตามปฏิญญาสาภลของสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนถ่ายสินค้า 2535 โดยกำหนดให้การเปลี่ยนถ่ายสินค้าของประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นไปตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้แล้วตามปฏิญญาสาภลของสหประชาชาติ เพื่อให้การเคลื่อนไหวของสินค้าระหว่างประเทศลื่นไหลได้สะดวกตามความต้องการของตลาด

3. กรอบการจัดระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport : AFAFIST)

แผนงานจัดระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศเป็นแผนงานเพื่อจัดการลดขั้นตอนข้ามขั้นตอนของจุดการค้าชายแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยการจัดการยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถ ทางเรือ หรือทางอากาศ ข้อตกลงนี้มีเพียงไทย กัมพูชา และฟิลิปปินส์ ที่ลงนามในปี 2552

จากสามแผนงานการขนส่ง ประเทศสมาชิกอาเซียนได้กำหนดนโยบายการยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สถาบันภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก (ERIA) เสนอให้มีการปฏิรูประบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนดังต่อไปนี้

ศูนย์กลยุทธ์โลจิสติกส์ (Strategic Logistics Center) มีหน้าที่กำกับดูแลงานด้านการขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอาเซียน มีหน้าที่หลักคือ

▶ งานอเนกประสงค์ของการขนส่งและภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Multifunction Logistics Center) คือ การดูแลยับ (Hub) การขนส่ง การจราจร และการกระจายสินค้า โดยวิธีการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ ทั้งงานคลังสินค้า งานสถานีรับบรรทุก รถไฟ ท่าเรือ และท่า

ภาคยาน งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ศูนย์กลยุทธ์โลจิสติกส์ สามารถจัดการแก้ปัญหารับมือกับสถานการณ์วิกฤติ รวมรวมและรายงานข้อมูล เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

- ▶ ศูนย์จัดส่ง (Delivery Center) เป็นศูนย์จัดการการบรรจุภัณฑ์เพื่อการเปลี่ยนถ่ายสินค้า
- ▶ ศูนย์งานคลังสินค้าห่างท่า (Dry Port) เป็นศูนย์บริหารงานคลังสินค้าที่ไม่ต้องอยู่ในบริเวณท่าเรือ เพื่อลดปริมาณความแออัด โดยมีด่านศุลกากรตั้งอยู่ในคลังสินค้าห่างท่า และสามารถดำเนินพิธีการทางศุลกากรได้แบบพร้อมขึ้นเรื่อ
- ▶ สถานีรถบรรทุกสินค้า (Truck Terminal) เป็นสถานีพร้อมอุปกรณ์การเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำหรับรถบรรทุกเท่านั้น

แผนกลยุทธ์อาเซียนซิงเกิลวินโดว์

อาเซียนซิงเกิลวินโดว์ [ต่อไปนี้จะใช้ตัวย่อ ASW (ASEAN Single Window)] เป็นข้อตกลงตามปฏิญญาอาเซียนฉบับพิมพ์เขียวอาเซียน 2007 กำหนดให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในการนำร่องระบบดังกล่าว ให้ข้อมูลสอดคล้องกันเป็นเอกภาพ เช่น ข้อมูลการขนส่ง E-Freight โดยกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รวบรวมฐานข้อมูลเกี่ยวกับทะเบียนยานยนต์ เรือ และเครื่องบิน รวมถึงประวัติผู้ขับรถขนส่ง ผู้ปฏิบัติงานในเรือ และผู้ขนส่งทางอากาศ เมื่อประสานกับฐานข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกของกรมศุลกากร จะทำให้การสืบหาข้อมูลสินค้า การจัดเก็บภาษีอากรและค่าธรรมเนียมเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในทางกลับกัน เมื่อมีการนำเข้ารถบรรทุกจากต่างประเทศ กรมศุลกากรป้อนข้อมูลนำเข้าเพียงครั้งเดียว ข้อมูลนำเข้ารถบรรทุกจะถูกจัดเก็บในคลังข้อมูล ASW ซึ่งกระทรวงคมนาคมสามารถนำไปใช้ในการลดระยะเวลาเดินทางได้ เมื่อยกระดับขึ้นไปในระดับอาเซียน ASW จะก่อให้เกิดประโยชน์แห่งการเรียนรู้ซึ่งกันและกัน ทำให้การแบ่งปันข้อมูลระหว่างประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนมีประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน สามารถใช้ในการปรับนโยบายให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์

องค์ประกอบสำคัญของ ASW มีดังนี้

- ▶ การยืนและรับข้อมูลการปฏิบัติการขนส่งสินค้าทั่วโลกเดียว
- ▶ การประมวล วิเคราะห์ และจัดเก็บ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ▶ การตัดสินใจของฝ่ายบริหารและงานนโยบายศุลกากรและการขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

การสร้างฐานข้อมูลเบ็ดเตล็ดแบบ ASW มีวัตถุประสงค์คือ การสร้างจุดตรวจสอบเดียว (Single Window Inspection : SWI) และการตรวจสินค้าผ่านชายแดนครั้งเดียว (Cross-Border Single-Stop Inspection :SSI) เพื่อลดขั้นตอนในการจัดทำเอกสาร ทำให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วขึ้น เพราะการค้าระหว่างกัมปุ่มประเทศไทยเชื่อมสู่ขึ้นอย่างรวดเร็ว การบริหารจัดการข้อมูลของภาครัฐ จึงต้องปรับปรุงให้รวดเร็วเพื่อรองรับอัตราการเพิ่มขึ้นของความต้องการทางตลาดในกลุ่มอาเซียน

แผนปฏิบัติการคุณภาพชั้นสูงอาเซียน

แผนปฏิบัติการคุณภาพชั้นสูงอาเซียนมีพัฒนาการตั้งแต่ปี 2537 ผ่านมาแล้ว 4 แผน ปัจจุบันอยู่ในระยะแผนที่ 5 รู้จักกันในชื่อ แผนปฏิบัติการคุณภาพชั้นสูงบруไน (Brunei Transport Action Plan 2011-2015) ความต่างระหว่างแผนกลยุทธ์กับแผนปฏิบัติการคือ แผนกลยุทธ์เน้นเรื่องนโยบาย ในขณะที่แผนปฏิบัติการเน้นภาคปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวางแผนสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมทุกฐานการขนส่งทั้งทางถนน ทาง ล้าน้ำ ทะเล และอากาศ แต่ที่แผนปฏิบัติการมุ่งเน้นคือการวัดผลเป็นมาตรฐาน เช่น การบังคับใช้หมายเลขอุตสาหกรรม (ASEAN Highway : AH) เพื่อให้การบริหารจัดการถนนทำได้อย่างเป็นระบบ การใช้ระบบอัจฉริยะ (Intelligent System) ในการบริหารจัดการข้อมูลจราจร ข้อมูลคงสินค้า หรือการประมวลข้อมูลสำหรับนักบริหาร การเชื่อมโยงระหว่างฐานจราจรไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ

วัตถุประสงค์หลักของการนำแผนปฏิบัติการมาใช้คือ เพื่อกратตันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละประเทศตื่นตัวที่จะทำให้แผนกลยุทธ์คุณภาพอาเซียนไปสู่ความสำเร็จได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำให้เกิดความเป็นเอกภาพของตลาดอาเซียน (Single Market) และฐานการผลิตร่วม (Single Production Base) ซึ่งแผนปฏิบัติการคุณภาพชั้นสูงอาเซียนจะบูรณาการเป้าหมายในการกราตัน 2 มาตรการคือ (1) เติมเต็มส่วนที่ขาด และ (2) ยกระดับประสิทธิภาพการคุณภาพและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

มาตรการเติมเต็ม

โครงการ GMS และ ASEAN Highway Network ได้วางรากฐานการคมนาคมทางรถสาธารณะสิ่นไปแล้วกว่า 90% มีเพียงถนนเชื่อมต่อ 3 สายที่ยังต้องขยายเพิ่มช่องทางจราจรให้เป็น 4 เลน ได้แก่ ถนนสายศรีสิงห์-กรุงเทพฯ ในกัมพูชา (338 กิโลเมตร) ถนนสายอิโป-ปาดังเบซาร์ ในมาเลเซีย (329 กิโลเมตร) และถนนสายแก่งค่าย-แก่งเสือเต้น สายสุรนารายณ์-บัวใหญ่ สายจิระ-บัวใหญ่ และสายบัวใหญ่-หนองคาย ในไทย (586 กิโลเมตร) ทั้ง 3 สายเสร็จแล้วในปี 2556 แต่การคมนาคมทางรถไฟฟ้าเพิ่งจะเริ่มต้นในปี 2558

สำหรับการคมนาคมทางรถไฟฟ้า เช่นทางสายหลักคือ สิงคโปร์- Kunming Rail Link : SKRL) เสมือนกระดูกสันหลังของการคมนาคมทางรางที่เชื่อมต่อจีนมาสู่อาเซียน และถือได้ว่าเป็นทางรถไฟฟ้าสายสำคัญที่เชื่อมโยงอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียว โดยมีเส้นทางรถไฟก้างปลา (Spur Line) เชื่อมต่อระหว่างไทยกับประเทศอาเซียนแห่งอื่น เนื่องจากความต้องการที่จะขยายเส้นทางไปสู่จีนที่-พนมเปญ-อว៉យ្យุประเทศ-กรุงเทพฯ ซึ่งจะมาเชื่อมต่อกับเส้น SKRL ที่กรุงเทพฯ จากกรุงเทพฯ การขนส่งทางรางสามารถเชื่อมต่อไปทั่วไปในประเทศไทยได้ (รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูต่อไปนี้ “การขนส่งทางราง”)

มาตรการยกระดับ

การยกระดับประสิทธิภาพการคมนาคมและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เป็นการผลักดันให้ประเทศสามารถแข่งขันได้ตามข้อตกลงในแผนกลยุทธ์การขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นงานสร้างจุดเชื่อมโยงระหว่างฐานคมนาคม เช่น การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับทางรถไฟกับท่าอากาศยาน หรือการเชื่อมโยงถนนกับสถานีรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ให้การคมนาคมเปิดเสร็จสอดคล้อง ซึ่งในส่วนที่เป็นการผลักดันทางกายภาพค่อนข้างได้รับการตอบรับและเป็นไปอย่างราบรื่น

ส่วนที่มีปัญหาและต้องใช้เวลาในการพัฒนาคือระบบการขนส่งอัจฉริยะ เช่น E-Freight มีปัญหาทั้งด้านเงินทุนและบุคลากร กล่าวคือ การลงทุนงานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะต้องใช้งบประมาณจากการรัฐบาลของแต่ละประเทศในการจัดทำเอง เนื่องจากแต่ละรัฐมีความอ่อนไหวในด้านข้อมูลภายในประเทศ ดังนั้นรัฐบาลแต่ละประเทศจึงจัดทำระบบการขนส่งอัจฉริยะแบบ

ค่อยเป็นค่อยไปตามปัจจัยที่มีอยู่ ยิ่งไปกว่านั้น การนำระบบมาใช้ปฏิบัติการยังต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขามาติดตั้งระบบปฏิบัติการของงานส่งอัจฉริยะ ซึ่งประเทศไทย กัมพูชา ลาว และเมียนมา ยังมีปัญหาทรัพยากรมนุษย์ เช่น ขาดแคลนช่างเทคนิคคอมพิวเตอร์ นอกจากปัญหางบประมาณและทรัพยากรมนุษย์แล้ว แผนปฏิบัติการการงานส่งออกเชียนฉบับบูรณาภรณ์ยังคงใช้กฎเหล็กทั้ง 3 ข้อ ได้แก่ การสร้างประสิทธิภาพทางพลังงาน การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยและความมั่นคง ซึ่งทำให้มาตรฐานระดับสากลรับประทาน เมียนมา ลาว กัมพูชา และเวียดนาม มีปัญหานักวิชาการปฏิบัติให้ได้ตามข้อตกลง แม้แต่ในโคนีเชีย และฟิลิปปินส์ซึ่งไม่มีปัญหาทรัพยากรมนุษย์ ก็มีปัญหาด้านเทคนิคและงบประมาณ ในการทำงานยกระดับโลจิสติกส์ให้ได้ตามเป้าหมายของแผนกลยุทธ์การคุณภาพชั้นสูง

02

ประเทศไทยกับแผนการพัฒนา โลจิสติกส์

-
- ▶ วัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 - ▶ ภาคธุรกิจ ภาคเอกชน และภาคโลจิสติกส์กับการคุ้มครองส่ง
 - ▶ ต้นทุนโลจิสติกส์
 - ▶ การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน

ห้ ง

โครงการอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และแผนปฏิบัติการคมนาคมขนส่งอาเซียน (ATAP) ได้วางโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานและจัดระเบียบการคมนาคมขนส่งตั้งแต่ปี 2535 จนถึงวันที่ AEC รวมตัว ไทยมีบทบาทสำคัญในฐานะศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งทางบกในการช่วยประสานโครงการต่างๆ ให้ลุล่วงไปได้ด้วยดีตลอดระยะเวลาของโครงการ แต่ไทยจะอาศัยภูมิเพียงอย่างเดียวคงไม่สามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางไว้ได้ จะต้องมีกลยุทธ์ของตัวเอง กลยุทธ์นี้ต้องวางแผนอยู่บน ragazzi ของโครงสร้างเศรษฐกิจไทยที่สมจริง เช่น ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมไฟฟ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ โรงงานประกอบยานต์ โรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง และอุตสาหกรรมเกษตรของอาเซียน ทั้งยังมีจุดแข็งสำคัญที่เงินลงทุนต่างชาติในระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมาทำให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของการผลิตที่สำคัญที่สุดในภูมิภาคสำหรับญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) คุณสมบัติความเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการผลิตนี้เอง จะเป็น ragazzi ที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ให้กลายเป็นอีกหนึ่งภาคอุตสาหกรรมที่สามารถเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศ

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์ฯ) ได้ให้นิยามการบริหารจัดการโลจิสติกส์ว่า หมายถึงกระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้าตั้งแต่ต้น ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ จากความหมายของสภาพัฒน์ฯ สามารถจับประเด็นหลักได้คือ การบริหารการเคลื่อนย้ายให้เหลวไหลของสินค้าและบริการ โดยการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับ “การบริหาร” “การเคลื่อนย้าย” และ “การให้เหลวไหล” ของสินค้าและบริการ

ความหมายของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ คือความแบบง่ายๆ ได้ว่า เป็นอุตสาหกรรมขับเคลื่อนการขนถ่ายโดยย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง โดยอาศัยพาหนะขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งธุรกรรมดังกล่าวมีรูปแบบการให้บริการหลากหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับความต้องการสินค้า ประเภทสินค้า และจุดหมายปลายทาง เช่น การขนส่งสินค้าแบบ “ประตูต่อประตู” (Door to Door Service) หมายถึง การขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตริโอผู้ขาย ไปถึง

เมื่อผู้ซื้อ หรือการขนส่งสินค้าแบบ “ถ่ายลำ” (Transshipment) หมายถึง การขนส่งสินค้าจากผู้ขายในต่างประเทศไปสู่ผู้ซื้ออีกประเทศหนึ่ง แต่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าผ่านพรมแดนอีกประเทศหนึ่งเพื่อให้ถึงปลายทาง เช่น สปป. ลาว เป็นประเทศไม่มีทางออกทะเล เมื่อผู้ซื้อในลาวยังต้องการสั่งสินค้าจากอินเดีย เที่ย ที่สามารถสั่งสินค้าทางทะเลมาลงที่ท่าแหลมฉบังของไทย และเปลี่ยนสินค้าขึ้นรถบรรทุกไปลาว

อีกแนวความคิดหนึ่งคือ การขนส่งสินค้าระหว่างโรงงานที่เป็นเครือข่ายการผลิตเดียวกันเรียกว่า “ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)” เช่น รถยนต์คันหนึ่งมีชิ้นส่วนการประกอบเป็นพันชิ้นส่วน แต่ละชิ้นส่วนมีโรงงานการผลิตเฉพาะทาง เช่น กระดาษ ตัวถัง ไฟหน้า ไฟหลัง วิทยุ การผูกห่วงโซ่อุปทานของผู้ผลิต เช่น โดยตัว หอนด้า นิสสัน ต้องอาศัยการขนส่งชิ้นส่วนจากโรงงานต่างๆ เพื่อมาประกอบที่โรงงานประกอบรถยนต์ จึงจะได้รถยนต์ออกมาหนึ่งคัน เมื่อเกิดภาระมวลตัวเป็น AEC ไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางของการขนส่งชิ้นส่วนการผลิต เนื่องจากโรงงานประกอบรถยนต์ของผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในเอเชียอยู่ในประเทศไทย และเมื่อกำแพงภาษีถูกทลายลง ผู้ผลิตก็ยิ่งไม่มีความจำเป็นต้องกระจายโรงงานไปยังประเทศอื่นๆ ในอาเซียน เพราะผู้ผลิตรถยนต์สามารถใช้ไทยเป็นฐานในการส่งออกรถยนต์ได้ โดยที่ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนการผลิตต่ำลง แนวความคิดห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้ไทยสามารถสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้แข็งแกร่งได้

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ “ได้วางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้วยฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ไว้ดังต่อไปนี้”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

1. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจบนฐานความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ และภูมิปัญญา ภายใต้ปัจจัยสนับสนุนที่เอื้ออำนวยและระบบการแข่งขันที่เป็นธรรม มุ่งปรับโครงสร้างการค้า และการลงทุน ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดทั้งภายในและต่างประเทศ สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สาขาวิชาการที่มีศักยภาพ พัฒนาภาคอุตสาหกรรมสู่อุตสาหกรรมฐานความรู้ เชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจของประเทศที่เข้มแข็ง และขยายตัวอย่างมีคุณภาพ ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ทำได้โดย

1.1 ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งรูปแบบเดิมไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้า สู่สากล ทั้งด้านความรวดเร็ว ความปลอดภัย และความต้องต่อเวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหารจัดการ รวมรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

1.2 ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

เพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น พัฒนาระบบทีมโโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) ศูนย์กระจายสินค้า และด้านการค้าชายแดน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่ง และกำหนดขอบเขตของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว

2. ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศไทยในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ให้ความสำคัญแก่การเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศไทยกับความร่วมมือระหว่างประเทศไทยในภูมิภาคต่างๆ บนพื้นฐานของการพึ่งพาซึ่งกันและกัน และมีภูมิคุ้มกันต่อภัยแล้วภัย ให้ความสำคัญแก่การพัฒนาความร่วมมือแบบหุ้นส่วนการพัฒนาที่ยั่งยืน และยึดผลประโยชน์ร่วมกันทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค สร้างปฏิสัมพันธ์ในความร่วมมือระหว่างประเทศไทยอย่างสร้างสรรค์ เตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีการพัฒนาภายในประเทศตั้งแต่ระดับชุมชนห้องถีน ให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลง การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคอาเซียน โดย

2.1 พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด้านศูลกากรชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่รวดเร็ว จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค เพื่อให้สามารถใช้ทรัพยากร่วมกันและเกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนทางธุรกิจ การปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการเดินทาง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกแนวพื้นที่ เศรษฐกิจที่มีอย่างสูงสุด โดยมีการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ที่สามารถนำไปสู่การเชื่อมโยงใน

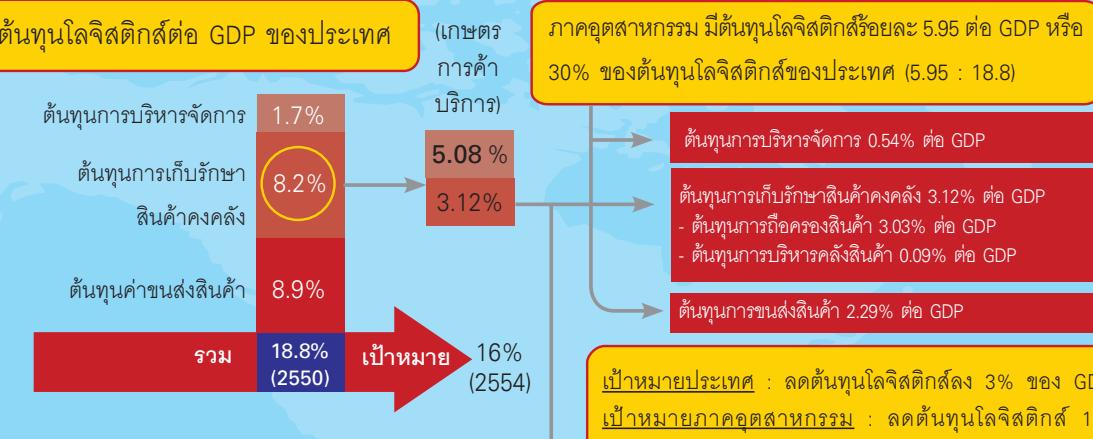
ภาพรวมของประเทศไทย และการเชื่อมโยงแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาค และระหว่างอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน และพัฒนาความเชื่อมโยงต่อเนื่องตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน รวมทั้งแผนความเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคข้างเคียง พร้อมทั้งดำเนินถึงยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาของประเทศไทยฯ สำหรับพื้นที่โลกและข้าวอนาคตใหม่ในเอเชีย ในประเทศไทยเพื่อบ้านของไทย และแผนงานของประเทศไทยเพื่อบ้านแต่ละประเทศ ทั้งที่ได้นำเสนอในการอุบัติความร่วมมือกับไทยและที่ยังไม่ได้นำเสนอ อาจนำเสนอในอนาคต โดยรัฐลงทุนทำโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจ พร้อมทั้งเปิดโอกาสการร่วมลงทุนแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

2.2 พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมืองช้ายเดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศไทยเพื่อบ้าน ทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกทางการพัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงการมีมาตรฐานรองรับที่เหมาะสมต่อผลกระทบเข้าสู่ประเทศไทยโดยส่วนรวม อันอาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศไทยเพื่อบ้าน การขนย้ายยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายข้ามแดนเข้าสู่พื้นที่อื่นๆ ของประเทศไทย ทั้งนี้ ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองช้ายเดนจะต้องคำนึงถึงศักยภาพด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ของพื้นที่มีแผนบูรณาการด้านการบริหารจัดการและพัฒนาด้านแรงงานเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศไทยเพื่อบ้าน ตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ และความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย ตามแผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และยุทธศาสตร์ในภาพรวมอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

การวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีวัตถุประสงค์หลักคือ การลดต้นทุนการขนส่ง โดยตั้งเป้าหมายให้ต้นทุนการขนส่งลดลงจาก 14.7% ของรายได้ประชาชาติ (ประมาณ 90,000 ล้านบาท) ให้ลดลงเหลือ 9% (ประมาณ 72,000 ล้านบาท) ภายในปี 2559

แผนการลดต้นทุนภัยคุกคามสินค้าของภาคอุตสาหกรรม ภายในปี 2559



เป้าหมายประเทศไทย : ลดต้นทุนโลจิสติกส์ลง 3% ของ GDP
เป้าหมายภาคอุตสาหกรรม : ลดต้นทุนโลจิสติกส์ 1% ของ GDP ในระยะเวลา 5 ปี (2555-2559) หรือ 0.2% ของ GDP ต่อปี หรือ คิดเป็นมูลค่า 18,000 ล้านบาทต่อปี

ต้นทุนการภัยคุกคามสินค้า	= 257,000 ล้านบาท
6 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก (70%)	= 180,000 ล้านบาท
อาหาร พลาสติกฯ ไฟฟ้า ชิ้นส่วนฯ สิ่งทอฯ ยางพารา	

ลดต้นทุนการภัยคุกคามสินค้า (Inventory Carrying Cost) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10% ต่อปี

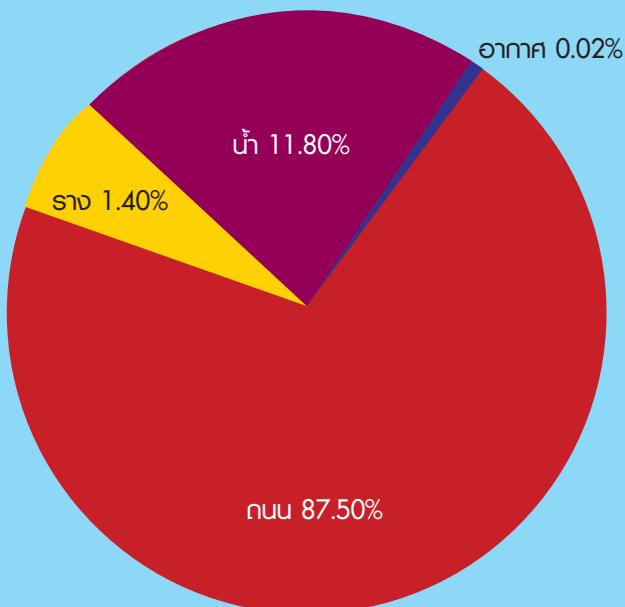
1. พัฒนาประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรของสถานประกอบการทั่วประเทศ จำนวนเป้า 1,800 ราย
2. พัฒนาระบบกลุ่มเครือข่ายและความเชื่อมโยงเชิงอุปทานด้านบริหารจัดการวัสดุและข้อมูล ของ 6 กลุ่มอุตสาหกรรม เป้าหมาย

ตามรายงานของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การลงทุนของภาครัฐช่วยให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมมีประสิทธิภาพดีขึ้น เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงตามลำดับจาก 17% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศหรือ GDP ในปี 2550 ลดลง 14.7% ของ GDP ในปี 2554 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญคือ 15.0% ทั้งมิติด้านต้นทุน เวลา และความสามารถในการแข่งขันใน国际市场

ในการตอบสนองลูกค้า นอกจากต้นทุนลดลงแล้ว มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศยังสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากประมาณ 2.7 แสนล้านบาทในปี 2550 เป็น 3.1 แสนล้านบาทในปี 2554 หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 3% ของ GDP และก่อให้เกิดการจ้างงานประมาณ 3.5 ล้านตำแหน่ง

ด้วยเหตุผลเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ ภาครัฐจึงเห็นว่าการลงทุนด้านสาธารณูปโภคเป็นความจำเป็น และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม ไทยในฐานะสมาชิกของกลุ่ม GMS ได้ลงทุนด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น แต่ที่ต่างไปจากในอดีตคือลงทุนอย่างมีเป้าหมายขึ้น ได้แก่ การเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนจากการสร้างถนนไปเป็นการสร้างทางรถไฟ และสร้างจุดเชื่อมโยงระหว่างการคมนาคมทางน้ำกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ

สัดส่วนรูปแบบการขนส่งของประเทศไทย



ที่มา : แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ปี 2556-2560

ในส่วนของผู้ปฏิบัติงานโดยราย กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจต่างๆ เป็นจำนวนมาก แบ่งเป็นการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม 36% ภาคขนส่ง 35% หรือคิดเป็นประมาณ 7 แสนล้านบาทต่อปี ซึ่งล้วนก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและปัญหาด้านลิงแวดล้อม ทั้งนี้ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการขันส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สดคดล้องกับตันทุน ก่อให้เกิดการขันส่งทางถนนที่มีตันทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูง 87.50% ในขณะที่การขันส่งทางรางที่มีตันทุนการขนส่ง 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขันส่งทางน้ำที่มีตันทุนการขนส่งต่ำที่สุดคือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีสัดส่วนการขนส่งเพียง 1.40% และ 11.08% ตามลำดับ จึงทำให้ตันทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ยังคงอยู่ในระดับสูงถึง 14.3% (ในจำนวนนี้เป็นตันทุนด้านการขันส่งประมาณ 7.1% ของ GDP) ดังนั้นการเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนจากแบบถนนมาเป็นการคมนาคมทางรางและน้ำจึงเป็นภาระแห่งชาติ ที่ต้องดำเนินการให้สดคดล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และข้อตกลง GMS-Thai

การเขื่อมโยงการคมนาคมอาเซียนตามข้อตกลง GMS-Thai เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการปฏิรูประบบคมนาคมคือ โครงการยุทธศาสตร์การพัฒนาลุ่มน้ำโขงที่ไทยกับประเทศไทยเพื่อนบ้านร่วมกันจัดตั้งขึ้น โดยมี ADB ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานของกลุ่ม GMS จากข้อตกลง GMS-Thai จะเห็นได้ว่าเม็ดเงินลงทุนของไทยมีการเปลี่ยนน้ำหนักจากการลงทุนสาธารณูปโภคทางถนนมาเป็นทางราง โดยที่ร่างรถไฟด้วยงบประมาณมากเป็นอันดับหนึ่ง เป็นจำนวนเงิน 131,736 ล้านบาท หรือ 52% ของเงินลงทุนทั้งหมด ท่าเรือได้รับงบประมาณ 97,944 ล้านบาท คิดเป็น 38% ของเงินลงทุนทั้งหมด ส่วนถนนได้รับเงินงบประมาณเพียง 26,070 ล้านบาท คิดเป็น 10% ของงบประมาณการลงทุนสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งหมด



โครงการ	ปี	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
ถนนบ่ายพาส อรัญประเทศ-ปอยเปต	2015	1,320
มอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี	2014	9,900
ถนนข้ามพรมแดนและปรับปรุงถนน แม่สอด-เมียวดี	2015	1,650
ทางด่วน เชียงราย-เชียงของ	2014	2,310
ปรับปรุงทางด่วน แม่สอด	2014	2,970
ปรับปรุงทางด่วน หล่มสัก-เพชรบูรณ์	2014	3,300
ปรับปรุงทางด่วน กาฬสินธุ์ นครราช-คำชา	2014	4,620
รวมยอดโครงการถนน	26,070 ล้านบาท	



โครงการ	ปี	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
พัฒนาที่ราบลุ่มแหลมฉบังโครงการ 3	2015	92,499
พัฒนาสถานีชายฝัง ท่าเรือแหลมฉบัง	2014	2,129
พัฒนาสถานีถ่ายโอนสินค้าโดยเชื่อมต่อรถไฟฟ้าและท่าเรือแหลมฉบัง	2015	3,316
รวมยอดโครงการท่าเรือ	97,944 ล้านบาท	



โครงการ

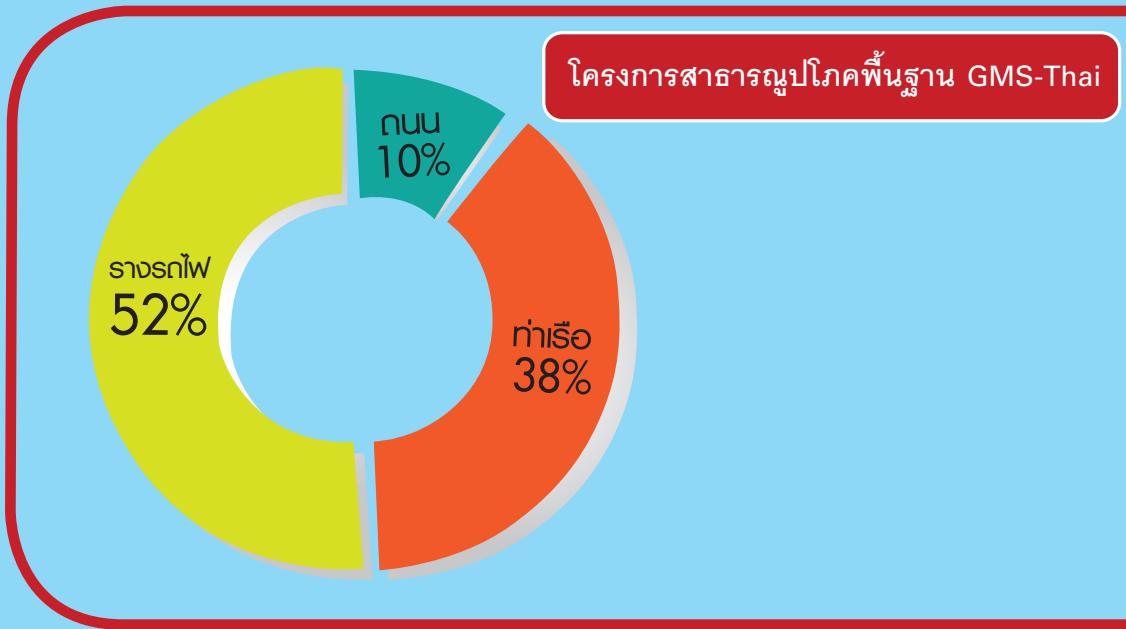
	ประมาณการ (ปี)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
ทางรถไฟสาย เด่นชัย เชียงราย และเชียงของ	2014	85,206
ทางรถไฟสาย บ้านไผ่ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม	2015	46,530
รวมยอดโครงการฯ		131,736 ล้านบาท

อื่นๆ

โครงการ

	ประมาณการ (ปี)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
ความช่วยเหลือด้านเทคนิค ระหว่างไทยและเมียนมา ในมาตรฐานและสเปกการขนส่ง และการนำways	2015	13
ความสะดวกด้านการขนส่ง		
ศึกษาดูทศวารถการพัฒนาระบบการบริหาร GMS Motorway Network	2014	
ศึกษาการพัฒนาด้านท่ารถไฟเชื่อมโยงไทย ลาว กัมพูชา และเมียนมา	2014	
ศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงทางรางระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือทวาย	2014	99
รวมยอดอื่นๆ		112 ล้านบาท
รวมโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งสิ้น		255,862 ล้านบาท

ที่มา : Asain News Network



การเพิ่มขยายผิวนน ณ จุดการค้าชายแดน เช่น เชียงของ หนองคาย มุกดาหาร แม่สอด อรัญประเทศ เป็นแนวรองรับความเจริญทางธุรกิจของพื้นที่ด้านชายแดน ซึ่งภาครัฐคาดว่าจะขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงปี 2555-2560 ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน พัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองชายแดน แต่การขยายตัวดังกล่าวจะเพิ่มปริมาณรถ ซึ่งกลยุทธ์เป็นปัจจัยจากരถและต่อไป

การเคลื่อนไหวของสินค้าที่มีประสิทธิภาพที่สุดสำหรับไทย คือการสร้างระบบไฟทางคู่ และการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริการรถไฟ ตามที่รายงาน ADB เกี่ยวกับปัจจัยระบบทางรถไฟของไทยอธิบายว่า

การรถไฟไทยสร้างตั้งแต่ปี 2438 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เจ้าอยู่หัว ในช่วง 30 ปีแรกของการก่อตั้งการรถไฟ มีรางยาวทั้งสิ้นรวม 3,000 กม. ในช่วง 80 ปีที่ผ่านมาระยะทางรวมเพิ่มขึ้นเพียง 35% หรือประมาณ 1,043 กม. 40% ของรางรถไฟไทยใช้มาแล้วเกิน 40 ปี 1 ใน 3 ของหมอนรถไฟยังเป็นไม้ จุดตัดผ่านถนน 89% สร้างปัจจัยจากภาระ และเพียง 64% ของขบวนรถไฟใช้การได้ (133 จาก 209) ในช่วงระหว่างปี 2550-2552 รถไฟมีอุบัติเหตุทั้งสิ้น 171 ครั้ง และมีค่าเฉลี่ยตกรางปีละ 107 ครั้ง



รถไฟฟ้าบีทีเอส สาย 8 เชื่อมต่อ

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)	(ขนาด 1 เมตร)
ชุมทางจตุร - ขอนแก่น	185	26,007	
ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	167	17,293	
นครปฐม - หัวหิน	165	20,038	
นาบกะเบา - นครราชสีมา	132	29,855	
อพบุรี - ปากน้ำโพ	148	24,842	
หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	90	9,437	
			2558 - 2561
			2559 - 2563

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)	(ขนาด 1.435 เมตร)
หนองคาย - นครราชสีมา - แหลมฉบัง	737	392,570	
เชียงของ - เด่นชัย - บ้านกาชาด	655	348,890	

ที่มา: กรุงเทพธุรกิจ 30 กรกฎาคม 2557

การพัฒนาระบบคมนาคมไทยให้สอดคล้องกับการรวมตัวเป็นชุมชนเขตเศรษฐกิจ AEC เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างระบบโลจิสติกส์ไทยให้ได้มาตรฐานสากล และเป็นภารຍกรดับชีดความสามารถในการแข่งขัน แต่รูปแบบของการพัฒนาเปลี่ยนจากการให้ความสำคัญแก่ถนนมาเป็นทางรถไฟและท่าเรือ เป็นการลงทุนเพื่อให้เท่านั้นปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หลังจากการรวมตัวเป็น AEC ในปี 2558 ยกตัวอย่างเช่น ปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ใช้รถไฟลากจากเขตภาคตะวันออก ICD ในปี 2556 มี 400,000 ตู้ต่อปี คาดว่าสิ้นปี 2557 ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้น 50% เป็น 600,000 ตู้ และในปี 2560 คาดว่าตู้คอนเทนเนอร์ที่คาดภาคตะวันออก ICD จะเพิ่มเป็น 1,000,000 ตู้ (กระทรวงคมนาคม, Thailand Transport Logistics Outlook 2013) การเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นส่งโดยทางรางรถไฟสอดคล้องกับคำให้สัมภาษณ์ของนายด่านศุลกากร ทั้งที่ด่านท่าเรือแหลมฉบัง ด่านเชียงแสน และด่านสะเดา ซึ่งคาดการณ์ว่าปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือและทางรถไฟทุกจะเพิ่มขึ้นแบบหนึ่งเท่าทวีคูณภายในปี 2559 แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของระบบคมนาคมทุกรูปแบบ ที่จะต้องสร้างขึ้นเพื่อรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคโลจิสติกส์ กับการคมนาคมขนส่ง

ภาครัฐได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและประเทศไทยเข้าสู่ยุค AEC ในขณะเดียวกัน ภาคเอกชนก็มีการบริหารจัดการระบบการคมนาคมขนส่ง โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วย เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการลูกค้า ภาคโลจิสติกส์มีการปรับรูปแบบการให้บริการสินค้าทั้งแบบเต็มตู้สินค้า ครึ่งตู้สินค้า และแบบคละตู้สินค้า รวมทั้งการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยบริหารจัดการ ติดตาม และเ格ะรอยสินค้า เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งลดลง และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการการขนส่งมากขึ้น

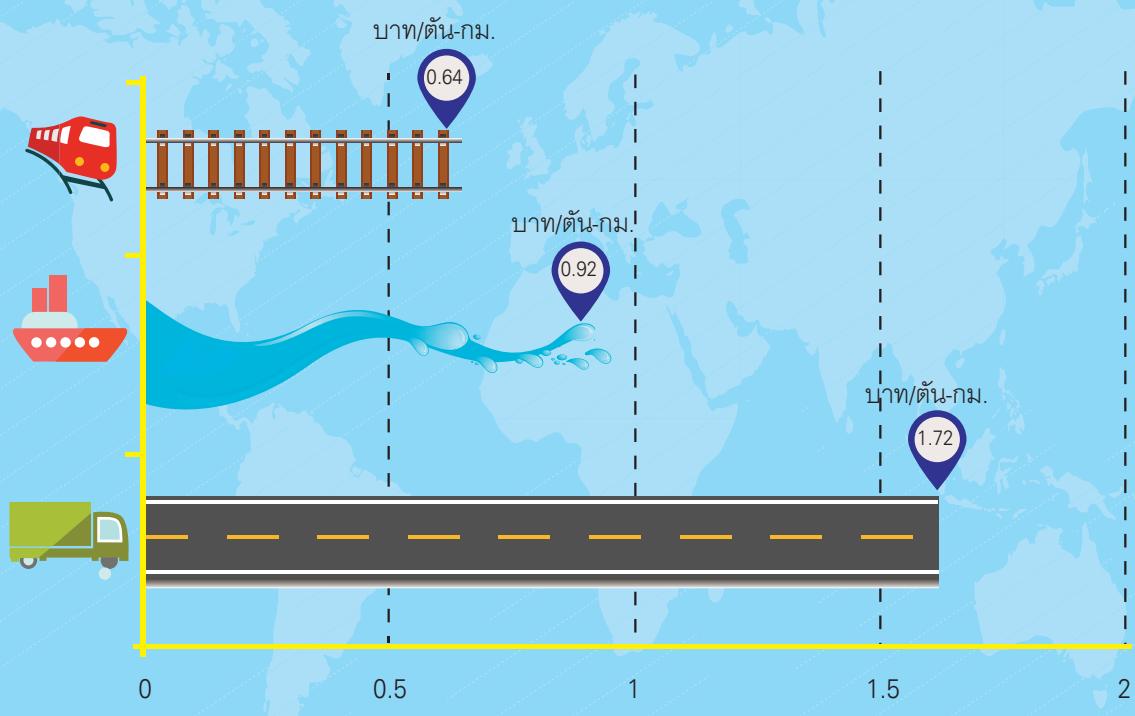
ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคโลจิสติกส์ กำลังเดินไปในทิศทางเดียวกัน เพราะทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ว่า เป็นส่วนสำคัญที่สร้างความแตกต่างระหว่าง

กำไรหรือขาดทุน ความมีประสิทธิภาพหรือไม่ประสิทธิภาพ และความพอใจหรือไม่พอใจของลูกค้า

ต้นทุนโลจิสติกส์

การบริหารต้นทุนโลจิสติกส์เป็นตัวกำหนดส่วนต่างของกำไรหรือขาดทุน ยิ่งบริหารได้ดียิ่งทำให้บริษัทมีโอกาสมีกำไรมากขึ้น ภาครัฐเองก์ตระหนักและให้ความสำคัญกับการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคเอกชน จากการศึกษาของกระทรวงคมนาคมรายงานว่า ต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่งของไทยเบรียบเทียบสามฐานการขนส่งคือ ทางถนน ทางราง และทางน้ำ เป็นดังนี้

ต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่ง



จากรายงานกระทรวงคมนาคม 2556 แสดงให้เห็นว่า การขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูงที่สุด คือ 1.72 บาท/ตัน-กิโลเมตร แต่ก็ยังเป็นการขนส่งที่นิยมที่สุดของไทย โดยคิดเป็น 95% ของการขนส่งทั้งหมด การขนส่งทางน้ำคิดเป็น 2.8% แต่มีต้นทุนต่ำเพียง 1 ใน 3 ของการขนส่งทางถนน ส่วนหนึ่งของความนิยมในการใช้บริการขนส่งทางถนน เพราะรู้สึกว่าลงทุนสร้างถนนในฐานะที่เป็นสาธารณะปัจจุบันสำคัญมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ส่วนหนึ่งก็คือความนิยมของภาคเอกชน ที่แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางถนนตอบโจทย์ความต้องการของธุรกิจ

การบริหารโลจิสติกส์ของภาคเอกชนคำนึงถึงความพอใจของลูกค้าเป็นหลัก เช่น การส่งลินค้าจากคลังไปสู่ศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้าของผู้ขายส่ง หรือลูกค้า มีต้นทุนการขนส่งเกิดขึ้นอย่างน้อย 3 จุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งความต้องการของลูกค้าปลายทาง คือผู้ขายส่ง หรือลูกค้ารายใหญ่อย่างเทลโก้ โลตัส หอปส์ บิ๊กซี ลูกค้าย่อมต้องการสินค้าในปริมาณต่างกัน เช่น ลูกค้าที่เป็นผู้ขายส่งรายเล็กอาจไม่ต้องการเติมตู้สินค้า เพราะจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น เมื่อจากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) คิดค่าบริการแบบเติมตู้ หรือถ้าผู้ผลิตต้องการจ่ายแบบคละตู้ LSP ก็จะต้องรอจนกว่าจะมีสินค้าส่งไปในเส้นทางเดียวกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ทันต่อความต้องการของลูกค้า ผู้ผลิตจึงต้องยอมจ่ายค่าบริการขนส่งสินค้าแบบเติมตู้

LSP ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวจึงได้รวมตัวกันสร้างระบบขนส่งร่วม โดยทางบริการบนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น มีการโพสต์แสดงความต้องการการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมาย ก. ที่มีรถขนส่งได้ที่จะสามารถให้บริการได้ ณ เก落在ตั้งกล่าว LSP จะหาวิธีช่วยให้ผู้ขายสามารถนำส่งสินค้าไปสู่ลูกค้าปลายทางได้ในราคาและเวลาที่ลูกค้าต้องการ รูปแบบการพัฒนาธุรกิจ เช่นนี้ถือได้ว่าเป็นการตอบสนองความต้องการของลูกค้าโดยประยุกต์ด้วยทุนและพลังงาน

ภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมยกระดับประสิทธิภาพของการขนส่งร่วมขึ้นไปอีกระดับ คือไม่ใช่แค่การขนส่งภายในฐานคมนาคมเดียวกัน แต่รวมถึงการเชื่อมต่อระหว่างฐานคมนาคม เช่น การขนส่งสินค้าจากรถไปเรือ หรือจากรถไฟฟ้าไปเรือ ย่อมต้องมีการบริการเสริมทั้งด้านภาษาพ เครื่องมือการเปลี่ยนถ่าย คิวการขนส่ง การตรวจสอบสินค้า และที่สำคัญที่สุดคือ เอกสารสำคัญแสดงสินค้าเพื่อพิธีการต่างๆ ของทางราชการ ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงสร้างระบบที่เรียกว่า E-Freight เพื่อช่วยการเชื่อมต่อของฐานคมนาคมของภาคเอกชนและภาครัฐ

ให้กล้ายเป็นระบบเดียวกัน ภายใต้แนวความคิดการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) ตามแผนกลยุทธ์การคมนาคมขนส่งอาเซียน

การขนส่งร่วมเป็นหนึ่งในตัวอย่างของการยกระดับประสิทธิภาพระบบการขนส่งคมนาคมที่ทำให้ภาคโลจิสติกส์ไทยกล้ายเป็นภาคอุตสาหกรรมได้ด้วยความร่วมมือของทุกภาคส่วนทุกฝ่ายตระหนักรู้ว่าการจับมือกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนของไทยเท่านั้น จึงจะสามารถพัฒนาระบบเศรษฐกิจให้อยู่ในภาวะการแข่งขันได้ภายหลังการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการลดต้นทุนการขนส่งในขณะที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้

การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน

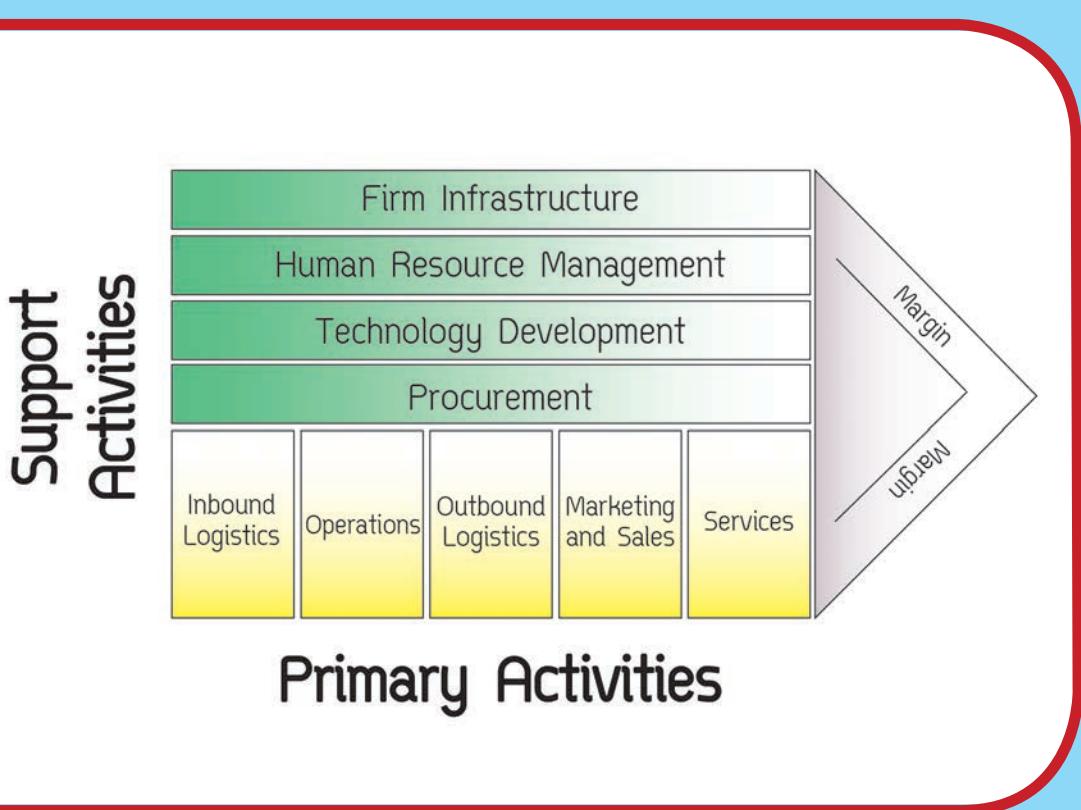
สภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยรายงานในปี 2557 ว่า สินค้าส่งออกของไทยกว่า 50% เป็น สินค้าทุน (Capital Goods) วัตถุดิบ (Raw Materials) และสินค้ากึ่งสำเร็จรูป (Semi-Finished Goods) แสดงให้เห็นว่าภาคอุตสาหกรรมของไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งประกอบไม่ใช่โรงงานประกอบสินค้า (Assembly Plant) ภาพสะท้อนของอุตสาหกรรมไทยเพิ่มระดับความสำคัญของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ชัดเจนมากขึ้น ไปถึงโรงงานประกอบสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดและมีประสิทธิภาพ ทันเวลา และสอดคล้องกับกฎเหล็กด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน และความปลอดภัย ดังนั้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์จึงต้องมีการบริหารแบบขับเคลื่อน (Value Stream Management)

การบริหารแบบขับเคลื่อน หมายถึง การร่วมมือกันบริหารห้องภาครัฐและภาคเอกชนโดยทางภาครัฐใช้กลยุทธ์การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation : TF) และภาคเอกชนต้องใช้กลยุทธ์สร้างคุณค่า (Value Creation) กลยุทธ์ TF ได้แก่

1. การปรับลดกฎระเบียบและขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า
2. ปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าชายแดนและผ่านแดน
3. เร่งรัดการใช้ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW)

และระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (ASEAN Single Window : ASW)

สำหรับภาคเอกชน กลยุทธ์สร้างคุณค่ามีหลากหลายนิยาม ขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัท แต่ในภาพโลจิสติกส์ การสร้างคุณค่า หมายถึง การปรับปรุงองค์กรแบบบูรณาการ โดยมีเป้าหมายหลักคือการเพิ่มผลกำไร ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การปรับปรุงการบริหารงานบุคคล การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือการปรับปรุงการจัดซื้อ จะต้องนีกถึงการขับเคลื่อนสินค้าทั้งภายในประเทศ ภายในองค์กร ต่างประเทศ การขาย และการบริการ นั่นคือการยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งเพื่อให้บริษัทได้ผลกำไรมากที่สุด

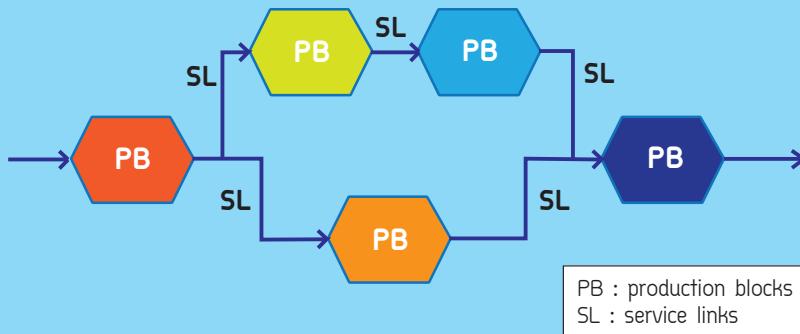


การขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยกลยุทธ์การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขับเคลื่อนองค์กรด้วยกลยุทธ์สร้างคุณค่า เป็นการวางแผนรากฐานให้ห่วงโซ่อุปทานมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับแผนโลจิสติกส์แห่งชาติและแผนปฏิบัติการคมนาคมขนส่งแห่งชาติ ซึ่งสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ยินยอมการจัดการห่วงโซ่อุปทานไว้ว่า

การจัดการ [ห่วง] โซ่อุปทาน หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการ ของหน่วยงานหรือแผนกวายในองค์กร และคุ้ค่าที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือชั้นพลาเยอร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคุ้ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากการบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัสดุดิบในการผลิตขึ้นส่วนต่างๆ ป้อนเข้าโรงงานจนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค

จากคำนิยามของการจัดการห่วงโซ่อุปทานโดยสภาพนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปได้ง่ายๆ ว่า องค์กรสามารถจัดการห่วงโซ่อุปทานได้เมื่อวัตถุดิบและสินค้าภายในองค์กรได้ด้วยการออกแบบการบริหารจัดการอย่างบูรณาการ เพราะทุกธุรกรรมขององค์กรเกี่ยวข้องกับต้นทุนประกอบการ

สถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก (ERIA) เสนอทฤษฎีแยกตัว (Fragmentation Theory) เพื่ออธิบายว่าทำไม่บริษัทจึงควรแยกการผลิตออกจากเป็นส่วนๆ และกระจายตัวไปในภูมิภาคต่างๆ

Before fragmentation**After fragmentation**

แนวความคิดของทฤษฎีแยกตัว หมายถึง การแยกการผลิตชิ้นส่วนไปตั้งอยู่ตามจุดต่างๆ ตามความเหมาะสม เช่น ชิ้นส่วนบางชิ้นต้องใช้เครื่องจักรผลิต (Capital-Intensive) ชิ้นส่วนบางชิ้นเน้นหักที่การใช้แรงงาน (Labor-Intensive) และชิ้นส่วนบางชิ้นต้องผลิตใกล้แหล่งวัสดุดิบ เพราะฉะนั้นชิ้นส่วนต่างๆ ควรจะแยกผลิตตามความต้องการของชิ้นส่วนนั้นๆ ทั้งนี้ส่วนได้ที่เกิดจากการแยกชิ้นส่วนต้องมากกว่าต้นทุนการผลิตรวมกับค่าบริการโลจิสติกส์ ตามหลักทฤษฎีแล้ว ยิ่งบริษัทแยกส่วนการผลิตกระจายตัวอยู่มาก ก็ยิ่งทำให้เกิดการประหยัดโดยเพิ่มขนาดการผลิต (Economy of Scale)

ขอยกตัวอย่างอธิบายต่อเนื่อง คือ รถยนต์คันหนึ่งฯ ประกอบไปด้วยชิ้นส่วนหลายพันชิ้น แต่ละชิ้นมาจากโรงงานต่างๆ เช่น โรงงานกระดาษในไทย โรงงานหล่อพลาสติกในอินเดีย โรงงานผลิตเครื่องยนต์ในมาเลเซีย แต่ละโรงงานอาจประกอบไปด้วยโรงงานย่อยๆ อีกหลายโรงงาน ยิ่งกระจายการผลิตมากเท่าไรก็จะยิ่งสร้างบรรจุภัณฑ์มากขึ้นเท่านั้น เช่น การ

ขณะนี้ส่วนระหว่างโรงงานเม็ดพลาสติก เพื่อป้อนเข้าโรงงานกระจกและโรงงานหล่อพลาสติก หรือการส่งชิ้นส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์เข้าสู่โรงงานผลิตเครื่องยนต์ จะทำให้เกิดการวางแผนโลจิสติกส์แบบบูรณาการ นั่นคือการวางแผนให้การเคลื่อนไหวชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์ มีต้นทุนต่ำที่สุดและมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

ภาครัฐมองเห็นโอกาสและศักยภาพของโรงงานอย่าง หลายแห่งตามทุขวีแยกตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศไทยมีรายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่ำกว่าประเทศอื่นในภูมิภาค เช่น กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม ดังนั้น ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลของประเทศไทยสมาชิกอาชีวะลงทุนต่างชาติ (Foreign Direct Investment : FDI) ให้มาลงทุนในประเทศไทยของตน ด้วยการสร้างแรงจูงใจจากสิทธิพิเศษทางภาษี (Tax Incentive) เพราะนอกจากรากระดับต่ำให้เกิด การสร้างโรงงานในประเทศไทยของตนแล้ว ยังจะทำให้เกิดการว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยัง เป็นการกระตุ้นให้เกิดการถ่ายโอนเทคโนโลยี การพัฒนาตลาดใหม่ และที่สำคัญคือ การสร้าง อุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เรียกว่าการรวมกลุ่มการผลิต (Clustered Industry) เช่น ไทยมีชื่อเสียง ด้านการผลิตชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้าและรถยนต์ เพราะมีโรงงานรวมกลุ่มการผลิตเพื่อให้บริการ ชิ้นส่วนต่างๆ ต่อโรงงานของบริษัทต่างชาติ แต่ที่ไทยยังไม่สามารถสร้างให้เป็นชุมพร้อมได้คือ ระบบโลจิสติกส์ที่จะเชื่อมโยงระหว่างโรงงานกับกลุ่มการผลิตให้เกิดประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำ

ขณะที่ภาคเอกชนกำลังพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่องด้วยหลักการแยกตัว ภาครัฐพยายาม ส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกสมีต้นทุนต่ำและประสิทธิภาพสูง ด้วยนโยบายการ อำนวยความสะดวกทางการค้า เมื่อผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าไปพื้นที่ฐาน จะเห็นได้ว่าไทย สามารถก้าวข้ามอุปสรรคทางการขนส่งภายในประเทศได้หลายก้าว ไม่ว่าจะเป็นการลดต้นทุน การบริหาร การลดต้นทุนคลังสินค้า หรือแม้กระทั่งการลดต้นทุนค่าขนส่ง ทำให้ไทยเป็นแหล่ง การผลิตที่ดึงดูดเงินทุนจากต่างชาติให้มาสร้างฐานการผลิตมากขึ้น แต่ประเทศไทยก็ยังมี การบ้านทางโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้พัฒนา ไม่ว่าจะเป็นพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การจำกัดคอร์รัปชัน การพัฒนาสถานีขนส่ง และความแม่นยำใน การขนส่ง โดยทางโลจิสติกส์และการบริหารห่วงโซ่อุปทานจะสำเร็จได้ ก็ต่อเมื่อภาครัฐและ ภาคเอกชนร่วมมือกันสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยให้แข็งแกร่งเท่าสิงคโปร์



03

ระเบียงเศรษฐกิจ

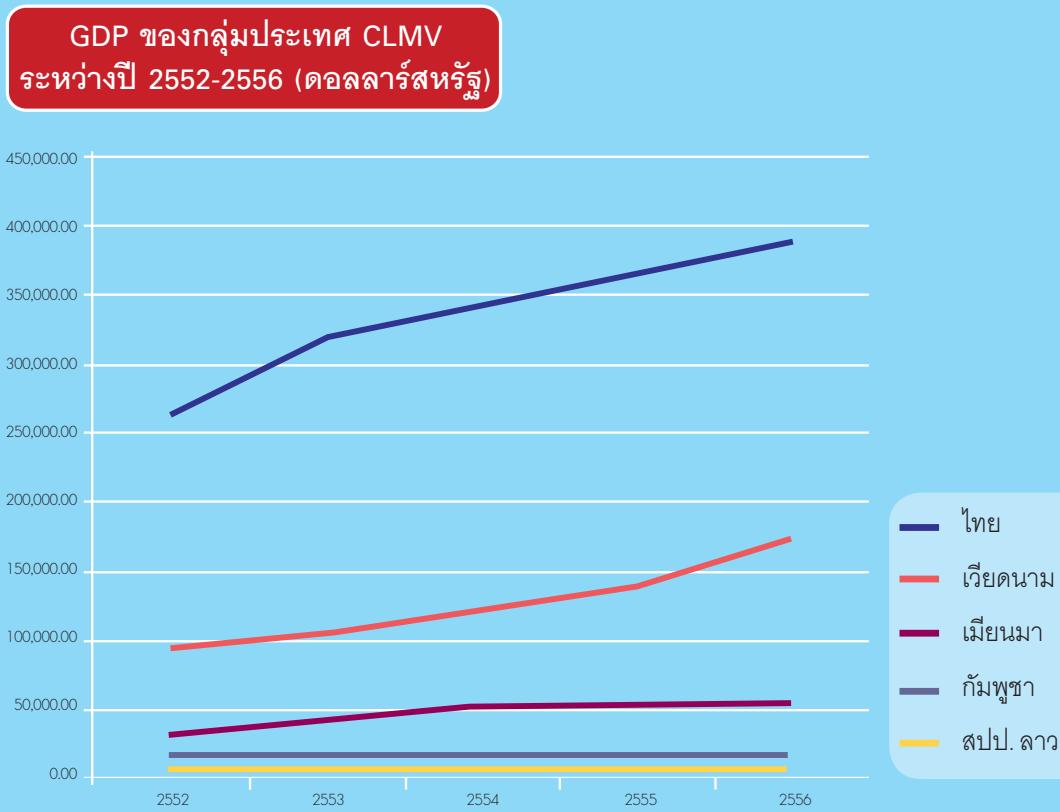
- ▶ จุดกำเนิดของระเบียงเศรษฐกิจ
- ▶ โครงการภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจ
- ▶ โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานในระเบียงเศรษฐกิจ
- ▶ วิัฒนาการของระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กลุ่ม GMS
- ▶ การเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจในระเบียงเศรษฐกิจ GMS

ຮະບັບສິນຄະນະ (Economic Corridor) ໝາຍດີ່ນ ແນວດການຄືດທາງການພັດນາເບີດເສົ້າ
ຮູ້ສຶ່ງຮົມໂຄງກາຣສາຫະລຸປໍໂກກພື້ນຖານຂອງກາຈັກສູງ ໄນວ່າຈະເປັນໂຄງກາຣນ໌ ລາງ
ທ່າເວື່ອ ທ່າອາກະຍານ ແລະ ໂຄງກາຣວ່າດ້ວຍກາຮສ້າງເຄື່ອງຂ່າຍເຊື່ອມໂຍງຮະບບເຕັກໂນໂລຢີສາຮນເທິ
ກັບກາຮຜົດທຸກກາຄສ່ວນ ແລະ ກາຮຄ້າທັງກາຍໃນແລະ ຕ່າງປະເທດ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍເພື່ອກະຕຸ້ນ
ເສົ້າການພັດນາ ແລະ ກະຈາຍຮາຍໄດ້ ບນຫຼັກຄວາມເຂົ້າໃນເວົ້ອການພັດນາທີ່ເກີດຈາກທຸກໆກີກາຮລົງທຸນ
ຂອງກາຈັກສູງ ສາມາດດຶງດູດກາຮລົງທຸນຈາກກາຄເອກະນຸມ ສ້າງກາຮເຂົ້າຕົກລາດ ກ່ອນໃ້ເກີດສາກພຄລ່ອງ
ທາງກາຮຄ້າ ກະຕຸ້ນໃ້ມີການພັດນາເສົ້າການທັງໃນພື້ນທີ່ຂອງກາຮກ່ອສ້າງແລະ ໃນກາພວມເພີ່ມຂຶ້ນ

ຈຸດກຳນົດຂອງຮະບັບສິນຄະນະ

ຈຸດກຳນົດຂອງຮະບັບສິນຄະນະເລີ່ມຈາກໂຄງກາຣອນຫຼຸມມີກາຄລຸ່ມແມ່ນໍ້າໂຂງ (Greater Mekong Subregion : GMS) ຫຼື ຊົ່ງວາງກລຸ່ມທົ່ວກາຮພັດນາ 6 ປະເທດສາມາຊີກ ໄດ້ແກ່ ກັມພູ້າ ຈື່ນ ເມື່ອນມາ
ໄທ ລາວ ແລະ ເວີ້ດນາມ ບນແນວດົກມີການຄືດຮະບັບສິນຄະນະ ຜູ້ຮົ່ວໂລມໂຄງກາຣແລະ ເປັນຜູ້ສັນບສັນນຸ່ນ
ຈັບປະມາດນໍາສັນດັບກຳນົດ ອານາຄາພັດນາເຄອເຊີຍ (Asian Development Bank : ADB) ຈາກຮະດັບຄວາມ
ຍາກຈົນອັນເກີດຈາກກາວະສົງຄຣາມໃນກລຸ່ມ CLMV (Cambodia Laos Myanmar and Vietnam) ໃນປີ
2534 ທຳໄໝ ADB ແນະນຳໃ້ປະເທດເຫັນນີ້ພັດນາເສົ້າການໂດຍໃຊ້ຕົກລາດເປັນຫຼານ (Market-Based System) ຫຼື ຊົ່ງໝາຍຄວາມວ່າກລຸ່ມປະເທດ CLMV ຫຼື່ສ່ວນໃໝ່ມີຮບຄອບກາປົກຄອງແບບ
ສັກນິຍົມ (ຍົກເວັ້ນກັມພູ້າຫຼືປົກຄອງຮະບັບປະເທດປະເທດຕົວຢ່າງເປົ້າ) ໂດຍມີພະນາກຊັ້ນຕົວຢ່າງ
ເປົ້າ ເປັນປະມຸນຂາຍໄຕ້ຮູ້ຮ່ວມນຸ່ມ ຕ້ອງເລີ່ມມີກາຮຜ່ອນປຽນກົງຮະບັບສິນຄະນະ ແລະ ເປົ້າມີກາຮພັດນາ
ເພື່ອໃ້ທ່າງໆສາດໃ້ມາທຳກາຮຄ້າ ແລະ ລົງທຸນໂດຍຕຽງໄດ້

ຈາກຄຳແນະນຳໂດຍ ADB ກລຸ່ມປະເທດ CLMV ມີກາຮເປົ້າມີກາຮພັດນາ ໃນກາພວມເພີ່ມຂຶ້ນ
ຕາມຮູ້ປັດຕຸປັນໄປນີ້



ທີ່ມາ : ອຸນາຄາຮັດມາເຄອເຊີຍ (ADB) 2014

ອຢ່າງໄຈກົດາມ ໃນແຕ່ລະປະເທດຍັງພັດທະນາແບບເຂົພາະຕົວ (Unilateral Development) ທີ່ອ
ຕ່າງຄົນຕ່າງປັບປຸງ ເຊັ່ນ ການປັບປຸງທາງເສດຖະກິຈຂອງລາວໃນປີ 2529 ກັບການປັບປຸງໂດຍເໜ່ຍ
(ຫຼຶມ ມອີ ໂດຍ ຫຼຶມ ແປລ່ຽນ ມອີ ແປລ່ຽນ ແລ້ວ ໄນ) ຂອງເວີຍດນາມໃນປີເດືອກັນ ຊື່ໜ້າຍທີ່ສຸດ
ທຳໃຫ້ທັງສອງປະເທດແຂ່ງຂັ້ນເອງເພື່ອແຍ່ງເງິນລົງທຸນໂດຍຕຽບຈາກຕ່າງໆ ຈະໃນທີ່ສຸດຈຶ່ງ
ຕະຫຼາກວ່າຈະເປັນການດີກ່າວ ສາກວ່າມກັນທຳໃຫ້ເກີດທີ່ການພັດທະນາທີ່ເຄື່ອປະໄຫຍ້ຕ່ອກັນ ແລະ
ກະຮະຕຸ້ນໃຫ້ປະເທດທີ່ເປັນຄູ່ສົງຄຣາມອຢ່າງເວີຍດນາມກັບກຳມັງຽນ ກລາຍເປັນຄູ່ຄ້າແລະພັນຮມືຕຽບຂອງ
ການພັດທະນາເສດຖະກິຈ

ດັ່ງນັ້ນໂຄງການອຸນຸມົມກາປັລຸມແມ່ນໍ້າໂຂງຈຶ່ງເກີດຂຶ້ນຈາກແຮງຈູງໃຈທີ່ຈະເປີ່ຍັນແດນສຽມໄຫ້ ກາລາຍເປັນກຸມົມກາປັແໜ່ງຢູ່ທົກສະຕົກການກໍາ

ການນຳຕາດມາເປັນຕົວຕັ້ງເພື່ອຫັນເຫັນທີ່ການພ້ອມທັງໝາຍດີເກີດຂຶ້ນຈາກແຮງຈູງໃຈທີ່ຈະເປີ່ຍັນແດນສຽມໄຫ້ ການພື້ນນາເສຣະສູກິຈໃນເງິນເງິນການຮ່ວມຕົວທາງເສຣະສູກິຈ ເປັນການເປີ່ຍັນຕົວແບບຈາກການພື້ນນາເຂົພາະ ຕົວມາເປັນການຮ່ວມກັນພັກດັນໂຄງການສາຮາຮຸນປໂໂກປິ້ນຮູ້ຈານ ເຊັ່ນ ການເຂື່ອມຕ່ອ ຄົນ ຈຸດໝາຍແດນ ຮະຫວ່າງປະເທດໃນກຸລຸມ GMS ສິ່ງແນ້ມ່ວ່າຮ່ວມທັບການພ້ອມທາງບປະມານແລະໂຄງສ້າງເສຣະສູກິຈ ຂອງແຕ່ລະປະເທດໃນກຸລຸມ GMS ຈະແຕກຕ່າງກັນທັງຮູ່ປະບົບແລະຂາດ ແຕ່ກີ່ສາມາດເຂົ້າມາຮ່ວມກັນ ໄດ້ ໂດຍນີ້ ADB ເປັນຜູ້ປັບຄວາມຕ່າງໃໝ່ເປັນສົມພາພ (Equalizer) ເຊັ່ນ ປະເທດກຳມັງມູ້ຈາ ລາວ ແລະ ເວີຍດ້ານ ຊຶ່ງຕ້ອງການບປະມານໃນກາງກ່ອສ້າງ ສາມາດຂອງເິນັ້ນແລະ/ຫຼືອງບ່າຍເໜື້ອ ເພື່ອ ຈະທຳໃໝ່ເກີດຄວາມຄລ່ອງທຳໃນການພັກດັນຮະບັບເສຣະສູກິຈໃໝ່ເກີດຂຶ້ນໄດ້

ໂຄງການກາຍໃຕ້ຮະບັບເສຣະສູກິຈ

ໂຄງການຫັກຂອງຮະບັບເສຣະສູກິຈ ອື່ນ ໂຄງການສາຮາຮຸນປໂໂກປິ້ນຮູ້ຈານ ຊຶ່ງໃຊ້ງບປະມານ 90% ຂອງໂຄງການທັງໝົດ ເຮີມຕັ້ງແຕ່ການປັບປຸງຄຸນຈາກ 2 ເລັນເປັນ 4 ເລັນ ຕາມດ້ວຍກລຸຫຼົງ ເຕີມເຕີມຄົນທີ່ຂາດໜາຍ ເພື່ອເຂື່ອມຕ່ອເມື່ອງຫັກກັບເນື່ອງທ່າ ເຊັ່ນ ການເຂື່ອມເນື່ອງຫານອຍກັບເນື່ອງໄໂຟຝອງ ການເຂື່ອມທ່າເຂົ້າມີອາຫານຂອງ-ຫ້ວຍທ່າງ-ຄຸນໜົມ ການເຂື່ອມໂຍງເຊັ່ນີ້ກະຕຸ້ນໃໝ່ເສຣະສູກິຈໝາຍແດນ ເສຣະສູກິຈເນື່ອງ ແລະ ເສຣະສູກິຈຈຸ່ານຸ່າມ່ານຕາມໜົນບັທ ເກີດການເປີ່ຍັນແປ່ງຈາກການເຂົ້າສົ່ງຕາດໃໝ່ ແລ້ວໜຸ່າມ່ານ ແລະ ຈຸດແລກເປີ່ຍັນສິນຄ້າ ໄປສູ່ໂຄກສໃໝ່ສໍາໜັບຄົນໃນໜົນບັທທີ່ໄມ່ມີທາງເຂົ້າສົ່ງຕາດ

ແຕ່ ADB ຕະຫັກດີວ່າການພື້ນນາທາງກາຍພາພຂອງໂຄງການສາຮາຮຸນປໂໂກປິ້ນຮູ້ຈານນີ້ ຂ້ອຈ້າກັດຕ່າງໆ ທີ່ຕ້ອງປັບເປີ່ຍັນໃໝ່ເກີດຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າສົ່ງຕາດຂ້າມພຽມແດນ ຮະບັບເສຣະສູກິຈຕ້ອງພົກປັນຫາການເຂົ້າສົ່ງອື່ນໆ ດັ່ງຕ່ອໄປນີ້

1. ການພັກດັນໃໝ່ເກີດຈຸດຕວາງສິນຄ້າເບີດເສົ້າ
2. ຄວາມສະດວກຂອງຈຸດຕວາງຈາກຕາມເຂົ້າມີເນື່ອງ
3. ຮະບັບການເປີ່ຍັນຄ່າຍສິນຄ້າ ຮາມເຖິງການຕວາງສິນຄ້າ ກາງຈົບປະກັນ ແລະ ການຕວາງສອບສິນຄ້າເກະຍຸດແລະປຸສັດວົນ

4. การขับรถข้ามแดน
5. การแลกเปลี่ยนสิทธิทางการค้า
6. โครงการสร้าง ปรับปรุง และเติมสาธารณูปโภคพื้นฐาน

ADB แปลงปัญหาดังกล่าวให้กลายเป็นแผนกลยุทธ์ในการสร้างระบบทรัพยากริมแม่น้ำ Mekong โดยมีโครงการสร้าง ปรับปรุง และเติมสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นแกนนำหลัก ส่วนหนึ่งอาจเป็น เพราะโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นสิ่งที่จับต้องวัสดุได้ แต่อีกส่วนหนึ่ง เม็ดเงินช่วยเหลือที่ลงไปในโครงการก่อสร้างสำหรับประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดการจ้างงาน และทำให้ประเทศที่มีประชากรรายได้ต่ำกว่า 40 บาทต่อวัน (1.25 ดอลลาร์สหรัฐ) มีสภาพคล่องเพิ่มขึ้น และเกิดเงินทุนในการพัฒนา เช่น รัฐบาลญี่ปุ่นให้เงินช่วยเหลือรัฐบาลกัมพูชาในการก่อสร้างท่าเรือและเขตอุตสาหกรรมสีหนุวิลล์เป็นเงิน 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อกำหนดให้เกิดอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในกัมพูชา ตามคำแนะนำขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) กัมพูชาตกลงรับเงินช่วยเหลือจากญี่ปุ่นด้วยวัตถุประสงค์จะสร้างอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาค นอกจากอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มซึ่งเป็นรายได้หลัก คิดเป็น 70% ในการส่งออกทั้งหมดของกัมพูชา

องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization : JETRO) ได้ทำการวิจัยเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการ GMS ในประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ผลการศึกษาพบว่า GMS มีผลโดยตรงต่อ 7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

1. เพิ่มความรวดเร็วของยานยนต์ เรือ และเครื่องบิน
2. ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า
3. ลดระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดนทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ
4. ลดต้นทุนในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดนทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ
5. เพิ่มศักยภาพทางเทคโนโลยีในระดับท้องถิ่น
6. ลดหรือกำจัดกำแพงภาษี
7. ลดปัญหาขั้นเกิดจากมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) รวมทั้ง

- ปรับปรุงระบบเอกสารราชการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ทำให้การปฏิบัติงานต่างๆ ไปร่วมกันมากขึ้น ทั้งด้านสาธารณสุข การตรวจลินค้าเกษตร ทรัพย์สินทางปัญญา และปัญหาเทคนิคอื่นๆ
- กำจัดระบบโควตา

ผลการวิจัยของ JETRO ในกัมพูชาแสดงให้เห็นว่า เมืองที่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการ GMS ในทางดีมากที่สุดคือสีหนุวิลล์ ตามด้วยศรีสกапูล พนมเปญ เลี้ยมราฐ บันเตียสเรย พระตะบอง ตามลำดับ การวิจัยผลกระทบนี้รวมถึงการเปรียบเทียบกับไทย ลาว และเวียดนามด้วย

ส่วนหนึ่งของความสำเร็จของสีหนุวิลล์เกิดจากการอัดฉีดเงินงบประมาณในการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน อีกส่วนหนึ่งเกิดจากนโยบายเปิดตลาดเสรีของกัมพูชาเอง ซึ่งเกิดขึ้นในหักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนได้โดยไม่ต้องมีหุ้นส่วนท้องถิ่นเหมือนประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค เช่น ไทย ลาว เวียดนาม

ดังนั้น การใช้โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นกลยุทธ์ทางเศรษฐกิจและสังคม จึงแสดงให้เห็นว่า โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานมีผลกระทบประโยชน์ต่อการสร้างเศรษฐกิจทั้งในประเทศนั้นและต่อกฎหมาย เมื่อโครงการ GMS จับโครงการเหล่านี้มารวมและเรียงต่อ กันทำให้เกิด “ระเบียง” ที่ยว่าต่อเนื่อง เชื่อมโยงจุดการค้าสำคัญต่างๆ ของกลุ่ม GMS ทั้งเมืองสำคัญ เมืองท่าพาณิชย์ และเมืองเล็กๆ ในชนบท ก็เป็นการเปิดวิถีแห่งโอกาสทางการตลาด และกลายเป็นตัวแบบทางการคามนภาคที่เสริมสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล

โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานในระเบียงเศรษฐกิจ

โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานในระเบียงเศรษฐกิจสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่ (1) การขนส่งทางถนนและสะพาน (2) การขนส่งทางราง (3) การขนส่งทางน้ำ และ (4) การขนส่งทางอากาศ ทุกๆ จุดความน่าคิดมีข้อดีข้อเสีย คุ้ปสรุค และโอกาสตามที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 1 และ 2

อาเซียนมีระเบียงเศรษฐกิจหลัก 3 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นระเบียงเศรษฐกิจหลักซึ่งจะขยายความต่อไป

2. กลุ่ม BIMP-EAGA (Brunei Indonesia Malaysia and Philippines and East ASEAN Growth Area) หมายถึงกลุ่มประเทศบруไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย พลิปปินส์ และເອົ້າຍຕະວັນອອກ (คือ ญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลี) กลุ่มนี้เน้นการเชื่อมโยงทางการค้าและพัฒนาผ่านการขนส่งทางเรือและการค้า

ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้ BIMP-EAGA คือ ระเบียงเศรษฐกิจบอร์涅ียวตะวันตก (West Borneo Economic Corridor : WBEC) กับระเบียงเศรษฐกิจซูลู-สุลาเวสี (Greater Sulu Sulawesi Economic Corridor : GSSC) ระเบียงเศรษฐกิจทั้งสองกลุ่มเป็นระเบียงเศรษฐกิจของอาเซียน ในปี 2550 โดย WBEC ช่วยเพิ่มคุณค่าการค้าระหว่างกลุ่ม เช่น บруไน ชาบาร์ (มาเลเซีย) และ กาลิมันตันตะวันตก (อินโดนีเซีย) ซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำมันและก้าชธรรมชาติ ส่วน GSSC ครอบคลุม สุลาเวสี (อินโดนีเซีย) ชาบาร์ (มาเลเซีย) มินดานา (พลิปปินส์) ปalaวัน (พลิปปินส์) เน้นการเชื่อมโยงแบบท่าเรือถึงท่าเรือ

3. กลุ่ม IMT-GT (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle) หมายถึง สามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย มีจุดศูนย์กลางคือ 5 ข้อ

3.1 เพิ่มขยายระเบียงการค้า สงขลา-ปีนัง-มิดาน เพื่อเชื่อมโยงยางพาราและผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ เชื่อมโยงไทยตอนใต้กับมาเลเซีย สุมาตรา และสิงคโปร์

3.2 ระเบียงเศรษฐกิจแหลมมลายูเริ่มที่จังหวัดตรัง (ไทย) ไปมะละกา (มาเลเซีย) ในแหลมมลายู

3.3 ระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา เชื่อมโยงเมืองบันدارอาเจห์-มิดาน-เปกันบารู-ปาเล้มบัง (อินโดนีเซีย)

3.4 ระเบียงเศรษฐกิจมลายู-ดูไม เชื่อมโยงแหลมมลายู (มาเลเซีย) กับเกาะสุมาตรา (อินโดนีเซีย)

3.5 ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ภูเก็ต-อาเจห์ เชื่อมโยงภาคใต้ของไทยกับเกาะสุมาตรา (อินโดนีเซีย)

ວິວັດນາກາຮອງຮະເບີຍງເສເຮ່ອງສູກົງຈາກຍິຕັກລຸ່ມ GMS

ຕັ້ງແຕ່ມີກາຮປະຊຸມຄຣັງແຮກ ເຮື່ອງໂຄງກາສາທາຽນປົກພື້ນຖານຮະດັບຮູ້ສູມນຕີຄົມນາຄມ ໃນປີ 2537 ໂຄງກາສາທາຽນປົກພື້ນຖານໄດ້ຂໍ້ມູນຕົວປະບົບປິດປົກພື້ນຖານໃຫຍ່ໄປ ຕາມຄວາມຕ້ອງກາຮແລະ ອຸກົງຈີ່ທີ່ເຕີບໂຕໃນກຸມົມກາຄອຍ່າງຮວດເຮົາ ໃນຊ່ວງ 20 ປີທີ່ຜ່ານມາ GMS ມີໂຄງກາຮທັງໝົດ 7,881 ໂຄງກາຮ ແລະ ຍັ້ງເພີ່ມຂຶ້ນເຮື່ອຍ່າ ກາຮປິດປົກພື້ນຖານປົກພື້ນຖານເພີ່ມຂຶ້ນ ເປັນຊ່ວງໆ 4 ຊ່ວງດັ່ງຕ່ອປິປົກ

1. ອັບຍາກຮ່າງ ໂດຍ ADB ປີ 2536 ມີໜັກກາຮສຳຄັນຄື້ອງ ກາຮເຂື່ອມຕ່ອຮ່າງວ່າງປະເທດ ທາງໝາຍແດນ ມີເສັ້ນທາງ 7 ເສັ້ນທາງໜັກຄື້ອງ

1.1 ລາວ-ຢູ່ນານານ : ຮັກສາ ພົມສາລີ (ລາວ) ພົມສາລີ (ລາວ) ຈິງຍອງ (ເວີຍດນາມ) ເດືອນ-ເບີຍນຟູ (ເວີຍດນາມ) ພົມໂກ້ (ຈືນ) ແຮມັງຊື້ (ຈືນ) ເຊີຍງາຍ (ໄທຍ) ອຸດມໄໝຍ (ລາວ)

1.2 ນົກລາມ-ທ່າແຂກ : ນົກລາມ (ໄທຍ) ທ່າແຂກ (ລາວ) ເງື່ອງກຳ (ລາວ) ເກົວມໍ (ເວີຍດນາມ)

1.3 ມຸກດາຫາຮ-ດານັ້ງ : ມຸກດາຫາຮ (ໄທຍ) ສະຫວັນນະເຂດ (ລາວ) ໂດຍ່າກ (ເວີຍດນາມ) ດານັ້ງ (ເວີຍດນາມ)

1.4 ກົມພູ້ຈາ-ລາວ : ສີ້ຫຼວງລົດ (ກົມພູ້ຈາ) ພົມເປັນ (ກົມພູ້ຈາ) ປາກເຊ (ລາວ)

1.5 ກຽມເທັກ-ພົມເປັນ-ໂອຈິມິນ໌ : ມຸກດາຫາຮ (ໄທຍ) ອຸບລາຮ່ານີ (ໄທຍ) ປາກເຊ (ລາວ) ເຊກອງ (ລາວ) ດານັ້ງ (ເວີຍດນາມ) ອັດຕະປືອ (ລາວ) ໄປລົກົນ (ກົມພູ້ຈາ) ດັນທຸມ (ກົມພູ້ຈາ) ກາຍໜ່ອນ (ເວີຍດນາມ) ດຸ່ງກັດ (ເວີຍດນາມ)

1.6 ຄຸນໜົມ-ຕ້າລີ-ໜູ້ລື : ຄຸນໜົມ (ຈືນ) ຕ້າລີ (ຈືນ) ໜູ້ລື (ຈືນ) ມິຕິຈືນາ (ເມື່ອນມາ) ມັນທະເລີຍ (ເມື່ອນມາ) ຢ່າງກຸ້ງ (ເມື່ອນມາ)

1.7 AH 2 : ກຽມເທັກ (ໄທຍ) ເຊີຍງາຍ (ໄທຍ) ເຊີຍຕຸງ (ເມື່ອນມາ) ມິຕິຈືນາ (ເມື່ອນມາ)

ເມື່ອນຳໃຈບັນຍາຮ່າງ ADB ເຂົ້າສູ່ທີ່ປະຊຸມຮູ້ສູມນຕີຄົມນາຄມ ຖ້າມ ກຽມ ມະນີລາ ປະເທດພິລິປິນສ ປີ 2536 ໂຄງກາຮນີ້ໄດ້ຮັບກາຮຂານນາມວ່າ “ໂຄງກາຮຄວາມຮ່ວມມື້ອ ທາງເສເຮ່ອງສູກົງໃນອຸນຸມົມກາຄລຸ່ມແມ່ນ້ຳໂຈງ” (Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion) ໂດຍທີ່ປະຊຸມຕັ້ງໜັກກາຮພິຈາຮນາໂຄງກາຮ ທັ້ງດ້ານຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນ ກາຮ

คัดเลือก และการออกแบบ 5 ข้อ ดังต่อไปนี้

1. ลำดับความสำคัญของโครงการ ต้องมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาสามารถสูงโภค พื้นฐานที่มีอยู่แล้ว
2. โครงการในอนุภูมิภาคไม่จำเป็นต้องເຄື່ອປະໂຍ້ນທັງກຸລຸ່ມ ປະເທດສາມາຊີກ GMS ທີ່ ເກີຍຂໍ້ອຳນວຍສາມາດຕັດກັນເອງໄດ້
3. การออกแบบโครงการต้องคำนึงถึงอثرผลกระทบປະໂຍ້ນທັງກຸລຸ່ມ ປະເທດສາມາຊີກ
4. โครงการคณานາຄມສາມາດຮັມກ່າວກ່ຽວຂ້ອງສ້າງ ປະເທດສາມາຊີກ ເພື່ອຄວາມສະດວກຮັດເຮົາໃນການປົງປັງຕິດຕາມໃຫ້ເກີດປະໂຍ້ນໂດຍພລັນ
5. การคัดเลือกโครงการและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ໃຫ້ຄຳນີ້ຄື່ນຂ້ອຈຳກັດທາງບປະມານເປັນໜັກ



FIGURE 1

Road Projects Proposed at First GMS Ministerial Conference



2. ฉบับระเบียงคมนาคม นอกเหนือจากหลักการทั้ง 5 ที่ประชุมรัฐมนตรีเพิ่มโครงการ จากฉบับยกร่าง เรียกว่า “โครงการระเบียงคมนาคม เพลส 2” และมอบหมายให้ ADB ว่าจ้าง ที่ปรึกษาเพื่อจัดทำโครงการ

ผลจากการประชุมรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 2 ADB และบริษัท Padeco จำกัด ที่ปรึกษาโครงการ เตรียมการนำเสนอโครงการคมนาคม 33 โครงการ ซึ่งรวมการสร้างถนน 8 โครงการ และจัดรูปแบบโครงการระเบียงคมนาคมดังต่อไปนี้

R1 กรุงเทพ-พนมเปญ-โขจิมินห์ชิตี-วุ่งเต่า

R2 EWEC

R3 เชียงราย-คุนหมิง

R4 คุนหมิง-หลาโช

R5 คุนหมิง-ยานอย

R6 ลาวไ泰-สีหนุวิลล์

R7 หลาโช-ໂຫລເລ່ມ-เชียงตุง

R8 ยกระดับถนน ยูนนาน-ลาว-เวียดนาม

R9 ตะวันออกเฉียงเหนือไทย-ลาวใต้-ตะวันออกเฉียงเหนือกัมพูชา-เวียดนาม

ตอนกลาง

รายละเอียดปลีกย่อยที่มีการเปลี่ยนแปลงในฉบับระเบียงคมนาคมเพลส 2 มีดังต่อไปนี้

1. เส้นระเบียงคมนาคมตะวันออกจุดตะวันตก (East-West Corridor) หรือ R2 เป็นจุดแยก (Y-Intersection) จากทางเป็นพิษณุโลก

2. เส้น R3 เชียงราย-คุนหมิง เป็นจุดแยก (Y-Intersection) จากเชียงรายเป็นพะเยา

3. ตัดรอบส่วนต้นของเส้น R9 (ตะวันออกเฉียงเหนือไทย) คือ อุบลราชธานี ผ่าน ปากเซ (ลาว) รวมกับเส้น R4 ช่วง คนทุม (กัมพูชา) และ ไประถว (เวียดนาม) และเชื่อมต่อไป จังหวง (เวียดนาม) และเดียนเปียนฟู (เวียดนาม)

4. พื้นที่หลักของระเบียงคมนาคมมีแกนกลางอยู่ระหว่าง

- มุกดาหารและ daneang (เวียดนาม)
- นครพนมและเว hin h (เวียดนาม)
- นครพนมและปะโง (เวียดนาม)

ຊື່ໂຄງການເດີມ	ປັຈຸບັນ	ຊື່ເຮືອກຄົນ
ຍກຮະດັບຄັນນາກຽງເທິພາ-ໄຊຈິມິນໜີ	R1	ກຽງເທິພາ-ພນມເປົ້າ-ໄຊຈິມິນໜີ ວັ້ງເຕົ່າ
ເຕີມເຕີມຄັນນ EWEC ໄກສາ-ລາວ-ເວີຍດນາມ	R2	EWEC
ຍກຮະດັບຄັນເຂົ້າງຮາຍ-ຄຸນໝົງ	R3	ເຂົ້າງຮາຍ-ຄຸນໝົງ
ຍກຮະດັບຄຸນໝົງ-ຫລາໂຈ	R4	ຄຸນໝົງ-ຫລາໂຈ
ເຂົ້າມໂຢງຄຸນໝົງ-ຢານອຍ	R5	ຄຸນໝົງ-ຢານອຍ
ກ່ອສ້າງປາກເຊ-ສີ້ຫຼຸງວິລດ්	R6	ລາວໄຕ-ສີ້ຫຼຸງວິລດ්
ກ່ອສ້າງປາກເຊ-ສີ້ຫຼຸງວິລດ්	R7	ຫລາໂຈ-ໂລດເລ່ມ-ເຂົ້າງຕູງ
ເມີນຫລາ-ເຂົ້າງຕູງ-ທ່າກໍອ-ໂລດເລ່ມ	R8	ຍກຮະດັບຄັນນາ ຢູ່ນານ-ລາວ- ເວີຍດນາມ
ໄມ່ມີ	R9	ຕະວັນອອກເຈິ່ງເໜືອໄທຍ -ລາວໄຕ-ຕະວັນອອກເຈິ່ງເໜືອກັ້ມພູ້ຈາ- ເວີຍດນາມຕອນກລາງ

FIGURE 2

Transport Corridor Submitted to the 4th Ministerial Conference



3. ຈົບນະໂບຍງເສດຖະກິຈ ເປັນແນວຄວາມຄົດທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກວິກຸດຕິກາຣົນ “ຕຳມຢຳກຸງ” ໃນປີ 2540 ທີ່ຈຳກັດໃຫ້ໂຄຮງກາຣຕ່າງໆ ຖຸກະລອອອກໄປ ADB ຈຶ່ງຂໍມາສັບສູນນັບປະມານໂຄຮງກາຣພ້ອມແພນພັດນາ ທີ່ເວົ້າຮັບຈັກກັນໃນນາມ “ຮະບັບຮະບັບ” ທີ່ຈຶ່ງເປັນຂ້ອສົນໃຫ້ຜົນວາກາຮັດຕິກາຣຕ່າງໆ ແລະສາຂາຮູ່ປົກໂກໂລກໃຫ້ເປັນໜຶ່ງກລຸຫຼືໃນອຸນຸມົມົມົກາດ GMS ກາຮປ່ຽບປ່ອຍແນວຄວາມຄົດ ດັກລ່າວເພີ່ມທີ່ສັກຍາພາບຂອງກາຮັດນາແລກກວມຕົວເປັນເຂົດເສດຖະກິຈ ໂດຍວາງຮະບັບເສດຖະກິຈທັກ 3 ເສັ້ນທັກຄືຂອງ North-South, East-West ແລະ Southern Corridor ຄຣອບຄລຸມຮະບັບຄມນາຄມທັກ 9 ເສັ້ນ ແພນງານຮະບັບຮະບັບຂໍຢາຍວາງອີທີ່ພລຂອງກາຮັດຕ່າງໆໄປຄຣອບຄລຸມເຄື່ອງໄຕ ຈຶ່ງ ເຄື່ອງຕະວັນອອກ ແລະເຄື່ອງຕະວັນອອກເນື່ອງໄຕ

ແນ່ນອນວ່າ ກາຮຢາຍພື້ນທີ່ຄຣອບຄລຸມກາຮັດຕ່ານາຍລຶ່ງກາຮປ່ຽບປ່ອຍແປ່ລົງໃນແພນງານຂອງຮະບັບຄມນາຄມທັກ 9 ເສັ້ນ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຄືອຳຝັ້ນມາທີ່ຢາຍເສັ້ນທາງເພີ່ມ 2 ເສັ້ນທາງ ຄື່ອ ຈຸດມັນທະເລີຍ ແລະຢ່າງກຸງ ສໍາຮັບມັນທະເລີຍນັ້ນເຊື່ອມຕ່ອມຈາກຫລາໂອ ຜ່ານມັນທະເລີຍ ເພື່ອໄປຢ່າງກຸງຂາໜີ່ ແລະໄປຕານູ້ອີກຂາໜີ່ ສ່ວນເສັ້ນ EWEC ອີ່ຣີ R2 ເຊື່ອມຕ່ອມຈາກມະລະແໜ່ງໄປຢ່າງກຸງ ແລ້ວຂຶ້ນເໜີ່ໂອໄປຕານູ້ເຊື່ອກັນ

ເສັ້ນ EWEC ອີ່ຣີ R2 ເປັນເສັ້ນຍຸທະສາສົດຮໍາຄັນທີ່ຕ້ອງປ່ຽບປ່ອຍແປ່ລົງຕລອດເວລາ ເພື່ອໃຫ້ເໜາກັບຄວາມຕ້ອງກາຮ ສ່ວນຮໍາຄັນທີ່ປ່ຽບປ່ອຍແປ່ລົງມາກທີ່ສຸດຄື່ອ ແກນກລາງຂອງເສັ້ນ Central Corridor ຕັດກັບ R2 ພາຍໃຈກວ້າງຂຶ້ນໂດຍພຽກຈັງໜວດຮ່ວງທາງກຽງເທິງ ກັບມຸກດາຫວາ ເຂົ້າວ່າມັກບໍ່ເສັ້ນ R2 ສ່ວນຜົນກອື່ນຮົມຖື່ງເສັ້ນທາງອຸບລຮາຊານີເຊື່ອມຕ່ອກກັບທາງແຍກປາກເໜີ່ ແລະອ້າງ (ແຍກ No. 14) ສ່ວນຄັນ 14D ເຊື່ອມຕ່ອມປ່ຽງຈັງໜວດກ່າວນັ້ນ (ເວີຍດນາມ) ເຄມາກວົມກັບເສັ້ນ EWEC ອີ່ຣີ R2 ດ້ວຍ

ເສັ້ນ North-South Economic Corridor (NSEC) ປະກອບໄປດ້ວຍເສັ້ນ R3 ແລະ R5 ວາມທັກເສັ້ນໝາຍເລີຂ 5 ທີ່ເຊື່ອມໂຍງຮ່ວງຫຍານອຍກັບໄອຟອງໃນເວີຍດນາມ ສ່ວນເພີ່ມຂໍຢາຍທີ່ຮໍາຄັນ ອີ່ມັນທະລາກວາງສີ ເນື່ອງຈາກເຂົດປາກຮອງຕນອນເອງກາງສີເພິ່ງຮ່ວມກັບໂຄຮງກາຣ GMS ໃນປີ 2548

ເສັ້ນ Southern Economic Corridor (SEC) ປະກອບໄປດ້ວຍຮະບັບຮະບັບ

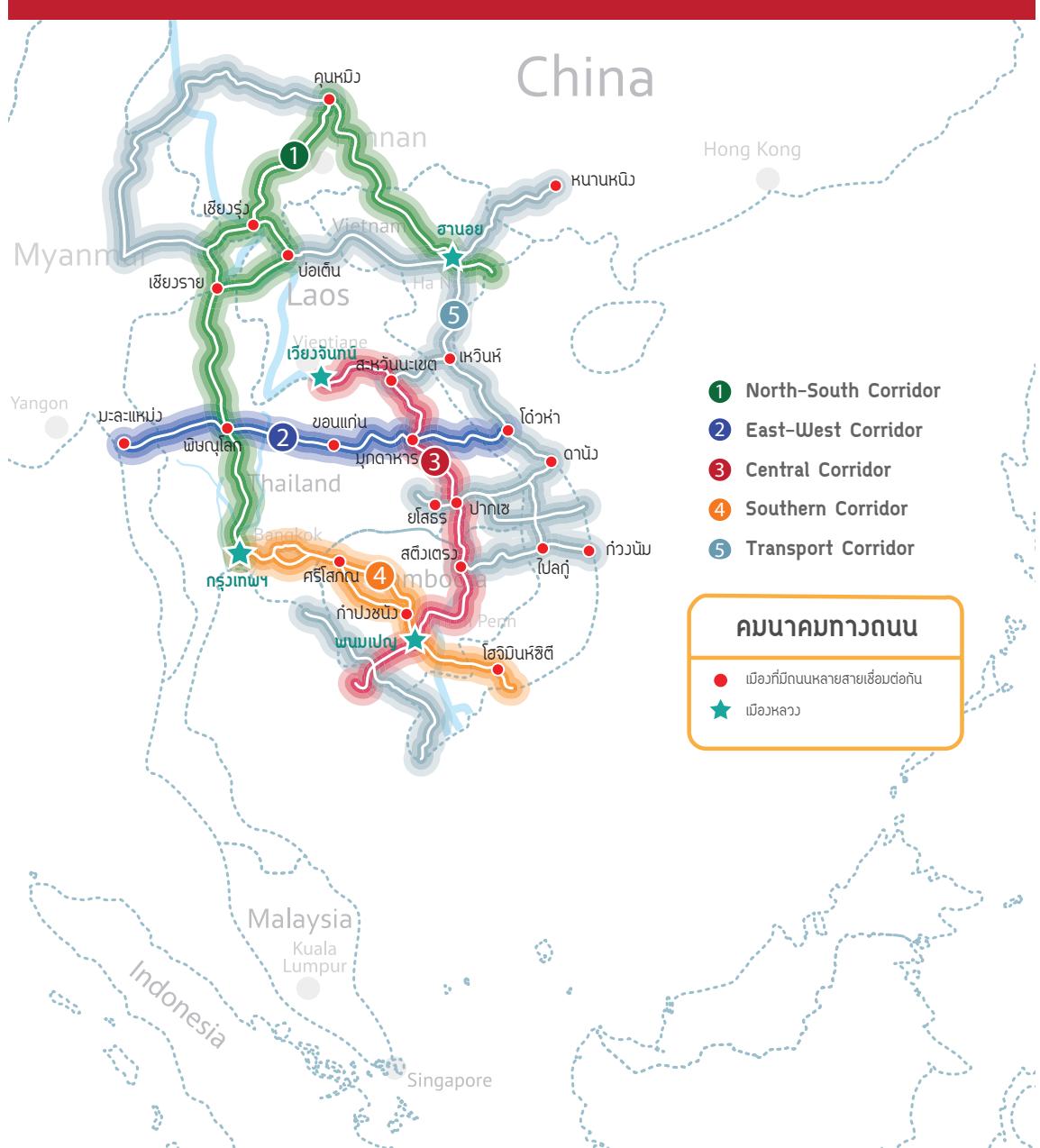
ຮໍາຄັນ

1. ຮະບັບສິນເສດຖະກິຈຮອງເສັ້ນ R1 (Central Sub-Corridor) ຄື່ອເສັ້ນທີ່ເຂື່ອມໂຍງ
ຮະຫວາງທາງເໝືອແລະທາງໄຕ້ຂອງໂຕນເລສາບ (Tonle Sap) ໂດຍເຂົາພະອໍາຍ່າງຍິ່ງຍິ່ງການເຂື່ອມໂຍງຮະຫວາງ
ສ່ຽງນາມກັບກັນປັງປັນ (ຄຸນນໍາມາຍເລກ 6)
2. ຮະບັບສິນເສດຖະກິຈຮອງເສັ້ນເລີຍບະທາເລ (Southern Coastal Sub-Corridor)
ຄື່ອເສັ້ນຮະຫວາງຈັງຫວັດຕຽບໄປລຶ່ງນໍ້າກັນ (ເວີຍດນາມ)
3. ຮະບັບສິນເສດຖະກິຈຮອງເສັ້ນເໜືອ (Northern Sub-Corridor) ເຂື່ອມຮະຫວາງ
ເລື່ອມຈາກ (ກັນປູ້າ) ກັບອຳເນວໄກ້ທັນ ເວີຍດນາມ
4. ຮະບັບສິນເສດຖະກິຈຮອງເສັ້ນ R6 (Inter-Corridor Link) ເຂື່ອມຮະຫວາງສີ່ຫຼຸງວິລົດ
(ກັນປູ້າ) ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ (ລາວ)



FIGURE 3

Three Economic Corridors in the GMS



4. ຂັບ TSSS (Transport Sector Strategy Study) ເປັນຂັບທີ່ກຳນົດການສຶກສາໂດຍ
ບໍລິຫານ Padeco Co., Ltd. ແລະ ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກທີ່ປະຊຸມຮູ້ມູນຕົວຮັກທີ່ 14 ລັ ກຽມມະນີລາ
ປີ 2550 ຂັບ TSSS ເປັນຂັບທີ່ໃຊ້ເປັນແນວໃນກາງວາງແຜນການລູກຮົກການຄາມຂັ້ນສ່ວນເຊື່ອນ
ໂດຍມີວັດຖຸປະສົງເພື່ອປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້ສອດຄລ້ອງກັບປະປະມານຕາມຈິງ ປັບປຸງ
ປະລິທິພາພຂອງຮະບັບການຄາມຂັ້ນສ່ວນແລະກາຄອຸດສາຫກຮົມໂລຈິສຕິກັບ ແລະກະຈາຍຮາຍໄດ້
ໃຫ້ເທົ່າເຖິ່ນ

ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຂັບ TSSS ປະກອບດ້ວຍຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາ 9 ຮະບັບດັ່ງນີ້

1. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາທົດອນເໜືອ
2. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາທົດອນໄຕ
3. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນອອກ
4. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນທຸກ
5. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາເໜືອ-ໄຕ
6. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນທຸກ-ຈະວັນອອກ
7. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນທຸກເຈີຍເໜືອ
8. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາເຂົ້າຕົກລາງ
9. ຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາເລີຍປະຫະເທາງໄຕ

ໃນຂັບ TSSS ເສັ້ນທາງ EWEC ແລະ R9 ໄມມີການປັບປຸງແປ່ງ ສ່ວນທີ່ປັບປຸງແປ່ງມີດັ່ງ
ຕ້ອງໄປນີ້

1. ຍັກເລີກ R2 (ເໜືອ) ຮະຫວ່າງເວີຍຄໍາ (ລາວ) ກັບເກົວິນ໌ (ເວີຍດນາມ) ແລະ R2 (ໄຕ້) ຮະຫວ່າງ
ອຸປະກອດຈານີ່ກັບດານັ້ນ (ເວີຍດນາມ)
2. ເປັນເສັ້ນ R5 ຮະຫວ່າງຄຸນໝົງ (ຈີນ) ກັບໄໝຟອງ (ເວີຍດນາມ) ໃຫ້ກາລາຍເປັນຮະບັບ
ການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນອອກ
3. ຍັກເລີກທາງໜັງສາຍ 32 ພනອງບັນ-ອຸດຮານີ່ ແລະປັບໃຫ້ທາງໜັງສາຍເລີກ 11
ອຸທິຍານີ່ລຳປາງ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງທາງໜັງສາຍເລີກ 1
4. ປັບປຸງເປັນເສັ້ນທາງຈີນ-ເວີຍດນາມ ທັງຄຸນໝົງ (ຈີນ)-ໄໝຟອງ (ເວີຍດນາມ) ແລະຫນານໜົງ
(ຈີນ)-ຢານອຍ (ເວີຍດນາມ) ໃຫ້ກາລາຍເປັນຮະບັບການຄ່ອງຄວາມສຳເນົາຈະວັນອອກ

5. ພනາກເສັ້ນທາງໃນລາວ ຕື່ອຈຸດຫາຍແດນໂປເຕັນແລະອຸດນໄຂຍ ໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຮະບັບ
ເສັ້ນທາງໃນລາວ
6. ພනາກເສັ້ນເວີ້ງຈັນທນໍ (ລາວ) ກັບສັດທີບ ຜ່ານນຄຣາຊສື່ນາ ໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຮະບັບ
ເສັ້ນທາງໃນລາວ
7. ເພີ່ມຂໍ້າຍເສັ້ນທາງຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວໃຫ້ເຊື່ອມໂຍງທວາຍ (ເມື່ອນມາ) ກັບ
ກຽມເທິງ
8. ເພີ່ມຂໍ້າຍເສັ້ນກົມປົງຄອນ (ກົມພູ້ໆ) ແລະກົມປົງໜັງ (ກົມພູ້ໆ) ໃຫ້ເຊື່ອມກັບເສັ້ນເສີຍມວາງ
(ກົມພູ້ໆ)
9. ເພີ່ມເສັ້ນທາງລວງໝາຍເລຂ 3 ຕຣາດ-ກຽມເທິງ
10. ປັບປຸດເສັ້ນ R4 ຮະຫວ່າງຄຸນໝົງ (ຈິນ) ກັບຫລາໂຫຼ (ເມື່ອນມາ) ໃຫ້ກາລາຍເປັນຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວ
ທາງເນື້ອ ໂດຍເພີ່ມຂໍ້າຍຈາກຫລາໂຫຼ (ເມື່ອນມາ) ໄປລຶ່ງຫາຍແດນອົນເດີຍ (ຕາມູ) ຜ່ານທາງເມືອນມັນທະ-
ເລີຍທາງຝຶ່ງຕະວັນຕົກ ແລະຜ່ານເນື່ອງທ່າຝາງເຈິງກ່າງ (ຈິນ) ມານທລກວາງສີທາງຕະວັນອອກ
11. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມສະເດກກັບສູ່ໂທໂກລກ ໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງທາງລວງໝາຍເລຂ 4 ແລະ
41 ຕາມລຳດັບ
12. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມການເຊື່ອມໂຍງກົວລາລັ້ມເປົອຣ (ມາເລເຊີຍ) ສິນຄໂປຣ ແລະກົວລາຕັ້ງການຸ້າ
(ມາເລເຊີຍ) ໃຫ້ເຊື່ອມກັບຈົ່ງທີ່ (ຈິນ)
13. ເພີ່ມເສັ້ນເຊື່ອມໂຍງຄຸນໝົງ (ຈິນ) ແລະອຸ່ນເພີ່ມ (ຈິນ)
14. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມການເຊື່ອມໂຍງຮ່ວ່າງໜານໜຶ່ງກັບກຸ່ມຫລິນໃນຈິນ
15. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວ
ທາງເນື້ອ ຜ່ານເນື່ອງມືກທີ່ລາ (ເມື່ອນມາ) ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງຢ່າງກຸ່ງ (ເມື່ອນມາ) ກັບ
ໄຊຝອງ (ເວີ້ດນາມ)
16. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມເສັ້ນທາງລວງຈິນ
17. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມການເຊື່ອມໂຍງຮ່ວ່າງຝາງເຈິງກ່າງ (ຈິນ) ກັບຫຍານອຍ (ເວີ້ດນາມ) ຜ່ານທາງ
ໄຊຝອງ (ເວີ້ດນາມ) ແລະໜອງກ່າວ-ຕົ້ວໜີ (ເວີ້ດນາມ)
18. ສຶກໜາເພີ່ມເຕີມເສັ້ນຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຮະບັບເສັ້ນທາງໃນລາວ

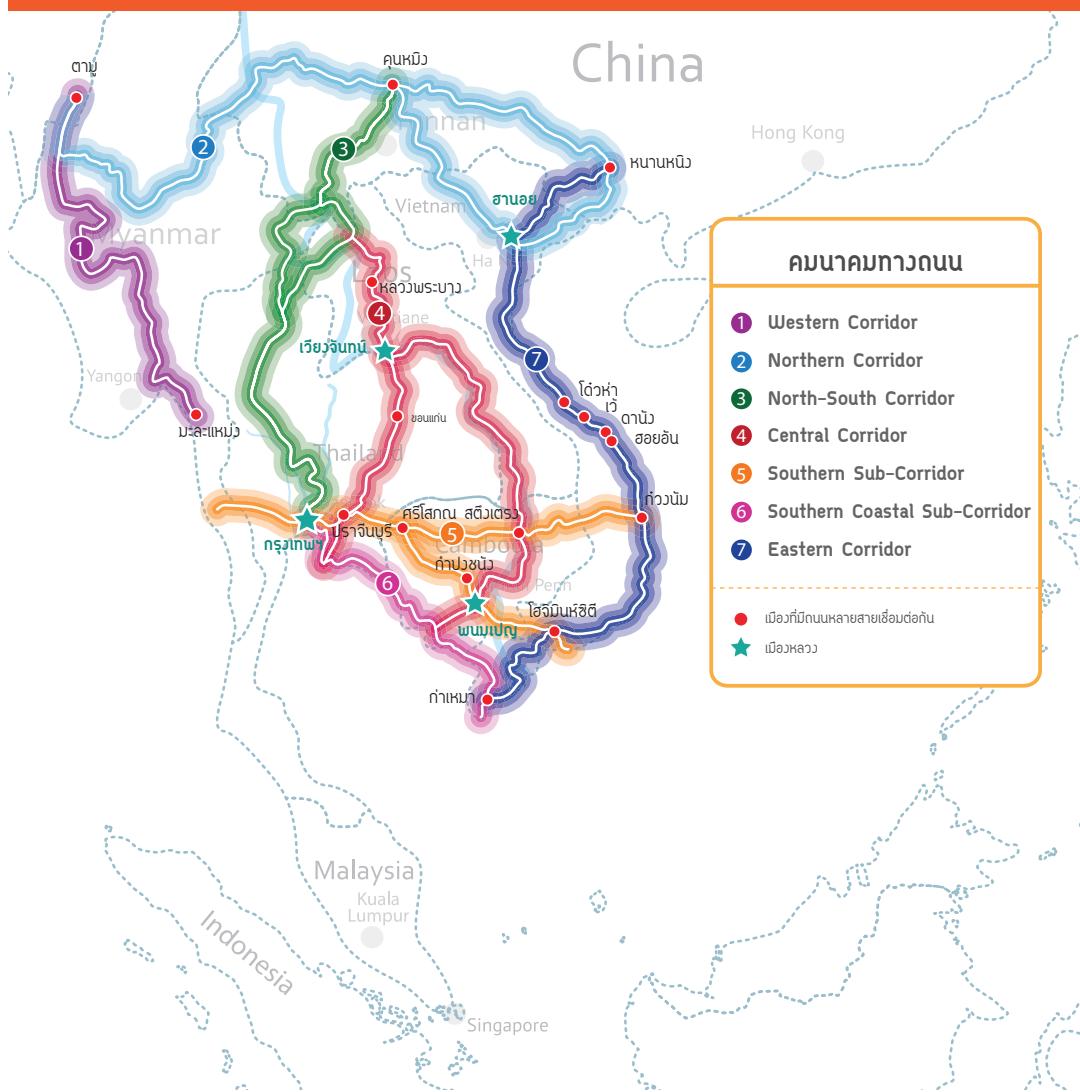
การเปลี่ยนแปลงของระเบียงเศรษฐกิจฉบับ TSSS แสดงให้เห็นว่า การซื้อขายทางการผลิตการค้า และการลงทุน แผ่ขยายไปครอบคลุม มีจุดตอนต้นได้และเชื่อได้ ทำให้อาชีวันกล้ายเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางการค้า สมดังเจตนาของคณะกรรมการผู้ก่อตั้งโครงการ GMS โดยเฉพาะอย่างยิ่งความพยายามของคณะกรรมการ GMS ในการหันหน้าเข้าหาเมียนมา เพื่อดึงเมียนมาให้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจอย่างเต็มรูปแบบ หลังจากที่เมียนมาปิดประเทศนานกว่าครึ่งศตวรรษ

การซื้อขายกลุ่มเศรษฐกิจในระเบียงเศรษฐกิจ GMS

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของกลุ่ม GMS เริ่มบรรจบกับประเทศไทย ในอาเซียน หลังจากข้อตกลงปฏิญญาอาเซียนฉบับพิมพ์เมื่อ 2550 กลุ่ม BIMP-EAGA และ IMT-GT ผนวกแผนงานและแผนปฏิบัติการเข้ากับ GMS ทำให้ระเบียงเศรษฐกิจแผ่ขยายจากอาเซียนเนื่อไปสู่อาเซียนใหม่ 4 ประการคือ

1. ตลาดเดียว ร่วมผลิต
2. มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจ
3. กระจายรายได้และเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค
4. มีศักยภาพในการรวมตัวกับเศรษฐกิจโลก

FIGURE 4
New Corridors of the TSSS



จากเป้าหมายของอาเซียน การเชื่อมโยงแบ่งออกเป็น 3 หมวดหลักคือ

1. การเชื่อมโยงเชิงกายภาพ (Physical Connectivity) คือ การเชื่อมโยงทางสڑาน คมนาคม ระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีการสื่อสาร และความมั่นคงทาง พลังงาน โดยกำหนดให้มี 7 กลยุทธ์คือ

กลยุทธ์ที่ 1 จัดทำทางหลวงอาเซียนเน็ตเวิร์กให้แล้วเสร็จ

กลยุทธ์ที่ 2 จัดทำแผนปฏิการทางรถไฟเชื่อมโยงสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link : SKRL)

กลยุทธ์ที่ 3 จัดตั้งระบบและระบบการใช้การขนส่งทางลั่น้ำ (Inland Waterway System)

กลยุทธ์ที่ 4 จัดทำแผนปฏิการน้ำรวมการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport)

กลยุทธ์ที่ 5 จัดทำแผนปฏิการเชื่อมโยงไร้รอยต่อของสڑานคมนาคมทุกๆ สڑาน (Multimodal Transport)

กลยุทธ์ที่ 6 เร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างเทคโนโลยีการสื่อสาร (Infrastructure Communication Technology)

กลยุทธ์ที่ 7 แก้ปัญหาโครงสร้างและความมั่นคงทางพลังงาน

2. การเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity) หมายถึง การกำจัด อุปสรรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของการขนส่งสินค้า การให้บริการ และแรงงานข้ามพรมแดน และกระตุ้นการลงทุนให้ไหลเวียนจากทั้งภายในและภายนอกอาเซียน ซึ่งกลยุทธ์การเชื่อมโยง ทางสถาบันมีดังต่อไปนี้

กลยุทธ์ที่ 1 นำนโยบายและกลยุทธ์การคมนาคมขนส่งทั้ง 3 แผนไปปฏิบัติ

กลยุทธ์ที่ 2 อำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ให้การเข้ามาลงทุนของคนอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบนำน้ำฟ้าเสรี (Open Skies) ของอาเซียน ให้การขนส่งทาง อากาศของอาเซียนเป็น “นำน้ำฟ้าเดียว” ในตลาดการบินรวมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market : ASAM)

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบ “นำน้ำนำเดียว” สำหรับการขนส่งทางทะเล

กลยุทธ์ที่ 5 กำจัดอุปสรรคในการค้าสินค้าในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 6 สร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 7 ปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 8 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานคุลการและตรวจสอบเข้าเมือง

กลยุทธ์ที่ 9 สร้างเสริมการลงทุนอาชีวศึกษา

กลยุทธ์ที่ 10 เสริมสร้างสมรรถภาพการเชื่อมโยงของสถาบัน องค์กร นโยบาย และ

แผนปฏิบัติการ

3. การเชื่อมโยงระหว่างประชาชนคนอาชีวศึกษา (People-To-People Connectivity)

ມີວາງกลยุทธ์การเชื่อมโยงໄວ້ 2 ຊຳຄືອ

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างเสริมให้คนอาชีวศึกษาใจสัมคมและวัฒนธรรมของกันและกันให้ลึกซึ้ง

กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อเชิญให้ประชาชนคนอาชีวศึกษาเชื่อมโยงเข้ากันและกัน

ADB ຕີພິມພໍາຍາງນາມຄວາມກໍາວໜ້າຂອງກາງຈະຕົວເປັນປະຊາມຄາເຊີຍນ 2556 ວ່າ ແຜນກລຍຸທົກທີ່ໄດ້ຕັ້ງໄວ້ຂອງໂຄຮກກາງເບີຍເສດຖະກິດທັງ 3 ກລຸ່ມຄືອ GMS, BIMP-EAGA ແລະ IMT-GT ສົມຄູທິພຶດຕາມວັດຖຸປະສົງຕ ການເຂື່ອມໂຍງໂຄຮກກາງແລະໂປຣແກຣມຂັບເຄີ່ອນໄປພ້ອມກັນທັງ 3 ກລຸ່ມ ທຳໃຫ້ການພັດນາຮະບັບເສດຖະກິດຂັບເຄີ່ອນໄປອ່າງຈວດເວົງ ຈນໂຄຮກກາງຕ່າງໆ ເສົ່າງສິ້ນ ແລ້ວ ຍັກເວັນໂຄຮກໃນເມືອນນາ ອຢ່າງໄຮກຕາມ ໃນການປະຫຼຸມສຸດຍອດຜູ້ນໍາ GMS ຄວັງທີ 5 ເມືອນນາໄດ້ແສດງທ່າທີ່ຈະເດີນໜ້າຕ່ອ ເພົ່າວະຕະຫັກດີວ່າການເຂື່ອມໂຍງໃນສູ້ານະປະເທດສາມາຊີກ ອາເຊີຍນີ້ຄວາມສຳຄັນດ້ວຍການພັດນາປະເທດ

ການປະຫຼຸມສຸດຍອດຜູ້ນໍາ GMS ຄວັງທີ 5 ໃນເດືອນມັງກອນ 2557 ມີການເພີ່ມເຕີມໂຄຮກກາງ ສາຫະລູນປົກພື້ນສູ້ານລາຍຮາຍກາ ສະຫຼອນໃຫ້ເຫັນຄວາມສຳເວົ້າຂອງຮະບັບເສດຖະກິດທັງໃນ ການທຸລະກິດແລະກາປປົງປັບປຸງ ການພັດນາທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງກາງຄ້າຫາຍແດນ ໂຮງງານອຸດສາහກຮັມ ຕ້າວເລີ່ມ ການສັງອອກ ແລະຮ່າຍໄດ້ປະຊາດຕີຂອງກລຸ່ມປະເທດສາມາຊີກທັງ GMS ແລະອາເຊີຍ ເປັນດັ່ງນີ້ໃໝ່ ໃຫ້ ເຫັນວ່າ ການສ້າງຮະບັບເສດຖະກິດໄນ້ໃໝ່ແລ້ວ ການສ້າງຄົນ ສະພານ ອົງຫາງຮັດໄຟ ແຕ່ສາມາດສ້າງ ສ້າງຮ່າຍໄດ້ຈາກກາງຄ້າ ອຸດສາහກຮັມ ແລະກາງລົງທຸນ ທີ່ຈະເປັນເຈຕນາຮມ່ນຂອງຄະນະ ຜູ້ກ່ອຕັ້ງໂຄຮກກາງຮະບັບເສດຖະກິດ

จากโครงการระเบียงเศรษฐกิจในปี 2543 มาจนถึงปัจจุบัน โครงการสาธารณะปีกพื้นฐานเพิ่มขยายอย่างรวดเร็ว ตามความต้องการของประเทศสมาชิกและเพื่อนบ้านใกล้เคียง ทำให้เกิดเขตเศรษฐกิจที่สำคัญต่างๆ จนในที่สุด 10 ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็จะกลายเป็น “หนึ่งตลาด ร่วมผลิต” ตามเจตนาภารณ์ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ตารางสรุปกลยุทธ์หลักในการเชื่อมโยงอาเซียน

หลักการและเป้าหมาย	กลยุทธ์	
1. การเชื่อมโยงเชิงกายภาพ (Physical Connectivity) คือการ เชื่อมโยงทางฐานคมนาคม ระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีการสื่อสาร และความมั่นคงทางพลังงาน	กลยุทธ์ที่ 1	จัดทำทางหลวงอาเซียนเน็ตเวิร์กให้แล้วเสร็จ
	กลยุทธ์ที่ 2	จัดทำแผนปฏิบัติการ Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)
	กลยุทธ์ที่ 3	จัดตั้งระบบและระบบการใช้การขนส่งทางล้ำน้ำ (Inland Waterway System)
	กลยุทธ์ที่ 4	จัดทำแผนปฏิบัติการบูรณาการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport)
	กลยุทธ์ที่ 5	จัดทำแผนปฏิบัติการเชื่อมโยงไร้รอยต่อของฐานคมนาคมทุกๆ ฐาน (Multimodal)
	กลยุทธ์ที่ 6	เร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างเทคโนโลยีการสื่อสาร (Infrastructure Communication Technology)
	กลยุทธ์ที่ 7	แก้ปัญหาโครงสร้างและความมั่นคงทางพลังงาน

<p>2. ການເຊື່ອມໂຍງທາງສຕາບັນ (Institutional Connectivity)</p> <p>ການກຳຈັດອຸປະສົງການ ການໄໜລ ເວັບໄຂຂອງການຂົນສົນຄ້າ ການ ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ແຮງການຂໍາມ ພຽມແຕນ ແລະ ກະບຸຕຸ້ນການ ລົງທຸນໃຫ້ໄໜລເວີຍນຈາກທັງ ກາຍໃນແລກປາຍນອກອາເຊີຍນ</p>	ກລຍຸທົກີ່ 1	ນໍານາໂຍບາຍແລະ ກລຍຸທົກີ່ ການຄມນາຄມຂົນສົ່ງ ທັງ 3 ແຜນໄປປົງປັດຕິ
	ກລຍຸທົກີ່ 2	ຈໍານວຍຄວາມສະດວກສໍາຮັບການຂໍາມ ພຽມແຕນທາງບກຂອງຄນອາເຊີຍນ
	ກລຍຸທົກີ່ 3	ພົມນາຮະບບນ່ານຝ້າເສົ່ວ “Open Skies” ຂອງ ອາເຊີຍນ ໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງອາກາສຂອງອາເຊີຍນ ເປັນ “ນ່ານຝ້າເດືອຍວ” (ASEAN Single Aviation Market : ASAM)
	ກລຍຸທົກີ່ 4	ພົມນາຮະບບ “ນ່ານຝ້າເດືອຍວ” ສໍາຮັບການ ຂົນສົ່ງທາງທະເລ
	ກລຍຸທົກີ່ 5	ກຳຈັດອຸປະສົງການ ການຄ້າສົນຄ້າໃນກູມືກາດ
	ກລຍຸທົກີ່ 6	ສ້າງອຸຕສາහກຮົມໂລຈິສົຕຒກສ
	ກລຍຸທົກີ່ 7	ປ່ຽນປຸງການຈໍານວຍຄວາມສະດວກທາງການຄ້າ ໃນກູມືກາດ
	ກລຍຸທົກີ່ 8	ເພີ່ມປະສິທີກາພກການບໍລິຫານສຸດກາກແລະ ຕຽບຄົນເຂົ້າເມືອງ
	ກລຍຸທົກີ່ 9	ສົ່ງເສົ່ມກາລົງທຸນອາເຊີຍນ
	ກລຍຸທົກີ່ 10	ເສົ່ມສ້າງສມຮຽດກາພກການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ສຕາບັນ ອອງກົງ ນໂຍບາຍ ແລະ ແຜນປົງປັດຕິກາວ
<p>3. ການເຊື່ອມໂຍງທາງປະຊາບ ຄນອາເຊີຍນ (People-To-People Connectivity)</p>	ກລຍຸທົກີ່ 1	ສົ່ງເສົ່ມໃຫ້ຄນອາເຊີຍນເຂົ້າໃຈສັນຄະລະວັດນອຽມ ຂອງກັນແລະ ກັນໃຫ້ລຶກໜຶ້ງ
	ກລຍຸທົກີ່ 2	ເຊື່ອເສື່ອໃຫ້ປະຊາບຄນອາເຊີຍນເຊື່ອມໂຍງ ໜຶ້ງກັນແລະ ກັນ

ທີ່ມາ : ແຜນກລຍຸທົກີ່ Economic Research Institute for ASEAN and EAST Asia (ERIA) 2015

ໂຄງການລົງຖຸນພື້ນບາດ້ານຄມນາຄນຂນສົ່ງປີ 2558 ບຸລຄ່າຮວມ 1,272,088 ລ້າບບາກ

ຮັດໄຟກາງໜ້າ 1 ເມດຕ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ວະເລີງເກຣ-ຄລອງ 19-ແກ່ກອຍ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ຊົງ-ຂອມເກົ່ານ</td> <td style="text-align: right;">11,272</td> </tr> <tr> <td>3. ປະຈວບຕີບັນເຮ-ຊູນພ</td> <td style="text-align: right;">26,007</td> </tr> <tr> <td>4. ໂພບຸຮ-ຫານບໍາໄຟ</td> <td style="text-align: right;">17,292</td> </tr> <tr> <td>5. ມານະເບາ-ຈິຮະ</td> <td style="text-align: right;">24,842</td> </tr> <tr> <td>6. ນາກປຸງປຸ-ຫົວປົນ</td> <td style="text-align: right;">29,855</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">20,038</td> </tr> </table>	1. ວະເລີງເກຣ-ຄລອງ 19-ແກ່ກອຍ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ຊົງ-ຂອມເກົ່ານ	11,272	3. ປະຈວບຕີບັນເຮ-ຊູນພ	26,007	4. ໂພບຸຮ-ຫານບໍາໄຟ	17,292	5. ມານະເບາ-ຈິຮະ	24,842	6. ນາກປຸງປຸ-ຫົວປົນ	29,855		20,038	ຂາຍ 4 ເລນ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ສາຍບົບກົບບຸຮ-ວັນວ້າເຫຍົຍ, ບົບກົບບຸຮ-ປັກຮ່າຍ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>ກະນົ-ຫ້ອຍອດ, ບ້ານນີ້-ບ້ານຄ່າຍ, ບານປັນ-ດະເລີນກາ</td> <td style="text-align: right;">4,487</td> </tr> </table>	1. ສາຍບົບກົບບຸຮ-ວັນວ້າເຫຍົຍ, ບົບກົບບຸຮ-ປັກຮ່າຍ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	ກະນົ-ຫ້ອຍອດ, ບ້ານນີ້-ບ້ານຄ່າຍ, ບານປັນ-ດະເລີນກາ	4,487										
1. ວະເລີງເກຣ-ຄລອງ 19-ແກ່ກອຍ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ຊົງ-ຂອມເກົ່ານ	11,272																												
3. ປະຈວບຕີບັນເຮ-ຊູນພ	26,007																												
4. ໂພບຸຮ-ຫານບໍາໄຟ	17,292																												
5. ມານະເບາ-ຈິຮະ	24,842																												
6. ນາກປຸງປຸ-ຫົວປົນ	29,855																												
	20,038																												
1. ສາຍບົບກົບບຸຮ-ວັນວ້າເຫຍົຍ, ບົບກົບບຸຮ-ປັກຮ່າຍ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
ກະນົ-ຫ້ອຍອດ, ບ້ານນີ້-ບ້ານຄ່າຍ, ບານປັນ-ດະເລີນກາ	4,487																												
ຮັດໄຟກາງໜ້າ 1.435 ເມດຕ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ກຽມກົມ-ບຄຣາຊສິນາ ແລະບຄຣາຊສິບ-ມາບຕາພຸດ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ບຄຣາຊສິນາ-ຫຸນຄາຍ ກຽມກົມ-ຮະຍອງ</td> <td style="text-align: right;">392,570</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">103,205</td> </tr> </table>	1. ກຽມກົມ-ບຄຣາຊສິນາ ແລະບຄຣາຊສິບ-ມາບຕາພຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ບຄຣາຊສິນາ-ຫຸນຄາຍ ກຽມກົມ-ຮະຍອງ	392,570		103,205	ກົບນັບເວັ້ນຕ່ວະຮ່າງປະເທດ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ສາຍພະລິຍືບ-ບຶງກາຟ, ດາກ-ແມ່ສອດ, ກາຟສົບຮຸ-ສນເຖິງ, ດຣາ-ຫາດເລີກ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">4,470</td> </tr> </table>	1. ສາຍພະລິຍືບ-ບຶງກາຟ, ດາກ-ແມ່ສອດ, ກາຟສົບຮຸ-ສນເຖິງ, ດຣາ-ຫາດເລີກ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)		4,470																		
1. ກຽມກົມ-ບຄຣາຊສິນາ ແລະບຄຣາຊສິບ-ມາບຕາພຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ບຄຣາຊສິນາ-ຫຸນຄາຍ ກຽມກົມ-ຮະຍອງ	392,570																												
	103,205																												
1. ສາຍພະລິຍືບ-ບຶງກາຟ, ດາກ-ແມ່ສອດ, ກາຟສົບຮຸ-ສນເຖິງ, ດຣາ-ຫາດເລີກ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
	4,470																												
ຮັດໄຟກຳ ກົບ.+ປັບລົບຄອດ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ສີເຫຍຼຍ ມອບອັດ-ສະພາບໃໝ່-ຄຸດ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ສີເສັນ ຖຸນຍົວດັບຮຽບ-ບົບບຸຮ</td> <td style="text-align: right;">58,861</td> </tr> <tr> <td>3. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ</td> <td style="text-align: right;">110,325</td> </tr> <tr> <td>4. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ</td> <td style="text-align: right;">56,691</td> </tr> <tr> <td>5. ສີເສັນ ລາດພົວວ່າ-ລໍາຮົງ</td> <td style="text-align: right;">54,644</td> </tr> <tr> <td>6. ສີເສັນ ເຂຍເອັນໂຮງຕົກຕິ ສູຮຮັບກົມ-ດອນເນື່ອງ</td> <td style="text-align: right;">31,103</td> </tr> <tr> <td>7. ສີເສັນ ບານເຊື່ອ-ພຸດຍຸກ-ບັກະສັນ-ຫົວໜາໂນງ</td> <td style="text-align: right;">38,954</td> </tr> <tr> <td>8. ສີເສັນ ວິສິດ-ບ. ຮຮຮຄລົດ</td> <td style="text-align: right;">6,028</td> </tr> <tr> <td>9. ອອກແບບຮາຍລະເອັດເປົ້າມີນ ບານແກ ສາຍ 4</td> <td style="text-align: right;">17,217</td> </tr> </table>	1. ສີເຫຍຼຍ ມອບອັດ-ສະພາບໃໝ່-ຄຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ສີເສັນ ຖຸນຍົວດັບຮຽບ-ບົບບຸຮ	58,861	3. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ	110,325	4. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ	56,691	5. ສີເສັນ ລາດພົວວ່າ-ລໍາຮົງ	54,644	6. ສີເສັນ ເຂຍເອັນໂຮງຕົກຕິ ສູຮຮັບກົມ-ດອນເນື່ອງ	31,103	7. ສີເສັນ ບານເຊື່ອ-ພຸດຍຸກ-ບັກະສັນ-ຫົວໜາໂນງ	38,954	8. ສີເສັນ ວິສິດ-ບ. ຮຮຮຄລົດ	6,028	9. ອອກແບບຮາຍລະເອັດເປົ້າມີນ ບານແກ ສາຍ 4	17,217	ຂນສົ່ງການນ້ຳ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ກ່າຍເກີຍເກືອງຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ຄຸບຈົ່ນນັບດີເລີນກ່າຍເກີຍຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ (ແກບນັບບັງ)</td> <td style="text-align: right;">1,864</td> </tr> <tr> <td>3. ປັບປຸງນັບປັບສັກ</td> <td style="text-align: right;">2,944</td> </tr> <tr> <td>4. ກ່າຍເກີຍໂດຍຄາຣແມ່ນ້າຈ້າພະຍາ</td> <td style="text-align: right;">2,220</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">70</td> </tr> </table>	1. ກ່າຍເກີຍເກືອງຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ຄຸບຈົ່ນນັບດີເລີນກ່າຍເກີຍຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ (ແກບນັບບັງ)	1,864	3. ປັບປຸງນັບປັບສັກ	2,944	4. ກ່າຍເກີຍໂດຍຄາຣແມ່ນ້າຈ້າພະຍາ	2,220		70
1. ສີເຫຍຼຍ ມອບອັດ-ສະພາບໃໝ່-ຄຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ສີເສັນ ຖຸນຍົວດັບຮຽບ-ບົບບຸຮ	58,861																												
3. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ	110,325																												
4. ສີເສັນ ແກຄວ-ບົບບຸຮ	56,691																												
5. ສີເສັນ ລາດພົວວ່າ-ລໍາຮົງ	54,644																												
6. ສີເສັນ ເຂຍເອັນໂຮງຕົກຕິ ສູຮຮັບກົມ-ດອນເນື່ອງ	31,103																												
7. ສີເສັນ ບານເຊື່ອ-ພຸດຍຸກ-ບັກະສັນ-ຫົວໜາໂນງ	38,954																												
8. ສີເສັນ ວິສິດ-ບ. ຮຮຮຄລົດ	6,028																												
9. ອອກແບບຮາຍລະເອັດເປົ້າມີນ ບານແກ ສາຍ 4	17,217																												
1. ກ່າຍເກີຍເກືອງຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ຄຸບຈົ່ນນັບດີເລີນກ່າຍເກີຍຫົວໜ້າມື່ງແກບນັບບັງ (ແກບນັບບັງ)	1,864																												
3. ປັບປຸງນັບປັບສັກ	2,944																												
4. ກ່າຍເກີຍໂດຍຄາຣແມ່ນ້າຈ້າພະຍາ	2,220																												
	70																												
ນອຕອຕົວເວີຍ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ພັກຍາ-ມາບຕາພຸດ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ບານປັບ-ບຄຣາຊສິນາ</td> <td style="text-align: right;">20,200</td> </tr> <tr> <td>3. ບານໄກລູ-ກາຕູນພຸດ</td> <td style="text-align: right;">84,600</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">55,620</td> </tr> </table>	1. ພັກຍາ-ມາບຕາພຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ບານປັບ-ບຄຣາຊສິນາ	20,200	3. ບານໄກລູ-ກາຕູນພຸດ	84,600		55,620	ຂນສົ່ງການຈາກສັກ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ຂາຍສະບາບບັນຊີວະດັບ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td>2. ຂາຍສະບາບບັນຫຼຸງກົດ</td> <td style="text-align: right;">66,943</td> </tr> <tr> <td>3. ຂາຍສະບາບບັນດົວເນວະຍະກ່າ</td> <td style="text-align: right;">2,953</td> </tr> <tr> <td>4. ພື້ນກະສະບາບບັນແມ່ສອດ</td> <td style="text-align: right;">2,251</td> </tr> <tr> <td>5. ພື້ນກະສະບາບບັນດົວ</td> <td style="text-align: right;">1,297</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">10,000</td> </tr> </table>	1. ຂາຍສະບາບບັນຊີວະດັບ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)	2. ຂາຍສະບາບບັນຫຼຸງກົດ	66,943	3. ຂາຍສະບາບບັນດົວເນວະຍະກ່າ	2,953	4. ພື້ນກະສະບາບບັນແມ່ສອດ	2,251	5. ພື້ນກະສະບາບບັນດົວ	1,297		10,000								
1. ພັກຍາ-ມາບຕາພຸດ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ບານປັບ-ບຄຣາຊສິນາ	20,200																												
3. ບານໄກລູ-ກາຕູນພຸດ	84,600																												
	55,620																												
1. ຂາຍສະບາບບັນຊີວະດັບ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
2. ຂາຍສະບາບບັນຫຼຸງກົດ	66,943																												
3. ຂາຍສະບາບບັນດົວເນວະຍະກ່າ	2,953																												
4. ພື້ນກະສະບາບບັນແມ່ສອດ	2,251																												
5. ພື້ນກະສະບາບບັນດົວ	1,297																												
	10,000																												
ຮະບັບຂນສົ່ງສາການດະ ໂຄງການ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. ຂໍອຮກມັລ NGV 3,183 ຄັບ</td> <td style="text-align: right;">ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">13,162</td> </tr> </table>	1. ຂໍອຮກມັລ NGV 3,183 ຄັບ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)		13,162																									
1. ຂໍອຮກມັລ NGV 3,183 ຄັບ	ມືນລວມຖຸນ (ລ.ບ.)																												
	13,162																												

ທີ່ມາ : Asian News Network



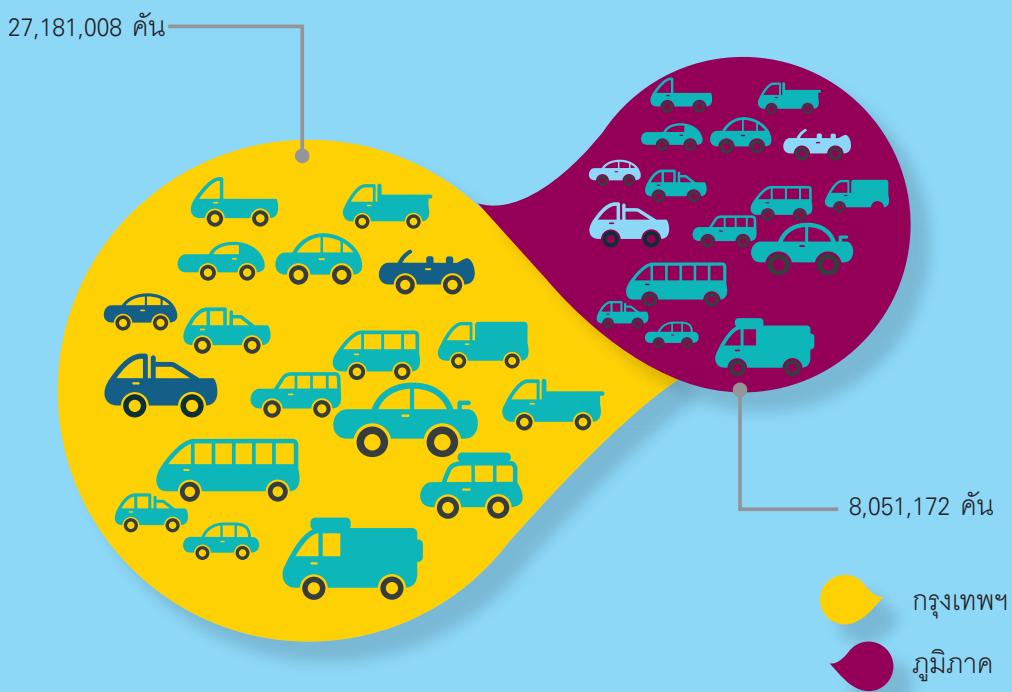
04

ระบิยงเศรษฐกิจทางถนน

- ▶ การเปิดเส้นทางคมนาคมขนส่ง
- ▶ ระบิยงเศรษฐกิจทางถนน

๖ นนเป็นปัจจัยและยังคงเป็นหัวใจของการเขื่อมโยงอาเซียน เพราะมีคุณสมบัติโดดเด่น เวิ่งตั้งแต่เป็นฐานการคมนาคมที่รวดเร็วและมีต้นทุนต่ำกว่าฐานคมนาคมอื่น สร้างง่าย และสามารถนำคนและสินค้าไปถึงเป้าหมายปลายทางได้ทันต่อความต้องการและเวลา ภาครัฐสามารถทุ่มงบประมาณและเงินผลใช้งานได้ทันที คนไทยจึงนิยมใช้ถนนและมีรถยนต์จดทะเบียนมากเป็นอันดับหนึ่งของอาเซียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสมรวมทั้งสิ้น
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



ที่มา : กลุ่มสถาบันส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

จากสถิติรายนัดจดทะเบียน รถโดยสารมีอัตราเพิ่มขึ้นสูงสุดคือ 30.67% รองลงมาคือรถบรรทุก มีอัตราเพิ่มขึ้น 8.03% เมื่อเปรียบเทียบกับรายนัดส่วนบุคคลซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้น 2.2% แสดงให้เห็นว่า บริมาณรถโดยสารและรถบรรทุกมีอัตราการเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเฉพาะ

ອ່າຍ່າຍື່ງ ສັດທິຣຸດໂດຍສາມໄມ່ປະຈຳທາງທັງໃນແລະຕ່າງປະເທດມີປົມານເພີ່ມຂຶ້ນດີ່ງ 50% ແສດງໃຫ້ ເහັນວ່າທັງໃນແລະຕ່າງປະເທດມີຄວາມຕ້ອງການໃຊ້ຮອຍນີ້ໂດຍສາມສູງຂຶ້ນແບບກໍາກະໂດດ ສ່ວນອັດວາ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຮອບຮາຖຸກແລະປົມານກາຮຸນສົ່ງຕູ້ຄອນເກີນເນອົງທາງຄຸນສວນທາງກັນຕື່ອ ອັດວາ ຮອບຮາຖຸກເພີ່ມຂຶ້ນ ແຕ່ປົມານກາຮຸນສົ່ງຕູ້ຄອນເກີນເນອົງທາງຄຸນນັກລັບມືແນວໂນ້ມລົດລົງ

ປະເທດໄທຍມີປົມານຮອຍນີ້ກະຈຸກຕົວອຸໝູໃນກຸງເຖິງເທິງ ແລະປົມານທລ (ນັນທບູ ນັນທປູ້ມ ນັນທນາຍກ ປຸ່ມທານີ ສມຸຖາປະກາງ ສມຸຖາສົງຄຣາມ ແລະສມຸຖາສາກ) ໂດຍຮອຍນີ້ ຮັດ ໂດຍສາມ ແລະຮອບຮາຖຸກບົວເວັນພື້ນທີ່ດັກລ່າວມີປົມານລຶ່ງຄົງໜຶ່ງຂອງຮອທັງປະເທດ ພາກຮູ້ສູ່ ພຍາຍາມສ້າງທາງດ່ວນ ທາງໜລວງພີເສະຫຼື່ນໆ ຮັດໄຟຟ້າ ແລະຮັດໄຟໄຕດິນ ເພື່ອແກ້ປົມາຈາຈາດ ແລະອັດ ແຕ່ໄໝວ່າຈະແກ້ໄຂດ້ວຍມາດກາຮາໄດ ປົມານຮາ ແລະຄວາມນິຍາມຂອງຄົນໄທຢີໃນກາຮໃຊ້ຮອຍນີ້ ເພື່ອໂດຍສາມແລະຂຸນສົງກົງຍັງເພີ່ມຂຶ້ນເປັນເງາມຕ້ວາ ແລະເນື່ອຮະບັບເປົ້າປະເທດທຸກເສັ້ນພາດຝ່ານ ຢ້ອງ ເຊື່ອມໂຍງສູ່ກຸງເຖິງເທິງ ປົມາຈາຈາດຂອງກຸງເຖິງເທິງ ກົງຈະຍື່ງເພີ່ມສູງຂຶ້ນອ່າງຮວດເຮົວ

ກາງຮວງແຜນກາຮສ້າງຄຸນຕາມແນວຄວາມຄົດຮະບັບເປົ້າປະເທດ ຈະເປັນຕົ້ນທີ່ອື່ດກຸງເຖິງເທິງ ເປັນຈຸດສູນຍົກລາງ ເນື່ອຈາກເປັນເນື່ອທີ່ມີຄວາມສຳຄັນທັງທາງກາຮຄ້າ ກາຮລົງທຸນ ແລ້ວທຸນ ຕາມ ກລຸ່ມທີ່ສຳຄັນຂອງກາຮສ້າງຮະບັບເປົ້າປະເທດທຸກຕື່ອ ກາຮເຊື່ອມໂຍງເນື່ອທ່າພານີ້ຍີ່ ເນື່ອເລັກ ແລະ ເນື່ອໜຸນບັທ ໃຫ້ເຂົ້າສົ່ງເນື່ອທ່າທີ່ສຳຄັນຂອງກຸລຸ່ມ GMS ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກແກ່ອຸດສາກຮຽມ ກາຮພົດຕ ໃຫ້ສາມາດເຂົ້າສົ່ງຕລາດ ແລ້ວຈັດຈໍາຫນ່າຍ ແລ້ວກະຈາຍລືນຄ້າ ແລະທ່າທ່ຽວສັນຕິພາບ ສັງອອກ

ກາຮເປີດສິນຄາມຂຸນສົ່ງ

ກາຮສ້າງຄຸນເຊື່ອມໂຍງອ່າງເດືອຍວ່າ ໄນພອທີ່ຈະຝັດດັນໃຫ້ກາຮຄ້າຮ່ວ່າງກຸລຸ່ມສາມືກເພີ່ມຂຶ້ນ ນາກໄໝມີກາຮອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງກາຮຄ້າ (Trade Facilitation : TF) ເພີ່ມຂຶ້ນ ດັນກາຮພົດຕາ ເອເຊີຍ (ADB) ຈຶ່ງເສັນອ້ອກດັນກາຮຄ່າຂໍາມພາຍແດນ (Cross-Border Transport Agreement : CBTA) ເປັນແຜນງານເສີມຮະບັບເປົ້າປະເທດທຸກຕື່ອ ໃຫ້ເກີດກາຮໂຍກໝ້າຍເຄລື່ອນໄວສິນຄ້າໄດ້ສະດວກຂຶ້ນ ແຜນງານ CBTA ມີໜັກກາຮບນ “ຄວາມເຊື່ອໃຈ” ວ່າຕູ້ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບກາຮຕ່າງໆຈາກດ່ານສຸລກກາຮໃນປະເທດຕົ້ນທາງແລ້ວ ສົມຄວາມຈະໄດ້ຮັບກາຮເຊື່ອໃຈຈາກດ່ານສຸລກກາຮໃນປະເທດທາງພ່ານແລະ

ประเทศปลายทาง ซึ่งหลักการความเชื่อใจเป็นที่ยอมรับได้ในกลุ่มประเทศสมาชิก GMS และ เชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการคมนาคมขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan : ATAP) โดย สมาชิกทั้งกลุ่มนี้มีวัตถุประสงค์ร่วมดังต่อไปนี้

1. เปิดเสรีการคมนาคมขนส่งทางถนนของ GMS คือ ประเทศสมาชิกอาเซียนจะเปิดให้ คนขับ คนโดยสาร รถยก รถบรรทุกสินค้า ผ่านการตรวจจากด้านศุลกากรต้นทาง ยกเว้น สินค้าวัตถุอันตราย (Dangerous Goods) และสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) ได้รับความ สะดวกในการผ่านทาง ผ่านด่านศุลกากร และประทับตราตรวจคนเข้าเมือง
2. งดเว้นมาตรการผ่านแดนใดๆ อันจะก่อให้เกิดต้นทุนสำหรับรถขนส่งตู้สินค้า เปลี่ยนผ่าน (Transshipment Container Vehicle) เช่น การตรวจตู้สินค้าหน้าด่านศุลกากรชั่วคราว ด่านกักกันทั้งคนและสินค้า
3. นำนโยบายระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (ASEAN Single Window : ASW) มาปฏิบัติในการตรวจสอบข้อมูล การบริหารความเสี่ยงของด่านศุลกากร และการอนุญาตผ่าน แดน เพื่อลดเวลาในการตรวจและเปลี่ยนผ่านตู้สินค้า
4. เพิ่มขยายด่านชายแดนที่มีความสามารถในการรองรับระบบ ASW

ในทางปฏิบัติ ด่านตรวจศุลกากรของไทยมีความพร้อมด้านระบบ ASW และการเอกสารเรียบตู้สินค้าสำหรับสินค้าผ่านแดน และสินค้าเปลี่ยนผ่านข้ามชายแดน แต่ประเทศไทยเป็นบ้าน เช่น เมียนมา ลาว และกัมพูชา ยังไม่มีระบบดังกล่าว ทำให้ความสะดวกตามข้อตกลงการคมนาคม ข้ามชายแดนของไทยในปัจจุบันเกิดขึ้นเฉพาะด้านสะเดา จังหวัดสงขลา กับด่านศุลกากรฝั่งมาเลเซียเท่านั้น

สำหรับรถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกข้ามแดน ณ เวลานี้ (มกราคม พ.ศ. 2558) ยัง ไม่สามารถขับผ่านชายแดนได้ทุกประเทศ เนื่องจากความต่างของระบบรถยนต์ กล่าวคือ ไทย เป็นประเทศเดียวที่ยังใช้พวงมาลัยขวา ในขณะที่ประเทศรอบข้างใช้พวงมาลัยซ้าย ดังนั้นจึงมี การอนุญาตให้ขับรถยนต์ผ่านด่านชายแดนได้เพียงแค่ระยะทางสั้นๆ ยกเว้นรถตู้และรถโดยสาร สำหรับการท่องเที่ยว และรถบรรทุกบางประเภท สามารถขับรถผ่านชายแดนระหว่างประเทศไทย กับ สปป. ลาวเท่านั้น ส่วนด่านชายแดนไทยกับกัมพูชากำลังจะเปิดให้บริการผ่านชายแดน

แบบเต็วในเร็ววันนี้

ปัจจุบันการเปิดเต็วด้านคุณภาพที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ บัตรอนุญาตขับขี่รถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกของกลุ่มประเทศไทยสมาชิกอาเซียน ซึ่งหมายความว่า ในอนุญาตขับขี่ในประเทศไทยเดียวกันนั้น สามารถใช้ได้กับประเทศไทยอื่นๆ ด้วย แต่การขับรถในประเทศไทยเพื่อนบ้านต้องใช้กฎระเบียบของประเทศนั้นๆ เช่น ในกรุงพนมเปญมีกฎหมายบังคับความเร็ว ขับได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด อาจถูกจับปรับเป็นเงิน 600 ถึง 1,000 บาท

การเปิดเต็วด้านคุณภาพทำให้เกิดการเชื่อมโยงในระดับตลาด ไม่ว่าจะเป็นการโยกย้ายสินค้าหรือผู้โดยสาร ซึ่งยิ่งมีมากเท่าไร เศรษฐกิจก็ยิ่งโตเร็วไวด้วยเป็นหลายเท่าทวีคูณ ทั้งในระดับคนรากหญ้าและระดับอุตสาหกรรม เพราะจะนั่นการลงทุนของภาครัฐเพื่อการสร้างระบบที่ เชื่อมโยง เป็นมุ่งมองไปสู่อนาคต การรวมตัวทางเศรษฐกิจไม่ใช่เพียงแค่เพื่ออุดหนอด แต่ เป็นการสร้างภาระทางเศรษฐกิจและสังคมให้คนในอาเซียนอยู่ร่วมกันได้

ระเบียงเศรษฐกิจทางถนน

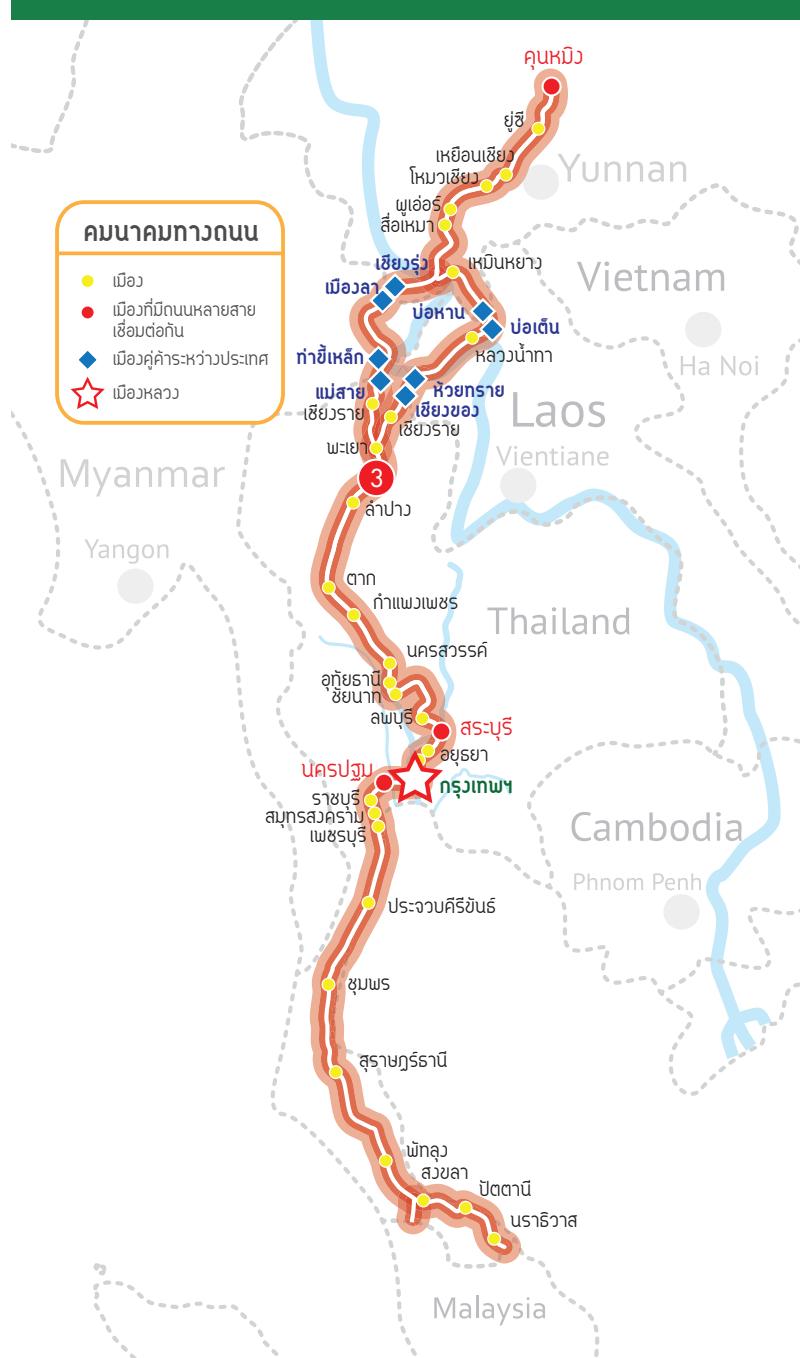
จากบทก่อนหน้าแสดงให้เห็นแล้วว่า ระเบียงเศรษฐกิจมีวัฒนาการมาตั้งแต่ฉบับยกร่าง ADB มาเป็นระเบียงคุณภาพ จนกระทั่งกลายเป็นระเบียงเศรษฐกิจในท้ายที่สุด ส่วนระเบียงเศรษฐกิจทางถนนก็เป็นการต่อยอด แสดงให้เห็นว่าแนวคิดเรื่องระเบียงเศรษฐกิจสามารถแตกย่อยออกมารูปแบบทางถนนได้ ซึ่งส่วนการคุณภาพทางถนนนับว่ามีความสำคัญเป็นอันดับแรกของระเบียงเศรษฐกิจ



① Western Corridor



③ North-South Corridor

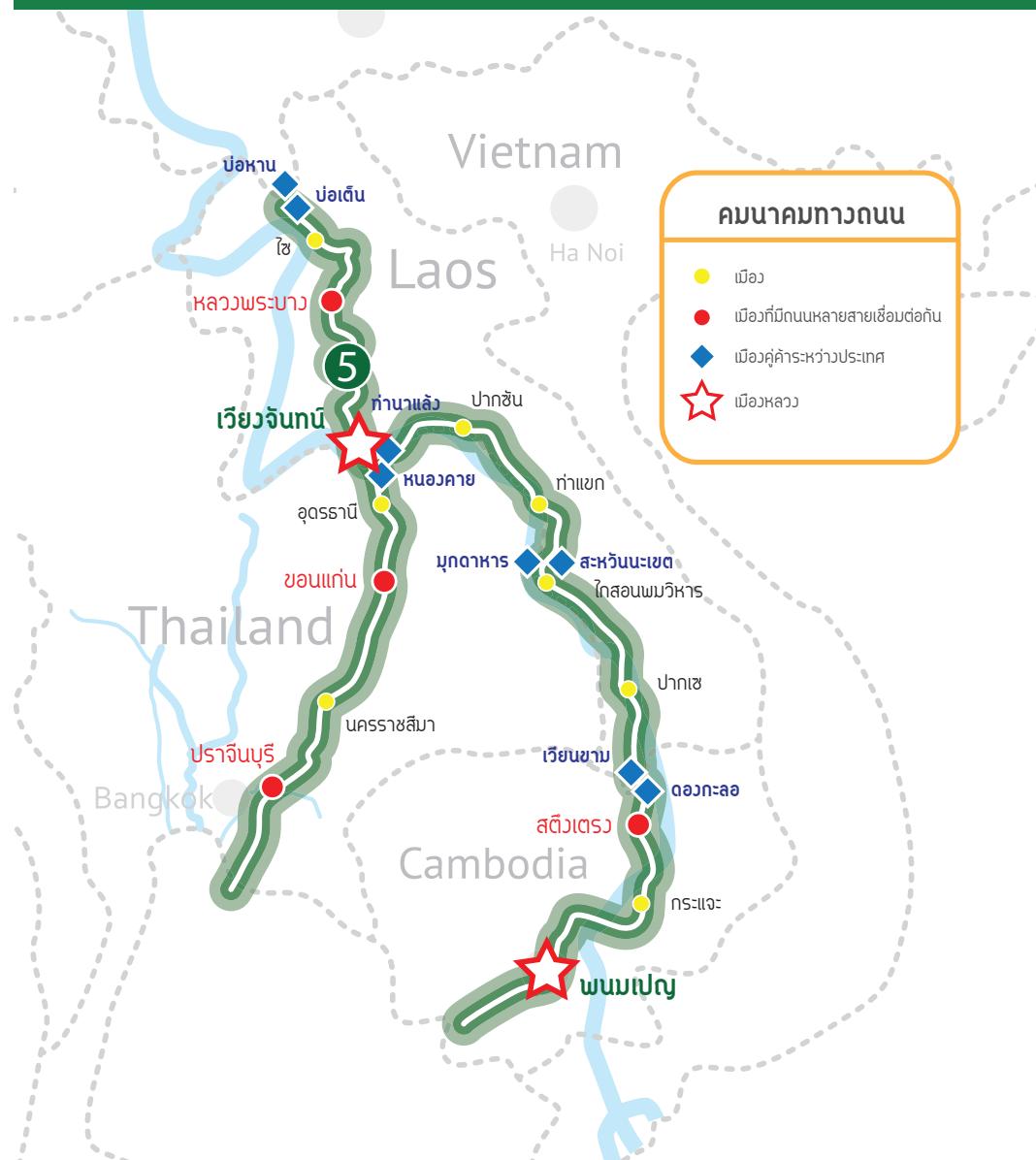


ຄມນາຄມທາງດູນ

④ North-Eastern Corridor



⑤ Central Corridor

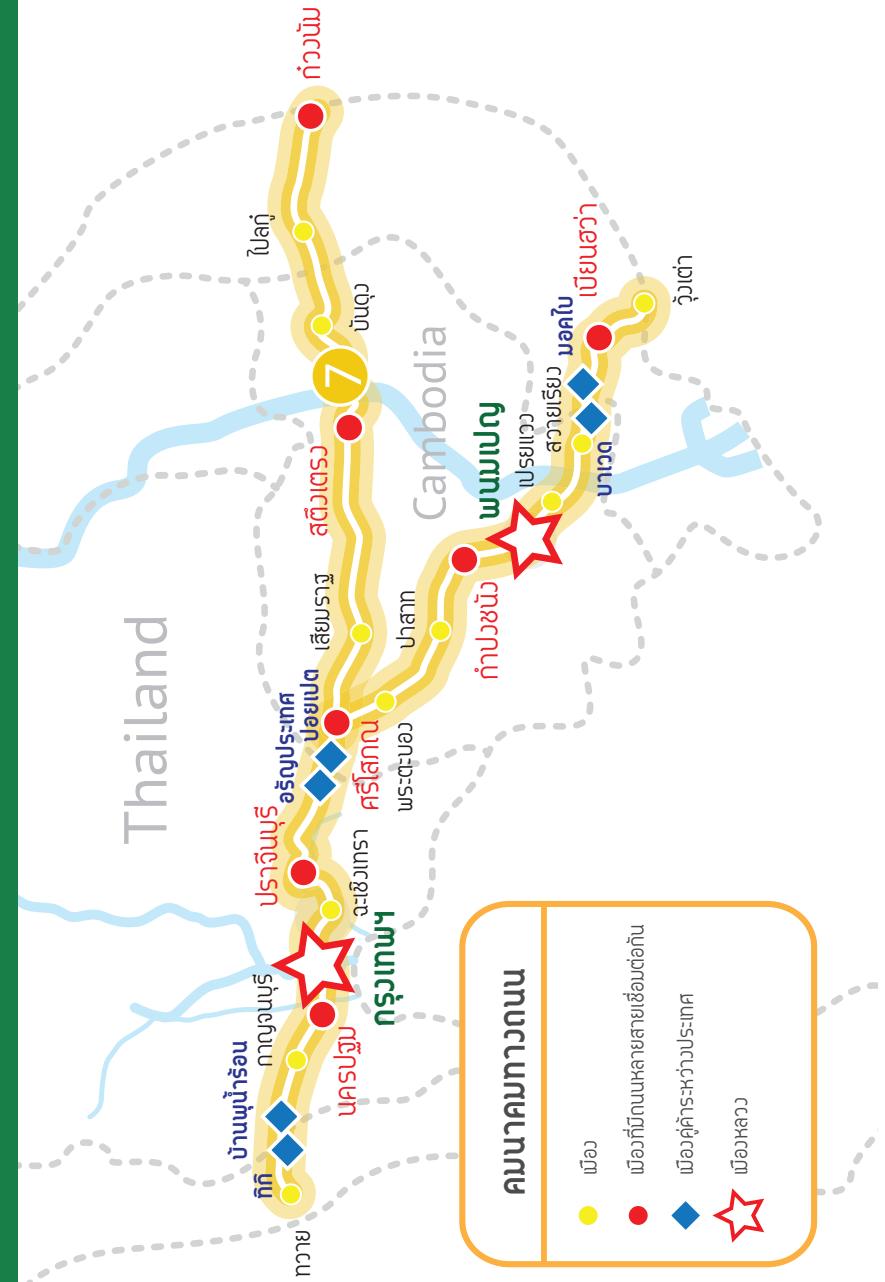


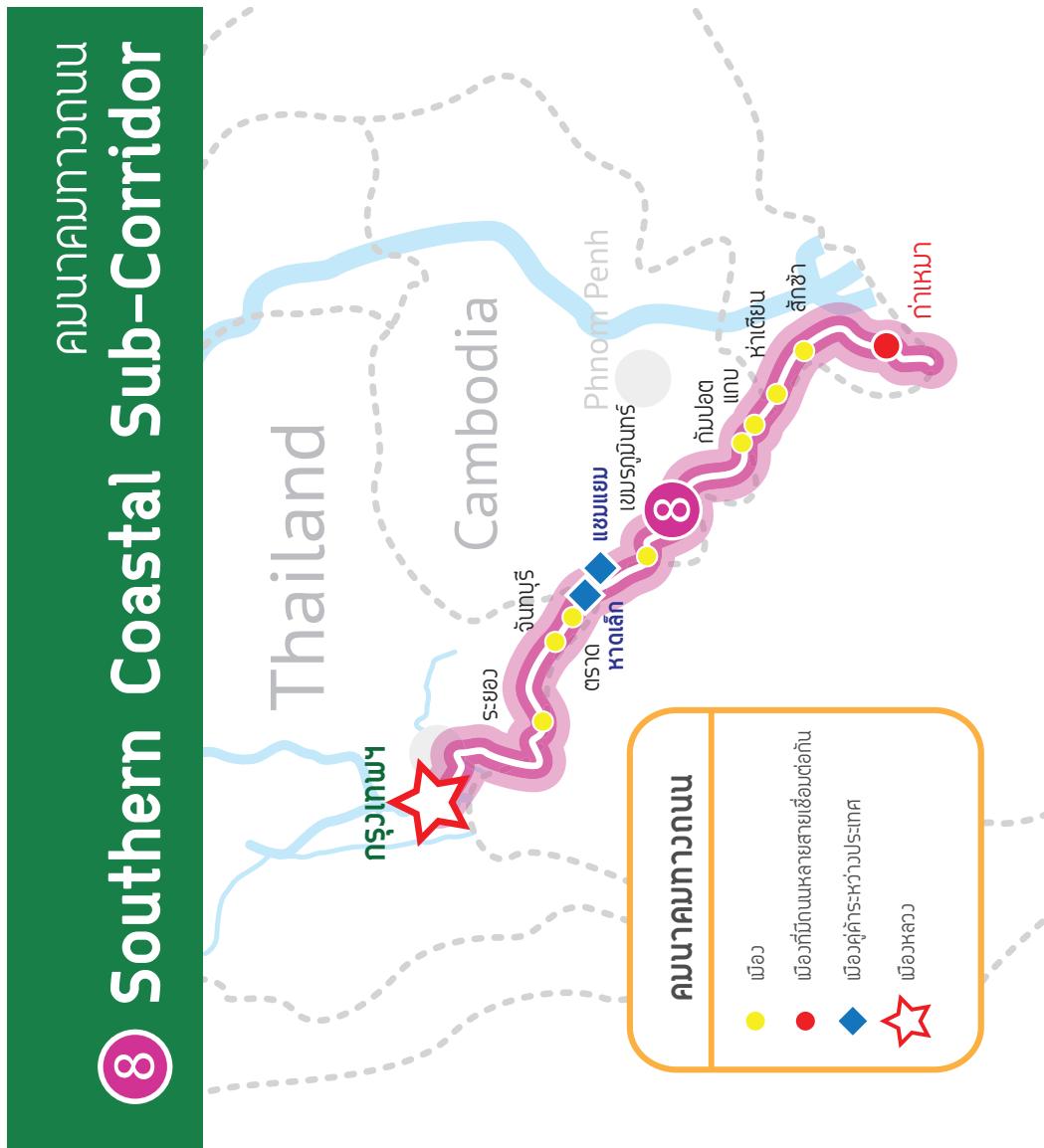
⑥ East-West Corridor

ຄມນາຄານກາວດນນ

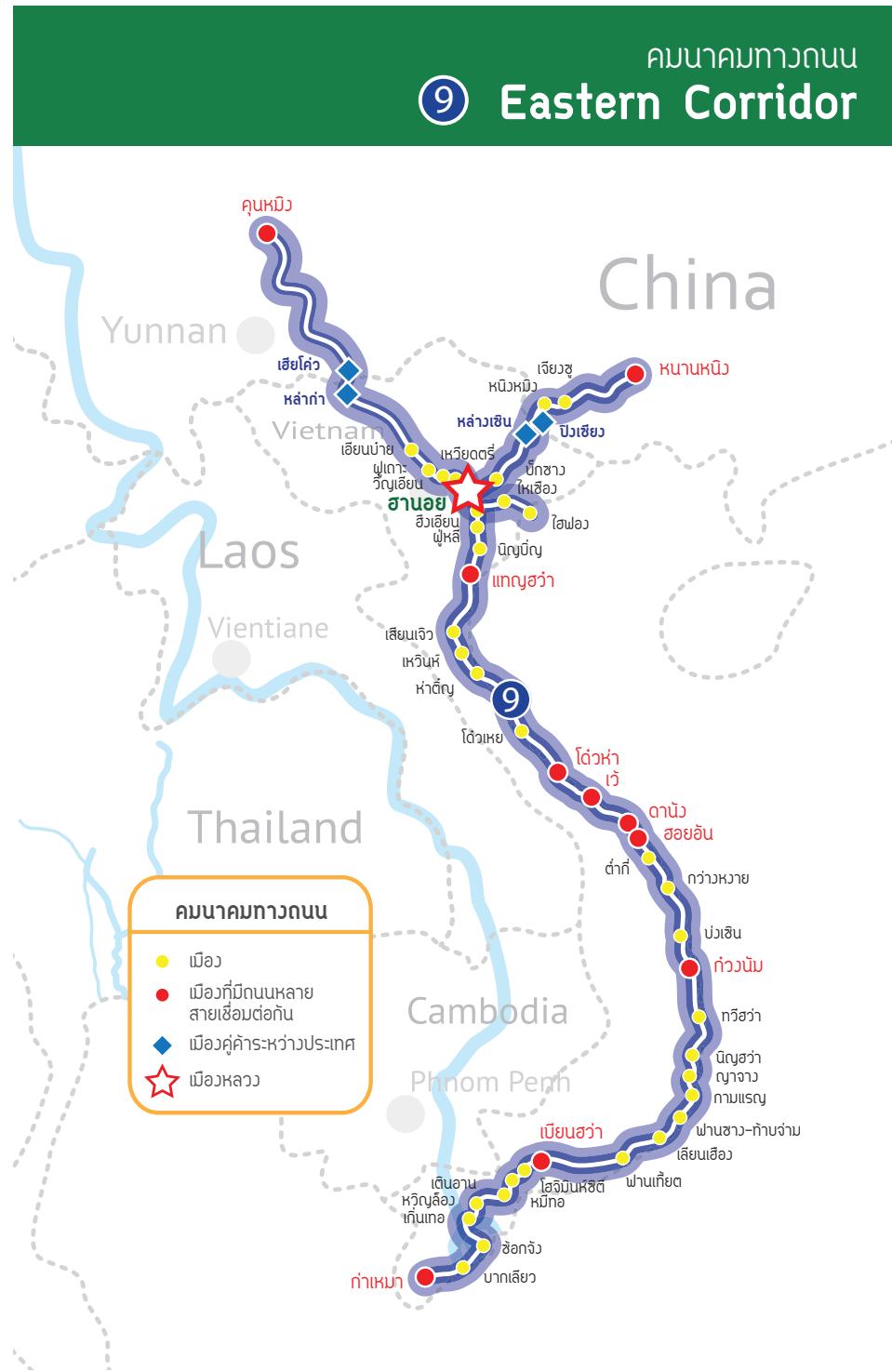


ຄມນາຄານກາງພນ 7 Southern Sub-Corridor





ຄມນາຄມກາງດນນ ⑨ Eastern Corridor





05

ระเบียงเศรษฐกิจทางราง

- ▶ เส้นทางรถไฟสายต่างๆ ในประเทศไทย
- ▶ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) และการพัฒนาประสิทธิภาพการคมนาคมและขนส่งทางราง
- ▶ ระเบียงเศรษฐกิจทางราง

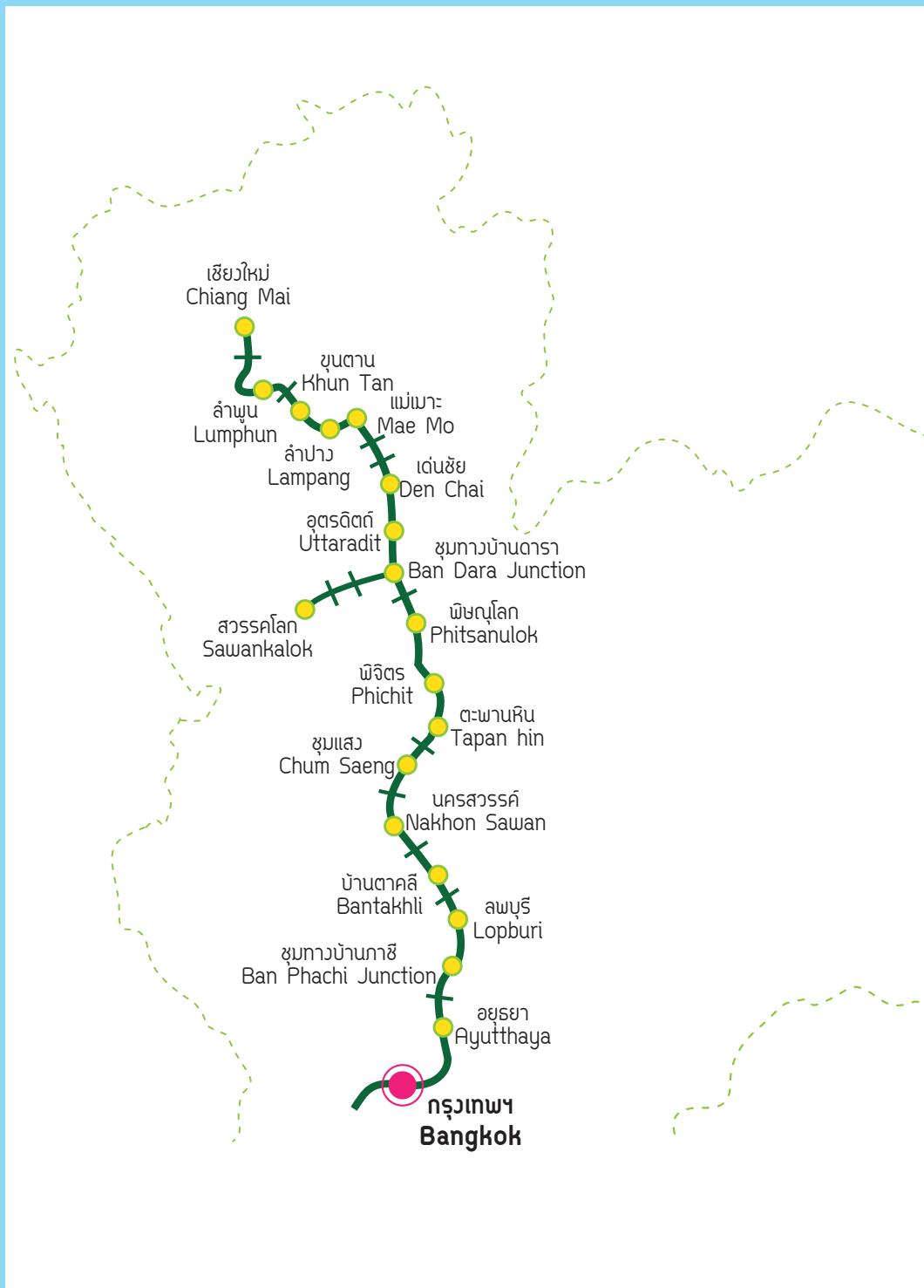
เส้นทางรถไฟสายต่างๆ ในประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand : SRT) ก่อตั้งขึ้นในปี 2438 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ในช่วง 35 ปีแรกของประเทศไทย มีระยะทางถึง 3,000 กิโลเมตร แต่ในระหว่างช่วงปี 2473-2553 รางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียงแค่ 35% ทำให้ระยะทางรวมมีความยาวเพียง 4,035 กิโลเมตร มีสัดส่วนกระจายตามภาคต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ภาคเหนือ	781 กิโลเมตร
2. ภาคตะวันออก	527 กิโลเมตร
3. ภาคใต้	1,569 กิโลเมตร
4. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1,093 กิโลเมตร
5. ภาคตะวันตก	65 กิโลเมตร

ทางรถไฟสายเหนือ

เริ่มแยกจากสถานีชุมทางบ้านภาชี แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านสถานีท่าเรือ ลพบุรี บ้านหมี่ บ้านตาคลี นครสวรรค์ ชุมแสง บางมูลนาก ตะพานหิน พิจิตร พิษณุโลก ชุมทางบ้านหารา อุตรดิตถ์ เด่นชัย แม่เมะ นครลำปาง ชุมтан ลำพูน และสุดปลายทางที่สถานีเชียงใหม่ รวมระยะทางตลอดสาย 781 กิโลเมตร ลดอุโมงค์ทั้งสิ้น 4 อุโมงค์ ได้แก่ อุโมงค์ปางต้อม ขอบ อุโมงค์เข้าพลัง อุโมงค์ห้วยแม่ลาน และอุโมงค์ชุมตาน ซึ่งเป็นอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย และในระหว่างเส้นทางที่สถานีชุมทางบ้านหาราจะมีทางแยกไปสุดสายที่สถานีสวรรค์โลก จังหวัดสุโขทัยอีกด้วย

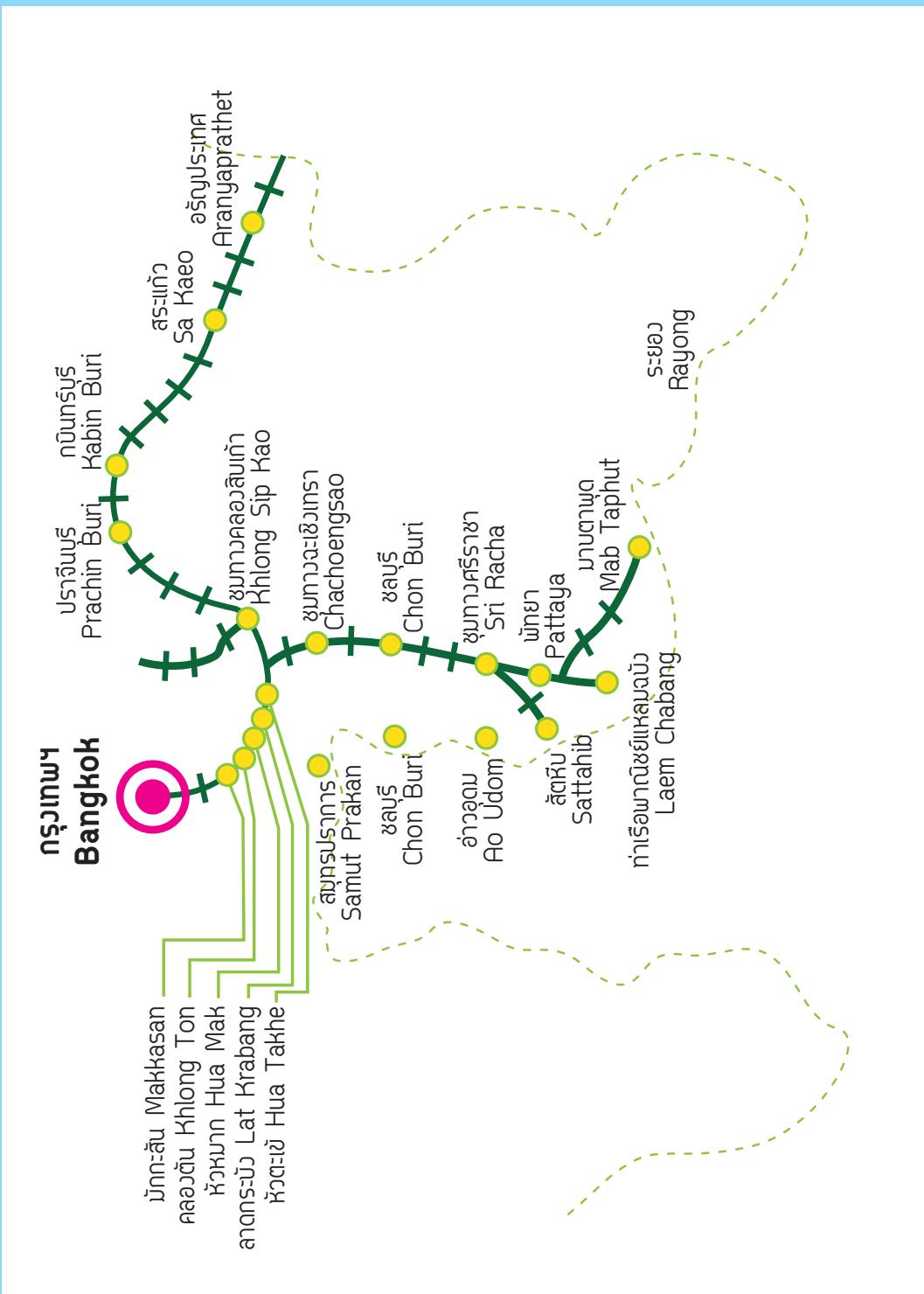


ทางรถไฟสายตะวันออก

มีทางแยกออกจากเส้นทางสายเหนือซึ่งระหว่างสถานีกรุงเทพกับสถานีสามเสน บริเวณ ยมราช เลี้ยวผ่านไปยังสถานีมักกะสัน คลองตัน ลาดกระบัง หัวตะเข้ จนถึงสถานีชุมทาง ฉะเชิงเทรา จากนั้นจะแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยเส้นทางแรกจะมุ่งหน้าไปยังทิศตะวันออก ผ่าน สถานีชุมทางคลองสิบเก้า ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สรงแก้ว วัฒนาคร แล้วไปสุดทางที่สถานี อรัญประเทศ และไปเชื่อมตอกับทางรถไฟของประเทศไทยกัมพูชา (ระยะทางถึงสถานีอรัญประเทศ ประมาณ 254.5 กิโลเมตร)

ส่วนเส้นทางที่สองจะมุ่งหลังไปทางทิศใต้ผ่านสถานีคลบุรี บางพระ ชุมทางศรีราชา ชุมทางเข้าชีจรรย์ บางละมุง พัทยา วัดญาณสังวราราม สวนนงนุช แล้วสุดสายที่สถานีบ้านพลู-ตาหลวง กับทำเรือสต็อบ โดยที่สถานีชุมทางศรีราชาเป็นมีทางแยกไปยังทำเรือแหลมฉบังและ ที่สถานีชุมทางเข้าชีจรรย์มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมหาตาพุด จังหวัดระยอง

ที่สถานีชุมทางคลองสิบเก้า จะมีทางแยกไปทางทิศเหนือเพื่อบรรจบกับเส้นทางรถไฟ สายตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณสถานีชุมทางแก่งคอย โดยจะผ่านสถานีองครักษ์ วิหารแดง-บุ่นใหญ่ และซึ่งระหว่างวิหารแดง-บุ่นใหญ่ จะต้องลอดอดอุโมงค์พระพุทธชัยความยาว 1,197 เมตร อีกด้วย



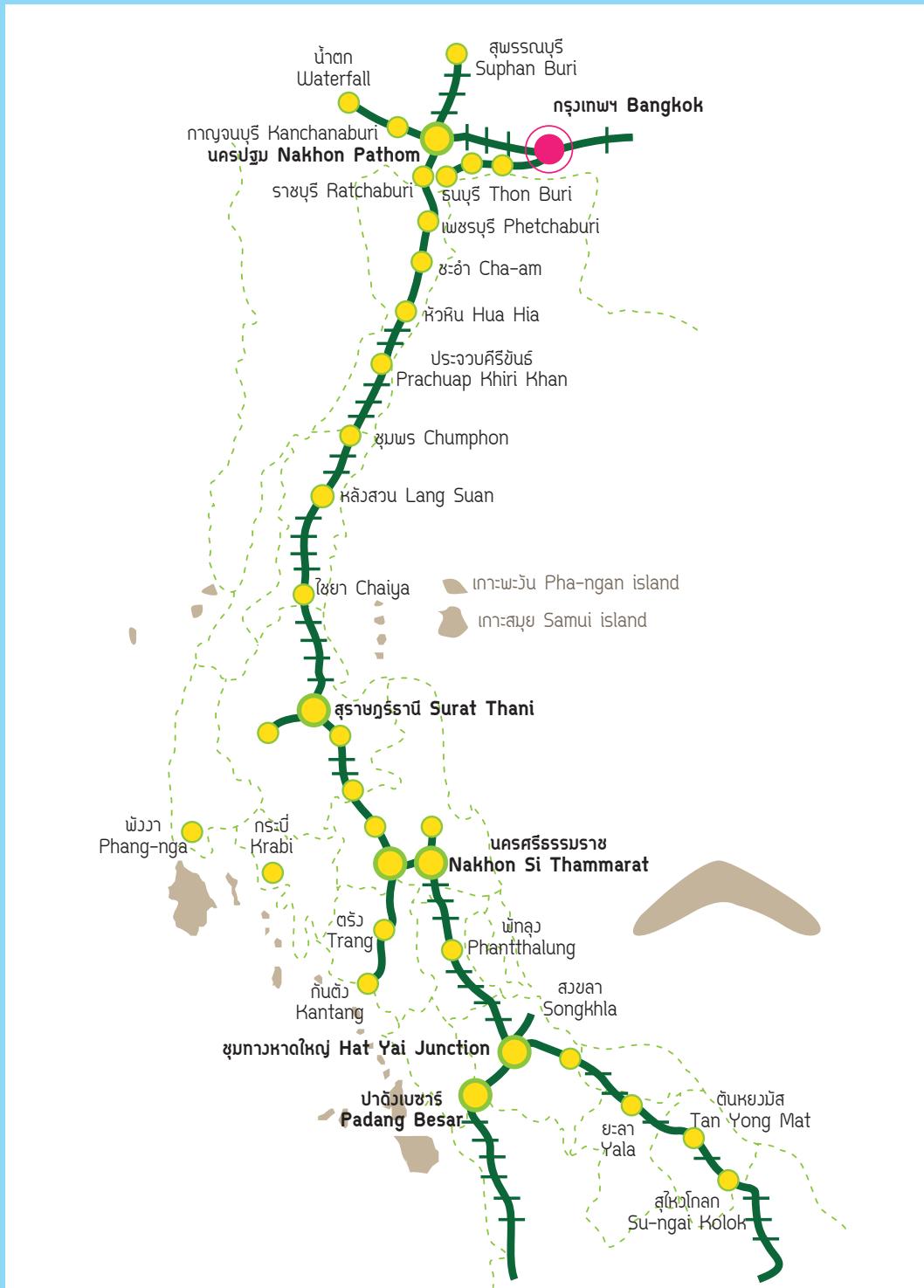
ทางรถไฟสายใต้

เมื่อแรกสร้างมีจุดเริ่มต้นที่สถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) จนถึงรัชกาลที่ 6 ได้สร้างทางแยกที่สถานีชุมทางบางซื่อ เพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และไปบรรจบเส้นทางรถไฟสายใต้ที่สถานีชุมทางดลลิ่งชั้น ทางสายนี้ผ่านสถานีนครชัยศรี นครปฐม สถานีชุมทางหนองปลาดุก บ้านโป่ง ราชบุรี เพชรบุรี หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ไชยา ชุมทางบ้านทุ่งโพธី (สุราษฎร์ธานี) ชุมทางทุ่งสง ชุมทางเข้าชุมทอง พัทลุง ชุมทางหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) เทพาปัตตานี (โคกโพธី) ยะลา รือเสาะ ตันหยงมัส (นราธิวาส) สุไหงปาดี สุดสายที่สุไหงโกลก (จังหวัดนราธิวาส) เชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ จากสถานีกรุงเทพถึงสถานีสุไหงโกลก มีระยะทาง 1,159 กิโลเมตร

ที่สถานีหนองปลาดุกมีทางแยกอยู่ 2 เส้นทาง เส้นทางแรกจะมุ่งขึ้นเหนือ ผ่านสถานีศรีสำราญ สุดสายที่สถานีสุพรรณบุรี ส่วนเส้นทางที่สองจะมุ่งหน้าไปทางตะวันตก ผ่านสถานีกาญจนบุรี สถานีแครัวใหญ่ วังโพ สุดสายที่สถานีน้ำตก

ที่สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธីมีเส้นทางแยกไปสุดสายที่สถานีคีรีรัตน์นิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่วนที่สถานีทุ่งสงมีเส้นทางแยกผ่านสถานีหัวยยอด จังหวัดตรัง ไปสุดสายที่สถานีกันตัง

ที่สถานีชุมทางเข้าชุมทองมีเส้นทางแยกไปสุดสายที่นครศรีธรรมราช และที่สถานีชุมทางหาดใหญ่มีเส้นทางแยกไปสุดสายที่สถานีปادังเบซาร์ เชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ผ่านสถานีบัดเตอร์เวิร์ท (ปีนัง) อิม珀รี กาวัง กรุงกัลลาลัมเปอร์ ไปสุดสายที่ประเทศสิงคโปร์ ระยะทางจากกรุงเทพถึงปادังเบซาร์ประมาณ 974 กิโลเมตร

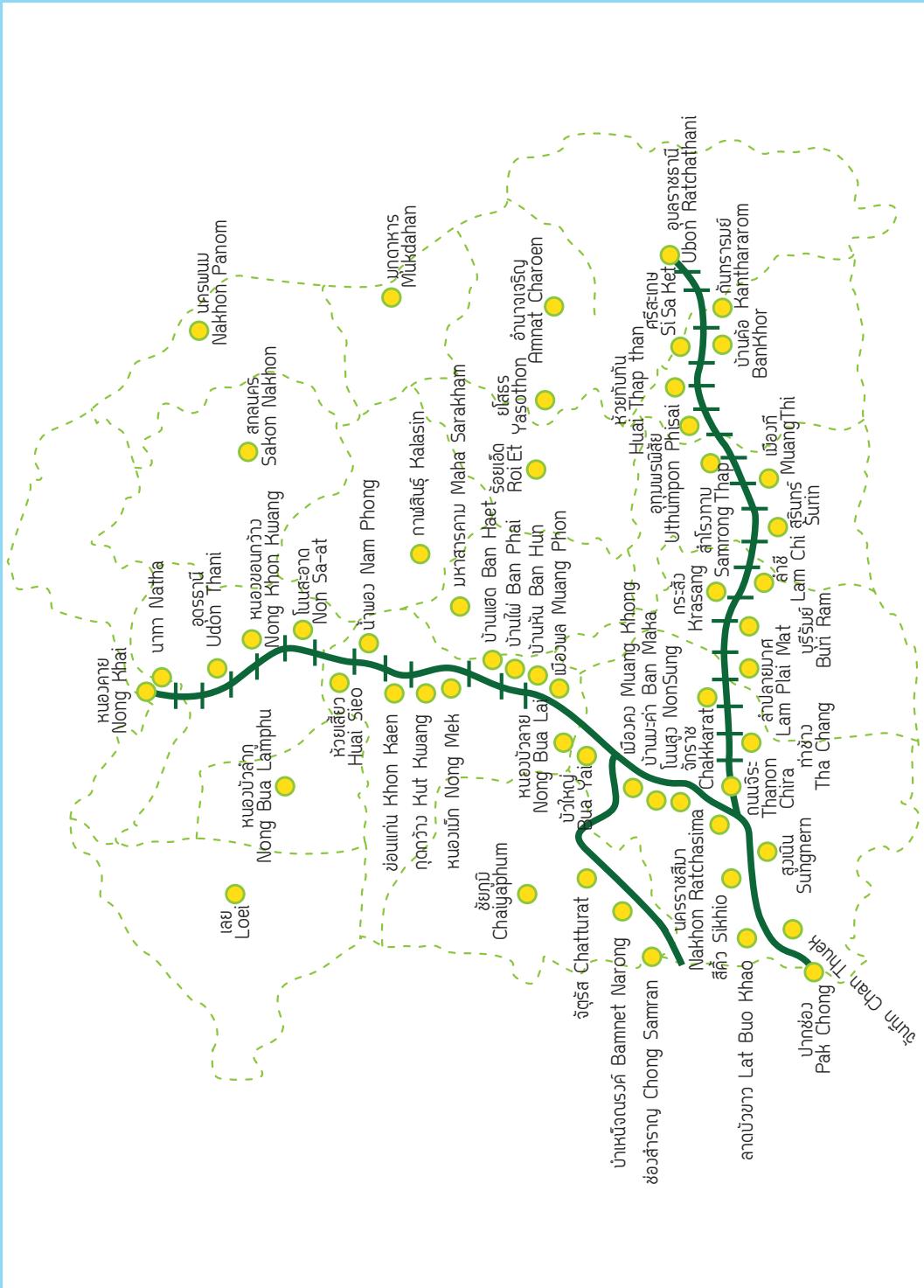


ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

แยกจากเส้นทางสายเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชี แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านสถานีสระบุรี ชุมทางแก่งคอย มากเหล็ก ปากช่อง นครราชสีมา ชุมทางถนนจริระบุรีวัมย์ ลำชี สุรินทร์ อุดมพรพิสัย ศรีสะเกษา กันทราราม แล้วไปสิ้นสุดที่อุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 575 กิโลเมตร

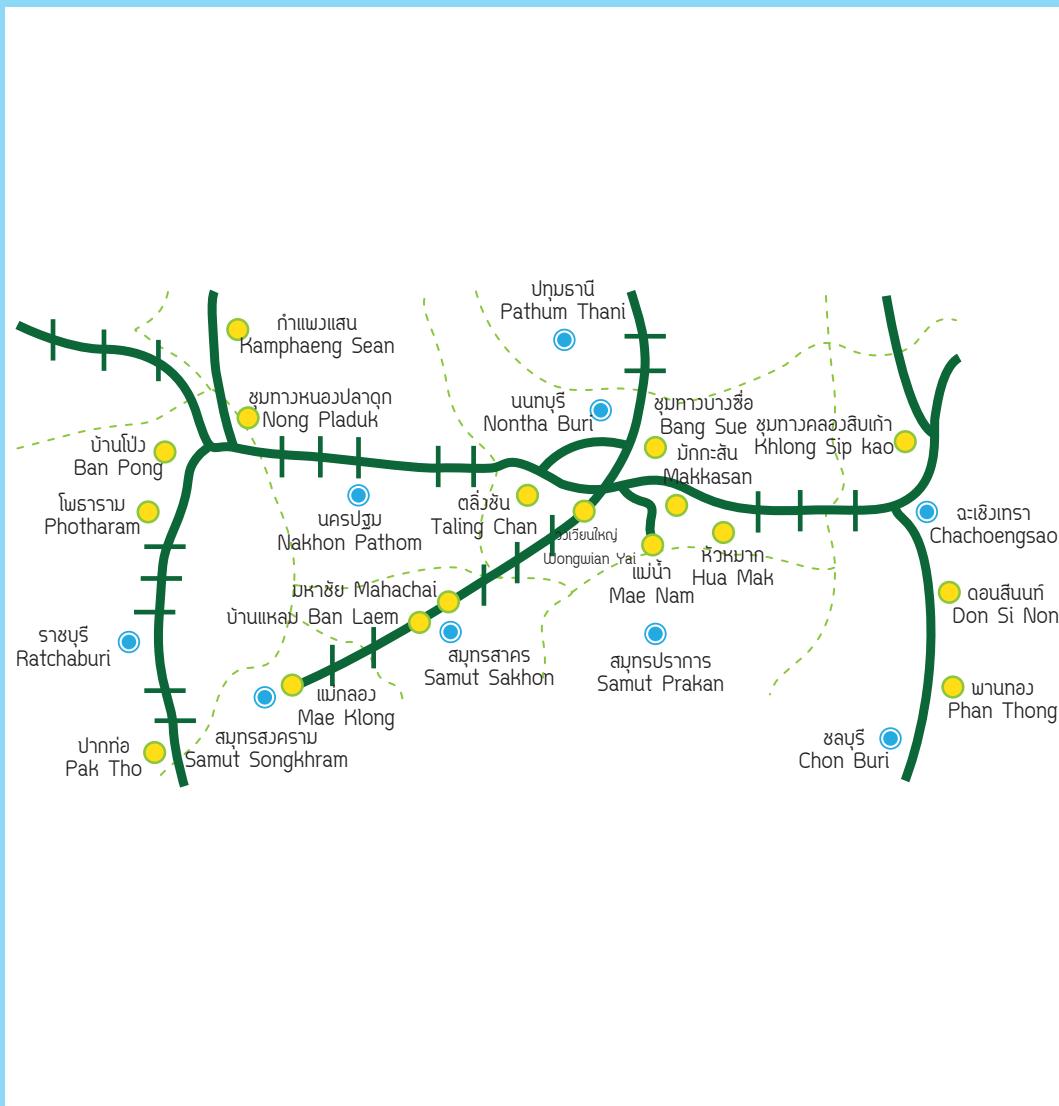
ที่สถานีชุมทางแก่งคอยจะมีทางแยกผ่านสถานีแก่งเสือเต็น เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ล้านรายณ์ จตุรัสร (จังหวัดชัยภูมิ) แล้วไปบรรจบกับเส้นทางจากนครราชสีมาที่สถานีชุมทางบัวใหญ่

ที่สถานีชุมทางถนนจริระ มีทางแยกจากเส้นทางสายอุบลราชธานีขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านสถานีโคลกสูง บัวใหญ่ เมืองพล บ้านไฝ ขอนแก่น น้ำพอง กุมภาวาปี อุดรธานี แล้วไปสุดสายที่สถานีหนองคาย นอกจากนี้ยังมีการขยายเส้นทางรถไฟไปบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพื่อรองรับต่อ กับทางรถไฟจากประเทศลาวไปยังนครเวียงจันทน์อีกด้วย ระยะทางจากกรุงเทพฯ-หนองคายประมาณ 624 กิโลเมตร



ทางรถไฟสายแม่กลอง

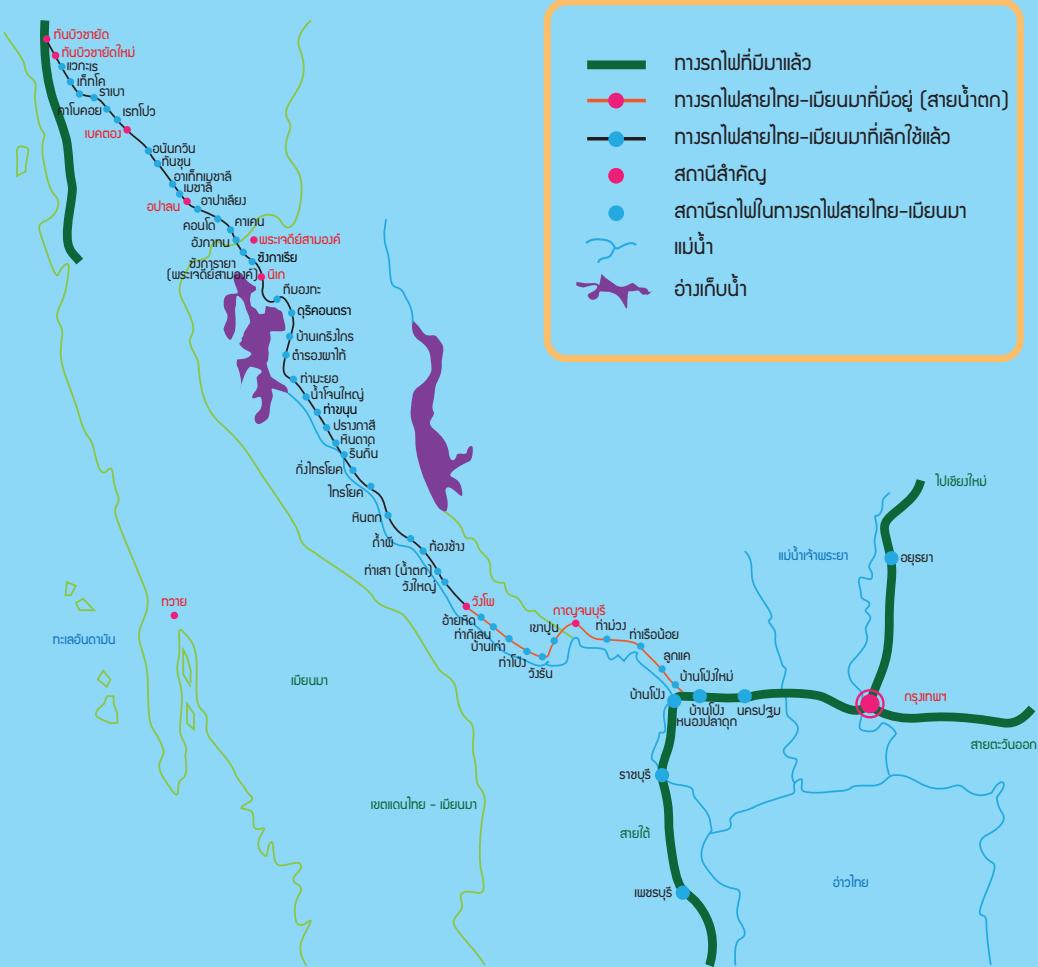
เส้นทางรถไฟสายนี้ไม่ได้เริ่มต้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ตัวเส้นทางจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วง โดยเส้นแรกจะเริ่มต้นที่สถานีวงเวียนใหญ่ถึงชนบท ไปสุดทางที่สถานีเมืองมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง 31 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางอีกช่วงหนึ่งจะเริ่มต้นที่สถานีบ้านแหลม จังหวัดสมุทรสาคร ไปสุดปลายทางที่สถานีแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม ระยะทาง 33 กิโลเมตร



แผนงานเชื่อมโยงทางรถไฟ-เมียนมา

แผนที่การรถไฟสายไทย - เมียนมา

(415 กิโลเมตร)



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จนถึงปัจจุบัน มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่เป็นทางคู่และทางสาม¹ เป็นระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร คิดเป็น 8.4% ของโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศ และเพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคตดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ครีรากา-แหลมฉบัง (78 กิโลเมตร)
2. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองลิบเก้า-แก่งคอย (106 กิโลเมตร)

ส่วนสัดส่วนรางที่มีอยู่ใน พ.ศ. 2557 มีดังนี้

1. ทางเดี่ยว 3,755 กิโลเมตร
2. ทางคู่ 173 กิโลเมตร
3. ทางสาม 107 กิโลเมตร

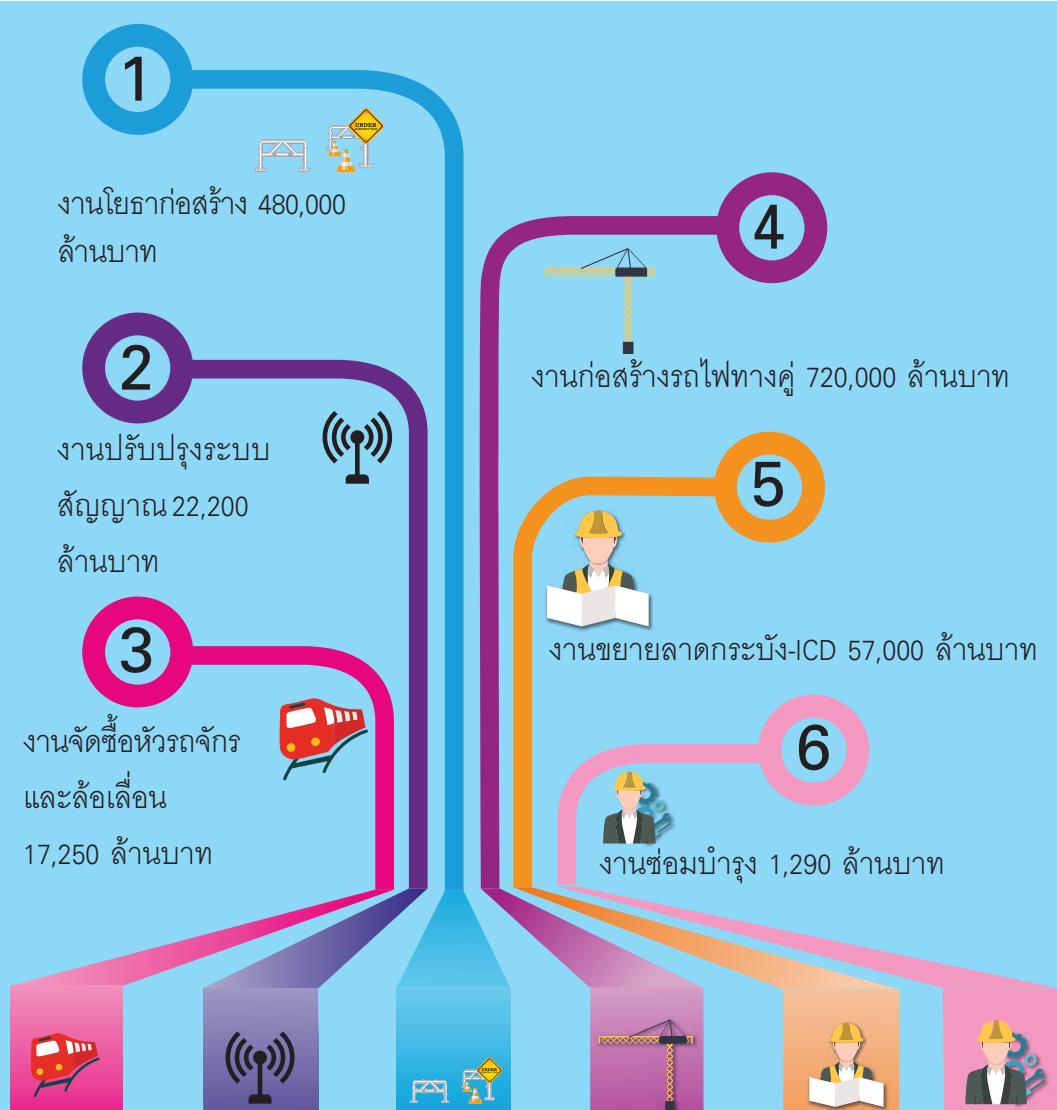
ข้อจำกัดทางสภาพของการรถไฟใน พ.ศ. 2557 มีดังต่อไปนี้

1. เกินกว่า 40% ของรางรถไฟไทยใช้งานมานานกว่า 40 ปี
2. 35% ของหมอนรถไฟทำด้วยไม้
3. 89% ของทางข้ามรางรถไฟเป็นจุดตัดถนน และรางรถไฟทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. 64% ของหัวรถจักรเป็นดีเซล ที่เหลืออย่างใช้ถ่านหิน
5. ในช่วงปี 2545-2552 มีอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับทางรถไฟ 171 ครั้ง
6. รถไฟกรุงเทพถึงปีละ 107 ครั้ง

¹ ทางสาม หมายถึงรางรถไฟที่ประกอบด้วยสามราง ซึ่งพนักงานควบคุมรถไฟสามารถจัดการให้เป็นทางล่อง 2 ทาง ทางขึ้น 1 ทาง หรือจัดเป็นทางล่องทั้ง 3 ทางโดยก็ได้ ขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของขบวนรถของแต่ละช่วงเวลา ตัวอย่างทางสาม ได้แก่ ทางรถไฟช่วงธิต-ชุมทางบ้านภาชี (61 กม.) ทางรถไฟช่วงหัวหมาก-ชุมทางฉะเชิงเทรา

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาการขาดทุนปีละประมาณ 6,000 ล้านบาท เนื่องจากไม่เป็นที่นิยมและมีค่าปฏิบัติการสูง เมื่อขาดทุนก็ทำให้บริการแย่ลง และเมื่อบริการไม่ดีคนก็ไม่ใช้บริการ ส่งผลให้เกิดภาระการขาดทุนวนเวียนกันอยู่ เช่นนี้ แม้จะมีโครงการลาดกระบัง-ICD (Inland Container Depot) ที่เป็นสถานีพิเศษเพื่อการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ระหว่างกรุงเทพฯ เข้าสู่แหลมฉบัง ก็ยังไม่ช่วยให้สถานะและความนิยมในการใช้บริการรถไฟดีขึ้น

ในปี 2553 รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 1,800,000 ล้านบาทเพื่อปรับปรุงโครงการลาดกระบัง-ICD การจัดสรรงบประมาณ (ตัวเลขประมาณการ) มีดังต่อไปนี้



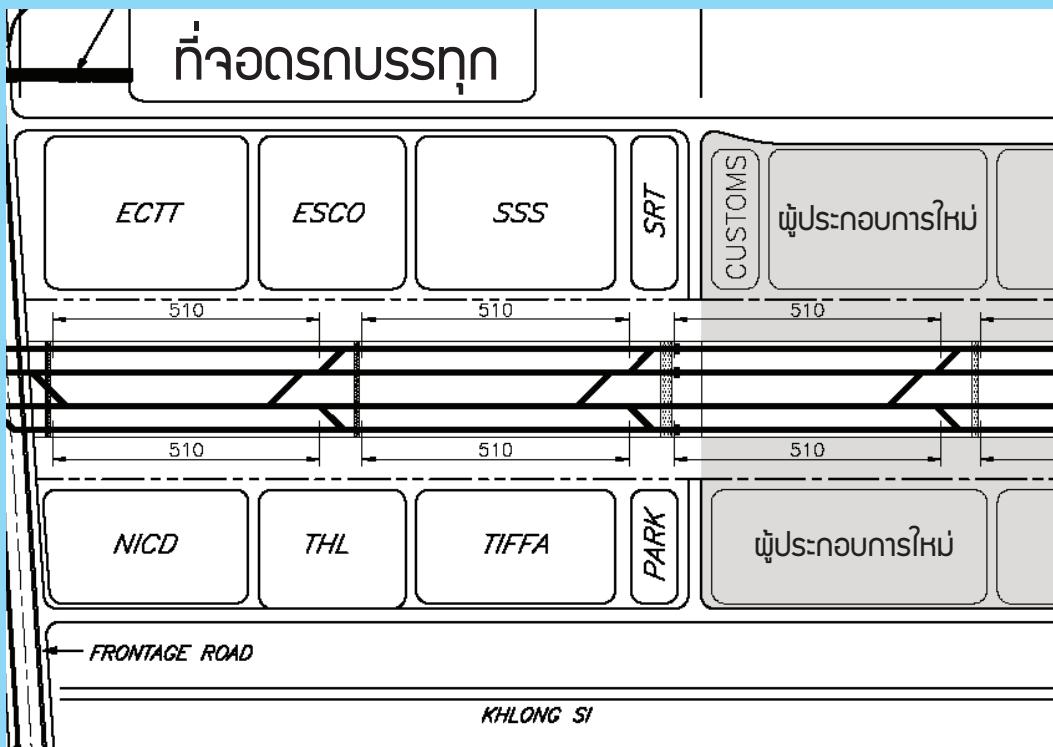
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) และการพัฒนาประสิทธิภาพ การคมนาคมและขนส่งทางราง

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตระหนักถึงปัญหาของฐานการคมนาคมทางราง ดีกว่า ข้อจำกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหลายปัจจัย ซึ่งความมีการแก้ไขปรับปรุงดังนี้

1. เชื่อมโยงทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน เพราะทางรถไฟไทยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียว ทำให้การบริการไม่ว่าด้วยเรื่องจากรถไฟวิ่งสวนกันไม่ได้ ยกเว้นในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ดังนั้นสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงเสนอให้เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก
2. พัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น
3. พัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางราง
4. จัดให้มีบริการยกขันตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง
5. ปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักรและเครื่องให้เพียงพอต่อความต้องการ
6. เพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ
7. ปรับปรุงระบบบริหารจัดการภายในของหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย
8. เพิ่มโครงข่ายเชื่อมโยงทางกายภาพเพิ่มขึ้น เช่น
 - เส้นทางรถไฟสายอรัญประเทศ (ไทย)-ปอยเปต (กัมพูชา) ระยะทาง 6 กิโลเมตร (สร้างเสร็จแล้ว)
 - เส้นทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงกาญจนบุรี (ไทย)-ทวาย (เมียนมา) ระยะทาง 230 กิโลเมตร
 - เส้นทางรถไฟท่าน้ำแล้ง (ลาว)-เวียงจันทน์ (ลาว) ระยะทาง 9 กิโลเมตร
 - เส้นทางภูดู่ (ลาว)-ปากลาย (ลาว) ระยะทาง 28 กิโลเมตร
9. ปรับปรุงการขนส่งสินค้าที่ลาดกระปัง-ICD โดย
 - ขยายพื้นที่การให้บริการลาดกระปัง-ICD เพ斯 2

- เพิ่มหัวจักรรถไฟให้เกิดการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 27% (เปลี่ยบที่ยับกับการขนส่งจากกรุงเทพ-แหลมฉบัง 73%) เนื่องจากความต้องในการเดินรถมีเพียง 30 ขบวนต่อวัน เพราะไม่มีหัวรถจักรรถไฟ
- ปรับปรุงการเปลี่ยนถ่ายตู้ลินค้าขึ้น-ลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ให้ใช้เวลาสั้นลง
- ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อสำหรับการคมนาคมผสมผสาน ให้การขนส่งจากรถไฟต่อไปสู่รถบัสทุกและเรือ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น เส้นทางเชื่อมป่าไม้ นครหลวงและสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (เชื่อมระหว่างการขนส่งทางรางกับลำน้ำ)

แผนงานปรับปรุงลาดกระบัง ICD ขั้นที่ 2



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

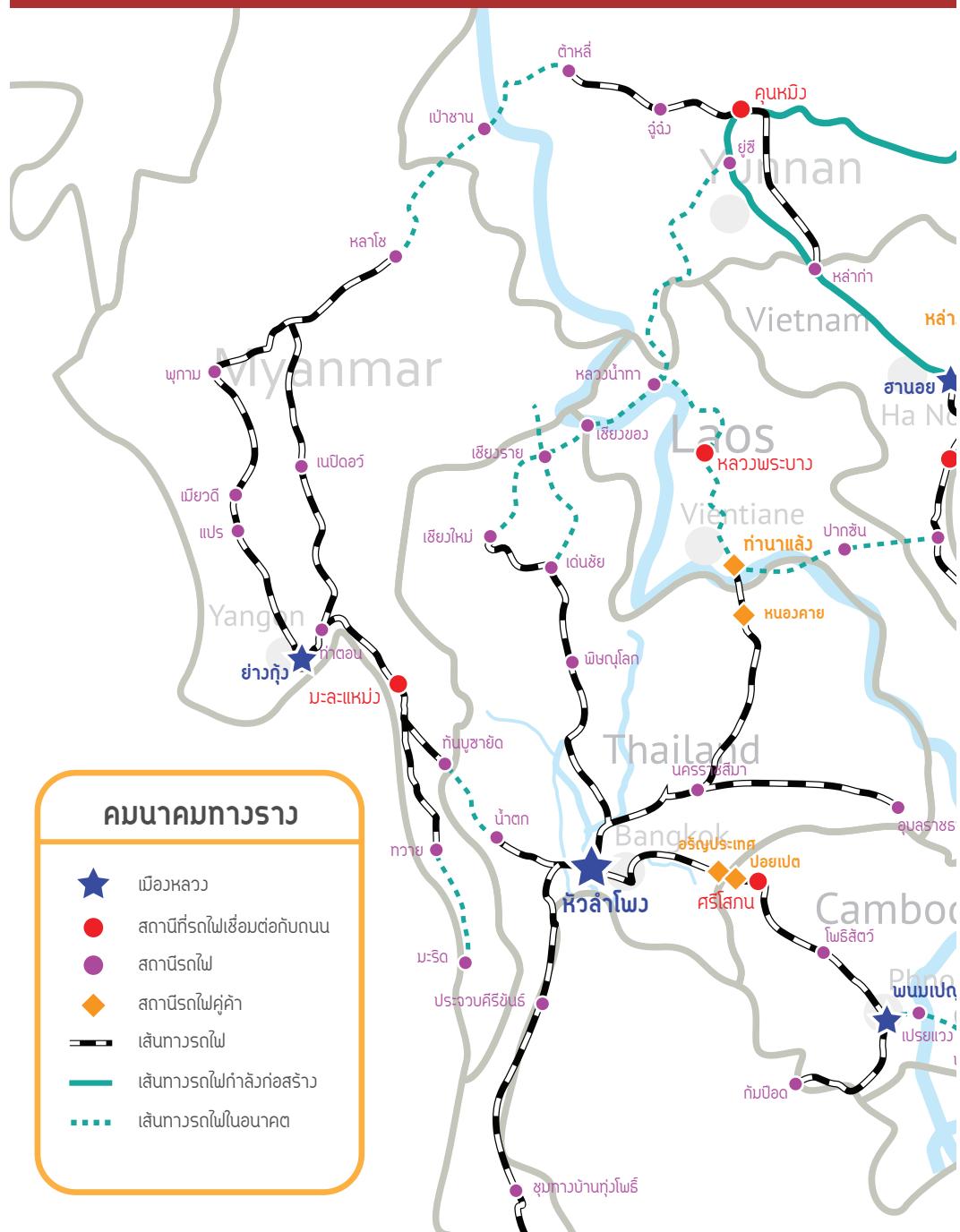
ຄມນາຄມກາງຮາງ



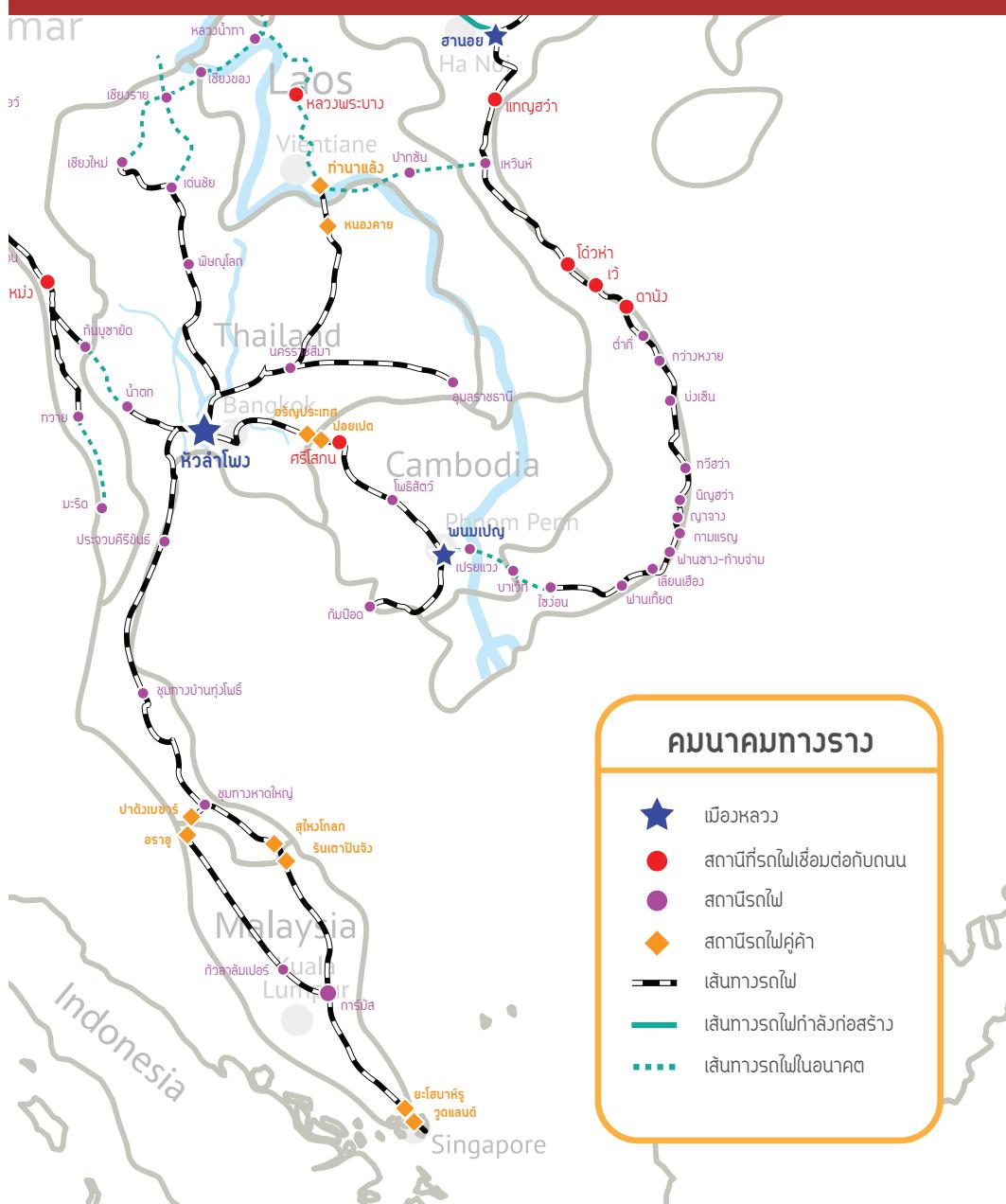
ຄມນາຄມທາງຮາງ



ຄມນາຄມກາງຮາງ



คมนาคมทางราง



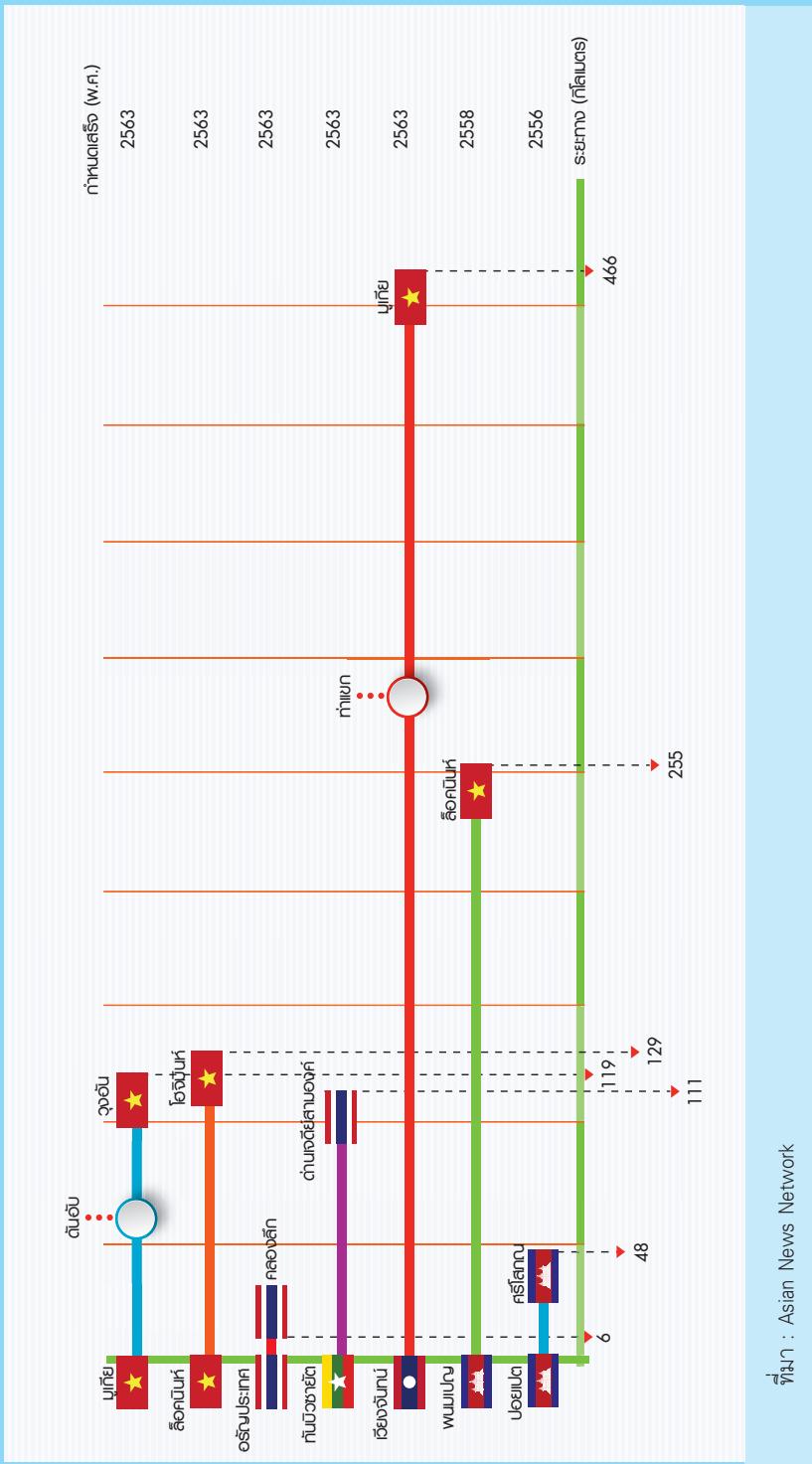
ระเบียบเศรษฐกิจทางราง

ระเบียบเศรษฐกิจทางรางเส้นสิงคโปร์- Kunming (Singapore-Kunming Rail Link : SKRL) เป็นกลยุทธ์ต่อจากระเบียบเศรษฐกิจทางถนน กล่าวคือเมื่อระเบียบเศรษฐกิจทางถนนเสร็จลิ้นแล้ว ระเบียบเศรษฐกิจทางรางก็จะเป็นเฟสต่อมาในการเสริมการเชื่อมโยงของกลุ่ม GMS และกลุ่มประเทศไทยมาชิกาเชียน

ความต่างระหว่างสองฐานคมนาคมที่สำคัญคือ การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมทางรางให้ทั้งในทุนและเวลามากกว่าเดินทางคมนาคมทางถนน และเมื่อเสร็จแล้ว ภาครัฐยังต้องลงทุนเพิ่มเติมในการซื้อหัวจักร ระบบการเดินรถ และบำรุงรักษา เพื่อสร้างภาระการแข่งขันทางการค้าด้วยการลดต้นทุนค่าขนส่ง แต่เมื่อแล้วเสร็จ การขนส่งทางรางจะเป็นฐานคมนาคมที่ประยุกต์พัฒนามากกว่าการขนส่งทางถนน ซึ่งมีผลโดยตรงกับการประยุกต์ต้นทุนการขนส่ง ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และที่สำคัญที่สุดคือ เมื่อโครงการเชื่อมโยงทางรางระหว่างกลุ่มประเทศไทยมาชิกาเช็น การเปลี่ยนถ่ายสินค้าจะมีประสิทธิภาพและศักยภาพเพิ่มขึ้น ตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน การขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT)

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ประเทศไทยให้การร่วมขวางและเชื่อมโยงกัน

ໂຄຮງກາຣເຕີມເຕີມທາງຮາງໄພເພື່ອແຮກ



ພຶມາ : Asian News Network



90 กม

บทที่ 55

40 น้ำหนักตัว
กิโลกรัม

สินค้าเดินทางด้วยเรือ
บริษัท MAIT & CO.

850

06

ระเบียงเศรษฐกิจทางล้าน้ำ

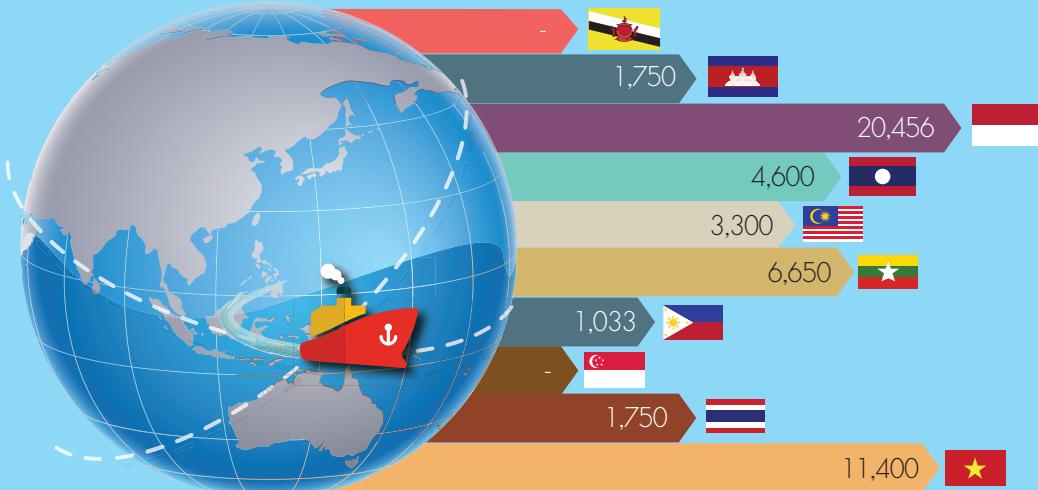
- ▶ ระยะทางการเดินเรือของประเทศต่างๆ ในอาเซียน
- ▶ ปัญหาการขนส่งทางล้าน้ำ
- ▶ แนวโน้มการขนส่งทางล้าน้ำ
- ▶ การขนส่งทางล้าน้ำประเทศในกลุ่ม GMS
- ▶ อุปสรรคในระดับอนุภูมิภาค GMS
- ▶ ยุทธศาสตร์การขนส่งทางล้าน้ำของไทย
- ▶ โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

ໃໝ່

ອີງຕືບ ການສົ່ງຈາກແລະກາວຂົນສົ່ງທາງລຳນໍ້າ (Inland Waterway Transport : IWT) ເປັນຮູ້ຈາກຄົນຄາມໜັກໃນການເດີນທາງແລະເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຂອງໄທ ຈຸກຮະທັກປະເທດໄທໄດ້ຮັບການຂານນາມໃຫ້ເປັນ “ເວັນສະຫະວັນອອກ” ແຕ່ເນື່ອເວລາຜ່ານໄປ ການພັດທະນາເສດຖະກິຈແລະອຸດສາຫກຮົມກົມືການປັບປຸງແປ່ງຄວາມຕ້ອງການ ສູ້ຈາກຄົນຄາມທີ່ສຳຄັງຈຶ່ງແປ່ງມາເປັນທາງຄຸນນການພັດທະນາກາຣຄົນຄາມຂົນສົ່ງທາງລຳນໍ້າໄດ້ດັດດອຍລົງ ຈົນດ້ວຍພັດທະນາທີ່ສຸດເມື່ອເຖິງບັນກຸບສູ້ຈາກຄົນຄາມອື່ນໆ ເພວະໄໝ່ສາມາດຕອບສູນອອກຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໃຊ້ບົງກາງໄດ້

ຮະຍະທາງການເດີນເຮືອຂອງປະເທດຕ່າງໆ ໃນອາເຊີຍ

ຮະຍະການເດີນເຮືອ (ກນ.)



ທີ່ມາ : ກລຸມສົດທິການຂົນສົ່ງ ກອງແພນງານ ກຽມການຂົນສົ່ງທາງບົກ

ຈາກພາພະເໜີນວ່າ ເມື່ອເປົ້າປັບກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານແລ້ວ ໄທຍມີຕັກຍພາພດ້ານການຂົນສົ່ງທາງລຳນໍ້ານ້ອຍກວ່າລາວ ເມື່ຍນມາ ມາເລີເຊີຍ ແລະໂດຍເນພາະອ່າງຍິ່ງ ເວີຍດນາມ ຜົ່ງໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງລຳນໍ້າເປັນໜັກໃນກາວຂົນສົ່ງສິນຄ້າຮ່ວງໝາງຍັງກັບໂຍືຈິນທີ່ຕີ ສູ້ຈາກຄົນຄາມທາງລຳນໍ້າທຳໄໝເວີຍດນາມໄດ້ເປົ້າປັບ ສິນຄ້າມີຕັນທຸນດຳກວ່າໄທ ດັວຍເວີຍດນາມໃນໜັນທີ່ໄວຍໄດ້ຄ່ອນຂັ້ງຕຳກິຍັງສາມາດສົ່ງສິນຄ້າວັດຖຸດີບທາງກາເກະຊາວທາງລຳນໍ້າໄດ້ ເມື່ອເປົ້າປັບກັບໄທ

แล้ว เกษตรกรไทยในชนบทต้องอาศัยรถระบบในการขนส่งสินค้าเกษตรเข้าสู่ตลาด ความได้เปรียบของการขนส่งทางล้าน้ำของเวียดนามเป็นผลมาจากการพทางล้าน้ำ ซึ่งไม่เพียงได้เปรียบด้วยระยะทาง แต่ยังเป็นด้วยความลึก กว่าคือแม่น้ำแดงของเวียดนามมีความลึกเฉลี่ย 5 เมตร ดังนั้นการขนส่งทางล้าน้ำในเวียดนามจึงคุ้มค่าในการใช้เรือขนาดใหญ่ที่ขนส่งและลากสินค้าได้ปริมาณมาก

สำหรับประเทศไทยมีแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าทางน้ำที่สำคัญของประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางล้าน้ำทำให้ผู้ประกอบการที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาหลายจังหวัดในภาคกลาง ได้แก่ จังหวัดอ่างทอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ สามารถบรรทุกสินค้าได้ครึ่งละล้าน噸มาก อีกทั้งยังประหยัดค่าใช้จ่าย

แม่น้ำที่สำคัญในประเทศไทย



แม่น้ำที่สำคัญในประเทศไทย

ชื่อแม่น้ำ	
1. แม่น้ำซี	แม่น้ำซีเป็นแม่น้ำสายหลักสายหนึ่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีต้นกำเนิดจากเทือกเขาในจังหวัดชัยภูมิ ไหลผ่านจังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ และยโสธร ไปบรรจบกับแม่น้ำมูลที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 765 กิโลเมตร
2. แม่น้ำมูล	แม่น้ำมูลมีต้นกำเนิดจากเทือกเขาทางตอนใต้ของจังหวัดนครราชสีมา ไหลไปทางตะวันตกของจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ จนน้ำไปบรรจบกับแม่น้ำซีที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี และไหลลงแม่น้ำโขงที่อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 726 กิโลเมตร
3. แม่น้ำயม	แม่น้ำຍມมีต้นกำเนิดจากดอยขุนยวมในเทือกเขาฝั่งน้ำอยู่ในเขตอำเภอปงและอำเภอเชียงม่วน จังหวัดพะเยา ไหลผ่านหุบเขาที่ลาดชัน มีที่ราบแคบๆ ริมแม่น้ำเป็นบางตอน ก่อนไหลเข้าสู่จังหวัดแพร่ ผ่านจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์ โดยไหลไปบรรจบแม่น้ำน่านที่อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 735 กิโลเมตร

ชื่อแม่น้ำ	
4. แม่น้ำป่าสัก*	แม่น้ำป่าสักมีต้นน้ำอยู่บริเวณที่ออกเข้าดอนบุนในเขตจังหวัดเลย ให้ลากทิศเหนือลงสู่ทางใต้ ผ่านพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ลพบุรี สระบูรี ไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 700 กิโลเมตร มีลำน้ำสาขาแยกออกไปอีก ที่สำคัญ เช่น ห้วยน้ำพุ ห้วยป่าแดง ห้วยขอนแก่น ลำกัง ห้วยมากเหล็ก
5. แม่น้ำน่าน	แม่น้ำน่านมีต้นกำเนิดมาจากที่ออกเข้าห览วังพระบาง ซึ่งเป็นสันแปร่เขตแดนไทย-ลาว ให้ผ่านที่ราบระหว่างหุบเขาในเขตอำเภอเมืองและอำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน จากนั้นไหลผ่านหุบเขาลงสู่อ่างเก็บน้ำสิริกิติ์ พื้นที่ตอนล่างของลุ่มน้ำน่านจะเป็นที่ราบสองฝั่งแม่น้ำ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นทุ่งรากผืนใหญ่ที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย จากจังหวัดพิษณุโลก แม่น้ำน่านจะไหลเดียงคู่กับแม่น้ำยมลงมาจนบรรจบกันที่อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ก่อนจะบรรจบกับแม่น้ำปิงที่อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 615 กิโลเมตร
6. แม่น้ำปิง	แม่น้ำปิงมีต้นกำเนิดจากบริเวณที่ออกเข้าฝั่งปันน้ำในอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ ให้ลากทิศเหนือลงมาทางทิศใต้ผ่านพื้นที่ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ตาก มาบรรจบกับแม่น้ำวังที่จังหวัดตาก และไหลผ่านจังหวัดกำแพงเพชรไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่ปากน้ำโพ จังหวัด

	ນຄຮສວຽກ ຄວາມຍາວຮັມທັງສິນປະມານ 740 ກິໂລເມຕຣ ລຳນ້ຳສາຂາທີ່ສໍາຄັນ ໄດ້ແກ່ ແມ່ເຕັງ ແມ່ຈັດ ແມ່ກວງ ແມ່ຂານ ແມ່ແຈ່ມ ຮຸມທັງແມ່ນ້ຳກັງຊື່ເປັນສາຂາຫລັກທີ່ໄຫຼຸ່ງທີ່ສຸດ
7. ແມ່ນ້ຳແມ່ກລອງ	ແມ່ນ້ຳແມ່ກລອງເຮີ່ມຈາກຈຸດບຣຈບແມ່ນ້ຳແຄວໃຫຍ່ແລະ ແມ່ນ້ຳແຄວນ້ອຍ ໄທລິ່ນຈຳນວຍທ່າມ່ວງແລະຈຳເກອທ່າມະກາ ຈັງຫວັດກາງູຈຸນບູຮີ ຈຳເກອບໜັນປຶງ ຈຳເກອີພູຮາຮາມ ແລະ ຈຳເກອເມື່ອງຮາຈບູຮີ ຈັງຫວັດຮາຈບູຮີ ຈຳເກອບາບັງຄນທີ່ ຈຳເກອ ອັນພວ ແລະຈຳນວຍເມື່ອງສຸມທຽສຄວາມ ຈັງຫວັດສຸມທຽສຄວາມ ໄທລິ່ນສູ່ອ່າວໄທຍ ຄວາມຍາວທັງສິນປະມານ 140 ກິໂລເມຕຣ
8. ແມ່ນ້ຳວັງ	ແມ່ນ້ຳວັງເກີດຈາກເຖິກເຂົາຜິປັນນ້ຳໃນເຂດຈຳເກອພານ ຈັງຫວັດ ເຊີຍຮາຍ ໄທລິ່ນຈັງຫວັດລໍາປັງ ແລ້ວໄທລຕ້ອໄປສບກັບ ແມ່ນ້ຳປຶງທີ່ຈັງຫວັດຕາກ ຮຸມຄວາມຍາວປະມານ 400 ກິໂລເມຕຣ
9. ແມ່ນ້ຳຍາວ	ແມ່ນ້ຳຍາວໄທລມາຈາກຈຳເກອຂຸນຍາວ ຜ່ານຈຳເກອແມ່ລານ້ອຍ ຈຳເກອແມ່ສະເໝີງ ຈັງຫວັດແມ່ຢ່ອງສອນ ມາບຮຽບກັບແມ່ນ້ຳ ເງິທີບ້ານສບເມຍ ຕຳບລແມ່ສອດ ຈຳເກອສບເມຍ ແລະໄທລໄປ ບຣຈບກັບແມ່ນ້ຳເມຍທີ່ບ້ານສບຍາວ ຕຳບລແມ່ສາມແລບ ແລ້ວ ໄທລິ່ນສູ່ແມ່ນ້ຳສາລະວິນ ຮຸມຄວາມຍາວປະມານ 215 ກິໂລເມຕຣ ເປັນແມ່ນ້ຳສາຍສໍາຄັນສາຍໜຶ່ງຂອງຈັງຫວັດ ແມ່ຢ່ອງສອນ

ชื่อแม่น้ำ	
10. แม่น้ำเจ้าพระยา*	แม่น้ำเจ้าพระยามีจุดกำเนิดอยู่ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ ให้ลงจากทิศเหนือลงสู่อ่าวไทย ผ่านจังหวัดต่างๆ ในที่ราบภาคกลาง ได้แก่ จังหวัดอุทัยธานี ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร ออกสู่อ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรปราการที่อำเภอพระสมุทรเจดีย์ ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 372 กิโลเมตร
11. แม่น้ำท่าจีน	แม่น้ำท่าจีนแยกออกจากทางฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอวัดสิงห์ จังหวัดชัยนาท ให้ผ่านจังหวัดสุพรรณบุรี นครปฐม และออกสู่อ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรสาคร ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 325 กิโลเมตร แม่น้ำท่าจีนมีชื่อเรียกด้วย กันตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปากแม่น้ำ ได้แก่ ให้ผ่านจังหวัดชัยนาทเรียกแม่น้ำมะขามเมา ผ่านจังหวัดสุพรรณบุรีเรียกแม่น้ำสุพรรณบุรี ผ่านจังหวัดนครปฐมเรียกแม่น้ำนครชัยศรี ผ่านจังหวัดสมุทรสาครและไหลลงสู่อ่าวไทยเรียกแม่น้ำท่าจีน
12. แม่น้ำอิง	แม่น้ำอิงมีต้นกำเนิดจากห้วยเอียง บริเวณเทือกเขาทางทิศตะวันตกของอำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา ให้ลงสู่กว้านพะเยา จากนั้นไหลผ่านอำเภออดอคอกคำใต้ เข้าสู่อำเภอจุน ทางด้านทิศตะวันตก จากนั้นไหลเข้าสู่จังหวัดเชียงรายในเขตอำเภอเทิง และไหลลงสู่แม่น้ำโขงที่ปากอิงล่าง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 240 กิโลเมตร

13. แม่น้ำสังคrama	แม่น้ำสังคrama เป็นลำน้ำสาขาสายหลักของแม่น้ำโขง มีต้นกำเนิดอยู่ในจังหวัดอุดรธานี อำเภอทุ่งฝน บริเวณเทือกเขาภูพาน ไหลผ่านจังหวัดสกลนคร หนองคาย แล้วไปบรรจบกับแม่น้ำโขงที่อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 720 กิโลเมตร
14. แม่น้ำตาปี	แม่น้ำตาปีมีต้นกำเนิดมาจากการเทือกเขาหลวงในอำเภอพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช ไหลผ่านจังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากนั้นไหลลงสู่อ่าวไทยที่อ่าวบ้านดอน ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 232 กิโลเมตร
15. แม่น้ำสายบุรี	แม่น้ำสายบุรีมีต้นกำเนิดในเขตแนวชายแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย จากยอดเขาต่างๆ ของเทือกเขาสันกาลาดีรี ไหลผ่านจังหวัดราษฎร์บุรี ยะลา และไหลออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอสายบุรี จังหวัดปัตตานี รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 184 กิโลเมตร
16. แม่น้ำเลย	แม่น้ำเลยมีต้นกำเนิดจากป่าภูหลวง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูหลวง จังหวัดเลย ไหลผ่านอำเภอภูหลวง วังสะพุง เมืองเลย และไหลลงสู่แม่น้ำโขงบริเวณปากเลย อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 231 กิโลเมตร
17. แม่น้ำน้อย*	แม่น้ำน้อยแยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณจังหวัดชัยนาท ไหลผ่านจังหวัดสิงห์บุรี อ่างทอง แล้วไหลกลับเข้าแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งที่อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 155 กิโลเมตร

18. แม่น้ำปัตตานี	<p>แม่น้ำปัตตานีมีต้นน้ำจากเทือกเขาแนวเขตชายแดนประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย และแนวเทือกเขานันปันน้ำกับลุ่มน้ำแม่น้ำสายบุรีในเขตอำเภอเบตง แม่น้ำปัตตานีไหลขึ้นทิศเหนือผ่านจังหวัดยะลาและปัตตานี และไหลออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 178 กิโลเมตร</p>
19. แม่น้ำเพชรบุรี	<p>แม่น้ำเพชรบุรีเป็นแม่น้ำสายหลักของลุ่มน้ำเพชรบุรี มีต้นกำเนิดที่เทือกเขาสูงชันทางด้านตะวันตกของจังหวัดเพชรบุรี ไหลผ่านอำเภอแก่งกระจาน อำเภอปั๊บนาลาด อำเภอเมือง ลงสู่อ่าวไทยที่อำเภอปั๊บนาแหลม ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 210 กิโลเมตร พื้นที่ทำการเกษตรส่วนใหญ่ของจังหวัดเพชรบุรีจะอยู่บริเวณสองฝั่งฝั่งของแม่น้ำนี้</p>
20. แม่น้ำகக	<p>แม่น้ำககมีต้นกำเนิดจากภูเขาทางตอนเหนือของเมืองகக จังหวัดเชียงตุง ภายในอาณาเขตวัสดุงานของประเทศไทย เมียนมา ไหลเข้าสู่ประเทศไทยที่ช่องแม่น้ำகக อำเภอแม่อย จังหวัดเชียงใหม่ ไหลมาเรื่อยๆ จนผ่านตัวอำเภอเมืองเชียงราย จากนั้นไหลลงแม่น้ำโขงที่บริเวณสบรวม อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 285 กิโลเมตร</p>
21. แม่น้ำปราณบุรี	<p>แม่น้ำปราณบุรีมีต้นกำเนิดอยู่ตอนใต้ของภูเขาพนินทุ่ง ในเขตอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ไหลวนวนกับทิวเขาต้นนาศรีลงมาทางใต้ แล้วเบนออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอปราณบุรี ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 189 กิโลเมตร</p>

22. ແມ່ນໍ້າບາງປະກອງ	<p>ແມ່ນໍ້າບາງປະກອງເກີດຈາກກາງວຸມຕັກັນຂອງແມ່ນໍ້ານຄຽນຍັກກັບແມ່ນໍ້າປະຈິນບຸລີ ທີ່ໄຫລມາບຈະບັນບົຣຸເວັນຕຳບລັບບາງແຕ່ນ ຄໍາເກອບບ້ານສ້າງ ຈັງຫວັດຈະເຊີງເທົາ ແລະອອກສູ່ອ່າວີໄທທີ່ຕຳບລັບກຳນໍ້າ ຄໍາເກອບບັນຄລ້າ ຈັງຫວັດຈະເຊີງເທົາ ລຳນໍ້າສາຂາທີ່ສຳຄັງ ໄດ້ແກ່ ແມ່ນໍ້ານຄຽນຍັກແລະຄລອງທ່າລາດ ດວຍການຍົງທັງສິນປະມານ 294 ກິໂລເມຕຣ</p>
23. ແມ່ນໍ້າຕຽງ	<p>ແມ່ນໍ້າຕຽງມີຕັ້ນກຳນົດຈາກເຂາວັງທີ່ບ ເຖິກເຂາຫລວງ ຄໍາເກອທຸ່ງສົງ ຈັງຫວັດນគຣີຢ່ວມຮາຊ ໄຫລຜ່ານຄໍາເກອຕ່າງໆ ໃນ ຈັງຫວັດນគຣີຢ່ວມຮາຊແລະຈັງຫວັດຕຽງ ແລ້ວໄຫລໄປລງທະເລອັນດາມັນທີ່ຄໍາເກອກັນຕັ້ງ ຈັງຫວັດຕຽງ ດວຍການຍົງທັງສິນປະມານ 175 ກິໂລເມຕຣ</p>
24. ແມ່ນໍ້າປະຈິນບຸລີ	<p>ແມ່ນໍ້າປະຈິນບຸລີເກີດຈາກກາງວຸມຕັກັນຂອງແມ່ນໍ້າພະປວງກັບແມ່ນໍ້າຫນຸມານ ທີ່ບ້ານຕລາດໃໝ່ ຄໍາເກອກບົນທົບບຸລີ ໂດຍຈະໄຫລໄປທາງທີ່ສະວັນຕົກຂອງຄໍາເກອກບົນທົບບຸລີ ຜ່ານຄໍາເກອສຽມໜາໂພທີ ຄໍາເກອປະຈັນຕຄາມ ຄໍາເກອມື່ອງປະຈິນບຸລີ ແລະຄໍາເກອບບ້ານສ້າງ ຈັງຫວັດປະຈິນບຸລີ ແລ້ວໄປບຈະບັນກັບແມ່ນໍ້ານຄຽນຍັກ ດວຍການຍົງທັງສິນປະມານ 122 ກິໂລເມຕຣ</p>
25. ແມ່ນໍ້ານຄຽນຍັກ	<p>ແມ່ນໍ້ານຄຽນຍັກມີຕັ້ນກຳນົດອູ້ໃນອຸທຍານແໜ່ງໜ້າຕີເຂາໃຫຍ່ໄຫລຜ່ານຕົວເມື່ອນຄຽນຍັກໄປທາງທີ່ສະວັນຕົກເຈີ່ງໃຫ້ ຜ່ານເຂົດຄໍາເກອບບ້ານນາແລະຄໍາເກອອງຄວັກໝໍໄປບຈະບັນກັບແມ່ນໍ້າບາງປະກອງທີ່ຄໍາເກອບບ້ານສ້າງ ຈັງຫວັດປະຈິນບຸລີ ເຮືອກວ່າປາກນໍ້າໂຍດກາ ດວຍການຍົງທັງສິນປະມານ 130 ກິໂລເມຕຣ</p>

เส้นทางที่นิยมใช้เป็นการขนส่งสินค้าทางล้าน้ำ 3 เส้นคือ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำน้อย

แม่น้ำเจ้าพระยา

สำหรับเรือขาล่อง สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งตันทางเป็นส่วนมากคือ ดิน หิน รายเส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าตันทางแม่น้ำเจ้าพระยามากที่สุดคือ เส้นทางคลองโขงเพ-แม่น้ำเจ้าพระยา

สำหรับเรือขาขึ้น สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเป็นส่วนมากคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าที่ตันทางแม่น้ำเจ้าพระยามากที่สุดคือ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา-แม่น้ำป่าสัก

ตันทางและปลายทางแม่น้ำเจ้าพระยา มีสินค้าทั้งหมด 17 ประเภท ปริมาณสินค้าประมาณ 21.463 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งส่วนมากเป็นสินค้าประเภทดิน หิน ประมาณ 13.029 ล้านตัน คิดเป็น 60.70% ของปริมาณสินค้าที่ขึ้นส่งในแม่น้ำเจ้าพระยา และสินค้าที่มีการขนส่งน้อยที่สุดคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประมาณ 0.011 ล้านตัน คิดเป็น 0.05% ของปริมาณสินค้าที่ขึ้นส่งในแม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำป่าสัก

สำหรับเรือขาล่อง สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเป็นส่วนมากคือชีเมนต์ เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าที่ตันทางแม่น้ำป่าสักมากที่สุดคือ เส้นทางแม่น้ำป่าสัก-แม่น้ำเจ้าพระยา-ทะเล

สำหรับเรือขาขึ้น สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเป็นส่วนมากคือ แร่เชือเพลิง เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าที่ตันทางทะเลมากที่สุดคือ เส้นทางทะเล-แม่น้ำเจ้าพระยา-แม่น้ำป่าสัก

ตันทางและปลายทางแม่น้ำป่าสัก มีสินค้าทั้งหมด 15 ประเภท ปริมาณสินค้าประมาณ 23.745 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งส่วนมากเป็นสินค้าประเภทแร่เชือเพลิง ประมาณ 8.273 ล้านตัน คิดเป็น 34.84% ของปริมาณสินค้าที่ขึ้นส่งในแม่น้ำป่าสัก ส่วนสินค้าที่มีการขนส่งน้อยที่สุดคือไม้ ประมาณ 160 ตัน

แม่น้ำน้อย

สำหรับเรือขาล่องพบว่ามีการขนส่งสินค้าเพียงประเภทเดียวคือ ดิน หิน รายเส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าที่ตันทางแม่น้ำน้อยมากที่สุดคือ เส้นทางแม่น้ำน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยา

ສໍາຫຼັບເຮືອຂໍ້ືນ ມີການຂົນສົງສິນຄ້າເພີ່ມປະເທດເດືອນຕື່ອ ໂລ໌ທະວັນທີ ເສັ້ນທາງແມ່ນໍ້າ ຕາປີ-ກະເລີ-ແມ່ນໍ້າເຈົ້າພະຍາ

ມີສິນຄ້າເພີ່ມປະເທດເດືອນຕື່ອ ດີນ ຫີນ ທຣາຍ ປຣິມານສິນຄ້າປະມານ 0.204 ລ້ານຕົ້ນ ຄືດເປັນ 100.00% ຂອງປຣິມານສິນຄ້າທີ່ຂົນສົງໃນແມ່ນໍ້ານ້ອຍ

ຕາຮາງສຽງປຣິມານສິນຄ້າຂາລ່ອງ ປີ 2556

ລຳດັບ ທີ	ປະເທດ ສິນຄ້າ	ແມ່ນໍ້າ ແມ່ນໍ້າ ເຈົ້າພະຍາ	ຮ້ອຍລະ	ແມ່ນໍ້າປໍາສັກ	ຮ້ອຍລະ	ແມ່ນໍ້າ ນ້ອຍ	ຮ້ອຍລະ	ຮ້ອຍລະ	ຮ້ອຍລະ
1	ຂ້າວ	1,196,600	6.6	295,500	2.49	-	-	1,492,100	4.98
2	ຂ້າວໄຟດ	68,200	3.8	384,600	3.24	-	-	452,800	1.51
3	ມັນສຳປະໜັດ	462,100	2.59	1,323,600	11.16	-	-	1,785,700	5.96
4	ໄມ້	-	-	160	-	-	-	160	-
5	ນ້ຳຕາດ	1,327,000	7.42	-	-	-	-	1,327,00	4.43
6	ເຄື່ອງບຣິໂກຄອື່ນາ	780,320	4.36	1,541,520	12.99	-	-	2,321,840	7.75
7	ໂລ໌ທະວັນທີ	28,400	0.16	-	-	-	-	28,400	0.1
8	ຫີນ ດີນ ທຣາຍ	13,029,226	72.88	1,834,840	15.47	204,470	100	15,068,536	
9	ຫີ່ມິນຕີ	678,962	3.8	5,325,610	44.88	-	-	6,004,572	20.05
11	ວັສດຸກ່ອສຮ້າງ	12,330	0.07	4,000	0.03	-	-	16,330	0.05
12	ບູ້ຍ	-	-	49,600	0.42	-	-	46,600	0.17
13	ສິນຄ້າເບີດເຕີລີດ	1,680	0.01	-	-	-	-	1,680	0.01
ຮ້ອຍລະ		17,877,818	100	11,865,430	100	204,470	100	29,947,718	100

ທີ່ມາ : ກຽມເຈົ້າທ່າ

เมื่อคุณติดตามปริมาณสินค้า จะเห็นได้ว่าสินค้าหลักของการขนส่งทางลำน้ำคือ ดินหิน ราย หรือที่เรียกว่า สินค้าเทกอง รองลงมาคือเชือเพลิงและปุ๋ย ซึ่งแสดงนัยสำคัญคือ ห่วงโซ่อุปทานของการผลิตวัตถุดิบยังนิยมใช้การขนส่งทางลำน้ำ เพราะบริษัทเหล่านี้มักมีท่าเรือเป็นของตนเอง ทำให้การถ่ายเทสินค้าแบบผสมผสานมีประสิทธิภาพมากกว่าผู้ใช้บริการ การขนส่งทางลำน้ำทั่วไป

สถิติการจดทะเบียนเรือไทยขนาด 500 ตันกรอสส์¹ ขึ้นไป ปี 2555 มีจำนวน 480 ลำ ระหว่างเรือรวม 4,803,509 เดดเวยทตัน² จำแนกเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 190 ลำ ขนาดระหว่างเรือ 2,173,252 เดดเวยทตัน และเรือบรรทุกลินค้าเหลว 290 ลำ ขนาดระหว่างบรรทุก 2,630,257 เดดเวยทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือเก่า เรือที่มีอายุตั้งแต่กว่า 15 ปีคิดเป็น 17.80% เรือที่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี คิดเป็น 34.79% เรือที่มีอายุ 20-24 ปีคิดเป็น 18.15% และเรือที่มีอายุ 25 ปีขึ้นไปคิดเป็น 29.26% สำหรับเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศไทย โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมาก เป็นเรือเหล็กหรือเรือลำเลียงขนาด 40-50 เมตร มีความสูงประมาณ 3-5 เมตร เรือลำเลียง แม่น้ำและเรือลำเลียงทะเลมีจำนวนรวมกัน 6,703 ลำ โดยเรือที่มีขนาดมากกว่า 150 ตันกรอสส์ มีจำนวน 3,698 ลำ

¹ ตันกรอสส์ (Gross Tonnage) คือ หน่วยปริมาตรของเรือทั้งหมด โดยปริมาตรเรือ 100 ลูกบาศก์ฟุต หรือ 2.83 ลูกบาศก์เมตร เท่ากับ 1 ตันกรอสส์

² เดดเวยทตัน (Dead Weight Tonnage : DWT) คือ น้ำหนักร่วมของสินค้า วัสดุคงคลังและเชือเพลิงที่เรือบรรทุกไป

ตารางสรุปปริมาณสินค้าขั้น ปี 2556

ลำดับ ที่	ประเภท สินค้า	เส้นทางแม่น้ำ		ร้อยละ	แม่น้ำป่าสัก	ร้อยละ	แม่น้ำน่านอย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
		แม่น้ำ เจ้าพระยา	แม่น้ำ							
1	ข้าว	-	-	34,000	0.29	-	-	-	34,000	0.22
2	ไม้	107,680	3	-	-	-	-	-	108,680	0.7
3	อาหารสัตว์	314,000	8.76	409,200	3.44	-	-	-	723,200	4.68
4	แร่เชือเพลิง	480,800	13.41	8,273,000	69.64	-	-	-	8,753,800	56.6
5	ผลิตภัณฑ์ ปิโตรเลียม	11,100	0.31	524,610	4.41	-	-	-	535,712	3.46
6	โลหะภัณฑ์	301,200	8.4	-	-	-	-	-	301,200	1.95
7	แร่ธาตุอื่น ๆ	36,000	1.01	127,200	1.07	-	-	-	163,200	1.06
8	ปูย	2,199,400	61.34	2,476,400	20.85	-	-	-	4,676,000	30.23
9	เคมีภัณฑ์	52,800	1.47	27,000	0.23	-	-	-	79,800	0.52
10	เครื่องมือ/ อุปกรณ์	-	-	8,192	0.07	-	-	-	8,192	0.05
11	สินค้าเบ็ดเตล็ด	82,400	2.3	-	-	-	-	-	82,400	0.53
รวม		3,585,380	100	11,879,804	100	-	-	-	15,465,184	100

ปัญหาการขนส่งทางลงน้ำ

การขนส่งทางลงน้ำมีปัญหาดังนี้

1. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาต่ำเกินไป ทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ลอดผ่านไม่ได้ เช่น สะพานพุทธ สะพานกรุงธน สะพานนวลดนวี
2. แม่น้ำเจ้าพระยางบงช่วงตื้นเขิน ทำให้เรือผ่านไม่ได้ อีกทั้งยังขาดการบำรุงรักษา ร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรืออย่างต่อเนื่อง
3. พิธีการศุลกากรของ การขนส่งชายฝั่ง มีระเบียบปฏิบัติมาก ต้องประสานกับหลายหน่วยงาน ใช้ระยะเวลานาน

4. กว้างหมายด้านการขนส่งทางน้ำไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจ
5. ขาดการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือ ทำให้การขนส่งมีต้นทุนสูงขึ้น
6. ผู้ประกอบการเรือไทยมีต้นทุนในการดำเนินการสูง โดยเฉพาะด้านลินเชื่อและภาษี
7. คนประจำเรือหัวหน้าดับนายเรือและลูกเรือขาดแคลน หัวใจปริมาณและคุณภาพ
8. ขาดระบบสารสนเทศป้องกันความต้องการของอุตสาหกรรม

บุคลากร

9. ผู้เชี่ยวชาญด้านการต่อเรือมีจำกัด รวมทั้งขาดอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น เหล็ก ทำให้การต่อเรือมีต้นทุนสูงและใช้ระยะเวลานาน
10. ขาดฐานข้อมูลด้านพาณิชย์นาวี

แนวโน้มการขนส่งทางลำน้ำ

แนวโน้มการขนส่งทางลำน้ำมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางลำน้ำถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งของไทย โดยภาครัฐได้ตั้งเป้าหมายในการผลักดันบทบาทให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อรองรับโอกาสและการแข่งขันที่จะมาพร้อมกับ AEC ในอนาคต แต่แม้ว่าจะเริ่มมีปัจจัยหนุน การขนส่งทางเรือของไทยก็ยังเผชิญความเสี่ยงจากหลายด้าน เช่น อุปทานการขนส่งทางเรือยังคงเติบโตเร็วกว่าอุปสงค์ แนวโน้มค่าระหว่างเรือยังคงไม่ฟื้นตัวนัก ได้รับผลกระทบจากการก่อจลาจลในประเทศไทย แรงงาน และปัญหาทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า
2. ปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 82.39 ล้านตันในปี 2555 เป็น 83.55 ล้านตันในปี 2560

การขนส่งทางลำน้ำประเทศไทยในกลุ่ม GMS

กัมพูชา

กัมพูชา มีระยะเดินเรือความยาว 1,750 กิโลเมตร แต่ที่ใช้งานได้ทั้งปีมีเพียง 580 กิโลเมตร

ລວມມາຈົດກຳນົດສັງເກດ ທີ່ໄດ້ແກ່ ແມ່ນໍ້າແມ່ໂຂງ ສິ່ງມີສັດສ່ວນ 15% ຂອງການຂົນສົງທາງລຳນໍ້າ ໂດຍເລີດສັບມີສັດສ່ວນ 5% ຂອງການຂົນສົງທາງລຳນໍ້າ ແລະ ແມ່ນໍ້າບາສສັກ ມີສັດສ່ວນ 50% ຂອງການຂົນສົງທາງລຳນໍ້າ ສ່ວນທີ່ເຫຼືອເປັນລຳນໍ້າສາຍຍ່ອຍຈາກຮັບລຳນໍ້າຫລັກທັງສາມ ສ່ວນທ່າເຮືອຫລັກຄື່ອທ່າເຮືອພົນມະເປຸງ

ກຽມພູມມະເປຸງອຸ່້ມ່ານີ້ມີຄວາມຍາວໄດ້ໃໝ່ເກີນ 100 ກິໂລເມຕຣ ດ້ວຍຄວາມຄົດເຄື່ອງຂອງລຳນໍ້າ ເຮືອທີ່ຈະຜ່ານຈີ່ມີຄວາມຍາວໄດ້ໃໝ່ເກີນ 110 ເມຕຣ ບຽບທຸກນໍ້າຫັນໄດ້ໃໝ່ເກີນ 150 ຕັນກຣອສສ ແລະ ວິ່ງໄດ້ຄຶ້ງຈັງຫວັດກະວະ ການຂົນສົງຮະຫວ່າງຈັງຫວັດກະວະແຈກກັບສຕິ່ງເຕັງ ເຮືອສາມາດບຽບທຸກໄດ້ 50 ຕັນກຣອສສໃນຂ່າວໜ້າຟັນ ແລະ 20 ຕັນກຣອສສໃນຂ່າວໜ້າເລັ່ງ ສ່ວນເຮືອບຽບທຸກນໍ້າຫັນກະວ່າງ 10-15 ຕັນກຣອສສສາມາດວິ່ງຂຶ້ນໄປປຶ້ງເວີ້ນຄໍາ ສປປ. ລາວ

ລາວ

ຮັບາດລາວມີທ່າເຮືອ 21 ທ່າ ອິນຝຶ່ງແມ່ນໍ້າໂຂງ ສິ່ງແບ່ງເປັນແມ່ນໍ້າອຸກົບແມ່ນໍ້າເຊັກອົງ ມີຄວາມຍາວປະມານ 2,000 ກິໂລເມຕຣ ອ້ອງປະມານ 40% ຂອງຄວາມຍາວຮັບມາຈົດກຳນົດສັງເກດ ສິ່ງແນ້້າທັງປະເທດແຕ່ເນື່ອງຈາກກາຍກາພຂອງແມ່ນໍ້າໃນລາວມີສກາພເປັນແກ່ງແລະນໍາຕກຫລາຍຈຸດ ຈຶ່ງທຳໄໝກາຣເດີນເຮືອຂົນສົງທາງລຳນໍ້າມີຮະທາງເພີ່ງ 1,300 ກິໂລເມຕຣ ເຮືອບຽບທຸກນໍ້າຫັນກົບປະມານ 400 ເດດເວທຕັນ ສາມາດວິ່ງໄດ້ທັງປີ ໃນບຽນທາງຕອນເໜືອຂອງລຸ່ມແມ່ນໍ້າໂຂງ ສ່ວນບຽນອື່ນຈະໃຫ້ເຮືອບຽບທຸກນໍ້າຫັນໄມ່ເກີນ 200 ເດດເວທຕັນ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົງທາງລຳນໍ້າມີທັງສິນຄ້າອຸຕສາທາກຮຽມແລະເກະຊຕຽກຮຽມ ສິ່ງສ່ວນໃຫຍ່ເປັນສິນຄ້າເທກອງເຊັ່ນເດີຍກັບໄທ

ໃນຂ່າວ 5 ປີທີ່ຜ່ານມາ ລາວເຮີມທັນມາພັດນາການຂົນສົງສິນຄ້າທາງລຳນໍ້າຢ່າງຈິງຈັງ ພັດຈາກມີກາຣທຳຊູກຮຽມກັບຈືນເພີ່ມຂຶ້ນເວື່ອຍໆ

ຂ່າວໜ້າຮ້ອນ ການຂົນສົງທາງລຳນໍ້າຮ່ວ່າງລາກັບຈືນມີຈຸດຄວະວັງອູ້ໃນສອງເມື່ອຄື່ອມື່ອງທ້າວຍທາຍກັບເມື່ອງຫລວງພຣະບາງ ເພວະແມ່ນໍ້າຂ່າວທີ່ຜ່ານສອງເມື່ອງນີ້ມີພື້ນແມ່ນໍ້າລາດຊັ້ນແລະມີແກ່ງນໍ້າຕກອູ້ຫລາຍຈຸດ ຈຸດທີ່ສາມາດໃຫ້ເຮືອຂົນສົງສິນຄ້າທາງລຳນໍ້າໄດ້ຕລອດປີ໌ອື່ງເຂົ້າມື່ອງທ່າແຂກໃນແຂວງຄໍາມ່ວນກັບແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ພັດຈາກນັ້ນກີ່ຈະເປັນເຂົດລາດຊັ້ນໄປອີກຈົນຄຶ້ງເມື່ອງປາກເຊ ແຂວງຈຳປາສັກ ສິ່ງຈະໄປພບກັບແກ່ງຕະນະແລະນໍາຕກຄອນພະເພີ່ງສິ່ງເປັນນໍາຕກຂາດໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນເຂົດແມ່ນໍ້າໂຂງຕອນລ່າງ ທຳໄໝການຂົນສົງສິນຄ້າທາງລຳນໍ້າຮ່ວ່າງລາກັບກົມພູ້ທາງແມ່ນໍ້າໂຂງເປັນໄປໄໝໄດ້

ເວີຍດນາມ

ເວີຍດນາມເປັນປະເທດຜູ້ນໍາດ້ານໂລຈິສຕິກັບທາງລຳນໍ້າ ດ້ວຍຄວາມຍາວຂອງລຳນໍ້າປະມານ 41,000 ກິໂລເມຕຣ ເວີຍດນາມໃຊ້ລຳນໍ້າປະມານ 8,000 ກິໂລເມຕຣໃນກາරຂົນສົງເຊີງພານີ້ຍໍ ກຽມເຈົ້າທາຂອງເວີຍດນາມເປັນຜູ້ບໍລິຫານປະມານ 63% ຂອງທ່າເວື່ອແລະໂລຈິສຕິກັບທາງລຳນໍ້າ ສິນຄ້າທີ່ນີ້ຍືມໃຊ້ໂລຈິສຕິກັບທາງລຳນໍ້າເກືອຂຶ້ນ ສິນຄ້າເຖິງອື່ນ ດີນ ຖາຍ ນໍ້າມັນ ຄ່ານໍາໃຫນເຊັ່ນ ເດືອກກັບໄທແລະລາວ

ໃນປີ 2550 ເວີຍດນາມມີເວື່ອທັງສິ້ນ 63,600 ລໍາ ມີສິນຄ້າຜ່ານກາրຂົນສົງທາງລຳນໍ້າ 1.7 ລ້ານເດືອກ ໃນປີ 2555 ປະມານເວື່ອເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 83,000 ລໍາ ຂັນສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 3.7 ລ້ານເດືອກ ເວທັນ ການຂົນສົງສິນຄ້າທາງລຳນໍ້າຂາລ່ອງຈາກເວີຍດນາມຕອນແນ່ນອືບປຸດສິນຄ້າເຖິງອື່ນ ສິນຄ້າອຸດສາຫກຮ່ວມ ຜັກ ແລະສິນຄ້າເກະຫວາງ ສ່ວນສິນຄ້າສໍາໜັກຮັບການຂົນສົງຂາໜີ້ນ ຈະເປັນພວກອຸດສາຫກຮ່ວມຂາດກລາງ ແລະຂາດເລັກ ແລະສິນຄ້າອຸປ່ໂກຄບວິໂກດ

ເມື່ອນມາ

ຮະບັບການຂົນສົງທາງລຳນໍ້າຂອງເມື່ອນມາປະກອບໄປດ້ວຍແນ່ກໍາອີຈະວັດີ ສະໂຕງ ເກິ່ງ ອັດຕະວັນ ແລະສາລະວິນ ມີຄວາມຍາວຮ່ວມ 6,650 ກິໂລເມຕຣ ປະກອບໄປດ້ວຍສັກນີ້ໃໝ່ເລັກ 400 ສັກນີ້ ມີປົນານຂົນສົງປະມານ 40,000 ເດືອກທັນຕ່ອປີ

ອຸປ່ໂຮກໃນຮະດັບອຸປ່ໂກມິກາກ GMS

ໃນປີ 2551 ສັກນີ້ຈີຍທາງເສດຖະກິດເພື່ອອາເຊີຍແລະເອເຊີຍຕະວັນອອກ (ERIA) ໄດ້ທຳການສຶກໝາຍຮະບັບການຄົມນາຄົມຂົນສົງທາງລຳນໍ້າ ແລະພົບອຸປ່ໂຮກສໍາໜັກຮັບການພັດທະນາໂລຈິສຕິກັບທາງລຳນໍ້າດັ່ງຕ່ອນໄປນີ້

1. ປະເທດຕ່າງໆ ໃນກົມິກາກມີການໃຊ້ງານຂົນສົງທາງລຳນໍ້າຮະຍະສັ້ນໆ ໄນມີເຄື່ອງຂ່າຍເຂື່ອມໂຍງເປັນຮູບປ່ຽນ
2. ແມ່ນໍ້າມີປ່ຽນຫາດ້ານກາຍກາພ ເຊັ່ນ ບາງຊ່ວງລາດໜັນ ບາງຊ່ວງມີເກາະແກ່ງແລະນໍ້າຕົກຂວາງກັນລຳນໍ້າ ໄນມີການຊຸດລອກຄລອງແລະແມ່ນໍ້າ
3. ສັກນີ້ແລະທ່າເວື່ອທາງລຳນໍ້າຂາດການບໍລິຫານຈັດການໃໝ່ເກີດການເຂື່ອມໂຍງ ທຳໄໝຕິດຕາມ

และแกะรอยทั้งสินค้าและเรือได้ยาก

4. การขนส่งทางลำน้ำไม่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งอื่นได้สะดวก เพราะขาดการลงทุนสถานีขนส่งผู้โดยสาร
5. มีปัญหาด้านการตลาดและความนิยม
6. มีปัญหาด้านปฏิบัติการและการบริหารระบบการขนส่งทางลำน้ำ ทั้งระดับชาติ รัฐ และท้องถิ่น
7. มีปัญหาด้านการร่วมมือระหว่างประเทศในการขับเคลื่อนการขนส่งทางลำน้ำให้เกิดการเชื่อมโยง
8. ขาดการฝึกอบรม ยกระดับประสิทธิภาพ และการสร้างค่านิยมเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางลำน้ำ
9. ขาดการเตรียมการทางศุลกากรเพื่อการขนส่งทางลำน้ำ
10. ขาดการลงเสริมด้านคู่ต่อเรือ จุดพักเรือ และการบริหารเรือสำหรับการขนส่งทางลำน้ำอย่างเป็นระบบ

ยุทธศาสตร์การขนส่งทางลำน้ำของไทย

ไทยก้าวหน้าเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS ในการใช้การขนส่งทางลำน้ำเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีน

โครงการศึกษาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) ที่บริเวณเชียงแสน เชียงของ และระบบการขนส่งเชื่อมโยงทางรถไฟ เพื่อให้เกิดช่องทางการขนส่งสู่ท่าเรือปากบารา ได้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2552 โดยการดำเนินโครงการดังกล่าวอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)” เพื่อตอบสนองวิสัยทัศน์ของประเทศไทยในการตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทย มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล โดยการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอาเซียน

เพื่อที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว การพัฒนาในเบื้องต้นสู่การเป็นประตูการค้า

ที่รองรับการค้ากับจีน ได้แก่ บริเวณท่าเรือเชียงแสน บริเวณจุดข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และประตูการค้าทางฝั่งอันดามัน ได้แก่ ท่าเรือปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล ควรพัฒนาให้มีโครงข่ายการเชื่อมโยงทางรถไฟฟ้าห่วงประตูการค้าทั้งสองแห่ง ซึ่งก่อให้เกิดเส้นทางการค้าแห่งใหม่จากจีนสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป

การพัฒนาศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เชียงแสนและเชียงของ จะประกอบด้วยการพัฒนาในส่วนต่างๆ ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า ซึ่งสามารถแยกตามพื้นที่ได้ดังนี้

1. พื้นที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เป็นพื้นที่ลินค้าส่งออก
2. พื้นที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เป็นพื้นที่ลินค้านำเข้า
3. พื้นที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เป็นพื้นที่ส่วนกลาง เพื่อกำหนดภาระ และบริหารจัดการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย

จากนโยบายพัฒนาความร่วมมือในกลุ่มประเทศภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ในปี 2543 ประเทศไทยได้ลงนาม 4 ฝ่ายกับสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาชนชิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ร่วมกันพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในแม่น้ำโขงเชื่อมโยง 4 ประเทศเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว กรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการพัฒนาท่าเรือในจังหวัดเชียงราย 2 แห่งคือ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ แต่เนื่องจากโครงการท่าเรือเชียงแสนเดิมมีพื้นที่จำกัด กรมเจ้าท่าจึงเห็นควรให้มีการศึกษาความเหมาะสมของท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ผลการพิจารณาจากความเหมาะสมสมทางเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ทำให้ได้ข้อสรุปว่า พื้นที่ทางเลือกบริเวณบ้านสบกมีความเหมาะสมมากที่สุดที่จะดำเนินโครงการ

การออกแบบท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 กำหนดเป็น 2 ระยะ ระยะแรกมี 11 ท่า ประกอบด้วย

- ท่าเรือสินค้าท่าไวป ขนาดถ่ายด้วยแรงคนผ่านทางลาดความชันต่ำ 6 ท่า
- ท่าเรือสินค้าท่าไวป ขนาดถ่ายด้วยเครน 4 ท่า

- ท่าเรือขันถ่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 1 ท่า ส่วนการพัฒนาระยะที่ 2 มีท่าเรือเพิ่มอีก 9 ท่า ประกอบด้วย
- ท่าเรือคอนเทนเนอร์ 8 ท่า
- ท่าเรือสินค้าท่อไป ขันถ่ายด้วยเครน 1 ท่า

โครงการประกอบด้วย อาคารสำนักงานท่าเรือ อาคารเอนกประสงค์ (สำหรับ รองรับการปฏิบัติงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง) อาคารสำนักงานการขนส่งทางน้ำ โรงพักรถินค้า และบ้านพักเจ้าหน้าที่ ซึ่งมีทั้งบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และอพาร์ตเมนต์ โดยโครงการต้องใช้เงินค่าก่อสร้างในระยะที่ 1 เป็นเงิน 1,077.9 ล้านบาท และ ระยะที่ 2 เป็นเงิน 452.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุน 1,530.2 ล้านบาท

พื้นที่โครงการอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำกาก (มองตามทางน้ำในล) ตำบล บ้านเซา อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เมืองที่ดิน สปก. มีพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ อยู่ห่างจากท่าเรือเชียงแสนเดิม (แห่งแรก) ตามระยะทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร ตามระยะทางบนบกประมาณ 10 กิโลเมตร

ศักยภาพของท่าเทียบเรือ

- รับเรือสินค้าขนาด 370 ตันกรอสส์ ขนส่งสินค้าได้พร้อมกัน 10 ลำ
- รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ถึง 6,000,000 ตันต่อปี

สถานการณ์ปัจจุบัน

กรมเจ้าท่าลงนามว่าจ้าง บริษัท พอร์ท แอนด์ มารีน คอร์ปอเรชัน (พี.เอ.เอ็ม.) จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ

07

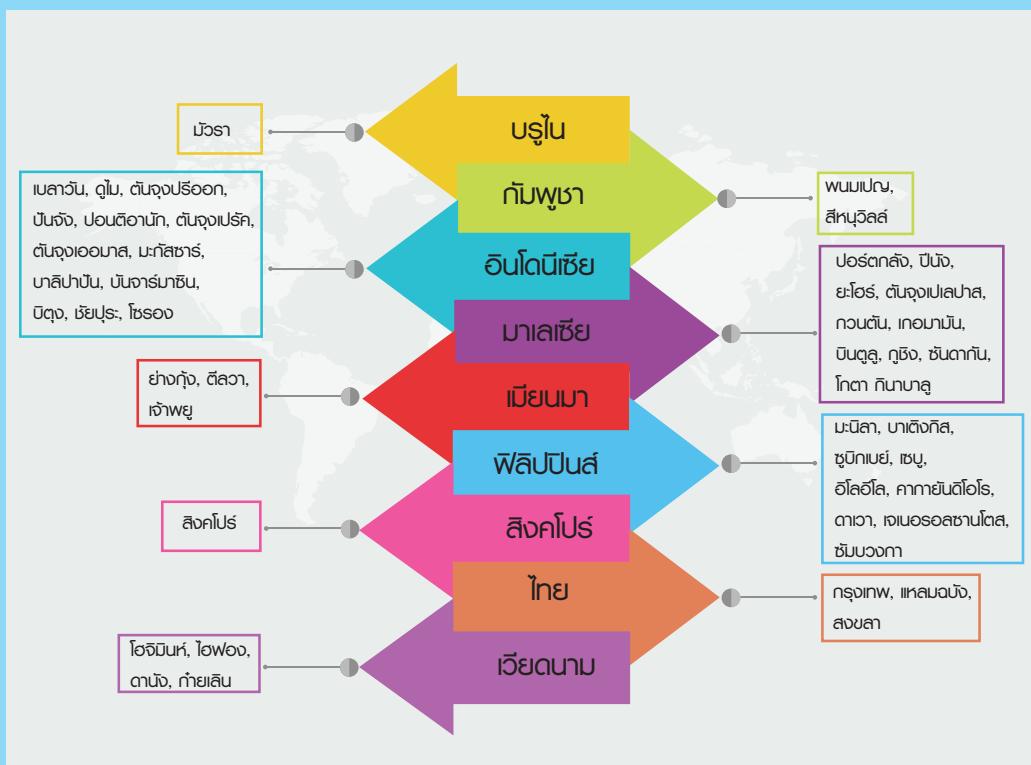
ระเบียบเศรษฐกิจทางทะเล

- ▶ การขับส่งทางทะเลของประเทศไทย
- ▶ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน
- ▶ ระเบียบเศรษฐกิจทางทะเล
- ▶ การพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจท่าเรือปากบารา
- ▶ โครงการท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2
- ▶ ทวาย : เมืองเปลี่ยนเกม AEC
- ▶ จุดยุทธศาสตร์ทวาย

ກາງທຳມະນຸຍາ ສ່ວນສົນສົ່ງສິນຄ້າທາງທະລະເປົ້າຢູ່ອາເຊີນ ດີເລີ່ມຕົ້ນການກໍາພະນັກງານຄະດີ ໂດຍເຫັນວ່າ ທີ່ມີການກໍາພະນັກງານຄະດີ ຖ້າມີການກໍາພະນັກງານຄະດີ ແລ້ວ ອັນດັບທີ່ 37 ຂອງໂລກ ແລ້ວ ເປັນອັນດັບທີ່ 3 ຂອງອາເຊີນໃນປີ 2557

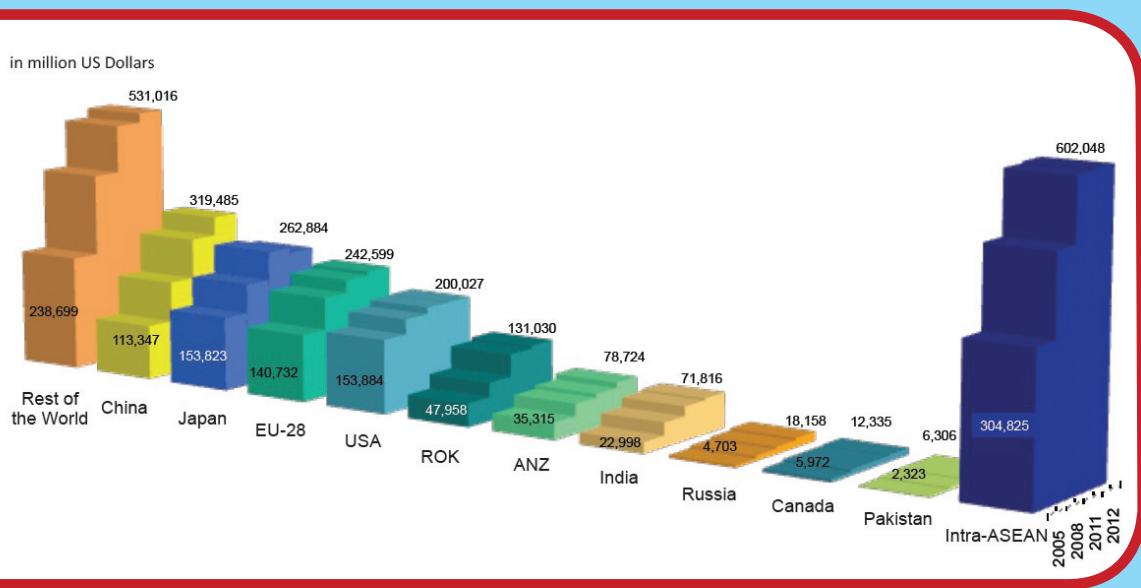
ປັດຈຸບັນອາເຊີນມີທ່າງເວົ້າຕາມຮບປະບວບເບີນທ່າງໜັງໜັງທີ່ 47 ທ່າງໜັງ ບວິເວນແລ້ມ ມະລະການມີປົມານເວື່ອຜ່ານແລ້ວໃຫ້ບົງລາຍການທີ່ສຸດ ໃນປີ 2556 ອາເຊີນມີປົມານຂຶ້ນສົນສົ່ງທາງທະລະເປົ້າຢູ່ອາເຊີນ 56,610 TEU¹ ລົດລົງຈາກປີ 2551 ປະມານ ພົມ 17% ລັ້ງຈາກເກີດວິກຸດຕິກາຣົນເສດຖະກິດ ແລ້ວ ສະຫະພູໂຮມ

ຕາງໝາດແສດງໂຄຮກກ່ອສ້າງທ່າເຮືອ 47 ແກ່ໄຟອາເຊີນ



ທີ່ມາ : ກຽມເຈົ້າທ່າ

ปัจจุบันเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่น่าจับตามองตั้งแต่วิกฤติเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาและยุโรปเป็นต้นมาคือ การค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มสูงขึ้น เป็นการทดแทนยอดการส่งออกตลาดสหรัฐอเมริกาและยุโรป คือเพิ่มขึ้นจาก 304,825 ล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2548) เป็น 602,048 ล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2556) คิดเป็นสัดส่วนการเติบโต 98% สำหรับการค้าภายในกลุ่มประเทศสมาชิก ดังแผนภูมิข้างล่าง



ที่มา : ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) 2014

การขนส่งทางทะเลของประเทศไทย

การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญในการนำเข้า-ส่งออก โดยมีสัดส่วนสินค้าขาเข้า 88.8% ของการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด สำหรับในปี 2557 มีมูลค่า 142,500-140,200 ล้านบาท โดยขยายตัว 6.8-8.1% จากปี 2556 (133,400 ล้านบาท) ขณะที่การส่งออกของไทยกำลังกระเตื้องขึ้นในปี 2558 และการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีมูลค่าสูงขึ้น ด้วยเหตุนี้กระทรวงคมนาคมจึงตั้งเป้าว่าสัดส่วนการขนส่งทางทะเลในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีก 20%

¹ TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) คือ ปริมาณความจุของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ซึ่งโดยทั่วไปมาตราฐานตู้คอนเทนเนอร์จะมี 5 ขนาด ได้แก่ ขนาด 20 ฟุต 40 ฟุต 45 ฟุต 48 ฟุต 53 ฟุต

โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน

ปี 2557 การขนส่งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยมีปริมาณมาก เส้นทางการขนส่งหลักคือท่าเรือสงขลา ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือประจวบกับท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งชายฝั่งท่าเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด ไปยังประเทศกัมพูชา ส่วนเส้นทางการขนส่งทางเลอนดามันจะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือกันตังในจังหวัดตรัง-ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลังในประเทศไทยมาเลเซีย การขนส่งชายฝั่งบริเวณท่าเรือชุมพร หรือต่อไปยังท่าเรือสงขลา และประเทศปลายทางฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยมีปริมาณการขนส่งลินค้าชายฝั่งในปี 2555 จำนวน 44.26 ล้านตัน ลินค้าที่ขึ้นส่งชายฝั่งมากที่สุดคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด ไม้ วัสดุก่อสร้าง อาหารสัตว์

ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จอดnodสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือประจวบ และท่าเรือครัวชาญร์เบอร์

ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ให้บริการและประกอบการท่าเทียบเรือเองทั้งหมด 18 ท่า โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมทั้งยังเป็นประตูเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศไทยกับการขนส่งทางทะเล

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันออกของประเทศไทยที่สามารถเชื่อมโยงกับท่าทั่วทุกภูมิภาค รวมทั้งเป็นประตูการค้าหลักที่บริการต้านการขนส่งทางทะเล และสนับสนุนระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอครัวชาและอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม สำนักงานต้านปีบดีการมีน้อยรายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการ

ท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยท่าเทียบเรือในแขวงจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โอนให้เอกชนเข้าบริการและประกอบการ ได้แก่ ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ (ท่าเทียบเรือ A0-A5) และท่าเทียบเรือด้านทิศใต้ (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1-B5) แขวงจอดที่ 1 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน TEU ต่อปี สำหรับท่าเทียบเรือแขวงจอดที่ 2 มีจำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้วจำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ C0 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1-C3 ส่วนท่าเทียบเรือ

ตู้สินค้า D (D1-D3) อยู่ในระหว่างการปรับแผนการก่อสร้าง โดยแบ่งจอดเรือที่ 2 จะมีจุดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน TEU ต่อปี เมื่อเปิดให้บริการครบทุกท่าในแต่ละจอดเรือที่ 1 และแบ่งจอดเรือที่ 2 จะมีจุดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมประมาณ 11.1 ล้าน TEU ต่อปี ซึ่งการเติบโตของสินค้า บริมาณของตู้สินค้า จะเริ่มเต็มขึ้นด้วยความสามารถที่แบ่งจอดเรือที่ 1 และ 2 จะรับไหวในปีงบประมาณ 2559 จึงต้องมีการพัฒนาท่าเรือใหม่ในแต่ละจอดเรือที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าและตู้สินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้

หากมีการพัฒนาครบทั้ง 3 แห่งจอดเรือ คาดว่าท่าเรือแหลมฉบังจะรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ 18 ล้าน TEU ต่อปี

จากสถิติปี 2555 ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าผ่านท่ารวม 64.63 ล้านตัน ประกอบด้วย สินค้าทั่วไปและสินค้าบรรจุภัณฑ์ แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 25.62 ล้านตัน สินค้าขาออก 39.01 ล้านตัน และปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 5.83 ล้าน TEU

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเพื่อรองรับสินค้าจากนิคม อุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ปูย และโซดาแอลซ

ท่าเรือสงขลาและท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นท่าเรือที่กรมเจ้าท่าสร้างและส่งมอบให้กรม ธนารักษ์ตามระเบียบกระทรวงการคลัง โดยกระทรวงการคลัง (กรมธนารักษ์) เป็นผู้จัดให้เอกชน เข้าบริหาร

ระเบียงเศรษฐกิจทางทะเล

คุณสมบัติสำคัญที่สุดของท่าเรือคือ ความสามารถในการรับขนาดเรือ (ระหว่าง) ซึ่งมีหน่วยวัดเป็น เดดเวทตัน (Deadweight Tonnage : DWT) ซึ่งหมายถึง “น้ำหนักสุทธิ” ของเรือ รวมทั้ง ปริมาณสินค้า น้ำจืด น้ำทิ้ง ผู้โดยสาร ลูกเรือ และเบ็ดเตล็ดอื่นๆ ท่าเรือของไทยที่รับน้ำหนักได้มากที่สุดคือ ท่าเรือเฉพาะกิจของบริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ภารนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยรับน้ำหนักได้ถึง 125,000 เดดเวทตัน รองลงมาคือท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรองรับน้ำหนักได้สูงสุด 80,000 เดดเวทตัน ท่าเรือทั้งสองปฏิบัติงานเต็มประสิทธิภาพแล้ว

ຮູ້ບາລມືໂຄງການຂໍ້າພື້ນທີ່ທ່າເວືອແຫລມຈັບເປີມເປັນເຟສທີ່ 3 ຜຶ້ງຈະເພີ່ມກາວຮອງຮັບເວືອໄດ້ສິ່ງ 100,000 ເດເວທັນ ເນື່ອຈາກຄວາມສຳຄັນເຊີງພາລິ້ຍ໌ຂອງທ່າເວືອແຫລມຈັບມີມູລຄ່າສູງເປັນອັນດັບໜຶ່ງຂອງປະເທດ ຂຶ້ມີປົມານສິນຄ້າຮົມຄິດເປັນມູລຄ່າ 113,174 ລ້ານບາທ ໃນປີ 2556 ສ່ວນນາບຕາພຸດມີປົມານສິນຄ້າຮົມຄິດເປັນມູລຄ່າ 55,987 ລ້ານບາທ ທ່າເວືອສຳຄັນອື່ນໆ ໄດ້ແກ່ທ່າເວືອສົງຂລາ ມູລຄ່າ 9,207 ລ້ານບາທ ແລະ ທ່າສຸມຖຽນປາການ ມູລຄ່າ 7,462 ລ້ານບາທ (ປີ 2556)

ດ້ວຍປົມານການຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນອ່າງຮວດເວົາທໍາໃຫ້ທ່າເວືອຕ່າງໆ ມີປົ້ນຫາແຂວດ ຈາກຈົດຫັດທັງບໍລິເວັນທ່າເວືອແລະ ຄົນທີ່ມີຮັບຮູ້ທຸກ ການທ່າເວືອແຫລມຈັບໄດ້ພຍາຍາມແກ້ປົ້ນຫາກາງຈາກຈົດຫັດໃນຮະບະເຮັດວຽກ ທັນນີ້ເຂົ້າອົກທ່າເວືອ ນ້ຳປະຕູດຈາກສອບສິນຄ້າ ແລະ ພາຍໃນເຂດຮ້ວ່າສຸລກາກ ໂດຍໄດ້ປັບປຸງປະຕູດຈາກສອບສິນຄ້າ ປັຈຈຸນຮັບຮູ້ທຸກຕຸກອນເຫັນເນື່ອງທີ່ມີເຂົ້າງວ່າ 1 ມື່ນັນດັ່ງວັນຈຶ່ງຜ່ານເຂົ້າອົກໄດ້ຄລອງຕົວຊື່ນ ຮຸມເສີງໃຫ້ເວລາໃນການດຳເນີນກາງໃນເຂດທ່າເວືອ (Truck Turnaround Time) ຕາມເກັນທົມາຕຽບຮູ້ນ ຂຶ້ມີເຂົ້າງວ່າເວລາເກີນ 25 ນາທີໃນຫຍາຍທ່າ ແຕ່ຍັງມີບາງໜ່າງເວລາທີ່ຢັ້ງໃຫ້ເວລາເກີນ 25 ນາທີບ້າງ ຈາກເດີມທີ່ໃຫ້ເວລາ 1-2 ຊົ່ວໂມງ ຜຶ້ງຈະເພີ່ມເຄື່ອງມືອີງໃນການໃຫ້ບໍລິການເພື່ອຄວາມຮວດເວົາຂຶ້ນ ສ່ວນໃນຮະບະຕ່ອມາຄື່ອ ໂຄງການປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກພາຍໃນແລະ ຝາຍນອກເຂດທ່າເວືອແຫລມຈັບ ເທົ່ານີ້ ພະຍປະຕູດເຂົ້າທ່າເວືອແລະ ຂໍາຍປະຕູດເຂົ້າທ່າເວືອແຫລມຈັບ ແລະ ຖໍ່ປົ້ນຫາສຳຄັນອ່າງກາງຈາຈຽນສັງແຂວດຂອງເວືອເດີນສຸມຖຽນຍັ້ງໄມ້ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ທຳມະເນີ້ນທີ່ວັດປະລິທີກາພດ້ານ ໂລິຈິສົຕິກົສ (Logistic Performance Index : LPI) ຈາກອັນດັບທີ່ 10 ໃນປີ 2550 ມາເປັນອັນດັບທີ່ 37 ໃນປີ 2557

ຮູ້ບາລຕະຫຼັກສຶກສົ່ງປົ້ນຫາຄວາມແຂວດແລະ ຈາກຈົດຫັດຂອງທ່າເວືອແຫລມຈັບ ຈຶ່ງໄດ້ຈັດສຽງປະປະມານໃນກາරກ່ອດຮ້າງທ່າເວືອແຫລມຈັບເຟສ 3 ຜຶ້ງຈະມີທ່າເຖິງເວືອຕູ້ສິນຄ້າ 8 ທ່າ ແລະ ເວືອຂົນສົງຮອຍນົດ 1 ທ່າ ຮອງຮັບສິນຄ້າໄດ້ໄໝຕໍ່ກວ່າ 8 ລ້ານ TEU ແລະ ສາມາດຮອງຮັບເວືອຮະວາງຂັ້ນນໍາຂາດໄມ້ຕໍ່ກ່າວ່າ 100,000 ເດເວທັນ ເປັນກາວຂໍ້າພື້ນທີ່ໂຄງການ 1 ແລະ 2 ຂອງທ່າເວືອແຫລມຈັບໃນແໜ່ງຂອງປົມານສິນຄ້າ ໃນມູນຂອງຮາຍໄດ້ແລະ ຄວາມສາມາດທີ່ໂຄງການເຟສ 3 ເພີ່ມຂຶ້ນຄື່ອ ຄວາມສາມາດໃນການຮັບສິນຄ້າໄດ້ຈັດສຽງທີ່ 100,000 ເດເວທັນ ເປັນຈຸດຂາຍທີ່ອຸດສາທາກຮົມໂລິຈິສົຕິກົສທາງທະເລີດຕ້ອງການ ໂດຍຮູ້ບາລຄາດວ່າຈະໄຟ້ງບປະປະມານທັງສິ່ນປະປະມານ 20,000 ລ້ານບາທ ໂດຍເຮີມກ່ອສັ້າງໃນປີ 2558 ແລະ ຄາດວ່າຈະແລ້ວເສົ້າໃນປີ 2563

ศักยภาพท่าเรือแหลมฉบังเมื่อพัฒนาสมบูรณ์



การขยายโครงการแหลมฉบังเพลส 3 เป็นหนึ่งในสัญญาณของความจริงจังในการลงทุนของภาครัฐ เพื่อยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและลงทุน แต่การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมนต์เสน่ห์ของเมืองท่องเที่ยว เช่น การรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ การอนุรักษ์ทรัพยากริมแม่น้ำ และการรักษาภูมิปัญญาท้องถิ่น ให้คงอยู่ได้เป็นเวลานาน ดังนั้น ประเทศไทยต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบและตรวจสอบผลกระทบอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นของชาวบ้านและผู้เชี่ยวชาญ ในการดำเนินการที่ยั่งยืนและยังคงไว้ซึ่งความงามของธรรมชาติที่มีอยู่แล้ว

และยุโรป ต้องประสบภัยการแข่งขันที่สีเขียวเปรียบคู่แข่ง เนื่องจากเรือสินค้าจากไทยจะต้องวิ่งอ้อมแหลมมะละกาหรือส่งสินค้าผ่านมาเลเซียและลิงค์โปร์ เปรียบเสมือนไทยเป็นคนนัดแต่เมือขวา และไม่ยอมพัฒนาการใช้มือซ้ายให้เต็มศักยภาพ

ยกตัวอย่าง วัสดุก่อสร้างไทย เช่น ปูนซีเมนต์ซึ่งเป็นที่ต้องการของตะวันออกกลางนั้น แม้ต้นทุนสินค้าจะต่ำกว่า แต่กลับแข่งขันกับสหราชอาณาจักร เอมิเรตส์ กานาดา และบาห์เรนไม่ได้โดยประเทศเหล่านี้มีราคาขายปลีกปูนซีเมนต์อยู่ที่ราคាកันละประมาณ 120 ดอลลาร์สหราช (ปี 2555) แม้จะคิดราคาแพงกว่าของไทยเป็นเท่าตัวก็ยังได้กำไรและแข่งขันได้ เนื่องจากไทยมีราคัส่องอกปูนซีเมนต์ประมาณ 55 ดอลลาร์สหราชต่อตัน (ปี 2555) แต่ต้องเสียค่าขนส่งผ่านท่าสิงค์โปร์ หรือออกจากท่าสิงค์โปร์ ซึ่งมีต้นทุนอยู่ที่ตันละ 77 ดอลลาร์สหราช ทำให้ปูนซีเมนต์ไทยมีราคารวม 132 ดอลลาร์สหราชที่หน้าท่าประเทศในตะวันออกกลาง

ดังนั้น จะเห็นว่าการพัฒนาท่าเรือฝั่งซ้ายด้านคันdam จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

การพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจท่าเรือปากบารา

ท่าเรือปากบาราเป็นโครงการที่ภาครัฐบุกเบิกมานานตั้งแต่ปี 2547 โดยที่ล่าสุดจะเริ่มการก่อสร้างในปี 2558 ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ด้วยงบประมาณการลงทุน 13,527 ล้านบาท ณ สถานที่ตั้งโครงการ ตำบลปากน้ำ อำเภอละออ จังหวัดสตูล รัฐบาลคาดว่าจะใช้เวลา ก่อสร้าง 4 ปี เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 และสิ้นสุดในปี 2562 สามารถเปิดใช้บริการได้ในปี 2563 เหตุผลที่เลือก ก่อสร้างท่าเรือบริเวณนี้เนื่องจาก

1. เป็นจุดตั้งโครงการที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อมลภาวะและสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ ต่ำที่สุด
2. เป็นบริเวณที่มีร่องน้ำธรรมชาติดีก็เพียงพอต่อการรองรับเรือสินค้า
3. มีเกาะเขายาใหญ่ปั้งคลื่นลม
4. มีโครงข่ายถนนเชื่อมต่อจังหวัดสงขลา สามารถเชื่อมโยงชายฝั่งสองด้านของไทย ด้วยสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) ทั้งทางถนนและทางราง

ແຜນງານສະພານເສດຖະກິຈສົງລາ-ປາກບາຮາ



ທີ່ມາ : ສໍານັກງານນີ້ຢາຍແລະແຜນກາງຂຸນສົ່ງແລະຈະຈາຈຽ

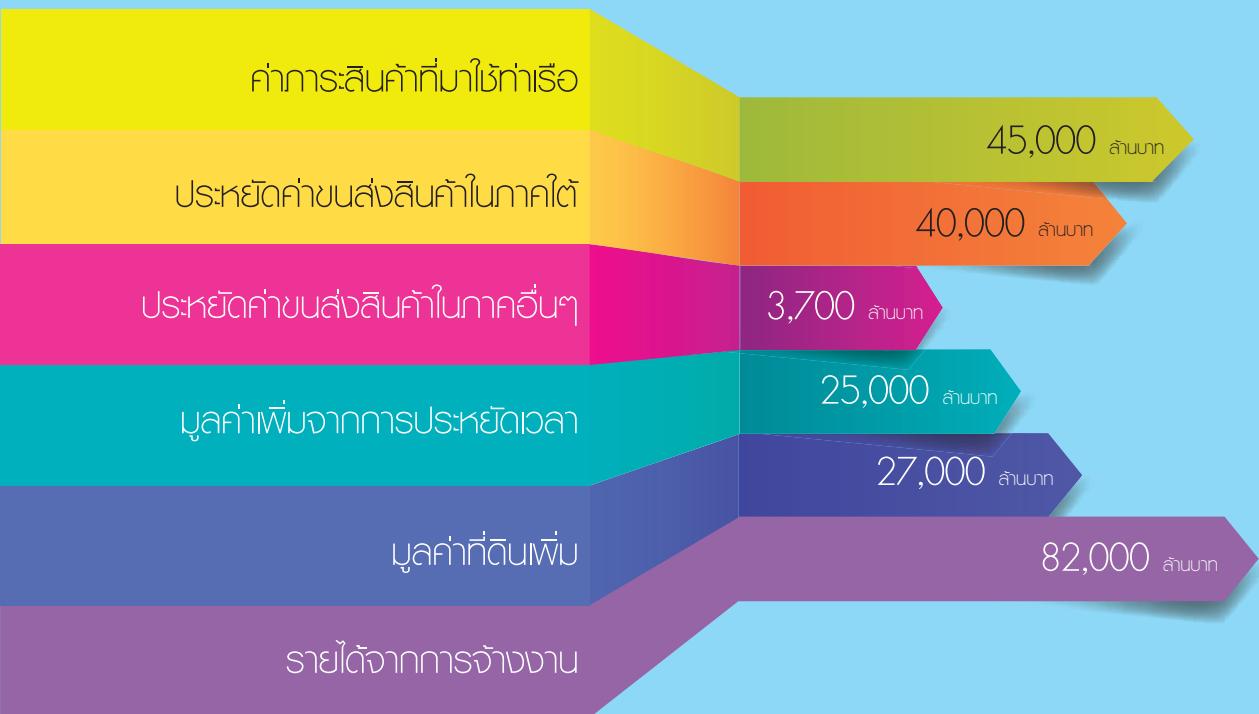
ຮູບແບບໂຄຮງກາຣທ່າເຮືອນໍ້າລຶກປາກບາຮາ

1. ເປັນພື້ນທີ່ເກາະກລາງທະເລ 292 ໄວ່
2. ພັນຍາກວ້າງ 430 ເມຕຣ ຢາວ 1,080 ເມຕຣ
3. ມີທ່າເທື່ອບເຈືອສິນຄ້າ 3 ທ່າ ພັນຍາກວ້າງ 35.5 ເມຕຣ ຢາວ 750 ເມຕຣ
4. ລວມຮັບເຈືອສິນຄ້າໄດ້ 2 ລຳພວ້ອມກັນທີ່ຂາດກວ້າງ 40 ເມຕຣ ຢາວ 280 ເມຕຣ
5. ພື້ນທີ່ລານກອງສິນຄ້າກວ້າງ 280 ເມຕຣ ຢາວ 700 ເມຕຣ
6. ພື້ນທີ່ອາຄາຣແລະສາຫະລຸບໂປກມືພວ້ອມ
7. ມີສະພານເຊື່ອມຕ້ອທ່າເຈືອກບ້າຍຝຶ່ງ 4 ຊ່ອງຈະຈາຈຽ ກວ້າງ 24.5 ເມຕຣ ຢາວ 4.3 ກິໂລເມຕຣ
ສູງຈາກຮະດັບນໍ້າທະເລ 3.4 ເມຕຣ
8. ສະພານຊ່ວງໃຫ້ເຈືອໃໝ່ລຸດ ໄດ້ມີຄວາມສູງ 6.9 ເມຕຣ

9. ມີສັນເກືອນທີ່ກັນຄົ່ນຍາວ 1,700 ເມຕຣ
10. ຮອງຮັບລິນຄ້າຂັ້ນຕໍ່າ 825,000 TEU

ໂຄງການທ່າເຮືອນ້າລຶກປາກບາຣາມີພື້ນທີ່ສ່ວນໃໝ່ຢູ່ໃນທະເລ ພື້ນທີ່ບົວເຈັດຫາຍັງຜ່ານບາງສ່ວນທີ່ຕ້ອງເວັນເຄື່ອນ ແລະບາງສ່ວນຂອງຄຸຖາຍານແໜ່ງໝາດທີ່ເກາະເກົດຈາກ (4,734 ໄວ ຈາກ 308,987 ໄວປະມານ 2%) ຕ້ອງເສີຍພື້ນທີ່ເພື່ອເປີດໃຫ້ເປັນທາງເຂົ້າ ເຊື່ອມໂຍງທ່າເຮືອກັບສູ່ານຄົມນາຄມອື່ນທັງທາງຄຸນນແລະທາງຈາກ ໂຄງການທ່າເຮືອນ້າລຶກປາກບາຣາຈະຊ່າຍເຊື່ອມໂຍງໄທຍກັບເອເຊີຍໄດ້ ຕະວັນອອກກລາງແພົດກາ ແລະຢູ່ໂຮປ ວ່ານະຍະທາງກວ່າເດີມຄື່ງ 2,000 ກິໂລເມຕຣ ແລະລດການພິ່ງພາທ່າເຮືອປິ່ນແລະທ່າເຮືອກລັງຂອງມາເລເຊີຍ ປື້ນມີມູລຄ່າສິນຄ້າວົມປະມານປີລະ 77,000 ລ້ານບາທ ທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດຄື່ອຈະຊ່າຍຍກຈະດັບຄວາມເປັນອໝ່າທາງເສຽບສູ່ກົງຈາກຈັງໜັດຕ່າງໆ ໃນການໄດ້

ກຽມເຈົ້າທ່າຄາດວ່າສິນຄ້າເກະຫຼາດຂອງການໄດ້ ເຊັ່ນ ຍາງພາວາ ໄນຍ້າງພາວາ ເພື່ອຮົນເຈັບຕົວທີ່ກຳຈາກໄນ້ຍ້າງພາວາ ສິນຄ້າເກະຫຼາດຮື່ອນ້າ ສິນຄ້າເກະຫຼາດແປປົງ ອາຫາຮະເລແຫ່ງແລ້ວ ແລະສິນຄ້າວັດຖຸດີບທາງເກະຫຼາດ ຈະມີມູລຄ່າທາງເສຽບສູ່ກົງຈາກປະມານ 225,000 ລ້ານບາທຕົລອດຫຼັງ 30 ປີຂອງອາຍຸໂຄງການ ດັ່ງຕ່ອງໄປນີ້



ທີ່ມາ : ສໍານັກງານນີ້ຍໍາຍແລະແຜນກາງຂັ້ນສົ່ງແລະຈາຈອງ ກວະກວາງຄົມນາຄມ

ໂຄຮກກາຣທ່າເຮືອສົງຂລາແໜ່ງທີ 2

ທ່າເຮືອນໍ້າລຶກສົງຂລາກ່ອສ້າງຕັ້ງແຕ່ປີ 2531 ສາມາດຮອງຮັບເຮືອຮວາງ 9,000-20,000 ເດ-ເກຫດຕົນ ປະກອບດ້ວຍທ່າເທິຍບເຮືອສົນຄໍາທີ່ໄປ 2 ທ່າ ແລະທ່າເທິຍບເຮືອສົນຄໍາຕູ້ຄອນເຫັນເນອົ້ວ 1 ທ່າ ປັຈຈຸບັນທ່າເຮືອສົງຂລາສາມາດຮອງຮັບຕູ້ສົນຄໍາຄອນເຫັນເນອົ້ວໄດ້ 140,000 ຕູ້ຕ່ອປີ ໃນປີ 2540 ກຽມເຈົ້າທ່າພບວ່າທ່າເຮືອສົງຂລາມີກາຈຈາຈຣແອັດເພຣະສົນຄໍາເພີ່ມຂຶ້ນ

ທ່າເທິຍບເຮືອສົງຂລາແໜ່ງທີ 1 ມີຮ່ອງນໍ້າທີ່ມີຮະດັບຄວາມລຶກໄມ່ເກີນ 9 ເມຕຣ ທຳໃຫ້ເຮືອຂນສ່ງສົນຄໍາຂານາດໃໝ່ເມື່ສາມາດຮັບເຂົ້າເທິຍບທ່າໄດ້ ປະກອບກັບເກີດຕະກອນທັບຄົມບົຣິເວນຮ່ອງນໍ້ານັກ ຕ້ອງເສີຍຄໍາໃຊ້ຈ່າຍໃນກາງຊຸດລອກ ຈຶ່ງໄມ່ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບທ່າເທິຍບເຮືອຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານໄດ້

ກຽມເຈົ້າທ່າໄດ້ສຶກຫາກາຮ່າຍທ່າເຮືອສົງຂລາເພີ່ມອີກ 1 ທ່າສໍາຫັບຮອງຮັບເຮືອສົນຄໍາຕູ້ຄອນເຫັນເນອົ້ວ ແລະເສັນອໃຫ້ຄວາມລຶກຮ່ອງນໍ້າເພີ່ມຈາກ 9 ເມຕຣເປັນ 14 ເມຕຣ ປັບປຸງພື້ນທີ່ຫລັງທ່າເຮືອເດີມໃຫ້ຮອງຮັບສົນຄໍາຕູ້ຕອນເຫັນເນອົ້ວແລະສົນຄໍາທີ່ໄປໄປໄດ້ນັກຂຶ້ນ ເສັນອໃຫ້ຈັດຮະບບກາງກອງຕູ້ສົນຄໍາໃໝ່ ພັນຍົມທັງຕິດຕັ້ງປັ້ນຈຸ່ນຍົກຕູ້ສົນຄໍາເພີ່ມເຕີມ ທັງໃນສ່ວນໜ້າທ່າແລະໃນສ່ວນລານກອງຕູ້ສົນຄໍາ

ຜົດກາສຶກຫາກາຮ່າຍເຈົ້າທ່າສຽງປ່ວງ ພື້ນທີ່ບົຣິເວນຕຳບລາກັບ ອຳເກອຈະນະ ຈັງຫວັດສົງຂລາ ມີຄວາມເໝາະສມທີ່ຈະພັດນາເປັນທ່າເຮືອນໍ້າລຶກສົງຂລາແໜ່ງທີ 2 ໂດຍດໍາເນີນກາຮອກແບບທ່າເທິຍບເຮືອ ເຊື່ອນກັນຄລື່ນ ຮ່ອງນໍ້າທາງເຮືອ ດັນທາງເຂົ້າ ອາຄາຣປະກອບ ແລະຮະບບສາຫະກຸບໂຄດຕ່າງໆ ມຸດຄ່າຮວມທັງສິ້ນປະມານ 11,000 ລ້ານບາທ

ผลประโยชน์ทางตรง (ตลอดระยะเวลา 30 ปี)

พ.ศ. 2556-2586



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

ທ່າຍ : ເມືອງປັບປຸງທີ່ສໍາເລັດ

ທ່າເຮືອນ້ຳລຶກທ່າຍເປັນໂຄງການຕົວຢ່າງທີ່ສະຫຼຸບຜົນການເປັນເພື່ອນຳນັ້ນໃນເຂດເສເໜີງ
ອາເຖິ່ນ ເຊີ່ມຕັ້ງແຕ່ຄວາມຮ່ວມມືອະຫວ່າງໄທຍກັບເມືອງນ້ຳເຮືອນ້ຳລຶກ ໄປຈົນສຶກຄວາມສໍາເລັດຂອງໂຄງການ
ໃນກາງບຽນລູ້ວັດຖຸປະສົງ ເສີມສ້າງກາරຄ້າຕາມໂຄງກາຣຄວາມຮ່ວມມືອີງກລຸ່ມເສເໜີງ
ໃນອຸນຸງມືກາຄລຸ່ມແມ່ນ້ຳໂຂງ (GMS) ເພື່ອມີຄວາມສໍາເລັດເຫັນດ້ວຍທີ່ກໍານວຍຄວາມສະດວກ
ດ້ານການຂົ່ນສົນຄ້າອອກທະເລສູ່ມາສຸມທອນເດືອຍ ເຫັນດ້ວຍການຄ້າຮ່ວ່າງກລຸ່ມປະເທດສາມາຊີກ
ອາເຖິ່ນ ຕະວັນອອກກລາງ ແລະ ຢູ່ໂປ່ມ

ນອກຈາກນີ້ທ່າຍຍັງສາມາດພັດນາສັກຍາພາພີໃຫ້ເປັນທ່າເຮືອນ້ຳລຶກທີ່ສາມາດຮອງຮັບເຮືອ
ຂາດເໜູ້ໄດ້ເຖິງ 300,000 ຕັ້ນ ທີ່ຈະກລາຍເປັນທ່າເຮືອນ້ຳລຶກທີ່ໃໝ່ທີ່ສຸດໃນເອເມີຍ ດັ່ງນັ້ນການຮ່ວມ
ມືອະຫວ່າງຮູ້ບາລໄທຍກັບເມືອງນ້ຳເຮືອນ້ຳລຶກໃນການສ້າງທ່າເຮືອນ້ຳລຶກທ່າຍກຳລັງຈະກລາຍເປັນແລ່ລ່ວ່ານັ້ນສັງ
ສົນຄ້າສຳຄັນສຳຮັບໄທ ເພື່ອທ່າເຮືອທ່າຍຈະທຳໃຫ້ດັ່ນທຸນກາຮັນສົງທາງເຮືອຫວ່າງງຸມືກາຄ
ເອເມີຍຕະວັນອອກເຈີ່ງໄດ້ກັບເອເມີຍໄຕ້ (ເຊື່ອ ອິນເດີຍ ຕະວັນອອກກລາງ) ລົດລົງ ທີ່ຈະຫຼວຍເພີ່ມ
ຂຶ້ດຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນຂອງສົນຄ້າໄທຍທີ່ຈະສົ່ງໄປຂາຍຍັງກລຸ່ມປະເທດຕັ້ງກ່າວ ຈຳກັດ
ແລະ ຢູ່ໂປ່ມແລະ ຢູ່ໂປ່ມດ້ວຍ

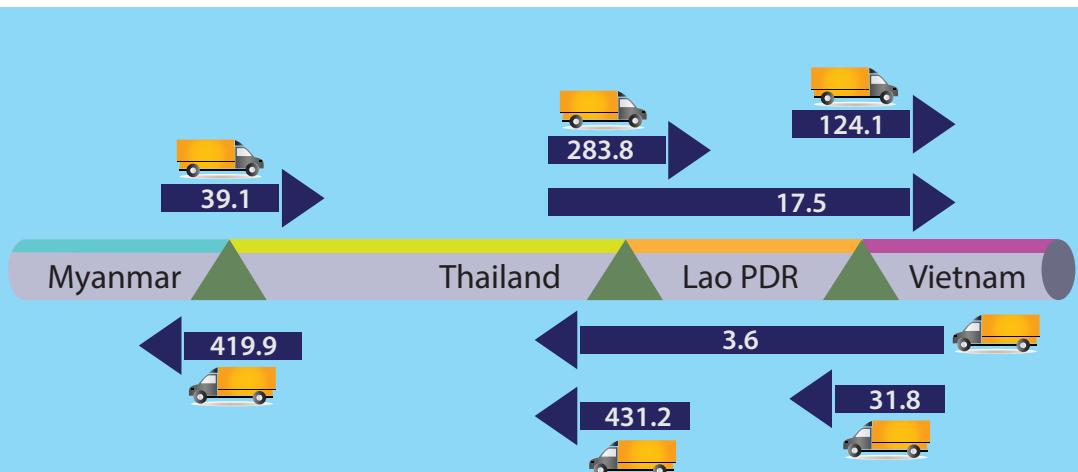


จุดยุทธศาสตร์ทวาย

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS กำหนดให้ทวายเป็นจุดยุทธศาสตร์ท่าเรือทางตะวันออกของอาเซียน เพื่อกรอบด้านความสามารถให้ประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าผ่านถนนที่สร้างขึ้นมารองรับทวาย เครือข่ายถนนเหล่านี้จะเชื่อมต่อระหว่างเมียนมา ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ให้การไหลเวียนของสินค้าและการค้าระหว่างสมาชิกคล่องขึ้น ส่วนโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายนั้นเป็นส่วนหนึ่งของแผนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตกของอาเซียน (East-West Economic Corridor : EWEC)

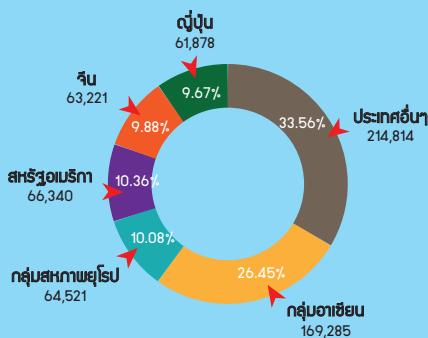
อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าเรือทวายยังอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมือ GMS ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก [East-West Economic Corridor : EWEC] ระหว่างเมืองดานัง (เวียดนาม)-เมืองมะละหมោangkan (เมียนมา) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ [Southern Economic Corridor : SEC ระหว่างโซลินห์ชีตี (เวียดนาม)-ทวาย (เมียนมา)] รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ [North-South Economic Corridor : NSEC ระหว่างคุนหมิง (จีนตอนใต้)-กรุงเทพฯ]

การไหลเวียนทางการค้า ไทย-เมียนมา-ลาว-เวียดนาม ผ่านชายแดนไทย



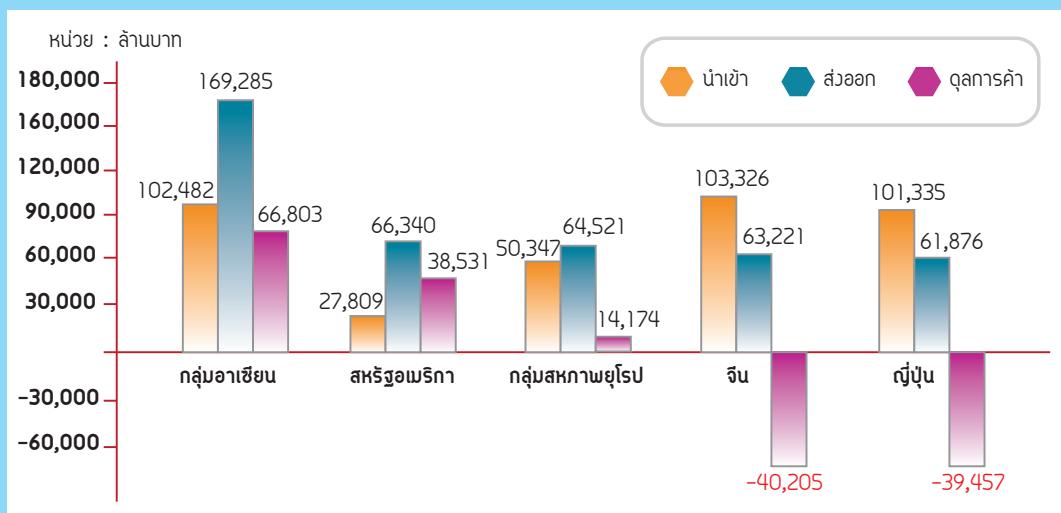
มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างสมาชิกกลุ่ม GMS เพิ่มขึ้น และความสำคัญในระดับคู่ค้ำก็ดีขึ้นเรื่อยๆ จากปี 2551 จนปัจจุบัน อาเซียนกลายเป็นตลาดหลักของไทยในการส่งออก คิดเป็น 26.45% ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (กรมศุลกากร, รายงานสถิติประจำเดือนมิถุนายน 2557)

สัดส่วนการส่งออกของไทย



ที่มา : กรมศุลกากร

เมื่ออาเซียนกลายเป็นตลาดหลักของไทย การลงทุนภาครัฐด้านสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดจึงกลายเป็นเรื่องจำเป็น การเขื่อมโยงระบบเศรษฐกิจแนวตื้อ (SEC) กับระบบเศรษฐกิจแนวหน้าตื้อ (NSEC) กระตุ้นให้เกิดการลงทุนภาครัฐด้านสาธารณูปโภค เช่น ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (กรุงเทพฯ-กาญจนบุรี) สามารถร่วมระยะเวลาในการเดินทางจากเดิม 2 ชั่วโมงเหลือเพียง 55 นาที ซึ่งหมายถึงต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถจะลดลงตามไปด้วย ทางหลวงพิเศษ 81 เส้นี้ใช้เม็ดเงินลงทุนภาครัฐของไทยมูลค่าประมาณ 24,500 ล้านบาท



สินค้าที่ส่งออกชายแดนไทย-เมียนมา

ปี	น้ำมันดีเซล	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	น้ำมันเบนซิน	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	ผ้าฝ้ายและด้วย	รวม
2554	7,360.07	3,232.62	3,312.60	3,631.34	2,696.71	20,233.34
2555	7,191.90	4,877.81	5,074.85	3,993.44	3,122.91	24,260.91
2556	7,664.48	5,068.58	4,576.08	3,736.42	3,899.65	24,945.21

ที่มา : กรมศุลกากร

เวียดนามมองว่าการเข้มต่อจะเป็นเศรษฐกิจไฮฟอง-ทวาย จะเป็นอีกหนึ่งประตูที่จะนำสินค้าอุตสาหกรรมหนักของเวียดนามไปสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป จากการศึกษาโลจิสติกส์ของธนาคารโลก (World Bank) พบว่า การเปิดท่าเรือทวายจะทำให้ต้นทุนการบริหารและการขนส่งสินค้าของเวียดนามลดลงประมาณ 15-20% และในจีนตอนใต้ ลาว กัมพูชา ต้นทุนการบริหารและการขนส่งสินค้าก็จะลดลงประมาณ 15-20% เช่นกัน

รูปแบบการลงทุนในภาพรวม ของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

รัฐบาลเมียนมาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายให้อยู่ภายใต้การบริหารงานของบริษัททวาย เอสオีเซด ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (Dawei SEZ Development Co., Ltd.) ซึ่งเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle : SPV) ระบุให้ผู้ถือหุ้นคือรัฐบาลเมียนมาและรัฐบาลไทย ผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยที่ฝ่ายไทยได้เชิญให้บริษัท อิตาเลียนไทร ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) จำกัด ในฐานะผู้ได้รับสัมปทานเดิมจากรัฐบาลเมียนมาเป็นผู้เข้ามาประมูลดำเนินการพัฒนาร่วมกับรัฐบาลเมียนมา ในการลงทุนเฟสเริ่มต้นของโครงการทวาย

ที่ผ่านมา บริษัท ทวาย เอสอีเซด ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท Ernst & Young Consortium กับ Siam Premier International Law Office Limited และ COT เป็นที่ปรึกษา

ทำดิวตีดิลigenซ์ (Due Diligence) หรือการประเมินมูลค่าทรัพย์สินและการลงทุนที่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการไปก่อนหน้านี้ โดยผู้ที่เข้ามาลงทุน เฟสเริ่มต้นจะเป็นผู้จ่ายเงินคืนให้บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน)

ปัจจุบันผลศึกษาสำรวจแล้ว แต่ต้องรอการเจรจาต่อรองระหว่างเมียนมากับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) ก่อน ซึ่งคาดว่าจะมีมูลค่าเงินลงทุนที่จะต้องคืน บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) ตามที่ประเมินไว้ที่กว่า 6,000 ล้านบาท

สำหรับการลงทุนเฟสเริ่มต้นจะอยู่ภายนอกเขตนิคมอุตสาหกรรมทวาย เป็นการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ถนนเชื่อมนิคมทวายมายังประเทศไทยที่ด่านพูน้ำร้อน และการ สร้างท่าเรือขนาดเล็กที่อยู่นอกนิคมเพื่อส่งสินค้า เพราะหากไม่มีสองส่วนนี้ก็ไม่สามารถเข้าไป พัฒนานิคมทวายได้ ซึ่งอยู่บนเนื้อที่ประมาณ 2 หมื่นไร่ คิดเป็น 1 ใน 5 ของพื้นที่ทั้งหมดของ โครงการ 1.2 แสนไร่ มูลค่าลงทุนเฟสเริ่มต้นนี้ประมาณ 1 แสนล้านบาท

นอกจากนี้ ผู้ลงทุนเฟสเริ่มต้นจะได้รับประโยชน์บางส่วนในพื้นที่อุตสาหกรรมด้วย เช่น อาจให้บริหารบางส่วนในนิคมทวายหรือทำโรงไฟฟ้าขนาดย่อมเพื่อขายให้นิคม หรือผลิต น้ำประปา

ເງິນລົງທຸນ Dawei Project

ຫວ່າງ	ຮາຍລະເອີຍດ	ເງິນລົງທຸນ (ລ້ານບາທ)		ຮວມ
		ຊ່ວງທີ່ 1 (2558)	ຊ່ວງທີ່ 2 (2563)	
1. ທ່າເຮືອນໍາລຶກຊ່ວງທີ່ 1	ທ່າເຮືອອຸດສາຫກຮຽນ	45,000	-	45,000
2. ທ່າເຮືອນໍາລຶກຊ່ວງທີ່ 2 ຈນຈບ	ທ່າຕູ້ຄອນເທັນເນໂຣ	-	32,500	32,500
3. ດັນເຊື່ອມ (ທວາຍ- ບ້ານພູນ້າວັນ)	132 ກມ. ດັນລາດຍາວ 4 ເລນ ດັນທີ່ມີເກາະກລາງດັນ	35,000	-	35,000
4. ກາຣສື່ອສາວໄທຣຄມນາຄມ	ເດີນສາຍເຄເປີດ Fiber Optic ໃຕ້ດັນ	2,500	2,500	5,000
5. ຂ່າງເກີບນໍ້າ	Ka Loat Htar Dam ແລະແໜ່ງ ນຳບັດນໍ້າເສີຍ	14,200	-	14,200
6. ຮອດໄຟທາງຄູ່ (ທວາຍ- ບ້ານພູນ້າວັນ)	141 ກມ. ທາງຄູ່ຂຸ້ນານມາຕຽງຈານ	-	65,000	65,000
7. ນິຄມອຸດສາຫກຮຽນ	-	20,000	-	20,000
8. ພັດງານ	ກັ້azzi 33 ມິລືລິວັດຕີ; ພັດງານ ຮ້ອນຮ່ວມ 180 ມິລືລິວັດຕີ	32,000	-	1,834,840
ເງິນລົງທຸນທັງໝົດໂດຍປະມານໃນເມືອນມາ		148,700	100,000	248,700
9. ມອເຕອວົງເວີ່ຍ (ບາງໃໝ່- ການູ້ຈຸນບູ້ວີ)	96 ກມ. 4-6 ເລນ	45,510	-	45,510
10. ມອເຕອວົງເວີ່ຍ (ການູ້ຈຸນບູ້ວີ- ບ້ານພູນ້າວັນ)	70 ກມ. 4 ເລນ	9,870	-	9,870
11. ຮອດໄຟທາງຄູ່ (ບ້ານພູນ້າວັນ- ບ້ານເກົ່າ-ຫຼອນອັກຊຸກ)	118 ກມ. ທາງຄູ່	-	20,000	20,000
12. ລານເກີບຕູ້ຄອນເທັນເນໂຣ (ບ້ານພູນ້າວັນ)	ລານທີ່ເກີບຕູ້ຄອນເທັນເນໂຣ ແລະສູດກາກວ	-	300	300
13. ຮະບນງານປະປາ	ນຳບັດນໍ້າເສີຍແລະຈ່າຍນໍ້າຕາມ ໝາຍແດນຕຳບລບັນເກົ່າແລະ ຕຳບລບ່ອພລອຍ ການູ້ຈຸນບູ້ວີ	559	-	559
14. ກາຣສື່ອສາວໄທຣຄມນາຄມ	ເຊື່ອມຕ່ອທີ່ບ້ານພູນ້າວັນ	50	-	50
ເງິນລົງທຸນທັງໝົດໂດຍປະມານໃນໄທ		55,989	20,300	76,289
ເງິນລົງທຸນທັງໝົດໂດຍປະມານ		204,689	120,300	324,989

ທີມາ : ກວມສຸລົກກາກ

ກរອບເງິນລົງຖຸນໂຄຮງກາຣທວາຍຕາມຮ່າງແຜນພັດນາໂຄຮງກາຣທວາຍດີມທັງໝົດ

ຂໍ້ມູນລາຍກາພຂອງໂຄຮງກາຣນິຄມເສດຖະກິຈພິເສດທວາຍຕາມກຮອບແຜນພັດນາດີມ (Full Phase)

- ທວາຍ ເອສື່ແຊດທັງໝົດຄຣອບຄລຸມພື້ນທີ 205 ຕາຮາງກີໂລເມຕຣ ອົບປະມານ 128,125 ໄວ
- ດັນລື່ເລັນຈາກດ່ານພຸ່ນ້ຳຮ້ອນເຂົ້າທວາຍ ດວາມຍາວ 136 ກີໂລເມຕຣ
- ດັນກາຍໃນໂຄຮງກາຣຮັມດັນຍ່ອຍກາຍໃນແຕ່ລະໂຫຼນນິຄມ
- ສຕານີ່ຮັດໄຟແລະທາງຮັດໄຟ
- ໂຮງຜລິຕນໍ້າປະປາ
- ໂຮງບຳບັດນໍ້າເສີຍແລະບ່ອບຳບັດນໍ້າເສີຍ
- ໄຟີ່ພຳພັງແກ້ສ
- ຮະບັບໂທຮມນາຄມ
- ນິຄມອຸດສາຫກຮຽມ
- ທີ່ພັກອາສີຍ

ແຜນງານພັດນາໂຄຮງກາຣໃນເຟສເຮີມຕົ້ນ

- ທ່າເຫັນເບີເຮືອຫຼັກຈາກ
- ທ່າເຮືອເລັກ (ຮອງຮັບເຮືອຂາດ 13,000 ຕົ້ນ)
- ອ່າງເກີບນໍ້າພາເໝີນວິວ ຂາດຄວາມຈຸ 7.70 ລ້ານລູກປາສກົມຕຣ
- ຜ່າຍກັນນໍ້າຕາໄລຍ່າ ແລະຮະບບທ່ອສັງນໍ້າດີບ
- ດັນສອງເລັນເຂື່ອມດ້ອພຸ່ນ້ຳຮ້ອນ-ທວາຍ
- ດັນນໍລັກກາຍໃນໂຄຮງກາຣ
- ສຕານີ່ກຳຊອຮມ໌ຈາຕິເໜລວສໍາຫັບໂຮງໄຟີ່ກຳຊ
- ໂຮງໄຟີ່ກຳຊຂາດ 400 ເມກະວັດຕ
- ໂຮງຜລິຕນໍ້າປະປາ
- ໂຮງບຳບັດນໍ້າເສີຍ
- ຮະບັບໂທຮມນາຄມໃນນິຄມ

งานສາທາລະນຸປົກອື່ນໃນແຜນພັດນາເຟສເຮີມຕົ້ນ

- ຮະບບປຶກກັນນໍ້າທ່ວມແລະຄລອງຮະບາຍນໍ້າ
- ແນວກັນໄຟ
- ຮະບບຈັດກາຮື່ງແວດລ້ອມແລະຈັດກາຮ່າຍ
- ຮະບບດັບເປັນ
- ຮະບບຈັດກາຮວມປລອດກັບ
- ຮະບບເຝົ້າຮັງສິ່ງແວດລ້ອມ
- ຮະບບຈັດກາຮະບັດນໍ້າເລື່ອ
- ອາຄາຮ່ານຫຼູກົງສໍາຫັບພັດນັກງານທຳການໃນນິຄົມອຸຕສາທາກຣວມ
- ທີ່ອຸ່າຍໍາສົມສໍາຫັບພັດນັກງານຮະດັບບວິທາວ

ງານສາທາລະນຸປົກອື່ນທີ່ທາງບຣີ້ຊັກ ອິຕາເລີຍນໍາໄທ ດີເວລື້ອປ່ມເນດີ ໄດ້ພັດນາໄປແລ້ວ

ບາງສ່ວນຕາມກຽບສັນປາທານເດີມ

- ດັນນ້ຳຂ່າວຄວາມຈາກດ່ານພຸນໍ້າຮ້ອນຄື່ງທວາຍ
- ດັນນ້ຳຂ່າວຄວາມກາຍໃນນິຄົມເຫຼືດເສວ່ະຫຼຸກົງພິເສະຫິວຍ
- ບ້ານສໍາຫັບກາຮໂຍກຍ້າຍຕັ້ງຄືນສູ້ານໃໝ່
- ທີ່ທຳກາຮອອົພິສ
- ບ້ານພັດນັກງານບວິທັກ ອິຕາເລີຍນໍາໄທ ດີເວລື້ອປ່ມເນດີ
- ສໍານັກງານຂ່າວຄວາມຂອງ SWB Authority
- ເຮືອນວັບຮອງພິເສະຫິຈຳນັວນ 10 ພລັງ
- ຜອປະໜຸນແລະອາຄາຣນິທວຽກ
- ສະລາເລື້ອງຮັບຮອງ
- ບ້ານພັກຮັບຮອງ ທ້ອງພັກສໍາຫັບແຂກຮະດັບ VVIP

08

ระเบียงเศรษฐกิจทางอากาศ

- ▶ คลังสินค้าทางอากาศของไทย
- ▶ แผนการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2
- ▶ โครงข่ายคมนาคมของสนามบินสุวรรณภูมิ
- ▶ ประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ
- ▶ ระบบการขนส่งอัจฉริยะ
- ▶ นโยบาย “เปิดหน้าฟ้าอาเซียน”
- ▶ หลักในการพัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียน

๕ ยกย่องเชิงบวกของไทยเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางอากาศของอาเซียนและไทยยังมีความเชี่ยวชาญทั้งการท่องเที่ยว การให้บริการผู้โดยสาร และการขนส่งลินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ เมื่อภาครัฐได้ปรับปรุงพิธีการทางศุลกากรตั้งแต่ปี 2551 การขนส่งลินค้าทางอากาศก็ยังคงดีเด่น ทันต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมากขึ้น ในปี 2555 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนสายการบินที่ดำเนินการจำนวนโครงข่ายและปริมาณผู้โดยสารมากกว่าท่าอากาศยานชากังราว ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปตัว U ตั้งตระหง่านอยู่ท่ามกลางแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ในช่วงระหว่างปี 2555-2557 การคุมนาคมขนส่งทางอากาศของไทยกลับประสบปัญหาเรื้อรังเรื่องทั้งปัญหาทางการเมืองและปัญหาการลักลอบขน อันเนื่องมาจากการเงินของสหัสruo เมริกาและยูโรป ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเคยติดอันดับสนามบินโลกอันดับที่ 16 ในปี 2553 ตกลงมาอยู่อันดับ 23 ในปี 2557 เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงสามปีนี้โดยเฉลี่ยแล้วลดลงปีละประมาณ 3%



ที่มา : โครงการศึกษาแผนการพัฒนาการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

การลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสอดคล้องกับการชะลอโครงการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 ซึ่งเดิมที่มีกำหนดการสร้างตั้งแต่ปี 2555 แต่ติดปัญหาด้านงบประมาณ เนื่องจากปัญหาทางการเมือง ทำให้โครงการสุวรรณภูมิเฟส 2 ล่าช้า ถ้าการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นตามอัตราปกติปีละ 8-10% สนามบินสุวรรณภูมิคงต้องมีปัญหาเรื่อง

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คาดว่าปริมาณสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองจะเพิ่มขึ้นจาก 1.35 ล้านตัน ในปี 2555 เป็น 1.54 ล้านตัน ในปี 2558 และเพิ่มเป็น 1.89 ล้านตัน ในปี 2563

คลังสินค้าทางอากาศของไทย

คลังสินค้าทางอากาศที่เป็นศูนย์รวมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมี 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่

คลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดยอาคารคลังสินค้าระหว่างประเทศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร (Custom Free Zone : CFZ) ขนาด 549,416 ตารางเมตร พื้นที่สาธารณูปโภค 111,156 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และอาคารคลังสินค้าภายในประเทศขนาด 10,600 ตารางเมตร อยู่นอกเขตปลอดภาษี สามารถรองรับสินค้าได้ 88,500 ตันต่อปี ปี 2555 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์เข้า-ออกรวม 1,345,490 ตัน เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,291,447 ตัน เพิ่มขึ้น 1.95% และการขนส่งภายในประเทศจำนวน 54,043 ตัน ลดลง 1.99% และคลังสินค้าท่าอากาศยานดอนเมืองมีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์เข้าออกรวม 7,260 ตัน เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 2,090 ตัน และการขนส่งภายในประเทศจำนวน 5,170 ตัน

คลังสินค้าท่าอากาศยานกรุงเทพ

“Cargo Village” เป็นชื่อเรียกกลุ่มอาคารคลังสินค้าขนาดใหญ่ของท่าอากาศยานกรุงเทพ

ອາຄາຣດັກລ່າງເຮົມເປີດໃຫ້ໃນປີ 2529 ມື້ພື້ນທີ 37,400 ຕາຮາງເມຕຣ ພາຍຫລັງຂໍຢາຍພື້ນທີຈົນຄວບຄຸມ
ອານາບວິເວນກວ່າ 100,740 ຕາຮາງເມຕຣ ແລະເປັນອາຄາຣຄັ້ງສິນຄ້າທີ່ໄໝ່ຖື່ສຸດແລະທັນສົມຍີທີ່ສຸດ
ແທ່ງໜຶ່ງໃນທົ່ວປະເຊີຍ ໃຫ້ວິກາຣຂົນຄ່າຍສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ຂາອອກ ແລະຄ່າຍລຳໄດ້ພາຍໃນບວິເວນ
ເດືອກກັນ

ເພື່ອໃຫ້ຄໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົງສິນຄ້າປ່ຽນມານຳມາກາ ຄັ້ງສິນຄ້າແທ່ງນີ້ເຂົ້ອປະກຣນີ
ທີ່ລໍາສົມຍີ ດັບຄຸມດ້ວຍຮະບບຄອມພິວເຕອຣີ ແລະໄດ້ມີກາຣປະສານງານກັບກຣມຄຸລາກາກົມໃນການ
ຂົນຄ່າຍສິນຄ້າຄ່າຍລຳ ທຳໄຫ້ສາມາດລົດເວລາໃນກາຣປົງປັດກາຮລໃຫ້ເໜື້ອນໜ້ອຍທີ່ສຸດ ເພື່ອໃຫ້ເປັນ
ຫຼຸ່ມຍົກລາງກາຮງານຄ່າຍສິນຄ້າທີ່ສະດວກທີ່ສຸດແທ່ງໜຶ່ງໃນທົ່ວປະເຊີຍ

ປັຈຈຸບັນຄັ້ງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານກຽງເທິງໄດ້ຊູກແບ່ງອອກເປັນຄັ້ງສິນຄ້າຍ່ອຍຈຳນວນ 4
ອາຄາຣ ໄດ້ແກ່

- ອາຄາຣຄັ້ງສິນຄ້າ 1 ມື້ພື້ນທີ່ 24,840 ຕາຮາງເມຕຣ ແບ່ງເປັນສ່ວນສຳນັກງານ 3,736 ຕາຮາງ
ເມຕຣ ແລະພື້ນທີ່ເກີບສິນຄ້າ 21,104 ຕາຮາງເມຕຣ
- ອາຄາຣຄັ້ງສິນຄ້າ 2 ມື້ພື້ນທີ່ 41,777 ຕາຮາງເມຕຣ ແບ່ງເປັນສ່ວນສຳນັກງານ 6,799 ຕາຮາງ
ເມຕຣ ແລະພື້ນທີ່ເກີບສິນຄ້າ 34,978 ຕາຮາງເມຕຣ
- ອາຄາຣຄັ້ງສິນຄ້າ 3 ມື້ພື້ນທີ່ 30,638 ຕາຮາງເມຕຣ ແບ່ງເປັນສ່ວນສຳນັກງານ 7,465 ຕາຮາງ
ເມຕຣ ແລະພື້ນທີ່ເກີບສິນຄ້າ 23,173 ຕາຮາງເມຕຣ
- ອາຄາຣຄັ້ງສິນຄ້າ 4 ມື້ພື້ນທີ່ 20,277 ຕາຮາງເມຕຣ ແບ່ງເປັນສ່ວນສຳນັກງານ 6,016 ຕາຮາງ
ເມຕຣ ແລະພື້ນທີ່ເກີບສິນຄ້າ 14,261 ຕາຮາງເມຕຣ

ໜ້າໃຈຂອງຄັ້ງສິນຄ້າແທ່ງນີ້ເກີບແລະລຳເລີຍສິນຄ້າ (Elevated Transfer Vehicles : ETV) ຊຶ່ງສາມາດຈັດເກີບສິນຄ້າໄດ້ 240 ພາລເລຕ (Pallet) ທີ່ເຫັນໄດ້ກັບ 480 ຫຼູ້ຄອນເທັນແນວໂຟຣ໌ ອຸປະກຣນີ
ຄໍານວຍຄວາມສະດວກໃນກາຣຈັດເກີບອື່ນໆ ຮວມໄປຄື່ງທ້ອງມັນຄົງສໍາຮັບສິນຄ້າມີຄ່າ ທ້ອງເຢັນສໍາຮັບ
ເກີບສິນຄ້າຂອງສົດເສີຍງ່າຍ ແລະທ້ອງເກີບສິນຄ້າທາງກາຮ່າຫຼຸດ ສິນຄ້າສັຕກລືມີ້ວິທ ແລະສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງກາຮ
ຄວາມເຂົາໃຈໄສ້ດູແລເປັນພິເສດ

ນອກຈາກສິນຄ້າຂອງສາຍກາຮບິນໄທຍແລ້ວ ຍັງມີສິນຄ້າທີ່ເປັນຂອງສາຍກາຮບິນນາໝາດອີກ 57
ສາຍກາຮບິນ ຮວມປ່ຽນມານຳສິນຄ້າເຂົ້າອອກເນີ່ງປີລະປະມານ 700,000 ຕັນ ສາມາດຮອງຮັບສິນຄ້າ

ທັງໝົດ (ໄມ່ຮ່ວມສິນຄ້າຜ່ານ) ໄດ້ 1,273,000 ຕັນຕ່ອປີ ແລະ ລວມຮັບເຖິງວິນໄດ້ແລ້ວຢ່າງ 50 ເຖິງວິນຕ່ອງ
ຊ້າວໂມງ

ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານເຊື່ອງໃໝ່

ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານຈັງຫວັດເຊື່ອງໃໝ່ເປັນປະຕູກາຮ່າກໍາທີ່ສຳຄັງໃນກາຮ່າມຕ່ອງກັບ
ປະເທດເມືອນມາ ສປປ. ລາວ ແລະ ຈີນ ມີພື້ນທີ່ໂດຍຮົມ 9,500 ຕາງໆມິຕຣ ສຳຮັບໃຫ້ບົງກາຮ່າສ່ວນ
ສຳນັກງານຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ສຸລັກກວຽມທີ່ດ່ານດຽວຈີ່ເລະສັດວົງ ອຸປະນົມຄໍານະຍາວົມສະດວກຕ່າງໆ
ໃນຄລັງສິນຄ້ານີ້ ໄດ້ແກ່ ທ້ອງເຢັນເພື່ອເກີບຮັກໜ້າສິນຄ້າຂອງສົດເສີຍງ່າຍ ເຄື່ອງຊັ້ງນໍ້າໜັກໄຟຟ້າ
ຮາບຮຽກຮູກ ວັດລາກ ວັດຍກ ແລະ ເຄື່ອງເອກະເຮົຍ ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານເຊື່ອງໃໝ່ມ່ວນຮັບສິນຄ້າ
ໄດ້ 30,000 ຕັນຕ່ອປີ ຈາກຈຳນວນເຖິງວິນທີ່ສາມາດຮອງຮັບໄດ້ແລ້ວຢ່າງຊ້າວໂມງລະ 24 ເຖິງວິນ

ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານເຊື່ອງຮາຍ

ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານເຊື່ອງຮາຍຕັ້ງອູ້ໃນຈັງຫວັດເຊື່ອງຮາຍ ທີ່ມີພື້ນທີ່ຕິດກັບປະເທດ
ເພື່ອນບ້ານແລະ ເຂົ້າໜ້າທີ່ສື່ເໜື້ອມເສຽງສູງກົມງາກ (ໄກຍ ເມືອນມາ ເວີຍດນາມ ແລະ ຈີນ) ສາມາດຮອງຮັບ
ປົງມານກາຮ່ານສິນຄ້າທ່າອາກາສຍາສຳເນົາໄດ້ແລ້ວຢ່າງປະຕູກາຮ່າມຕ່ອງກັບປະເທດ
ຕ່ອງຊ້າວໂມງ ຜູ້ທີ່ກ່າວກ່າວທ່າອາກາສຍານແຮ່ງປະເທດໄກຍໄດ້ວາງແຜນກລຸຫຼວງໃຫ້ທ່າອາກາສຍານ
ເຊື່ອງຮາຍເປັນຈຸດຕ່ອງເຂົ້າສູ່ປະເທດເມືອນມາ ຈືນຕອນໄດ້ ແລະ ເວີຍດນາມໂດຍທາງຮອຍນົດ ກາຍໃນອາຄານ
ຄລັງສິນຄ້າມີພື້ນທີ່ຮົມ 412 ຕາງໆມິຕຣ ປະກອບດ້ວຍສ່ວນສຳນັກງານ 60 ຕາງໆມິຕຣ ພື້ນທີ່ເກີບ
ສິນຄ້າ 90 ຕາງໆມິຕຣ ພື້ນທີ່ຂຶ້ນຄ່າຍສິນຄ້າ 190 ຕາງໆມິຕຣ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳຮັບກິຈກະນົມຂຸນຄ່າຍ
ສິນຄ້າອື່ນໆ ອີກ 72 ຕາງໆມິຕຣ

ຄລັງສິນຄ້າທ່າອາກາສຍານກູງເກີດ

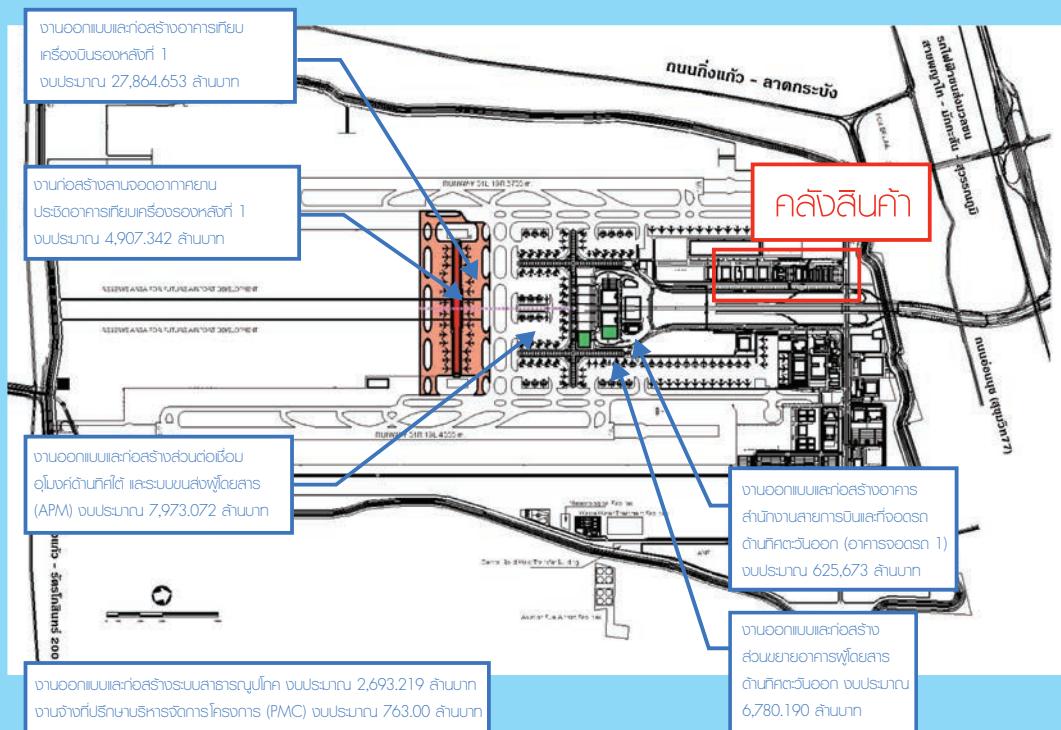
ທ່າອາກາສຍານກູງເກີດເປັນທ່າອາກາສຍານທີ່ມີກາຮ່ານສ່າຍລິນຄ້າທ່າອາກາສມາກເປັນອັນດັບ 2
ຮອງຈາກທ່າອາກາສຍານກຽງເທິງ ທັງນີ້ ທ່າອາກາສຍານກູງເກີດສາມາດຮອງຮັບເຖິງວິນໄດ້ 20 ເຖິງວິນ
ຕ່ອງຊ້າວໂມງ ແລະ ລວມຮັບປົງມານກາຮ່ານສິນຄ້າທ່າອາກາສຍາໄດ້ 24,000 ຕັນຕ່ອປີ ທາງກາຮ່ານ
ທ່າອາກາສຍານແຮ່ງປະເທດໄກຍໄດ້ວາງແຜນກລຸຫຼວງໃຫ້ວ່າ ຈະພື້ນນາທ່າອາກາສຍານກູງເກີດ
ໃຫ້ເປັນຄຸນຍົງກາງກາງທ່ອງເຖິງຂອງເອເຫີຍ ເນື່ອງຈາກເກະກະກູງເກີດເປັນແໜ່ງທ່ອງເຖິງຂັ້ນນໍາຂອງໂລກ

และเป็นเส้นทางเชื่อมไปสู่ประเทศไทยเมียนมาและประเทศไทยอีกด้วย อาคารคลังสินค้ามีพื้นที่รวม 4,550 ตารางเมตร แบ่งได้เป็นส่วนสำนักงาน 2,700 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 1,850 ตารางเมตร

คลังสินค้าท่าอากาศยานหาดใหญ่

ท่าอากาศยานหาดใหญ่องรับบริโภคเที่ยวบินได้ 20 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เฉลี่ยปีละ 13,800 ตัน ทางการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้วางกลยุทธ์ไว้ว่า ท่าอากาศยานหาดใหญ่จะเป็นทางด่วนในการทำธุรกิจรายนัดให้บริการเพื่อการเดินทางไปสู่ประเทศไทยและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางด่วนในการเดินทาง รถไฟ และทางเรือ ภายใต้การบริหารแบบจุดเดียว เปิดเสร็จ ทั้งการเดินทางโดยเครื่องบิน รถยนต์ รถไฟ และทางเรือ ภายในท่าอากาศยานหาดใหญ่มีคลังสินค้าที่มีพื้นที่รวม 4,680 ตารางเมตร ประกอบด้วยส่วนสำนักงาน 323 ตารางเมตร พื้นที่เก็บสินค้า 1,500 ตารางเมตร

แผนการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2



ตัวแปรสำคัญที่ผลักดันให้เกิดสุวรรณภูมิเฟส 2 ได้แก่ (1) ความแออัดของผู้ใช้บริการ และการขนส่งลินค้าในสุวรรณภูมิเฟส 1 (2) การเปลี่ยนแปลงของวิศวกรรมการบินที่พัฒนาให้เครื่องบินขนาดใหญ่อย่างแอร์บัส A380 ลงจอดได้เพิ่มขึ้น

ปริมาณผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิเฟส 1 รับได้เต็มที่อยู่ที่ 45 ล้านคนต่อปี ซึ่งใช้เกินศักยภาพมาตั้งแต่ปี 2554 (รับผู้โดยสาร 47 ล้านคน) ทำให้การบริการภายในและภายนอกสุวรรณภูมิเฟส 1 แออัดล้นปริมาณสูงสุด เป็นผลให้การจัดอันดับของไทยโดยสหพันธ์การบินโลก (Skytrax) ถูกลดลงจากอันดับที่ 13 เป็นที่ 25, 38 และ 48 ในปี 2554-2556 ตามลำดับ ส่วนปริมาณลินค้าขนส่งทางอากาศถึงจุดเต็มพิกัดในปี 2558

รัฐบาลตระหนักรู้ตั้งแต่เริ่มเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิเฟส 1 ในปี 2549 แล้วว่า สนามบินสุวรรณภูมิเฟส 1 จะเต็มพิกัดการให้บริการภายในระยะเวลา 10 ปี และได้เริ่มทำการศึกษาโครงการสุวรรณภูมิเฟส 2 ซึ่งแล้วเสร็จในปี 2551 คงจะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณก่อสร้างสุวรรณภูมิเฟส 2 ในปี 2553 เป็นเงิน 62,503 ล้านบาท ประกอบไปด้วย

1. งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเที่ยบเครื่องบินรองหลังที่ 1 งบประมาณ 27,864 ล้านบาท
2. งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเที่ยบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จำนวน 28 ท่า เป็นท่าจอดเครื่องบินแอร์บัส A380 จำนวน 8 ท่า และท่าจอดเครื่องบินโบอิ้ง 747 จำนวน 20 ท่า เป็นเงิน 4,907 ล้านบาท
3. งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้และระบบขนส่งผู้โดยสารงบประมาณ 7,973 ล้านบาท
4. งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1) งบประมาณ 625,673 ล้านบาท
5. งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก งบประมาณ 6,780 ล้านบาท
6. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค งบประมาณ 2,693 ล้านบาท
7. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ งบประมาณ 763 ล้านบาท



ໂຄຮງຂ່າຍຄມນາຄມຂອງສນາມບິນສຸວຣອນກູມີ

ນອກແໜ້ນຈາກໂຄຮງກາຣສຸວຣອນກູມີເພີສ 2 ວັດທະນາມີແນວຄວາມຄິດພັດທາສນາມບິນສຸວຣອນກູມີ ໄທເປັນສູນຍົກລາງການບິນ ໂດຍເຊື່ອມໄຍງໝາຍໃນພື້ນທີ່ໂດຍຮອບທ່າອາກາສຍານສຸວຣອນກູມີຮຍະ 10 ກີໂລເມຕຣ ຮວມທັງການເຊື່ອມໄຍງຮ່ວງທ່າອາກາສຍານສຸວຣອນກູມີກັບດອນເມືອງຮຍະ 10-30 ກີໂລເມຕຣ ທີ່ຈຶ່ງເປັນພື້ນທີ່ອີກທີ່ພົດໄດຍຮອບທ່າອາກາສຍານສຸວຣອນກູມີ ຄຮອບຄລຸມພື້ນທີ່ຮຍະ 30 ກີໂລເມຕຣ

ປະມານຍານພາහນະທີ່ຂົນສົງສິນຄ້າແລະອອກຈາກທ່າອາກະຍານສຸວໂຮມງົມ

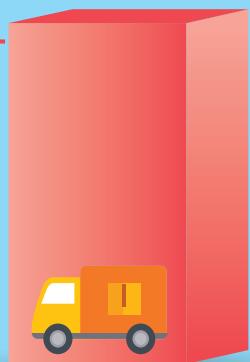
■ 2552

ກຽງເກມຫານຄຣ	762
ສບຸກປາກາດ	51.5
ຈະເຊີງເກຣາ	50.1
ປານຫານສີ	41.1
ແນບຸກ	52.7
ທຄປ່ຽນ	49.4
ສບຸກສາກຄ	26.3
ທຄນາຍກ	8.3
ປະຈັບຸກ	14.5
ພຣະນຄຣອຍເງຍາ	29.5
ເຂລຸກ	88.2
ສຮຸກ	49
ສຸພຣະນຸກ	21.1
ການຈົນຸກ	59.4
ຮາບຸກ	28.9
ສບຸກສົງຄຣານ	6.3
ຮຍອງ	46.7
ວ່າງກອອນ	13.8
ຮວມ	1,408.80



■ 2556

ກຽງເກມຫານຄຣ	774.7
ສບຸກປາກາດ	53.9
ຈະເຊີງເກຣາ	50.8
ປານຫານສີ	42.8
ແນບຸກ	55.4
ທຄປ່ຽນ	50.7
ສບຸກສາກຄ	27.3
ທຄນາຍກ	8.4
ປະຈັບຸກ	14.1
ພຣະນຄຣອຍເງຍາ	29.9
ເຂລຸກ	91
ສຮຸກ	50.1
ສຸພຣະນຸກ	21.2
ການຈົນຸກ	60.7
ຮາບຸກ	39.4
ສບຸກສົງຄຣານ	6.3
ຮຍອງ	47.5
ວ່າງກອອນ	13
ຮວມ	1,438.20



■ 2562

ກຽງເກມຫານຄຣ	787.7
ສບຸກປາກາດ	56.5
ຈະເຊີງເກຣາ	51.6
ປານຫານສີ	44.6
ແນບຸກ	58.1
ທຄປ່ຽນ	52.1
ສບຸກສາກຄ	28.4
ທຄນາຍກ	8.4
ປະຈັບຸກ	16.8
ພຣະນຄຣອຍເງຍາ	30.3
ເຂລຸກ	93.8
ສຮຸກ	51.2
ສຸພຣະນຸກ	21.4
ການຈົນຸກ	62.1
ຮາບຸກ	40
ສບຸກສົງຄຣານ	6.2
ຮຍອງ	48.4
ວ່າງກອອນ	14.1
ຮວມ	1,468.70



ທີ່ມາ : ໂຄງກາຣທີ່ກົດແຜນການພັດທະນາການຂົນສົງເພື່ອຮອງຮັບເມື່ອຄູນຢົກລາງການບົນສຸວໂຮມງົມ
ສໍານັກງານນໂຍບາຍແລະແຜນການຂົນສົງແລະຈ່າຈາກ ກະທຽວງານນາຄມ

ความหมายของพื้นที่อิทธิพล (Regional Area) หมายถึง การกระจายโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัศมี 100 กิโลเมตรจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งครอบคลุม 7 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐม และ ฉะเชิงเทรา ซึ่งทั้ง 7 จังหวัดนี้มีการโดยสารและขนส่งไปมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คิดเป็น 70% ของการจราจรขนส่งทั้งหมด รองลงมาคือจังหวัดชลบุรี 6.3% และกาญจนบุรี 4.2% โดย กรุงเทพมหานครยังคงมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงสุดคือ 25% ชลบุรี 17% สมุทรปราการ 9.6% สระบุรี 8% และปทุมธานี 6.6%

การขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันแอดมาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สขร.) กระทรวงคมนาคม พยากรณ์ไว้ว่า การขนส่งทางอากาศจะเติบโตเรื่อยๆ ในปี 2559 ทำให้โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพลส 2 กลายเป็นความจำเป็นเร่งด่วน

ประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ

สินค้าที่มีปริมาณการส่งออกและนำเข้าอันดับต้นๆ ในช่วงปี 2546-2549 มีดังนี้

- กลุ่มสินค้านำเข้าจำนวน 2 กลุ่ม สินค้านักลัก ได้แก่
 - (1) กลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ แห่งวงจรไฟฟ้า สินค้าที่เป็นอุปกรณ์ที่ใช้กับรถยนต์ และธุรกิจคอมพิวเตอร์ ปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 334,000 ตัน (ประมาณ 55% ของปริมาณการนำเข้าทั้งหมด)
 - (2) กลุ่มสินค้าประทศไอล์ที่ใช้กับยานพาหนะ เครื่องจักร ปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 55,000 ตัน (ประมาณ 9% ของปริมาณการนำเข้าทั้งหมด)
- กลุ่มสินค้าส่งออกจำนวน 3 กลุ่ม สินค้า ได้แก่
 - (1) กลุ่มสินค้าที่เป็นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ แห่งวงจรไฟฟ้า ปริมาณการส่งออกเฉลี่ยประมาณ 158,000 ตัน (ประมาณ 39% ปริมาณการส่งออกทั้งหมด)
 - (2) กลุ่มสินค้าทางการเกษตร เช่น ปลา สัตว์ ผักและผลไม้ ปริมาณการส่งออกเฉลี่ยประมาณ 92,000 ตัน (ประมาณ 23% ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด)

(3) ກລຸ່ມສິນຄ້າປະເທດເຄື່ອງແຕ່ງກາຍ ປຣິມານກາຣສ່ອງອອກເລີ່ມປະມານ 19,000 ຕັນ
(ປະມານ 5% ຂອງປຣິມານກາຣສ່ອງອອກທັງໝົດ)

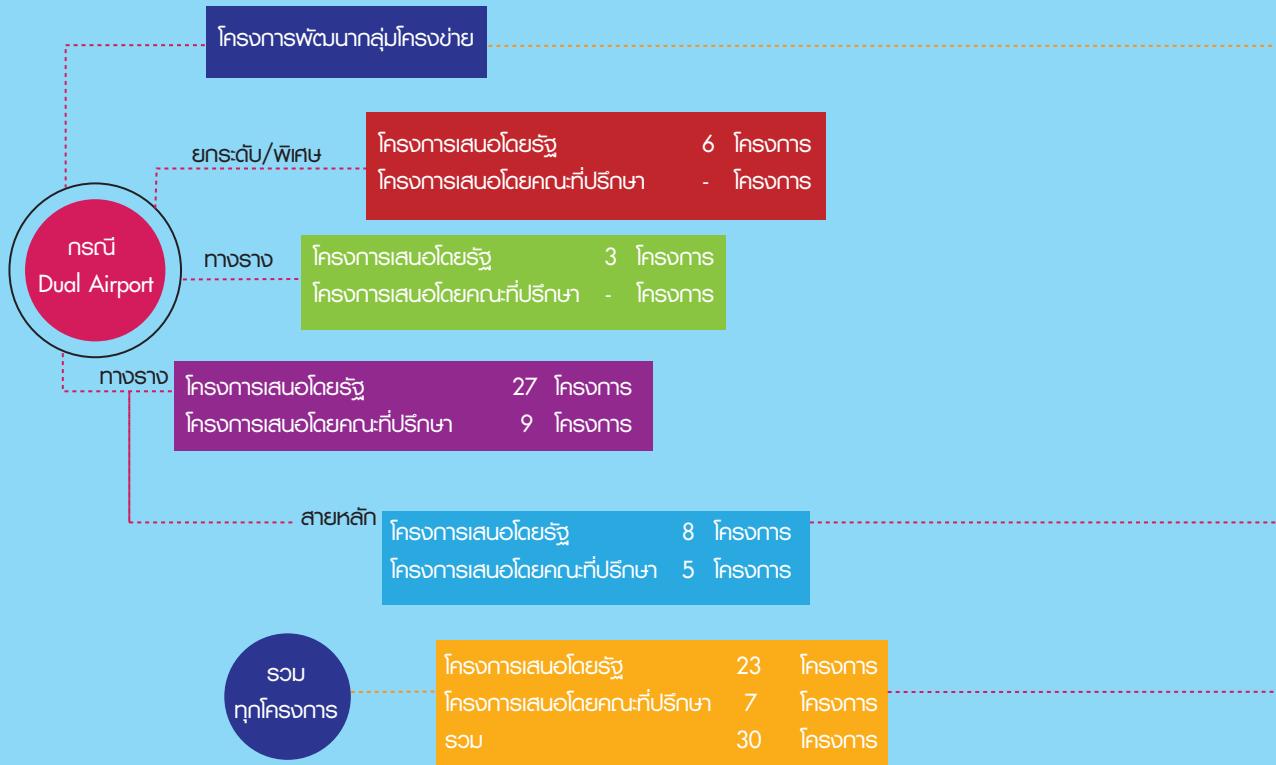
ກລຸ່ມສິນຄ້າ ບາເຫຼາ				ກລຸ່ມສິນຄ້າ ບາອອດ			
ອຸປະກອນວິເລັກໂກນົກສ	ເສື່ອພ້າ	ກາພວນ		ອຸປະກອນວິເລັກໂກນົກສ	ກາເທັດຕະ	ເສື່ອພ້າ	ກາພວນ
 42	43	39		 15	52	27	34
 50	38	47		 70	28	46	44
 0	19	9		 0	0	18	7
ອົບໆ	8	0	5	ອົບໆ	15	20	15
ຮວມ	100	100	100	ຮວມ	100	100	100

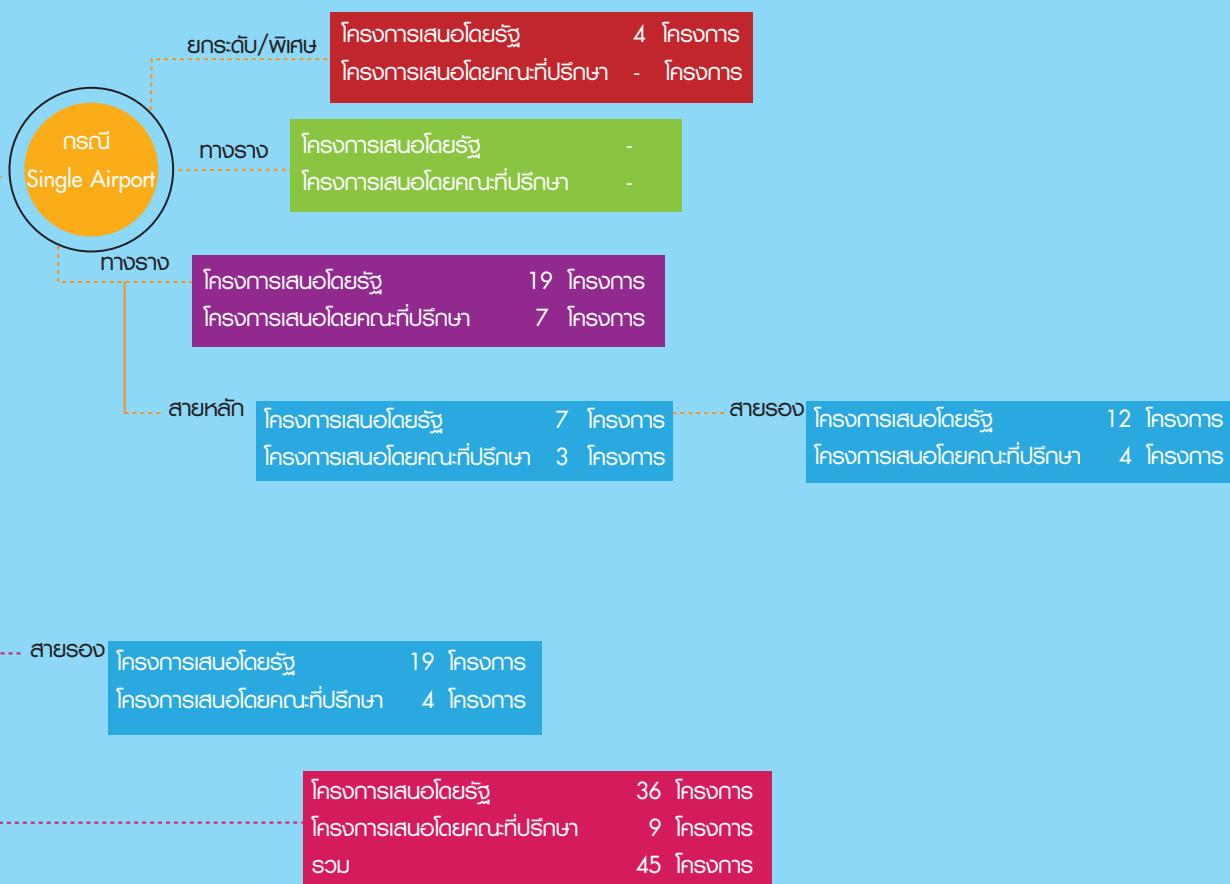
ທີ່ມາ : ໂດຍກາຣທີ່ກ່າວແຜນກາຣພັດນາກາຣຂົນສ່ງເພື່ອຮັງຮັບເນື້ອງຄູນຍົກລາງກາຣບິນສຸວຽນຄູມ
ສໍາໜັກງານໂຍບາຍແລະແຜນກາຣຂົນສ່ງແລະຈາກຈາກ ກະທຽວຄົມນາຄມ

ແຜນກາພູ້ກ່າວຕັ້ນແສດງໃຫ້ເຫັນກາພກາຣຂົນສ່ງສິນຄ້າເຂົ້າແລະອອກຈາກທ່າອາກາສຍານສຸວຽນຄູມ ລາພວມຂອງຍານພາහນະທີ່ໃຊ້ໃນກາຣຂົນສ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ທີ່ອອກຈາກທ່າອາກາສຍານສຸວຽນຄູມໄປຢັງສັນປະກອບກາຣໂຮ້ອສັນທີ່ທີ່ຜູ້ນຳເຂົ້າກຳຫັນດ ສ່ວນໃໝ່ເປັນຮັບຮຽກຖຸກ 6 ລັອແລະຮອກຮະບະ ທີ່ມີສັດສ່ວນຮົມກັນເຖິງ 86% ໂດຍກລຸ່ມສິນຄ້ານຳເຂົ້າປະເທດຄອມພິວເຕອົວແລະຂຶ້ນສ່ວນອີເລັກທຣອນິກສ໌ສ່ວນໃໝ່ໃໝ່ຮັບຮຽກຖຸກ 6 ລັອ ສ່ວນກລຸ່ມສິນຄ້ານຳເຂົ້າປະເທດເສື່ອຜ້າແລະສ່ວນປະກອບສ່ວນໃໝ່ໃໝ່ຮອກຮະບະ

ສໍາໜັກງານພວມ ຍານພາහນະທີ່ໃຊ້ຂົນສ່ງສິນຄ້າສ່ງອອກສ່ວນໃໝ່ຈະໃໝ່ຮັບຮຽກຖຸກ 6 ລັອຮອງລົງນາຄີຂອງຮອກຮະບະ ໂດຍມີສັດສ່ວນຮົມກັນເຖິງ 78% ກລຸ່ມສິນຄ້າປະເທດຂຶ້ນສ່ວນອີເລັກທຣອນິກສ໌ແຜງງາງຈາກໄຟຟ້າແລະສ່ວນປະກອບ ຮວມເຖິງກລຸ່ມເສື່ອຜ້າສ່ວນໃໝ່ຂົນສ່ງໂດຍຮັບຮຽກຖຸກ 6 ລັອສ່ວນກາຣຂົນສ່ງສິນຄ້າກລຸ່ມສິນຄ້າກາເກະຕວ (ຜັກພລໄມ້ ປລາສວຍງາມ ປລາສົດ ແລະປລາແໜ່ງເໝີງ) ສ່ວນໃໝ່ຂົນສ່ງໂດຍໃໝ່ຮອກຮະບະ







“การคัดเลือกโครงการช่วย 3 โครงการช่วย”

โครงการช่วยตามที่เห็นชอบเพื่อรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งในพื้นที่ของท่าอากาศยานและเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอก

โครงการช่วยตามแผนพัฒนาพื้นที่ ช่วงปี 2552-2562 87 โครงการ

1

โครงการช่วยที่เห็นชอบสำหรับการพัฒนาระบบนส่ง 36 โครงการ

โครงการช่วยเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

โครงการช่วยตามแผนพัฒนาพื้นที่ ช่วงปี 2552-2562 - โครงการ

2

โครงการช่วยที่เห็นชอบสำหรับการพัฒนาระบบนส่ง 2 โครงการ

โครงการช่วยที่มีนัยสำคัญ (เพิ่มเติบ) สำหรับการพัฒนาระบบนส่ง

โครงการช่วยตามแผนพัฒนาพื้นที่ ช่วงปี 2552-2562 - โครงการ

3

โครงการช่วยที่เห็นชอบสำหรับการพัฒนาระบบนส่ง 7 โครงการ

รวมกันหมด โครงการช่วยตามแผนพัฒนาพื้นที่ ช่วงปี 2552-2562 87 โครงการ

โครงการช่วยที่เห็นชอบสำหรับการพัฒนาระบบนส่ง 45 โครงการ

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

ระบบการขนส่งอัจฉริยะ

ระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) หมายถึง การใช้ระบบข้อมูลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อการบริหารจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงเครือข่าย ารคุณภาพของที่ต้องการให้แก่ฝ่ายปฏิบัติการ นโยบาย และเพื่อประโยชน์ในการคุณภาพของสาธารณะชนคนทั่วไป

ระบบข้อมูลและระบบบริหารจัดการภายในท่าอากาศยานมี 3 ส่วนหลักคือ

1. ระบบข้อมูลและระบบบริหารจัดการภายในท่าอากาศยาน (Airport Information and Management System : AIMS) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการเพื่อให้บริการผู้โดยสารภายในท่าอากาศยาน

2. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อการบริหารคลังสินค้าปลอดภัย (Cargo Free Zone IT System) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการด้านสินค้าปลอดภัย ที่มีการส่งผ่านประเทศไทยไปยังประเทศต่างๆ โดยได้แยกเงื่อนไขระบบต่างๆ ที่สำคัญ เพื่อให้ทราบถึงสภาพการนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ระบบเทคโนโลยีขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องเตรียมการออกแบบและวางแผนในการจัดทำและติดตั้งระบบ เพื่อร่วมปรับปรุงของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้าออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ในส่วนแรก ซึ่งได้แก่ระบบข้อมูลและระบบบริหารจัดการภายในท่าอากาศยาน ถือเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญที่สุดที่ท่าอากาศยานจะต้องมี โดยต้องมีความพร้อมและสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง และต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยองค์กรการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

ในส่วนที่ 2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อการบริหารคลังสินค้าปลอดภัย (Cargo Free Zone IT System) เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องการจัดส่งสินค้า ซึ่งต้องอาศัยการขนส่งผ่านประเทศไทยไปยังประเทศที่สาม โดยไม่ต้องผ่านพิธีการทางศุลกากร ซึ่งสามารถดึงดูดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าของภูมิภาคเอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้ได้เป็นอย่างดี

สำหรับในส่วนที่ 3 ระบบเทคโนโลยีขั้นส่งอัจฉริยะ (ITS) บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จะเป็นการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในระบบการขนส่งและการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันและรักษาความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร และผู้ใช้รถใช้ถนนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การออกแบบและก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 ให้ทันสมัยขึ้น และสามารถรองรับความต้องการและปริมาณของทั้งผู้โดยสารและโลจิสติกส์ทางอากาศ แสดงให้เห็นว่าไทยต้องเร่งสร้างความพร้อม เพื่อรับรองรับอนาคตที่จะเปลี่ยนแปลงไปเมื่อมีการรวมตัวเป็น AEC ความพร้อมทางกายภาพของท่าอากาศยานเป็นส่วนหนึ่งของการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจทางอากาศ ให้ AEC สามารถขับเคลื่อนและเคลื่อนย้ายทั้งคนและสินค้าของ AEC ไปสู่การเชื่อมโยงทางอากาศที่สมบูรณ์

นโยบาย “เปิดน่านฟ้าอาเซียน”

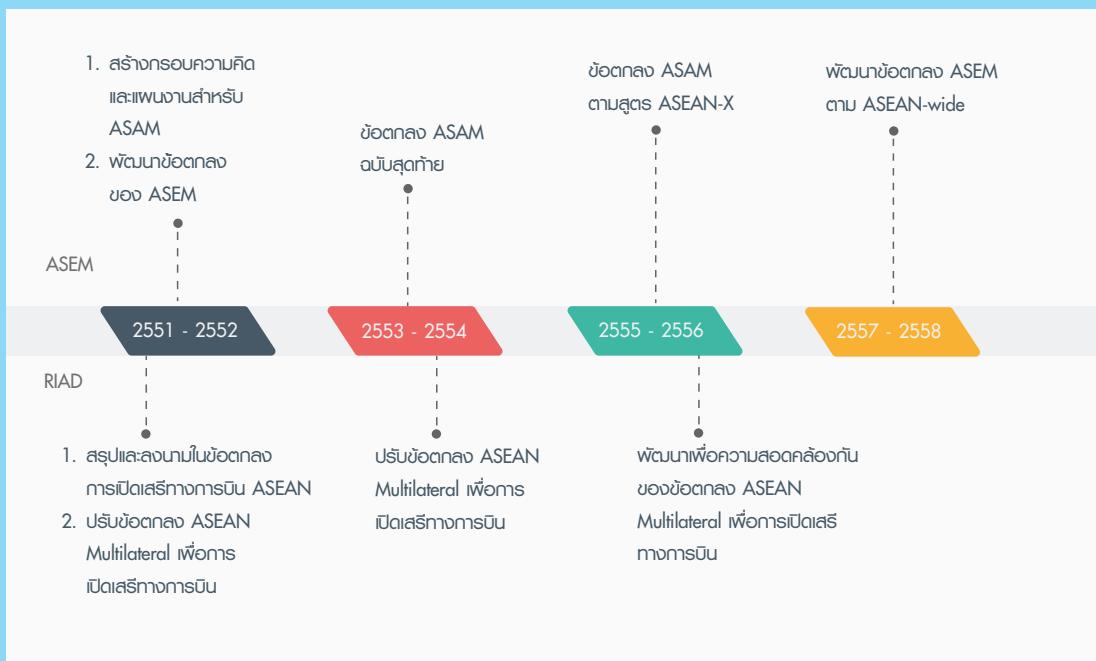
อาเซียนผลักดันให้ประเทศไทยนำนโยบาย “เปิดน่านฟ้าอาเซียน” มาใช้ในการบินพลเรือน ซึ่งหมายถึงการเปิดเสรีทางการเดินอากาศ ให้สายการบินพาณิชย์จดทะเบียนภายใต้กลุ่มอาเซียน รับส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าภายในน่านฟ้าของประเทศไทยอาเซียนได้โดยไม่ต้องจดทะเบียนใบอนุญาตซ้ำซ้อน แต่น่านฟ้าของแต่ละประเทศเปรียบเสมือนอธิปไตยของประเทศนั้นๆ การรุกหลักอธิปไตยของแต่ละประเทศย่อมเป็นเรื่องละเอียดอ่อน ดังนั้นจึงมีการวางแผนปฏิบัติการการคุ้มครองส่วนอาเซียนเป็นขั้นตอนต่อไปนี้

1. ตลาดการบินร่วมอาเซียน แผนการพัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market : ASAM) และข้อตกลงการให้บริการ (Regional Air Services Arrangements with Dialogue Partners : RIAD) ได้รับการเตรียมการโดยองค์กรพัฒนาอาเซียน-อุตสาหกรรม เนื่องในปี 2551 แผนการพัฒนานี้จะเป็นแผนการก่อตั้ง ASAM ในปี 2015 โดยมีรายละเอียด เช่น องค์ประกอบสำคัญ วิธีการทำให้โครงสร้างสำเร็จ นโยบายที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบทางเศรษฐกิจฯ

ฯลฯ

องค์ประกอบสำคัญมีดังนี้

- การควบคุมและเจ้าของสายการบิน
- การเข้าถึงตลาดสายการบิน
- โอกาสทางการค้าและการเก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ
- กฎเกณฑ์ในตลาด
- ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม
- ความปลอดภัยและกฎเกณฑ์ทางเทคนิค



ที่มา : สถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก (ERIA)

2. **การเปิดเสรีทางการบิน** ประวัติของการเปิดเสรีทางการบินนั้นมีตั้งแต่ปี 1944 หลัง สงครามโลกครั้งที่ 2 ในระยะแรกการขนส่งทางอากาศนานาชาติถูกผู้ให้โดยข้อตกลงของ 2 ประเทศ แต่มีการเปลี่ยนแปลงโดยการเปิดเสรีทางการบินของประเทศต่างๆ ในสมัยใหม่ เช่น การ เปิดด่านพรมแดนของสหรัฐ (US) และการเปิดเสรีทางการบินของสหภาพยุโรป (EU)

ตารางด้านล่างแสดงถึงระดับการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทยและกลุ่มต่างๆ

	การเปิด เส้นทางการบิน 2 ประเทศ	การเปิด น่านฟ้า US	การเปิด น่านฟ้า APEC	นโยบาย ตลาดเดียว ของ EU	นโยบายตลาดเดียว อสเตรเลียและ นิวซีแลนด์
เส้นทางคู่	P	F	F	F	F
สิทธิการจราจรที่ 5	P	F	F	F	F
รหัสร่วม	P	F	F	F	F
ความจุ	R	F	F	F	F
การระบุต่างๆ	R	F	F	F	F
ราคา	R	P	F	F	F
เจ้าของ	R	R	P	F	F
สิทธิการจราจรที่ 7	R	R	R	F	F
รถบรรทุกสินค้า	R	R	R	F	F

R = จำกัด

P = เปิดเสรีบางส่วน

F = เปิดเสรีทั้งหมด

ที่มา : ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015, สถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก (ERIA)

3. เสรีภาพทางอากาศ แต่ละสิทธิมีความหมายต่างกันและประยุกต์ใช้ต่างกัน สำหรับประเทศไทยสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไป ที่ตกลงจะใช้เสรีภาพทางอากาศร่วมกัน (ASEAN-X) ดังนี้

- ສີທີທີ່ 1 ສີທີໃນການບິນແໜ້ອນ່າງຝໍາຂອງປະເທດໃນຂ້ອຕກລົງໂດຍໄມ່ລົງຈອດ (1st Right to fly over)



- ສີທີທີ່ 2 ສີທີໃນກາລັງຈອດໃນປະເທດໃນຂ້ອຕກລົງເມື່ອມີປັນຫາທາງດ້ານເທັນິກ
ເຊົ່ານ ເຕັມນໍ້ານັ້ນໂດຍໄມ່ລົງຈອດແລະຄ່າຍເທິງໂດຍສາຮ (2nd Right to land for non-traffic purpose)



- ສີທີທີ່ 3 ສີທີຂອງສາຍກາວບິນຂອງປະເທດໃນຂ້ອຕກລົງຈອດໃນປະເທດອື່ນໆ ແລະ
ດ້າຍເທິງໂດຍສາຮຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ (3rd Right to fly from home to foreign)



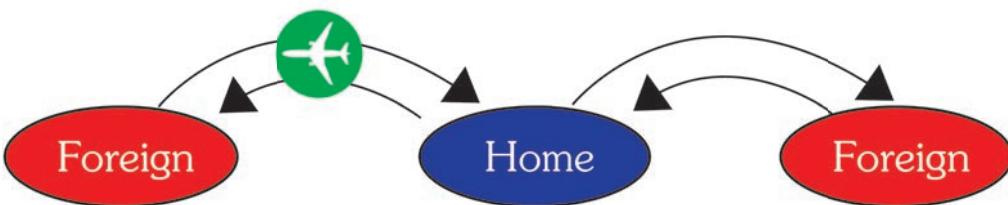
- ສີທີທີ່ 4 ສີທີຂອງສາຍການບິນຂອງປະເທດໃນຂ້ອຕກລົງລົງຈອດຮັບຜູ້ໂດຍສາວໃນປະເທດທີ່ສອງກັບໄປຢັງປະເທດຕົ້ນທາງ (4th Right to fly from foreign to home)



- ສີທີທີ່ 5 ສີທີນີ້ຖືກເຮັດວຽກວ່າສີທີທີ່ເໝື່ອອົບປິດໄຕຍ່າງໆ ດີວ່າສີທີຂອງສາຍການບິນຈາກປະເທດหนົ່ງໃນກາລົງຈອດອີກປະເທດໜີ້ເພື່ອຮັບສົ່ງຜູ້ໂດຍສາວຂອງປະເທດນີ້ໄປຢັງປະເທດທີ່ສາມ (5th Beyond right)



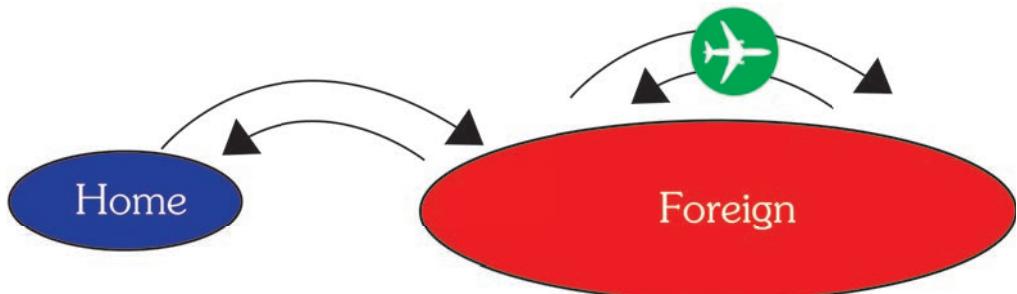
- ສີທີທີ່ 6 ສີທີໃນການບິນຈາກປະເທດໜີ້ສູ່ປະເທດທີ່ສາມຜ່ານປະເທດຕ້ວເອງ (ໂດຍໄມ່ລົງຈອດ) [6th Combine 3rd and 4th (Not included in the agreement)]



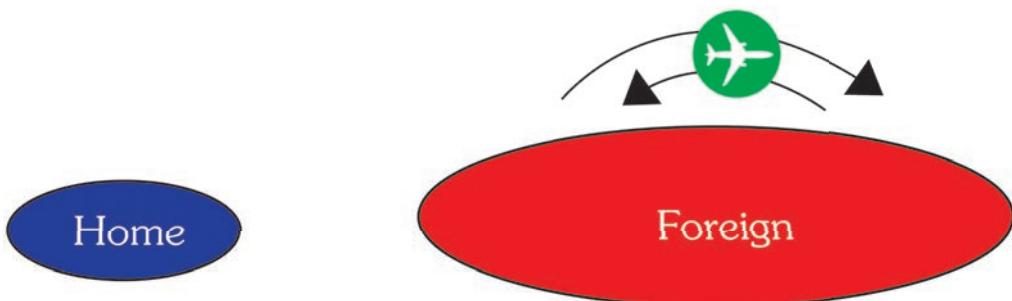
- ສິທີທີ່ 7 ສິທີໃນການບິນຈາກປະເທດທີ່ສູ່ປະເທດທີ່ສາມໄດ້ໄໝ່ຕ່າງປະເທດຕ່າງໆ
(7th Right to fly between foreign countries)



- ສິທີທີ່ 8 ສິທີການຂັ້ນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາສ ສາຍການບິນສົ່ງຫຼັງສາມາດໃຫ້ບໍລິການ
ການຂັ້ນສົ່ງກາຍໃນປະເທດອື່ນໄດ້ (8th Consecutive cabotage)



- ສິທີທີ່ 9 ສິທີໃນການຂັ້ນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາສຂອງປະເທດອື່ນໄດ້ໄໝ່ຕ່າງປິນກັບປະເທດ
ຕັ້ນທາງ (9th Stand alone cabotage)



ກະແສກາກເປົ້າຢັ້ງແປງຂອງກາຮມນາຄມຂັ້ນສົ່ງທາງອາກາສຍ່ອມມືຜລຕ່ອງຮູກຈິກການບິນ
ທັງຕໍ່ອຸ້ນໂດຍສາຮແລະສິນຄ້ານີ້ເປັນສ່ວນນີ້ຂອງກາເຊື້ອມໂຍງຮະເບີຍງເສາງຈູກທາງອາກາສ

หลักในการพัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียน

หลักที่ 1 (2014) สมาชิกทุกประเทศลงนามในข้อตกลง ASAM เปิดสิทธิเสรีทางการบินที่ 3, 4, 5, 6 จำกัดสิทธิของผู้โดยสารที่ 7, 8 และเปิดสิทธิของคาว์โกรีที่ 7

หลักที่ 2 (2019-2020) ยกเลิกข้อจำกัดที่เหลืออยู่ของเจ้าของและการควบคุมตามแผนการพัฒนาสายการบิน ASEAN

การแข่งขันด้านราคาและคุณภาพการบริการของสายการบินพาณิชย์ที่ดูเดือดจะยิ่งทวีความรุนแรงขึ้น แต่อีกทางหนึ่ง การแข่งขันก็นำมาซึ่งผลประโยชน์แก่ผู้บริโภคและผู้ให้บริการ การขนส่งทางอากาศ เช่น ราคากลางโดยสหกรณ์ ลงผลให้มีการใช้บริการการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ดังนั้นการเปิดน่านฟ้าอาเซียนอย่างเสรีจึงเป็นส่วนหนึ่งของแผนการปฏิบัติการคุณภาพขนส่งอาเซียน

รัฐบาลไทยตระหนักรึงภาระการแข่งขันทางการคุณภาพทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นจากนโยบายเปิดน่านฟ้าอาเซียน จึงได้เร่งการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 พร้อมเครื่องข่ายเชื่อมโยงการคุณภาพและระบบการขนส่งอัจฉริยะ เพื่อยกระดับให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์การบินพาณิชย์ของอาเซียน ถึงแม้ว่าการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 จะล่าช้าจากปัญหางบประมาณ ยังสืบเนื่องมาจากปัญหาทางการเมือง แต่โครงการก็ได้เริ่มดำเนินการในปี 2558 เป็นปีแรก วิสัยทัศน์ที่จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของระเบียงเศรษฐกิจทางอากาศแห่งอาเซียนอยู่ไม่ไกลเกินรอ



10

307

330

315

09

ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน

-
- ▶ ต้นแบบของแนวคิดด้านโลจิสติกส์
 - ▶ ห่วงโซ่อุปทานและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 - ▶ แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - ▶ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ : การศึกษาอุตสาหกรรมจากภาคเอกชน

หัว

ใจของโลจิสติกส์คือการเคลื่อนย้ายสินค้า แต่พอเติมคำว่า “อุตสาหกรรม” เข้าไป ความหมายก็จะเพิ่มเป็นการทำธุรกิจของการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเป็นระบบ โดยมีการจัดระเบียบการทำธุรกิจรวมเอกสารผ่านระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น ขั้นตอนการออกสาร ขั้นตอนการจัดจ้างพาหนะขนส่ง ขั้นตอนการรับสินค้า จนกระทั่งจุดหมายปลายทาง และทุกๆ ขั้นตอนในระหว่างการปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งนี้ทั้งนั้น ผู้ปฏิบัติที่มีศักยภาพจะต้องมีความสามารถที่ต้องการให้บริการ ความต้องการที่ต้องการให้ได้รับ ความปลอดภัย และที่สำคัญที่สุดคือความพึงพอใจของลูกค้า

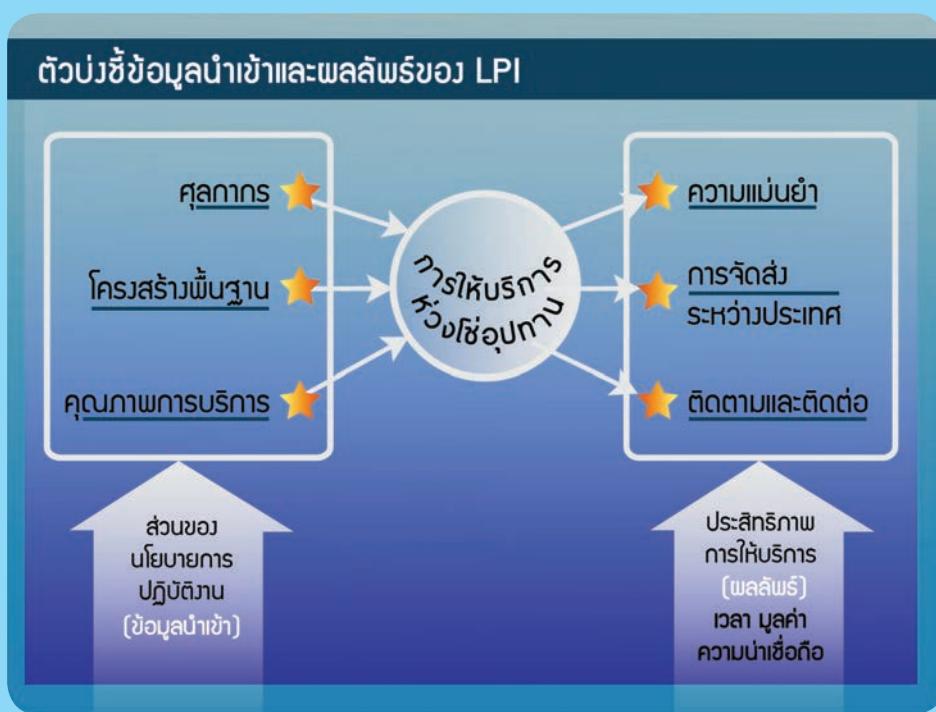
ต้นแบบของแนวคิดด้านโลจิสติกส์

การสร้างถนน วางรถไฟฟ้าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างระบบโลจิสติกส์ ธนาคารโลกมีดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เรียกว่า Logistic Performance Index (LPI) ซึ่งการวัดค่า LPI ไม่ได้วัดแค่มีเดนลงทุนของภาครัฐในการให้บริการ ดัชนี LPI ยังประกอบไปด้วยข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและปริมาณของระบบโลจิสติกส์ของ 160 ประเทศในโลกโดยมีหมวดใหญ่หลักๆ ดังต่อไปนี้

1. คะแนนด้านคุณภาพ หมายถึง ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบคุณภาพและการบริหารการค้าชายแดน
2. คะแนนด้านการค้าระหว่างประเทศและสาธารณูปโภคพื้นฐาน หมายถึง คุณภาพและสัดส่วนของสาธารณูปโภคพื้นฐานต่อปริมาณการค้า
3. การขนส่งระหว่างประเทศ หมายถึง ความสามารถในการแสวงหาราคาที่เกิดจาก การแข่งขันของผู้ให้บริการขนส่งในตลาดนั้นๆ
4. ความสามารถของระบบการขนส่ง หมายถึง ความสามารถในการให้บริการเสริมด้านโลจิสติกส์ เช่น รถบรรทุกรับส่งสินค้า บริษัทรับส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทด้านสุลกากร
5. การติดต่อและติดตามสินค้า
6. ความแม่นยำของเวลาในการขนส่งสินค้า หมายถึง การวัดความถี่ของความแม่นยำในการส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับ

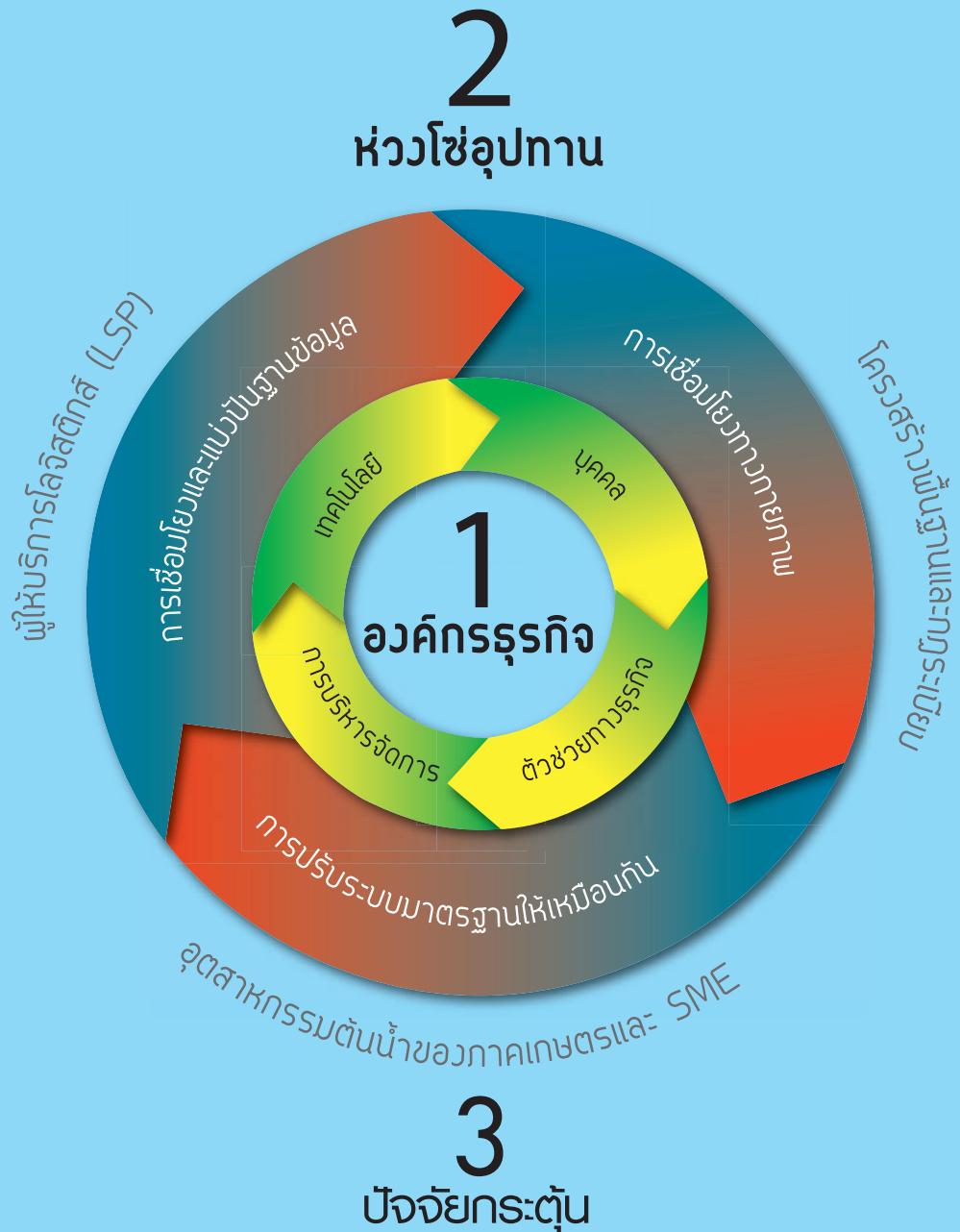
ห่วงโซ่อุปทานและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) หมายถึง ระบบการให้บริการการขนส่งต่ออุตสาหกรรม การผลิต ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงมือลูกค้า ในอุตสาหกรรมผลิตไดๆ ต้องเริ่มจากบริษัทน้ำฯ ขึ้นลง วัตถุดิบเข้าโรงงาน จนถึงการขนส่งผลิตภัณฑ์เข้าโกดังและสู่ลูกค้า อย่างไรก็ตาม ในยุคสมัยซึ่ง อุตสาหกรรมการผลิตมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้นตามทฤษฎีกระจายการผลิต (Fragmentation Theory) โรงงานขององค์กรนั้นๆ จะกระจายตัวอยู่ในหลายประเทศ ขึ้นอยู่กับชิ้นส่วนและขั้นตอนการ ผลิตขององค์กรนั้นๆ เช่น บริษัทผลิตรถยนต์มีโรงงานผลิตชิ้นส่วนแต่ละชิ้นกระจายอยู่ทั่วโลก เช่น ที่ตั้งของโรงงานขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของวัตถุดิบและแรงงานที่จะใช้ผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ ทุกๆ โรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์ไม่ว่าจะอยู่ในประเทศใดก็ตาม ถือว่าเป็นส่วนหนึ่ง ของห่วงโซ่อุปทานของบริษัท การเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนจากจุดต่างๆ ของอาเซียนเพื่อนำไป ประกอบรถยนต์ย่อมต้องเป็นการบริหารอย่างเป็นระบบ จึงทำให้เกิดภาคบริการที่เรียกว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์



LPI โดยธนาคารโลกมีนัยสำคัญต่อการผลักดันให้ภาครัฐคิดนอกรอบการลงทุนสาธารณะปีโภค เช่น ผลักดันให้เกิดความโปร่งใสในระบบคุลากากร โดยการพึ่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพราะระบบคอมพิวเตอร์สามารถตรวจสอบ ยืนยัน ติดต่อ และติดตามงานในระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คอมพิวเตอร์ยังช่วยลดขั้นตอนและต้นทุนการบริหารทำให้เกิดความสะดวก แม่นยำ และทันต่อการตอบสนองของลูกค้า อรรถประโยชน์ของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นตัวเร่งให้การบริการโลจิสติกส์ของไทยก้าวทันการแข่งขันการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน เพราะการให้บริการโลจิสติกส์ไทยเป็นตัวล่วงหน้า LPI ตามที่สถาบันฯ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยกประเด็นปัญหาไว้ว่า

ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างล่าช้า เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย จากดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ของธนาคารโลกในปี 2555 พบว่า ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 38 (คะแนน 3.07 จากคะแนนเต็ม 5.00) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 (คะแนน 4.13) มาเลเซียอยู่อันดับที่ 29 (คะแนน 3.49) และเวียดนามอยู่อันดับที่ 53 (คะแนน 3.0) ทั้งนี้ มิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ “บริการ” (Service Level) ของทั้งภาครัฐและเอกชน ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (1) พิธีการคุลากากร (2) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และเทคโนโลยีสารสนเทศ และ (4) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า

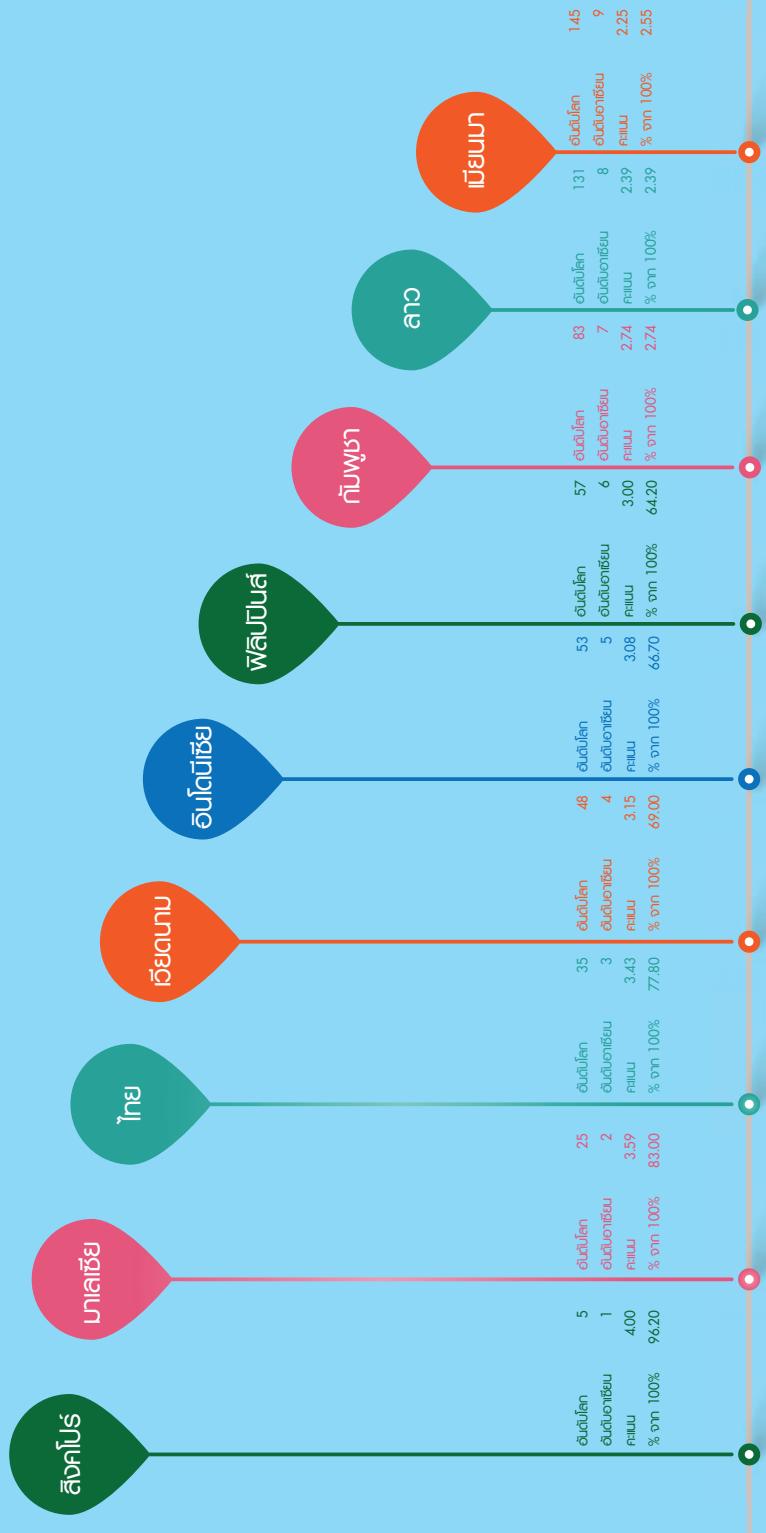


การบริหารการขนส่งกล้ายเป็นความจำเป็นสำหรับธุรกิจขนาดใหญ่และเล็ก การบริหารการขนส่งเป็นตัวแปรสำคัญในการลดต้นทุนและยกระดับการแข่งขัน ในปี 2553 ประเทศไทยได้ LPI เป็นอันดับ 10 ของโลก แต่ในปี 2557 กลับตกลงไปอยู่อันดับ 37 เนื่องจากประสิทธิภาพทางการเมือง ทำให้โครงการปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานไม่สามารถก่อสร้างเพิ่มเติมได้ตามเป้าหมาย ไม่ว่าจะเป็นการขยายท่าเรือแหลมฉบังフェส 3 หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิフェส 2 ทำให้ท่าเรือและท่าอากาศยานที่แออัดทั้งผู้โดยสารและลินค้า ประสบปัญหาการให้บริการ

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
	สหคปค	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
ตัวบ่งคุณภาพการเดินทางโลจิสติกส์	4.13	3.93	4.12	3.52	3.49	3.07	3.02	3.08	3.11
อันดับ	1	8	2	28	29	38	52	46	53
[1] บริการคุลูกค้า	4.1	3.72	3.97	3.25	3.23	2.96	2.63	2.77	2.65
[2] โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	4.11	4.12	3.61	3.43	3.08	2.8	2.87	2.68
[3] การบริการขนส่งทางวิ่งประเทศไทย	3.99	3.61	4.18	3.46	3.4	3.21	2.97	2.98	3.14
[4] สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กังกากอร์ดและธุรกิจ	4.17	3.97	4.08	3.47	3.45	2.58	3.14	3.14	2.68
[5] ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.17	4.03	4.09	3.52	3.54	3.18	3.3	3.09	3.16
[6] ความต้องการอ่าวลากองบรรจุภัณฑ์	4.39	4.27	4.38	3.11	3.85	3.63	3.3	3.38	3.14

ที่มา : Logistic Performance Index, World Bank 2007-2014

ดัชนี LPI ของประเทศไทยประจำเดือนพฤษภาคม 2551-2557



ไม่ว่าภาคธุรกิจจะลงทุนสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานให้เชื่อมโยงมากเท่าไร แต่ถ้าหันส่วนสำคัญอย่างภาคเอกชนไม่ว่าจะเป็นปัจจุบันระบบการให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานระดับโลกการจัดลำดับ LPI ของไทยก็จะไม่สามารถก้าวหน้าเท่าทันประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์กับมาเลเซียได้ ในขณะเดียวกัน อินโดนีเซียกับเวียดนามก็พัฒนาลำดับ LPI ขึ้นเรื่อยๆ จนเข้ามาประชิดลำดับของไทย ทำให้เกิดแผนการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยภาครัฐอย่างเป็นระบบ

แผนพัฒนาโลจิสติกส์ ของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นอกจากการพัฒนาระบบทекโนโลยีและโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการโลจิสติกส์ การคำนวณความสะดวกทางการค้าของภาคธุรกิจยังคงแผนยุทธศาสตร์เกินกว่าการเชื่อมโยงทางถนน ทางรivers ทางอากาศ และทางน้ำ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ 3 ภารกิจคือ

ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพ ในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

ภารกิจที่ 2 การยกระดับระบบประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 5 สร้างเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรหรือเครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

แต่ละภารกิจมีรายละเอียดดังนี้

ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยว มูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

เป็นการตั้งเป้าการเสริมสร้างความเข้มแข็ง โดยพัฒนาสถาบัน องค์กร และกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเกษตร ให้พัฒนาทักษะด้านการบริหาร การจัดการ การผลิต และการตลาด ให้สินค้าส่งถึงมือลูกค้า เพื่อลดการพึ่งพาคนกลาง และหันมาใช้ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เป็นตัวสร้างและขยายตลาด ส่วนอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูง เช่น การบริการสุขภาพและการท่องเที่ยว ควรได้รับการส่งเสริมให้ได้ประโยชน์จากการระบบโลจิสติกส์ให้มากและดีที่สุด

ส่วนยุทธศาสตร์การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน รัฐจะส่งเสริมให้มีการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากชายแดนในระยะ 50 กิโลเมตร และรัฐต้องการให้พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรขั่วครัว จุดผ่อนปรน ที่มีศักยภาพทางการค้า ให้เป็นด่านทั่วที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize Customs Inspection Quarantine : CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนกับสินค้าออกจากกัน เพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมายบริเวณชายแดน กระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้าในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยังยืนรวมทั้งจัดตั้งหน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์ที่จุดผ่านแดน เพื่อเก็บและจ่ายข้อมูลความรู้ด้านการค้า ระหว่างประเทศ และกระบวนการค้าการขนส่งที่ดำเนินรายเดือนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่สำคัญคือ สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพื่อขยายฐานการผลิตของไทยเข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยภาครัฐเข้าไปมีบทบาทในการร่วมวางแผนการพัฒนาและจัดตั้งองค์กรร่วมเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและสนับสนุนภาคเอกชนไทย ให้เป็นผู้ลงทุนหรือร่วมลงทุนในการผลิตหรือให้บริการในนิคมอุตสาหกรรมทวาย

การกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

ประเด็นหลักของภารกิจที่ 2 คือ การเสริมสร้างการเชื่อมโยงทางคมนาคม โดยการพัฒนาระบบการคมนาคมให้สอดคล้องกับการให้บริการของภาครัฐและภาคเอกชน โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและการจราจรหนาแน่น โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหายหรือคองauważในเส้นทางขนส่งหลักและเส้นทางลาร่อง รองรับการขยายตัวของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกระบวนการขนส่งสินค้า ความปลอดภัย และการอำนวยสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

กลยุทธ์การขนส่งสินค้าวางแผนไว้ 4 ด้าน ครอบคลุมการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และการบริหารจัดการศูนย์กระจายสินค้าสำหรับการขนส่งทางบก สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอให้พัฒนารถไฟฟางคู่ การเชื่อมต่อบริการขนส่งทางราง และการพัฒนาถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้า และการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน ประสิทธิภาพ และความปลอดภัย สำหรับทางน้ำ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอให้มีการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของ การพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และสนับสนุนการพัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงและสร้างท่าเรือทั้งในแม่น้ำและชายฝั่งทะเล

ส่วนประตูการค้าทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอให้สร้างมูลค่าเพิ่มในการขยายส่วนบริการโลจิสติกส์ในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะบริการเขตปลอดภัย (Custom Free Zone : CFZ) ในส่วนการบริหารคลังและศูนย์กระจายสินค้า เสนอให้กระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน ในการสร้างศูนย์กระจายสินค้า จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุสินค้า โดยให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมมากขึ้นในการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือหรือบริการอื่นๆ และให้มีการจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้า รองรับการขยายตัวของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน

นอกจากนี้ยังได้เสนอให้พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเร่งรัดการพัฒนาและขยายการเขื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW, E-Logistics และ E-Freight ในประเทศไทย เพื่อนบ้าน ทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด้านการค้าชายแดน โดยสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะผลักดันให้พระราชบัญญัติการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ถูกต้องตามกฎหมาย

อีกทั้งยังมีการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยมีกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติการชั้นยอด เช่น โครงการการรับรองมาตรฐาน เอโอดี (Authorized Economic Operator : AEO) สำหรับตัวแทนออกของให้แก่ผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Customs Broker) สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังเสนอให้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศไทยสมาชิกอาเซียน และส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน

ภายใต้ภารกิจที่ 3 องค์ประกอบสำคัญคือ การพัฒนาคนและวิธีประเมินผลงานของคน และองค์กร โดยสนับสนุนให้พัฒนาความเป็นมืออาชีพมากขึ้น เช่น การยกระดับมาตรฐาน วิชาชีพให้แก่บุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ การพัฒนาความรู้และทักษะในการทำการค้าชายแดน และการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของการของภาคธุรกิจ

สำหรับงานพัฒนาระบบติดตามประเมินผล สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอให้มีการสร้างตัวชี้วัดผลงานหรือความสำเร็จของงาน (Key Performance Indicator : KPI) ในการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงาน ตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ : การศึกษาอุตสาหกรรมจากภาคเอกชน

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยมีคุณสมบัติต่างจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ โดยโลจิสติกส์ไทยนั้นเน้นหนักไปที่การพัฒนาการขนส่งทางบกคือ การใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยแพงกว่า ของประเทศที่ใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เมื่อสินค้าไทยรวมค่าต้นทุนขนส่งสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ก็กล้ายเป็นโอกาสให้คู่แข่งสามารถใช้ส่วนต่างเป็นตัวชิงสัดส่วนทางการตลาด ปี 2555 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1,764.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็น 14.4% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 12,221.4 พันล้านบาท โดยมีสัดส่วนลดลงจาก 14.7% ในปี 2554 เมื่อพิจารณาสัดส่วนต้นทุนแต่ละรายการแล้ว พบว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนต่อ GDP เพิ่มขึ้น ในขณะที่ต้นทุนการเก็บรักษាសินค้าคงคลังต่อ GDP มีสัดส่วนลดลง เนื่องจากการผลิตเริ่มฟื้นตัวหลังจากผลกระทบอย่างรุนแรงในปี 2554 ทำให้ภาคอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบสามารถกลับมาดำเนินการผลิตได้เหมือนเดิม ประกอบกับการบริโภคภายในประเทศและภาระลงทุนปรับตัวเพิ่มขึ้น จึงมีการใช้บริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ GDP ในราคาประจำปีขยายตัว 9.9% ในขณะที่ต้นทุนการเก็บรักษាសินค้าคงคลังเพิ่มขึ้นเพียง 3.0% เนื่องจากผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

ตารางต้นทุนและเอกสารที่ต้องใช้ในการส่งออกและนำเข้า

ดัชนี	ประเทศไทย	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ต้นทุนในการส่งออก (\$ ต่อบคตเนนเนอร์)	กัมพูชา	736	722	722	732	732	732
	สปป. ลาว	1,420	1,420	1,750	1,860	1,860	1,860
	เมียนมา	-	-	-	-	-	-
	ไทย	848	848	615	625	625	625
	เวียดนาม	468	468	468	533	555	555
ต้นทุนในการส่งออก (\$ ต่อบคตเนนเนอร์)	กัมพูชา	816	852	852	872	872	872
	สปป. ลาว	1,690	1,690	1,930	2,040	2,040	2,040
	เมียนมา	-	-	-	-	-	-
	ไทย	1,042	1,042	786	795	795	795
	เวียดนาม	586	586	586	606	645	645
เอกสารในการส่งออก (จำนวน)	กัมพูชา	8	11	11	11	11	10
	สปป. ลาว	11	11	9	9	9	9
	เมียนมา	-	-	-	-	-	-
	ไทย	9	9	7	4	4	4
	เวียดนาม	6	6	6	6	6	6
เอกสารในการส่งออก (จำนวน)	กัมพูชา	12	11	11	11	11	10
	สปป. ลาว	15	15	10	10	10	10
	เมียนมา	-	-	-	-	-	-
	ไทย	12	12	9	3	3	3
	เวียดนาม	10	9	8	8	8	8

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistic Cost Structure) ในปี 2555 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ยังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดคือ มีสัดส่วน 51.5% ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจาก 49.7% ในปี 2554 รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีสัดส่วน 39.5% ลดลงจาก 41.5% ในปี 2554 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียง 9.1%

ต้นทุนโลจิสติกส์

องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยปี 2555 มีมูลค่า 908.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่า 818.8 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 10.9% ต่อปี และคิดเป็นสัดส่วน 7.4% ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 696.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่า 675.8 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 3.0% ต่อปี และคิดเป็นสัดส่วน 5.7% ต่อ GDP ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 169.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่า 149.5 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 7.3% ต่อปี และคิดเป็นสัดส่วน 1.3% ต่อ GDP

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดของต้นทุนโลจิสติกส์รวม โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ต่อ GDP โดยองค์ประกอบอย่างของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด มีมูลค่า 554.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วน 4.5% รองลงมาคือต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางน้ำ มีมูลค่า 201.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วน 1.7% บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีมูลค่า 76.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วน 0.6% ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางอากาศมีมูลค่า 44.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วน 0.4% และบริการไปรษณีย์และการสื่อสาร ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางท่อ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง มีสัดส่วน 0.2%, 0.05% และ 0.02% ตามลำดับ

การประมาณการในปี 2556 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือ 14.0% โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังมีสัดส่วน 7.4% ขณะที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังลดลงเหลือ 5.3% เนื่องจากผู้ประกอบการมีระบบบริหารจัดการด้านสินค้าคงคลังที่มี

ประสิทธิภาพ และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้มีแนวโน้มลดลง สำหรับ GDP ปี 2556 ในราคายังคงมีแนวโน้มขยายตัว 4.6% เป็นผลจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในประเทศ โดยเฉพาะการใช้จ่ายสินค้าคงทนประเภทยานยนต์ที่หดตัว ภายหลังจากผลของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก หมวด สงผลให้การผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องลดลง ประกอบกับ การส่งออกที่หดตัวลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2557

ประเภทสินค้าและประเภทการขนส่ง

ความแตกต่างระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลง เรื่อยๆ จาก 17% (2548) เหลือ 14% (2556) ของรายได้ประชาชาติ ถึงแม้ว่าภาครัฐจะผิดหวังที่ต้นทุนโลจิสติกส์ไม่เป็นไปตามเป้าหมายคือ 10% แต่ตัวแปรอื่นๆ เป็นปัจจัยผลักดันให้ต้นทุนโลจิสติกส์คล่องเคลื่อน เช่น นำเข้าท่วมใหญ่ปี 2554 ราคาน้ำมันผันผวนในปี 2555 และยอดการส่งออกที่ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2555-2557 ทำให้ราคาค่าขนส่งเพิ่มขึ้น และแม้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะลดลงอย่างหนักในปี 2558 ราคากำไรบริการขนส่งก็ไม่ลดลง เนื่องจาก การขนส่งทางบกทั้งทางถนนและรถไฟยังเป็นฐานความหลังที่นิยมใช้กันแพร่หลายในประเทศไทย

การขนส่งสินค้าทางถนนนั้น สินค้าเทกองเป็นหมวดน้ำที่มีปริมาณสูงสุด สินค้าในหมวดนี้ได้แก่ ดิน หิน ทราย แร่ธาตุ โลหะก่อสร้าง ชีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เชือกเหล็ก และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ตามด้วยสินค้าเกษตรคือ อ้อย ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ข้าวโพด และสัตว์มีชีวิต ส่วนสินค้าเครื่องใช้ในครัวเรือนและอื่นๆ เป็นกลุ่มสุดท้าย แต่เป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

เมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถ รถไฟถือว่ามีปริมาณน้อยมาก คิดเป็นแค่ 2% ของการขนส่งทางรถ สินค้าที่ใช้บริการการขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นสินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และชีเมนต์ ตามลำดับ

สินค้าเทกองประเภท ดิน หิน ทราย ยังคงเป็นหมวดสินค้าหลักที่ใช้บริการการขนส่งทางถนนคือ 30% ตามด้วยชีเมนต์ 25% แร่และเชือกเหล็ก 9% และสินค้าอื่นๆ 36% การขนส่งทางถนนมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากปี 2554-2555 การขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มแบบก้าวกระโดดถึง 6 เท่า เพราะท่าเรือเชียงของและเชียงแสน ซึ่งให้บริการการขนส่งแบบผสมผสาน

เปิดใช้การในปีนั้น

ผลิตภัณฑ์ปีต่อเลี่ยมใช้บริการการขนส่งทางทะเลมากที่สุด คิดเป็น 86% ของการขนส่งทางทะเล รองลงมาเป็นสินค้าก่อสร้าง 2% และสินค้าอื่นๆ 12%

สภาพตลาดการขนส่งสะท้อนให้เห็นว่า ฐานความต้องการทางถนนยังคงครอบคลุมอย่างกว้างขวาง ไม่เฉพาะในประเทศไทย แต่เป็นวัฒนธรรมการบริโภคการขนส่ง ด้วยเหตุผลเรียบง่ายคือ การขนส่งทางถนนตอบโจทย์ความต้องการการใช้บริการของอุตสาหกรรมและการบริโภคของไทย ด้วยวัฒนธรรมการบริโภคเช่นนี้ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานภาครัฐ จึงพยายามจะสร้างนโยบายและลงทุนโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น การส่งเสริมให้การขนส่งทางรางมีบทบาทมากขึ้น โดยการสร้างมาตรฐานทางรางใจด้านภาษีและการยกเว้นค่าธรรมเนียมการขนส่งทางรางเพื่อกำชับให้เกิดการใช้บริการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การลงทุนของภาคเอกชนเพื่อการใช้บริการการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรจะจุนใจให้เกิดการลงทุน เพราะเมื่อภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนกับการขนส่งทางราง ภาคเอกชนย่อมมีเครื่องมือทางการตลาดที่มีประสิทธิภาพมากกว่ารัฐ มีแต่ความพยายามในการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและสร้างวัฒนธรรมบริโภคการขนส่งทางรางเท่านั้น ที่จะดึงให้ต้นทุนการขนส่งเป็นไปตามเป้าหมายที่ 9% ของ GDP

การผลักดันทางนโยบายของภาครัฐเพื่อบูรณาการการคุ้มครองขั้นสูงและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการวางแผนและการดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอน ค่อยเป็นค่อยไป จนประสบความสำเร็จในรายชื่อมโยงทางถนนตามแผนงานของ GMS ตั้งแต่ปี 2544 จนปัจจุบัน จากปี 2558 เป็นต้นไป การเชื่อมโยงทางรางจะเริ่มทำการก่อสร้าง และคาดว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า ภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยจะเริ่มมีวัฒนาการของวัฒนธรรมการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น เพราะฉะนั้นหนทางที่จะนำภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไปสู่เป้าหมายการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพตามหลักการ LPI จะต้องดึงให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนและมีส่วนร่วมกับโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานของภาครัฐ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทางรางจึงจะสามารถดึงสัดส่วนทางการตลาดจากฐานความต้องการทางถนนได้ ยุทธศาสตร์และการกิจของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ตั้งเป้าหมายเอาไว้ก็จะสัมฤทธิ์ผล

ภาคผนวก

ADB	Asian Development Bank	ธนาคารพัฒนาเอเชีย
AEC	ASEAN Economic Community	ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit	กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport	กรอบการจัดระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน
AFAMT	ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport	กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลาຍรูปแบบ
AMS	ASEAN Member States	กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน
ASAM	ASEAN Single Aviation Market	ตลาดการบินรวมอาเซียน
ASW	ASEAN Single Window	ระบบศูลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว
ATAP	ASEAN Transport Action Plan	แผนปฏิบัติการคมนาคมขนส่งแห่งอาเซียน
BIMP-EA-GA	Brunei Indonesia Malaysia and Philippines and East ASEAN Growth Area	กลุ่มประเทศบูรี โอบิโนนีเชีย มาเลเซีย พลิปปินส์ และเอเชีย-ตะวันออก (คือ ญี่ปุ่น ไต้หวัน และ เกาหลี)
CBTA	Cross-Border Transport Agreement	ข้อตกลงการคมนาคมข้ามชาติ
CFZ	Custom Free Zone	เขตปลอดอากร

CIQ	Standardize Customs Inspection Quarantine	ด่าน关口ที่ได้มาตรฐานสากล
CLMV	Cambodia Laos Myanmar and Vietnam	กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม
ERIA	Economic Research Institute for ASEAN and East Asia	สถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออก
ETV	Elevated Transfer Vehicles	ระบบจัดเก็บและลำเลียงสินค้า
GDP	Gross Domestic Product	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ
GMS	Greater Mekong Subregion	อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
IMT-GT	Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle	สามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดネเซีย มาเลเซีย ไทย
ITS	Intelligent Transport System	ระบบการขนส่งอัจฉริยะ
IWT	Inland Waterway Transport	การสัญจรและการขนส่งทางลำน้ำ
JETRO	Japan External Trade Organization	องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น
LPI	Logistic Performance Index	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์
LSP	Logistics Service Provider	บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์
NSW	National Single Window	การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
RIAD	Regional Air Services Arrangements with Dialogue Partners	ข้อตกลงการให้บริการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
SKRL	Singapore-Kunming Rail Link	เส้นทางรถไฟสายหลัก สิงคโปร์-คุนหมิง
SPV	Special Purpose Vehicle	นิติบุคคลเฉพาะกิจ

SRT	State Railway of Thailand	การรถไฟแห่งประเทศไทย
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit	ปริมาณความจุของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต
TF	Trade Facilitation	การอำนวยความสะดวกทางการค้า

เอกสารอ้างอิง

ADB. แผนการลงทุนด้านการขนส่งของไทย และประเทศเพื่อนบ้านที่เสนอขอรับความช่วยเหลือจาก ADB ในปี 2013. (เอกสารลับมานา).

ASTV ผู้จัดการออนไลน์, (2012). ทางหลวงทุ่มกว่าหมื่นล้านขยายถนน 4 เลนรับ AEC-เข้มกฎคุณน้ำหนักบรรทุก. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Science/ViewNews.aspx?NewsID=9550000150743> (วันที่สืบค้นข้อมูล ๗ ตุลาคม 2014).

ASTV ผู้จัดการออนไลน์, (2557). ปลูกฝ์ “ท่าเรือน้ำลึกปากบารา” ชง คสช. อนุมติ. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9570000084736> (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

กรมการบินพลเรือน, (2012). แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี. (พ.ศ.2555-2558).

กรมเจ้าท่า, (2554). ผลการดำเนินงานโครงการสำคัญทางน้ำ มีนาคม 2555. เข้าถึงได้จาก <http://portal.mot.go.th/plan2556/2.pdf> (วันที่สืบค้นข้อมูล 2 มกราคม 2558).

กรมเจ้าท่า, (2557). แผนยุทธศาสตร์-แผนปฏิบัติราชการ พ.ศ. 2555-2558. (เอกสารลับมานา).

กรมชลประทาน, (2554). สรุปบทเรียนการบริหารจัดการน้ำ ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ปี พ.ศ. 2554 และแนวทางในการบรรเทาอุทกภัย โดยการขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา. (เอกสารวิชาการ)

กรมทางหลวง, (2555). แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559.

กระทรวงการคลัง, (2013). บัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย.

กระทรวงคมนาคม, (2004). ปริมาณการขนส่งสินค้าออกระหว่างประเทศ.

กระทรวงคมนาคม, (2005). ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ.

กระทรวงคมนาคม, (2006). ปริมาณการขนส่งตู้บรรจุสินค้าและตู้สินค้าเปล่าระหว่างประเทศ.

กระทรวงคมนาคม, (2006). ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง.

กระทรวงคมนาคม, (2006). ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศผ่านท่าอากาศยานต่างๆ.

กระทรวงคมนาคม. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. ส่งเมื่อ 29 กรกฎาคม 2557. (จดหมายทางราชการ).

กลุ่มสติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า, (2556). รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปี 2555.

กลุ่มสติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า, (2557). รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และป่าสัก ปี 2556 ปีงบประมาณ 2557.

กลุ่มสติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า, (2557). รายงานสติการขนส่งทางน้ำบริเวณ เมืองท่าชายทะเล ปี 2556 ปีงบประมาณ 2557.

กองบก. ฐานเศรษฐกิจ, (2557). เจ้าท่าลงเข็มท่าเรือปากบารา. ฐานเศรษฐกิจ. หน้า 1.

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, (2010). แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก.

การขนส่งสินค้าทางลั่น้ำ. (2551). เข้าถึงได้จาก <https://blog.eduzones.com/kapok/14194> (วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มีนาคม 2557).

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (PAT). โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้าง ท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ใน การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ต่อการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพโดยสาธารณะ (Public Scoping). 2554.

การท่าเรือแห่งประเทศไทย, (2557). โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้าง ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3.

คงฤทธิ์ จันทริกา, (2014). การปรับตัวและการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงthaléondamnanและย่าวยา (Land bridge). (ม.บ.บ.). เข้าถึงได้จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/Portal/Us/Km/LandBridge.pdf> (วันที่สืบค้นข้อมูล 2 มกราคม 2558).

จุฬา สุขมานพ, (2013). ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน.

จุพា สุขمانพ, (2557). การเขื่อมโยงระบบคณากම ขนส่ง และโลจิสติกส์ กับประเทศไทยเพื่อนบ้าน.

จุพា สุขمانพ. การพัฒนาโครงข่ายเขื่อมโยงโลจิสติกส์ไทยกับ AEC.

จุพា สุขمانพ. ศักยภาพการขนส่งทางน้ำในมิติใหม่. (เอกสารสัมมนา).

ชาญาโภ อินุมะ และคณะ, (2556). ธรรมชาติและอนาคตของเรา: ลุ่มน้ำแม่โขงและญี่ปุ่น.

ตู้เย็น, (2551). การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง. เข้าถึงได้จาก <http://www4.eduzones.com/kabok/14239> (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

ชนิตศักดิ์ พุฒิพัฒโน意志, (2552). ภาพรวมเส้นทางการขนส่งทางน้ำด้วยเรือลำเลียงภายในประเทศ.

นพพร เทพลิทธา, (2014). ทิศทางการส่งออกและโลจิสติกส์ในภาพรวมของไทย. (ป้าสุกดาพิเตชะ).

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, (2014). ทุ่ม 3 หมื่นล้าน เวนคืนที่ดิน 100 กม. ปักตอม่อรถไฟฟ้า 4 สาย 86 สถานี. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1415112479 (วันที่สืบค้นข้อมูล พฤษภาคม 2014).

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, (2015). เมกะโปรเจกต์ ญี่ปุ่นเศรษฐกิจปี 2558 สารพัดโครงการ 1.2 ล้าน. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1420024128 (วันที่สืบค้นข้อมูล มกราคม 2015).

ปรัชญาณี ธนากร, (ม.ป.ป.). การขนส่งสินค้าทางอากาศ AIR FREIGHT. วิทยาลัยเทคโนโลยีศรีราชา.

สำนักงานกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560).

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560). “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”

ภูมิใจ อัตตะนันทน์. “บทบาทและยุทธศาสตร์การแข่งขันของห้าเรือใหญ่ใน AEC และระดับโลก”, สัมมนา 100 ปี คณากමทางน้ำกับความท้าทายในอนาคต. กรุงเทพฯ, 2555.

มนัญญา อะทาโส, (2558). ทางรอดขนส่งทางน้ำไทย. เข้าถึงได้จาก <http://www.logisticsdigest.com/component/content/article/159-november-2009/3085-ทางรอดขนส่งทางน้ำไทย.html> (วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มีนาคม 2557).

ลงทุนรถไฟความเร็วสูง: พลิกโฉมระบบขนส่งไทย. (ม.ป.ป.), เข้าถึงได้จาก http://www.fes-thailand.org/wb/media/Debate%20Show/high-speed-train_nal.pdf (วันที่สืบค้นข้อมูล 22 ตุลาคม 2557).

ศักดิ์อนันต์ ปลาทอง. ทำเรื่องน้ำลึกปากบารา จะทำอะไร บอกความจริงให้ชาวบ้านรับรู้ด้วย. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/South/ViewNews.aspx?NewsID=9550000017622> (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

ศูนย์ข่าวสารลั่น. สาระวินสายน้ำและชีวิต. เข้าถึงได้จาก <http://www.livingriversiam.org/4river-tran/4sw/sw-book-3land-sec2.pdf> (วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มกราคม 2558).

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, (2557). ขนส่งทางน้ำ 57 ยังคงเดิบต่อจากภาคการส่งออกฟื้นตัวและการค้าชายแดนคึกคัก (กระแสทรัพน์ ฉบับที่ 2488). เข้าถึงได้จาก <https://www.kasikornresearch.com/TH/K-EconAnalysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=32578> (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. “การใช้ประโยชน์จากการบริหารจัดการทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”, เพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”, รายงานทีดีอาร์ไอ. ตุลาคม 2556.

สมบูรณ์ คำแหง, (ม.ป.ป.). ทำเรื่องอุตสาหกรรมปากบารา ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหนัก และห่อส่งน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ผลกระทบเต็มๆ...ของคนสูญเสีย. เข้าถึงได้จาก <http://www.wetlandthai.org/news/a79.html> (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

สมรมาศ พิเศษริสุข, (ม.ป.ป.). การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ภายในองค์กร. SAMMITR MOTORS GROUP.

สยามธุรกิจ, (2558). เปิดวิชั่น "สุทธินันท์ หัตถวงษ์" ส่งเสริมศักยภาพขนส่งประเทศไทย. เข้าถึงได้จาก http://www.siamturakij.com/main/news_content.php?nt=4&nid=4525 (วันที่สืบค้นข้อมูล 27 มีนาคม 2557).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2005). ร่างแผนแม่บท
การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม (2011).

แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2013). แผนยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560): การ
อำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถ
ในการแข่งขัน. เข้าถึงได้จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic2.pdf> (วันที่สืบค้นข้อมูล สิงหาคม 2014).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2555). แผนงานการ
พัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2555). รายงานโลจิสติกส์
ของประเทศไทยประจำปี 2554. เอกสารประกอบการสัมมนาของสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม. ศรีสะเกต.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, (2011).
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559).
เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/plan11.pdf> (วันที่
สืบค้นข้อมูล สิงหาคม 2014).

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน), (2556).
ยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจของ สพพ. กับสาธารณรัฐแห่ง¹
สหภาพเมียนมา ระหว่างปี 2557-2560.

สำนักงานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, (2012). โครงการ
โครงข่ายทางหลวงอาเซียน.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม สถานบริการ
วิศวกรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, (2552). โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทาง
พิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อ
เนื่องหลายรูปแบบ รายงานฉบับสมบูรณ์.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม สถานบริการวิศวกรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, (2552). โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2552). โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก และระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2552). โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษ สำหรับรถบรรทุก และระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ. (เอกสารวิชาการ ฉบับที่ 10 รายงานการออกแบบเบื้องต้นเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2554). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบนส่งรายสาขา พ.ศ. 2554-2563.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2554). แผนหลักการพัฒนาระบบนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2555). การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำและการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557). ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559. เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy3> (วันที่ลีบคืน 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557). ประเด็นท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย. เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy4> (วันที่ลีบคืน 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557) ยุทธศาสตร์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565.

เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy1> (วันที่สืบค้นข้อมูล 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557).

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/StrategyPlan1> (วันที่สืบค้นข้อมูล 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557).

สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโต ของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง. เข้าถึงได้ จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy2> (วันที่สืบค้นข้อมูล 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2557). เป้าหมาย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต. เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy5> (วันที่สืบค้นข้อมูล 24 ตุลาคม 2558).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม. การศึกษาสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง สินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย (รายงานฉบับสมบูรณ์).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม. การศึกษาสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง สินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย (รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม. แผนการดำเนิน งานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งตามกรอบยุทธศาสตร์ ปี 2558-2565.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม, (2008). โครงการ

ศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขันส่ง เพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบิน สุวรรณภูมิ (รายงานขั้นสุดท้าย).

สำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม, (2008). โครงการศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขันส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบิน สุวรรณภูมิ. (รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร).

สำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม, (ม.บ.บ.). การขันส่งและจราจร.

สำนักงานนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม. รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2556.

สำนักงานนโยบายและเพลิงงาน, (2557). รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบาย ไตรมาส ที่ 1/2557 (ตุลาคม-ธันวาคม 2557). เข้าถึงได้จาก <http://www.eppo.go.th/doc/Gov-Outcomes/oc-2557-Q1.pdf> (วันที่ลีบคืนข้อมูล 1 กุมภาพันธ์ 2558).

สำนักนโยบายและแผนการขันส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม. (2010). การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น ทางรถไฟเชื่อมโยงการขันส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (รายงานขั้นสุดท้ายฉบับผู้บริหาร).

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, (2553). ผลการดำเนินงานโครงการสำคัญด้านการขันส่งทางน้ำ ณ เดือนมิถุนายน 2553.

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง).

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม, (2013). โครงการบริหารแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559). พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพมหานคร : บริษัท เอ็มดิจิ โซลูชั่น จำกัด.

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2550). สถานะโครงสร้างพื้นฐานประเทศไทยด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ขั้นส่ง.

ขั้น พิศาลวนิช, (2553, มกราคม-มีนาคม). “การศึกษาโครงสร้างด้านทุนโลจิสติกส์ของไทย

และการวิเคราะห์ผลกระทบจากการค้ามน้ำ” วารสารมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย,
ปีที่ 30, (ฉบับที่ 1).

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ, (2553). “Regional Road Networks: ผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์
ไทย”, งานสัมมนาเรื่อง ASEAN Road Network เชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์
อาเซียนไทย จีน 2552. เชียงใหม่.

ADB, (2014). Assessing Impact in the Greater Mekong Subregion: An Analysis of
Regional Cooperation Projects. Philippines.

ADB, (2014). Asian Development Outlook 2014 Update Asian in Global Value
Chains-ADB.

ADB, (2011). Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation
Agreement: Instruments and drafting History. Philippines.

ADB, (2011). “Thailand Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map” Appendix:
Transport Sector Problem Analysis (pp.20). Retrieved Oct. 2014 [Online].
Available: <http://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33104/les/tha-transport-assessment.pdf>.

ADB, (2014, January-August). “Recent and Upcoming GMS Events and Initiatives. Sixth
Economic Corridors Forum Reviews its Achievements, Challenge, and the Way
Forward”. GMS e-Updates, (Vol. 8, Issue No.1).

AEC Blueprint. AEC Advisor in Asian Economic community of ASEAN Countries.

AOT Traffic, (2013). Air Transport Information and Slot Coordination Division.

AOT Traffic, (2013). Statistic Report: Air Transport Information and Slot Coordi-
nation Division.

Arvis, J. J., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2012). Connecting to
Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics
Performance Index and Its Indicators.

Arvis, J. J., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A., & Saslavsky, D. (2012). Connecting
to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics
Performance Index and Its Indicators.

ASEAN Comprehensive Investment Agreement. **A Guidebook for Businesses & Investors.**

ASEAN ECONOMIC COMMUNITY. **Handbook for Business 2012.** The ASEAN Secretariat Jakarta.

Asean Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Air Transport of Thailand (2004-2013).** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: <http://www.ajtpweb.org/statistics/Thailand/AJTP2014/air-transport-of-thailand>.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Air Transport 2012.** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/Air_Transport/Air_Transport_2012.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Rail Transport 2012.** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/Rail_Transport/Rail_Transport_2012.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Rail Transport of Thailand (2004-2013).** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: <http://www.ajtpweb.org/statistics/Thailand/AJTP2014/rail-transport-of-thailand>.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Road Transport 2012.** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/road_transport_2012.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Road Transport of Thailand (2004-2013).** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available : <http://www.ajtpweb.org/statistics/Thailand/AJTP2014/road-transport-of-thailand>.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Water Transport 2012.** [Online]. Available: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/Water_Transport/Water_Transport_2012.

ASEAN Japan Transportation Partnership (AJTP), (2012). **Water Transport of Thailand (2004-2013).** Retrieved 22 December 2014. [Online]. Available: <http://www.ajtpweb.org/statistics/Thailand/AJTP2014/water-transport-of-thailand>.

Bhanumas Srisukh, (March, 2012). **SCG Logistics IT Management.** Paper presented at the meeting of SCG Logistics.

Boonyachai, T. (n.d.). **Achievement of Logistics Development and HRD in Thailand.** Thai National Shippers' Council.

Chareonsuk, C. (2013). **Export Logistics Model Award 2013: ELMA.** Srithai Superware Public Company Limited: Korat Branch.

Chanpakong Visondilok, Parnuwat Ratanathanyalak et al. **ASEAN and Thailand road freight networks towards the ASEAN Economic Integration.** 1st Mae Fah Luang University International Conference 2012.

Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao. **Competitiveness Construction Supervision Consultants for ADB LOAN 2608-THA: Greater Mekong Subregion (GMS) Highway Expansion Project (HEP) [Known as the Four-Lan Highway Widening Project (Phase II)].** [On line]. Available: <http://www.gms-hep.com/2015>.

Directions in Development Countries and Regions-Efficient Logistics. **A Key to Vietnam's ERIA Study Team. (2010).** Final Report: ASEAN Strategic Transport Plan 2011 2015.

Economic and Research Department Indicators and Policy Research Division. **The road to Recovery “Improving the investment Climate in Indonesia”.** ERIA (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia). Policy Brief.

Feng, Y. (2010). **Implementation of GMS Cross-Border Transport Agreement.** GMS Analysis by Jetro.

Information and Communication Technology Centre, (2013). **Transport Statistics.**

Japan External Trade Organization (JETRO). Thailand-Japan Cooperation and Prospect for Efficient Logistics Network in ASEAN (Introduction of “ASEAN Logistics Network Map” Project). **Towards Sustainable Logistics Development, Thailand -Japan Cooperation and Prospect.** Bangkok : 2008.

Jeffery Frankel and Miles Kahler, editors, (1993). “**Regionalism and Rivalry: Japan and the United States in Pacific Asia**”. National Bureau of Economic research.

The University of Chicago Press.

Kawashima, T. (2010). **Logistic Implementation: “Strategy, Planning, Execution and Evaluation” Basing on Kraft Successful Cases**.

Working paper series on regional economic integration no. 27 (April 2009). ADB (Asian Development Bank). “Managing Success in Vietnam: Macroeconomic Consequences of Large Capital Inflows with Limited Policy Tools”-Jayant Menon.

Marine Department Inland Waterway Fleet by Type of Vessel and Gross Tonnage 2008-2013. [Online]. Available: <http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-44/-3/29-inland-waterway-coastal-seagoing-water-way-eet-by-type-of-vessel-and-gross-tonnage-2007-2012/le>.

Master Plan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025. By Dezan Shira & Associates.

Master Plan on ASEAN connectivity. **Physical connectivity.** EPBUENSUCESO: (the Philippines).

Ministry of Transport, (2013). **Thailand Transport Logistics Outlook 2013.**

Nazery Khalid, (2010). **Features, Trends and Prospects of Container Shipping In the Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia.**

PDP Australia Pty Ltd, Meyrick and Associates, (2005). **Promoting and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services-Thailand Country Report.**

REG: Greater Mekong Subregion, (June 2014). **Summary of Proceedings: 16th Meeting of the GMS Regional Investment Framework Pipeline of Potential Project (2013-2022).** Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program.

Regional Power Trade Coordination Committee (RPTCC-16)-ADB (Asian Development Bank).

- Siriya, C. (n.d.). **Company Profile.** Panasonic Siew Sales (Thailand) Co., Ltd. Thailand. **Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map.** Asian Development Bank.
- The ASEAN Secretariat Jakarta, (2014). **ASEAN Economic Community Chartbook 2013.**
- The ASEAN Comprehensive Investment Agreement An Overview. **Legal&Business Intelligence.** DEJ-UDOM&ASSOCIATES. ATTORNEYS-AT-LAW.
- The Road to Recovery “Improving the Investment Climate in Indonesia”. By Economics and Research Department Development Indicators and Policy Research Division.
- United Nations, (2014). **Review of Maritime Transport 2014.**
- Wikipedia, the free encyclopedia, (2556). **Si Satchanalai Historical Park.** [Online]. Available: http://en.wikipedia.org/wiki/Si_Satchanalai_Historical_Park.
- Jayant Menon, ADB, (2009, April). “Managing Success in Viet Nam: Macroeconomic Consequences of Large Capital Inflows with Limited Policy Tools”. Working paper Series on regional economic integration, No. 27.
- World Bank, (2006). **Infrastructure Strategy: Cross-sectoral issues.** (Vietnam).
- World Bank, (2007-2014). **International LPI from 2007 to 2014.** Retrieved Sep 2014. [Online]. Available: <http://lpi.worldbank.org/international>.
- World Bank, (2014). **LPI global ranks 2014.** Retrieved Sep 2014 [Online]. Available: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.
- World Bank, (2010-2014). **Principles and Practice of Ecologically Sensitive Urban Planning and Design. An Application to the City of Hai Phong, Vietnam.** Thailand LPI scorecard. Retrieved Sep 2014 [Online]. Available: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/line/255/C/THA/2014>.

ແນະນຳຜູ້ເຂົ້າ

ดร. ໂສດາກິຕີ ວົງຄົມລເຊ່ໜ້ວ

Cherry D. Vongkomolshet Ph.D.



ປະສບກາຮັນ

- 2557-ປັຈຈຸບັນ ກຽມກາຮັບວິທາບວິທີ່ທ ເອເຂົ້ານິວສົ່ງເນັດເວີຣົກ ຈຳກັດ
- 2547-ປັຈຈຸບັນ ກຽມກາຮັບວິທາບວິທີ່ທ ແອ ໄທຍ ດອວົງໂປ່ອເຮັ້ນ ຈຳກັດ
- 2552 ຜູ້ແທນກາຮັບວິທີ່ທ ສຳນັກນາຍກວ່າສົມນຕີ່
- 2543-2547 ຜູ້ແທນກາຮັບວິທີ່ທ (ຕລາດຕະວັນອອກກລາງ) ກະທວງອຸຕສາຫກຮົມ
- 2539-2543 ຜູ້ຮ່ວມກ່ອຕັ້ງວິທາລ້ຽນວັດກຽມ ມາວິທາລ້ຽນຮຽມສາສຕົງ
- 2534-2539 ອາຈານຢູ່ປະຈຳການວິຊາຄວາມສັມພັນຮ່ວ່າງປະເທດ ຄະະວັສູສາສຕົງ
ຈຸໍາປາລັກຮົມມາວິທາລ້ຽນ
- 2533-2535 ຜູ້ໜ່ວຍຜູ້ອໍານາຍກາຮັບວິທີ່ທ TQM ບຣິທີ່ທ Aerojet

การศึกษา

- 2540 ปริญญาเอก ดุษฎีบัณฑิตบริหารธุรกิจ (การเงิน) Haas School of Business Administration มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์กเลีย
- 2534 ปริญญาโท มหาบัณฑิตบริหารธุรกิจ (การจัดการ) Haas School of Business มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์กเลีย
- 2531 ปริญญาตรี บัณฑิตความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ School of International Politics มหาวิทยาลัยโคลาโดโนบลเดอร์

รางวัลเกียรติยศ

- 2557 รางวัลบุคคลดีเด่นด้านธุรกิจ สสวท. (สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี)
- 2556 นักวิจัยดีเด่น เรื่อง Key Account Management, Cranfield University
- 2550-ปัจจุบัน ตัวแทนนำเข้าสินค้ารัฐบาลばかりเรน
- 2547-2550 ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- 2546 ผู้ร่วมการก่อตั้งมหาวิทยาลัยแห่งชาติดิลาก
- 2545 ทุนศึกษาและวิจัยเงินยูโร
- 2543-2554 ผู้อำนวยการโครงการปรับปรุงระบบสารสนเทศ มูลนิธิชัยพัฒนา
- 2543 ทุนมูลนิธิเอเชียด้านสื่อสารมวลชน สมาคมเกรส สหรัฐอเมริกา
- 2540 ผู้อำนวยการการประมูลผลและการมีส่วนร่วมของประชาชน ภาครัฐรวมๆๆๆ



จัดจำหน่ายทั่วประเทศโดย บริษัทสถาพรบุ๊คส์ จำกัด

18 ซอยลาดปลาเค้า 63 ถนนลาดปลาเค้า

แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ 0 2940 3855-6 โทรสาร 0 2940 3970

e-mail : info@satapornbooks.com, www.satapornbooks.com