กิตติกรรมประกาศ

คณะที่ปรึกษาโครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ได้รับความร่วมมือและความช่วยเหลือสนับสนุนจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทำให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความราบรื่น เรียบร้อย และบังเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายของโครงการ

คณะที่ปรึกษาขอขอบคุณคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนเป็นอย่างสูง ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นและชี้แนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ยิ่งต่อการดำเนินงานของคณะที่ปรึกษา รวมทั้งการอำนวยความสะดวกและการประสานการปฏิบัติงานของที่ปรึกษากับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นแล้ว คณะที่ปรึกษาขอขอบคุณผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหลายที่ได้ให้ความอนุเคราะห์แก่คณะที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของที่ปรึกษา ในการจัดหาข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นแก่การปฏิบัติงาน รวมทั้งได้ให้ความร่วมมือแก่ที่ปรึกษาในการสัมมนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่างๆ ในโครงการ ซึ่งมีส่วนช่วยให้การปฏิบัติงานของที่ปรึกษามีความครบถ้วน สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

คณะที่ปรึกษาขอขอบคุณผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ได้ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานแก่คณะที่ปรึกษาในทุกๆ ด้าน

ท้ายที่สุด คณะที่ปรึกษาขอขอบคุณเป็นอย่างสูงที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มอบความไว้วางใจในการปฏิบัติงานแก่คณะที่ปรึกษาตลอดระยะเวลาการดำเนินงานตามโครงการ

คณะที่ปรึกษา

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ **ก**

สารบัญ **i**

1. บทนำ **1**

2. ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน **2**
2.1 ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ 3
2.2 การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ 4
2.3 การเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในภูมิภาค 6

3. ประโยชน์ที่ไทยควรได้รับจากการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง **8**

4. วิธีการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายเพื่อสัมฤทธิ์ผลความเป็นศูนย์กลาง **9**
4.1 การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ 9
4.2 การศึกษาระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 13
4.3 การบริหารจัดการระบบขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ 19
4.4 การใช้อุปสงค์เป็นตัวนำอุปทาน 23
4.5 การพัฒนาและเสริมโครงสร้างพื้นฐานให้สมบูรณ์ 24
4.6 การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน 33

5. แนวทางการดำเนินการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน **36**
5.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค 37
5.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง 41
5.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง 43
5.4 กลไกที่มีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย 52
5.5 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน 64

6. สิ่งที่บ่งชี้ว่าไทยจะได้ประโยชน์ **67**
6.1 การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า 67
6.2 มูลค่าเพิ่มจากการส่งออก 67
6.3 มูลค่าเพิ่มต่อระบบเศรษฐกิจ 68

7. สรุป **72**

8. ข้อเสนอแนะ **74**

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2-1	การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน	2
รูปที่ 2-2	แผนที่แสดงที่ตั้งของไทยที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์	3
รูปที่ 2-3	กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย	5
รูปที่ 2-4	ความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค	5
รูปที่ 2-5	ศักยภาพและลักษณะของประเทศคู่ค้าของไทยในกลุ่มอินโดจีน / ประเทศอื่นๆ และตลาดระหว่างประเทศ	7
รูปที่ 2-6	แนวเส้นทาง N-S และ E-W Economic Corridor ตามแนวของ ADB	7
รูปที่ 2-7	ไทยไม่ได้ประโยชน์จากการเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน ตามเส้นทาง N-S และ E-W Economic Corridor ตามแนวของ ADB	8
รูปที่ 4-1	แนวทางการพัฒนาไปสู่เป้าหมาย / ประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทย	11
รูปที่ 4-2	แบบจำลองการรวมกลุ่มเพื่อเป็นตลาดเดียว	12
รูปที่ 4-3	การแปลงยุทธศาสตร์ EU สู่ยุทธศาสตร์ของไทย	12
รูปที่ 4-4	องค์ประกอบการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์	13
รูปที่ 4-5	ด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูง	15
รูปที่ 4-6	สินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับพม่าผ่านด่านแม่สอดและแม่สาย	16
รูปที่ 4-7	สินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ผ่านด่านเชียงแสนและไทยกับลาวผ่านด่านเชียงของ	16
รูปที่ 4-8	สินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับลาวผ่านด่านหนองคายและด่านมุกดาหาร	17
รูปที่ 4-9	สินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านด่านอรัญประเทศ	17
รูปที่ 4-10	สินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับมาเลเซียผ่านด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์	18
รูปที่ 4-11	แนวคิดการเปิดเส้นทางการค้า	21
รูปที่ 4-12	การเปรียบเทียบระดับการพัฒนาด้านการขนส่งของไทยและต่างประเทศ	21
รูปที่ 4-13	การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งของไทย	22
รูปที่ 4-14	ประเภทสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต	23
รูปที่ 4-15	โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	26
รูปที่ 4-16	โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ – ใต้	27
รูปที่ 4-17	โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก	31
รูปที่ 4-18	ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่ง	33
รูปที่ 4-19	โครงข่ายคมนาคมตามที่เสนอแนะเพื่อให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุด	34
รูปที่ 4-20	โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน	35
รูปที่ 5-1	การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาและกลไกการผลักดันยุทธศาสตร์	36
รูปที่ 5-2	องค์ประกอบและเงื่อนไขที่ทำให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา	36
รูปที่ 5-3	เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค	38
รูปที่ 5-4	แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค	38

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5-5	เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง	42
รูปที่ 5-6	แผนงาน / โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง	42
รูปที่ 5-7	Missing Link / Bottleneck ของเส้นทาง R3E ในลาว	44
รูปที่ 5-8	เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง	45
รูปที่ 5-9	แผนงาน / โครงการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง	45
รูปที่ 5-10	โครงข่ายระบบขนส่งหลัก	46
รูปที่ 5-11	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เสนอแนะ	47
รูปที่ 5-12	โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องทางจราจรที่เสนอแนะ	49
รูปที่ 5-13	โครงข่ายระบบรางที่เสนอแนะ	49
รูปที่ 5-14	การพัฒนาท่าเรือที่เสนอแนะ	52
รูปที่ 5-15	การพัฒนาศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้าที่เสนอแนะ	52
รูปที่ 5-16	ระยะเวลาดำเนินการในการบรรลุเป้าหมายการผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในอินโดจีน	57
รูปที่ 5-17	แผนงาน/โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคม	57
รูปที่ 5-18	โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งที่อยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม	59
รูปที่ 5-19	โครงการพัฒนาตามแผนงาน/โครงการที่มีการจัดลำดับความสำคัญและโครงการใหม่ที่ได้นำเสนอเพิ่มเติม	60
รูปที่ 5-20	โครงการตามแผนพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	61
รูปที่ 6-1	ต้นทุนการขนส่งที่ลดลง	69
รูปที่ 6-2	ปริมาณและมูลค่าเพิ่มต่อปีของสินค้าใหม่	69
รูปที่ 6-3	มูลค่าเพิ่มจากการส่งออก	70
รูปที่ 6-4	ผลประโยชน์รวมทางเศรษฐกิจ	70
รูปที่ 6-5	การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์	70

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2-1	ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน	2
ตารางที่ 4-1	การเปรียบเทียบแบบจำลอง (Model) การรวมกลุ่มของสหภาพยุโรป กับแนวทางการพัฒนาของไทย	10
ตารางที่ 4-2	อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2548	15
ตารางที่ 4-3	Average Growth Rate ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแท้จริง ระหว่างปี พ.ศ.2543-2547	18
ตารางที่ 4-4	ผลสรุปการคาดการณ์มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้ารวมของสินค้า 15 ประเภทหลัก ระหว่างปี พ.ศ. 2548 – 2558	18
ตารางที่ 4-5	ผลสรุปการคาดการณ์มูลค่าและปริมาณสินค้าส่งออกรวมของสินค้า 15 ประเภทหลัก ระหว่างปี พ.ศ. 2548 – 2558	19
ตารางที่ 4-6	ประมาณการสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต	23
ตารางที่ 4-7	สรุปปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2548	25
ตารางที่ 4-8	การเปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงข่ายของ ADB กับแนวทางที่เสนอแนะ	34
ตารางที่ 5-1	ยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง	44
ตารางที่ 5-2	ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของพิธีสารหรือภาคผนวกของความตกลงที่จำเป็นต้องมีการออกกฎระเบียบเพิ่มเติม	54
ตารางที่ 5-3	ประมาณเงินลงทุนในยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้า ระหว่างปี พ.ศ. 2550 – 2564	57
ตารางที่ 5-4	สรุปโครงการตามแผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งจำแนกตามแหล่งที่มาและประเภทโครงการ	58
ตารางที่ 5-5	โครงการที่มีลำดับความเหมาะสมในการดำเนินงานในลำดับแรก (ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2551)	62
ตารางที่ 5-6	สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพการลงทุนของภาครัฐในโครงการขนาดใหญ่ด้านการพัฒนาศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	65
ตารางที่ 6-1	ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ	71

โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

1. บทนำ

วัตถุประสงค์หลักของรายงานฉบับนี้ คือ การนำเสนอสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษา "โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

โครงการนี้เป็นโครงการที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด ทำการศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผนจัดทำยุทธศาสตร์และประสานแผนการขนส่งและจราจร ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามนโยบายรัฐบาล ทั้งนี้แนวทางการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ยังจะต้องครอบคลุมถึงการประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดท่าทีและมาตรการในองค์กรระหว่างประเทศและระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศอีกด้วย ดังนั้นแผนยุทธศาสตร์ที่จัดทำขึ้นจึงถือได้ว่าเป็นแผนการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย (ไทย) ที่จะมีความเป็นเอกภาพ เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน โดยจะทำให้การดำเนินงานร่วมกันของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม สามารถบรรลุเป้าหมายของกระทรวงคมนาคมและของชาติได้อย่างเป็นระบบ

กรอบแนวคิด

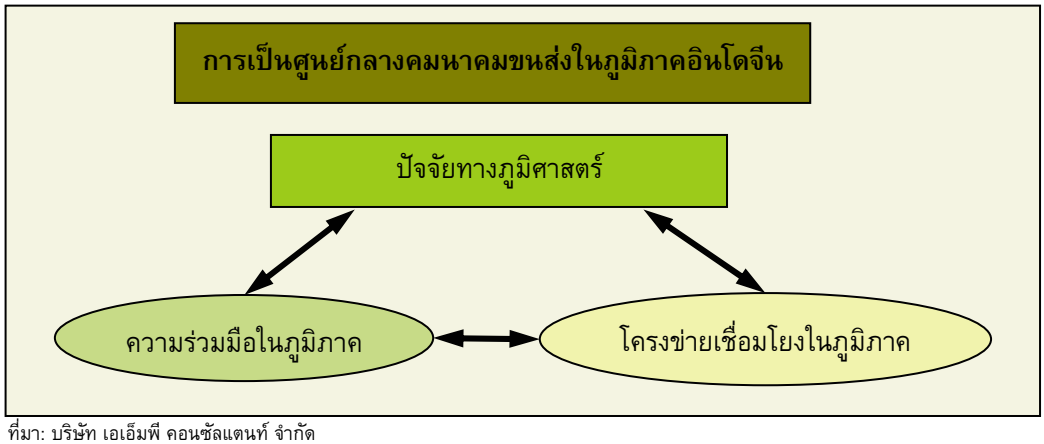
การศึกษานี้ได้กำหนดเงื่อนไขสำคัญในการผลักดันยุทธศาสตร์ความเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนของไทย คือ ไทยต้องได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมดังกล่าว ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้มีข้อกำหนดที่เป็นเสมือนโจทย์ไว้ 5 ประเด็น คือ

- ทำไมจึงคิดว่าไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน?
- ไทยได้ประโยชน์อะไรจากการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน?
- ทำอย่างไรจึงสัมฤทธิ์ผลความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน?
- การผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ควรมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร?
- สิ่งบ่งชี้ว่าไทยจะได้ประโยชน์คืออะไร?

กรอบแนวคิดที่กำหนดเป็นโจทย์ในการศึกษานี้ได้ถูกนำมาสร้างเป็นยุทธศาสตร์และแปลงไปสู่แผนงานโครงการพร้อมกับมีกลไกการผลักดันการพัฒนาไปสู่ความสำเร็จ ประเด็นสำคัญของแผนงานต่าง ๆ เน้นการมีนโยบายเชิงรุกในการสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลัก

2. ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

การศึกษานี้พบว่าปัจจัยที่เอื้อต่อความเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนของไทยมีสามประการ คือ (i) ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ (ii) การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ และ (iii) โครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (รูปที่ 2-1) โดยไทยมีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ข้อจำกัด ดังตารางที่ 2-1



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-1 การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

ตารางที่ 2-1 ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	ข้อจำกัด
• ที่ตั้งของไทยเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอินโดจีนและจีนตอนใต้ • จีนตอนใต้ต้องการแสวงหาเส้นทางขนส่งทางทะเลสู่กลุ่มประเทศยุโรปและตะวันออกกลาง • ในกลุ่มอินโดจีน ไทยมีความพร้อมจะพัฒนาอย่างต่อเนื่องมากกว่าประเทศอื่นๆ ทุกด้าน - โครงสร้างพื้นฐาน - เศรษฐกิจ - การเมือง - ทรัพยากรมนุษย์ - IT • ไทยอยู่ในเส้นทางการขนส่ง East-West Economic Corridor ระหว่างกลุ่มประเทศอเมริกา-ยุโรป	• การขนส่งจากจีนตอนใต้มายังไทยต้องผ่านแม่น้ำโขงและ/หรือ พม่า ลาว • ไทยขาดหน่วยงานหลักในการนำและประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่จะนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม	• Greater Mekong Subregional Cooperation (GMS) เป็นโอกาสสำคัญที่ผลักดันให้อินโดจีนพัฒนาเศรษฐกิจแบบรวมกลุ่มโดยมีจีนและไทยเป็นผู้นำในการผลักดัน • มีพม่าและลาวเป็นฐานการผลิตวัตถุดิบทางการเกษตร Contract Farming	• ความแตกต่างของรากฐานการปกครองและพื้นฐานทางเศรษฐกิจ • ความหวาดระแวงระหว่างกัน

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

2.1 ปัจจัยทางภูมิศาสตร์

ไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์โดยเฉพาะความได้เปรียบในลักษณะที่ตั้งของประเทศทำให้เกิด (รูปที่ 2-2) ศักยภาพความเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าในภูมิภาค สามารถสรุปลักษณะสำคัญดังกล่าวได้ดังนี้

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-2 แผนที่แสดงที่ตั้งของไทยที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์

2.1.1 ไทยสามารถเป็นประตูการขนส่งสินค้าเข้าและออกสู่ทะเลให้กับสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ลาว) อย่างไรก็ตามความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ดังกล่าวโดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อจีนตอนใต้ทำให้ไทยมีโอกาสในการเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านแดนของไทย ถ้าได้มีการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้และภาคเหนือของไทยมายังท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น การศึกษานี้จึงให้ความสนใจกับแนวทางที่จีนตอนใต้จะขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบังและการวางยุทธศาสตร์เพื่อให้เส้นทางดังกล่าวเป็นการขนส่งในแนว North-South Economic Corridor (N-S Economic Corridor)

2.1.2 ลักษณะที่ตั้งของไทยเป็นแนวดิ่งขวางเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างกลุ่มประเทศสองฝั่งทวีปที่สำคัญ คือกลุ่มประเทศด้านยุโรปและตะวันออกกลางกับประเทศญี่ปุ่นและอเมริกาทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านแดนในแนว East-West Economic Corridor (E-W Economic Corridor) อีกด้วย หากมีการพัฒนาเส้นทางในแนวนี้จะทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนและเวลาการขนส่งสินค้าของนานาประเทศได้มาก ดังนั้นการให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) กับท่าเรือดานังให้กับประเทศที่สำคัญของทั้งสองกลุ่มทวีปจะทำให้มีการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่จะเป็นประโยชน์กับไทยได้

2.2 การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

โอกาสสำคัญที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าในภูมิภาคอินโดจีน คือ แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอินโดจีนที่จะนำไปสู่การเสริมสร้างความแข็งแกร่งในระบบต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ความเชื่อมโยงด้านกายภาพระหว่างประเทศ
- ความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค (Competitiveness)
- ความเชื่อมโยงระหว่างประเทศให้เกิดชุมชนแห่งภูมิภาคเดียวกัน (Community)

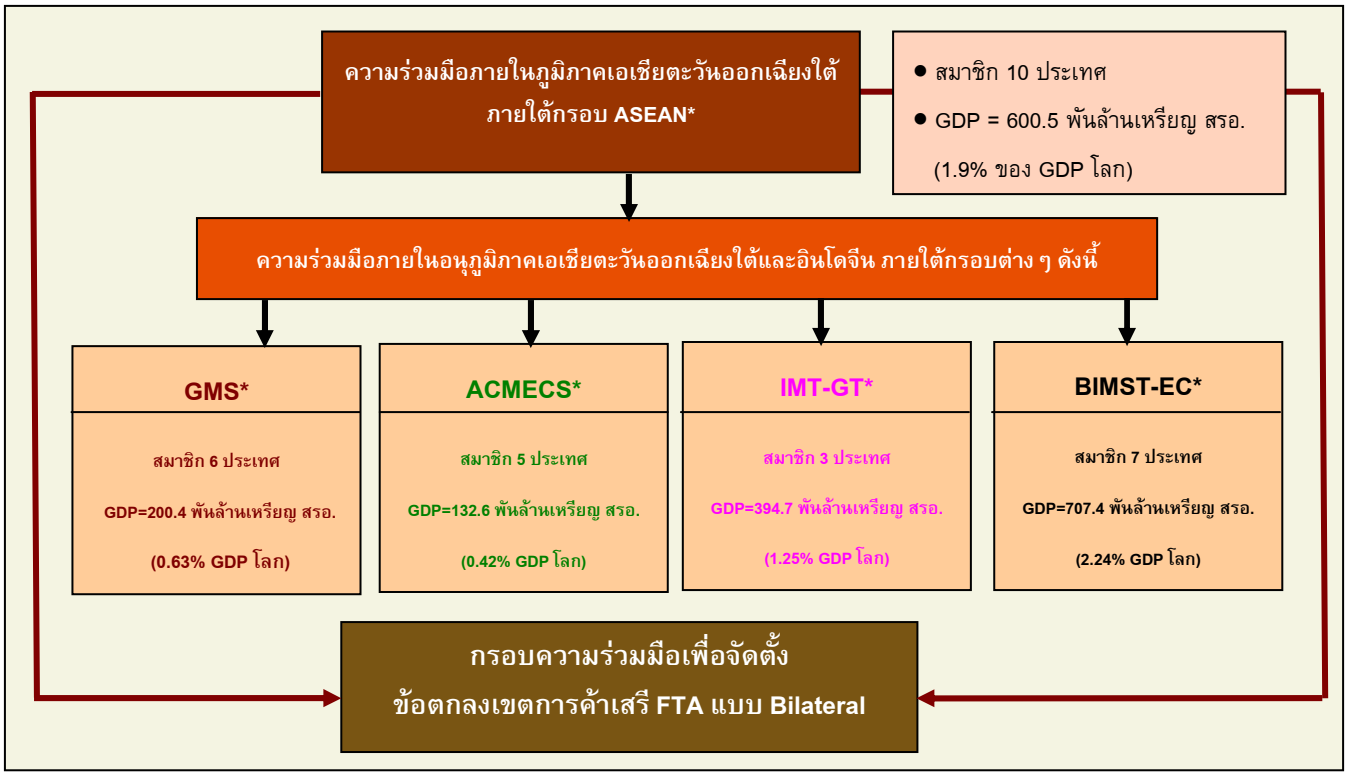
การบรรลุเป้าหมายทั้ง 3 ด้านนี้ จะมีส่วนผลักดันให้ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้มีการปฏิบัติตามแนวทางของการดำเนินนโยบายการอยู่ร่วมกันในลักษณะ ดังต่อไปนี้

- ความร่วมมือ (Cooperation)
- ความรับผิดชอบต่อพันธะสัญญา (Commitment)
- ความเป็นหุ้นส่วนร่วม (Partnerships)
- ความมุ่งมั่นต่อการพัฒนาทรัพยากร (Resource)

ผลที่จะตามมา คือ ต่างฝ่ายต่างอาศัยการสร้างประโยชน์ร่วมจากการพัฒนาร่วมกัน โดยอาศัยทรัพยากรที่เป็นจุดแข็งของแต่ละประเทศสมาชิก อย่างไรก็ตามด้วยเหตุที่ไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ดังได้กล่าวในหัวข้อที่แล้ว ดังนั้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจย่อมเป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญในการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งสินค้าในภูมิภาคอินโดจีน

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับต่าง ๆ

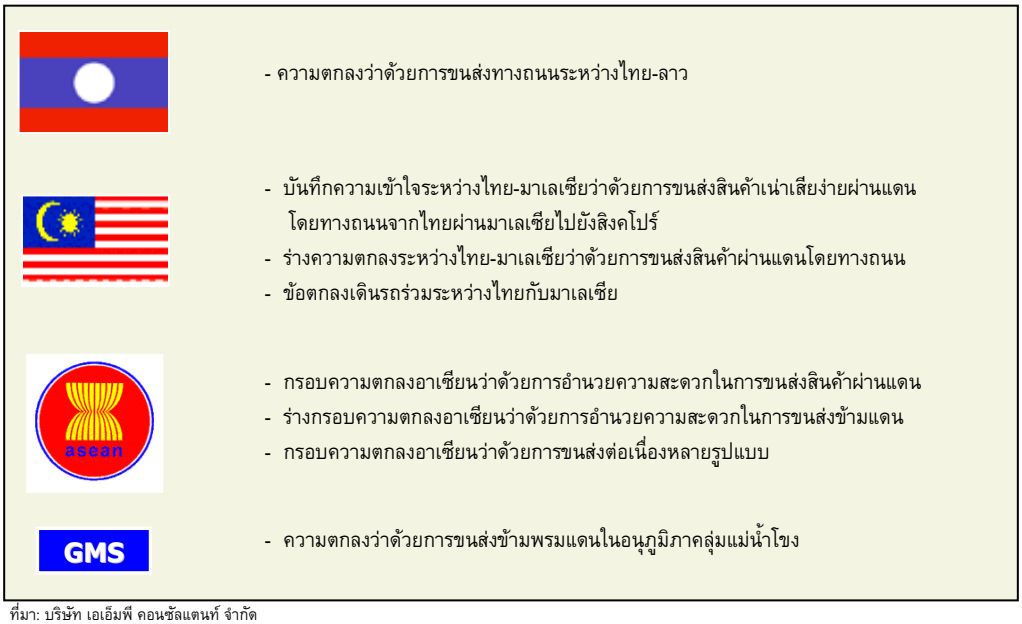
สำหรับกรอบและขอบเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศสำคัญในภูมิภาคเอเชีย สามารถแบ่งออกเป็นระดับและรูปแบบ (รูปที่ 2-3) และมีความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคที่สำคัญดังรูปที่ 2-4



หมายเหตุ * ASEAN : ASEAN Economic Community ประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศ คือ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บูรไน พม่า ลาว เวียดนาม และกัมพูชา
GMS : Greater Mekong Subregional Cooperation ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีน (มณฑลยูนนาน)
ACMECS : Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy ประกอบด้วยสมาชิก 5 ประเทศ คือ ไทย พม่า กัมพูชา ลาวและเวียดนาม
IMT-GT : Indonesia - Malaysia - Thailand - Growth Triangle ประกอบด้วยสมาชิก 3 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย
BIMST-EC : Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation ประกอบด้วยสมาชิก 7 ประเทศ คือ ไทย พม่า อินเดีย ศรีลังกา บังคลาเทศ เนปาล และภูฏาน

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-3 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-4 ความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

อย่างไรก็ตามหากมีการพิจารณาความร่วมมือในทุกกรอบความตกลง ย่อมเห็นได้ว่ากรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ในด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างกัน เป็นโอกาสสำคัญที่สุดที่มีส่วนผลักดันให้ประเทศในกลุ่มอินโดจีนพัฒนาเศรษฐกิจเป็นระบบการรวมกลุ่มแบบตลาดเดียว และนำไปสู่การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศได้สำเร็จ แต่จีนและไทยจะต้องเป็นประเทศผู้นำในการผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างกลุ่ม เนื่องจากเป็นสองประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็งกว่าประเทศอื่นๆ

นอกจากนี้การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอินโดจีน ยังจะมีส่วนผลักดันให้จีนเข้ามาลงทุนในไทยและอาศัยไทยเป็นฐานในการส่งสินค้าผ่านแดนไปยังตลาดอาเซียนและตลาดโลก นอกเหนือจากจุดแข็งของไทย (ตารางที่ 2-1) ที่กล่าวถึงแล้ว จีนยังสนใจที่จะอาศัยเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ของไทยเพื่อเป็นช่องทางการส่งผ่านสินค้าของตนหรือเข้ามาร่วมลงทุนเพื่อผลิตสินค้าในไทยอีกด้วย ดังนั้นหากไทยมีนโยบายการเจรจาร่วมมือกับจีนที่ชัดเจน โอกาสที่จะได้จีนเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ย่อมมีโอกาสความเป็นไปได้สูง

สำหรับลาวและสหภาพพม่า (พม่า) แม้ว่าประเทศเหล่านี้จะไม่เป็นประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตสินค้าส่งผ่านแดนไทยมากนัก แต่การมีกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และการปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจแบบตลาดก็มีผลนำไปสู่การใช้ทรัพยากรของประเทศเหล่านี้มาทำการผลิตสินค้าเพิ่มขึ้นในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่ผลิตขึ้นในไทยโดยอาศัยปัจจัยการผลิตจากประเทศทั้งสองจะใช้ท่าเรือของไทยเป็นเส้นทางการส่งออก เช่น การใช้พม่าและลาวเป็นฐานการผลิตวัตถุดิบทางการเกษตรในลักษณะ Contract Farming ก่อนจะนำมาผลิตเป็นสินค้าในขั้นตอนที่สูงขึ้น และการที่ไทยอาศัยพลังงานจากประเทศทั้งสอง เป็นต้น

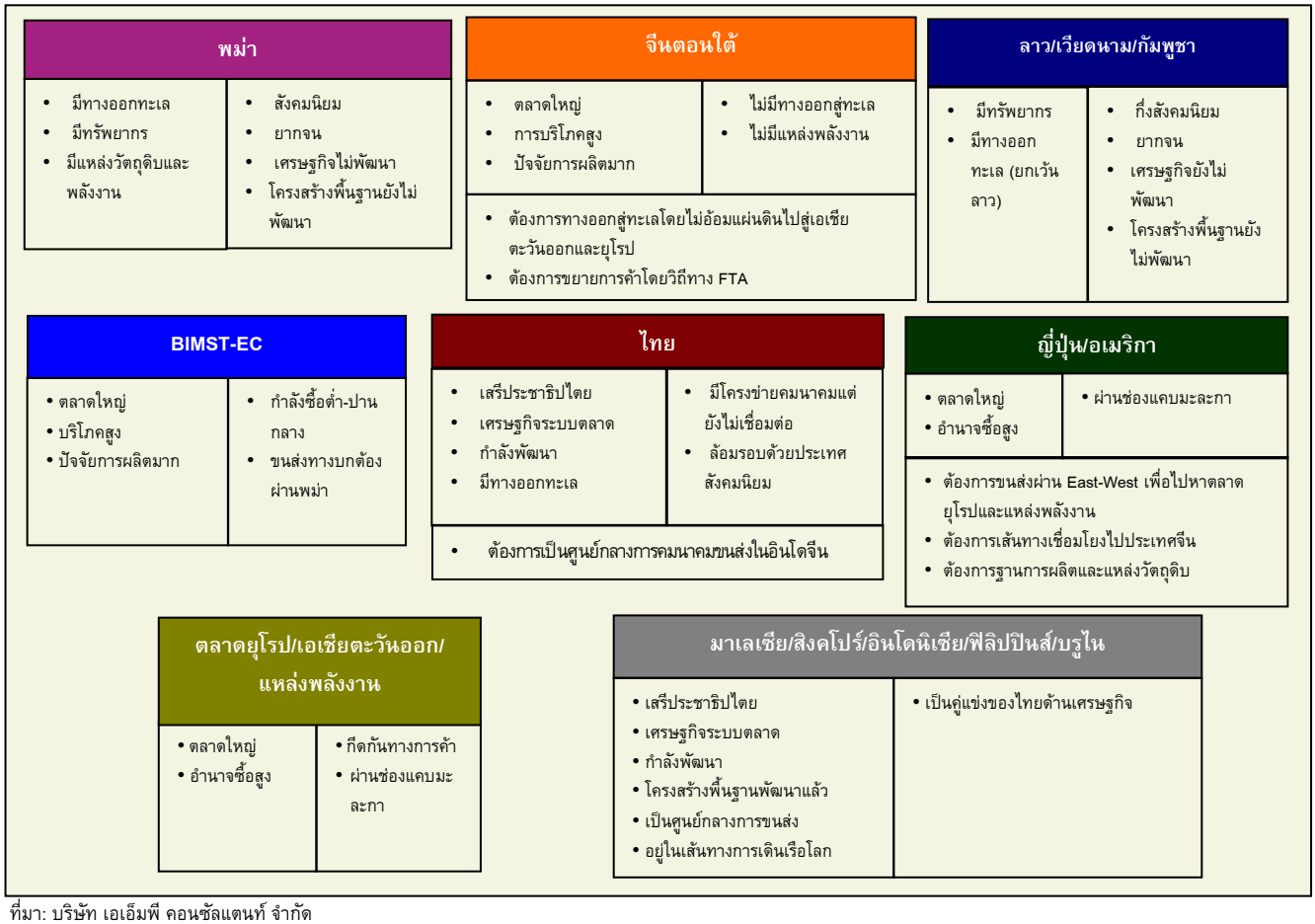
แนวโน้มของความกระตือรือร้นในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีน และการเปลี่ยนแปลงทีท่าของประเทศในกลุ่มสังคมนิยมในภูมิภาคที่หันมาใช้ระบบตลาดเสรีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ไทยมีโอกาสที่จะมีสินค้าผ่านแดนที่จะใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูทางการค้าเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคนี้กับตลาดโลกเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตามกลไกด้านกฎระเบียบ กฎหมาย และข้อตกลงระหว่างประเทศในด้านการขนส่งระหว่างประเทศจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกันในภูมิภาคนี้เกิดขึ้นได้ด้วยเช่นกัน สิ่งสนับสนุนดังกล่าวจะมีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาไปสู่ความสามารถที่ทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอินโดจีนด้วยกรอบความตกลงสรุปไว้ในรูปที่ 2-4 และศักยภาพของประเทศคู่ค้าของไทยในกลุ่มอินโดจีนและประเทศอื่นๆ รวมทั้งลักษณะตลาดระหว่างประเทศ (รูปที่ 2-5)

2.3 การเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในภูมิภาค

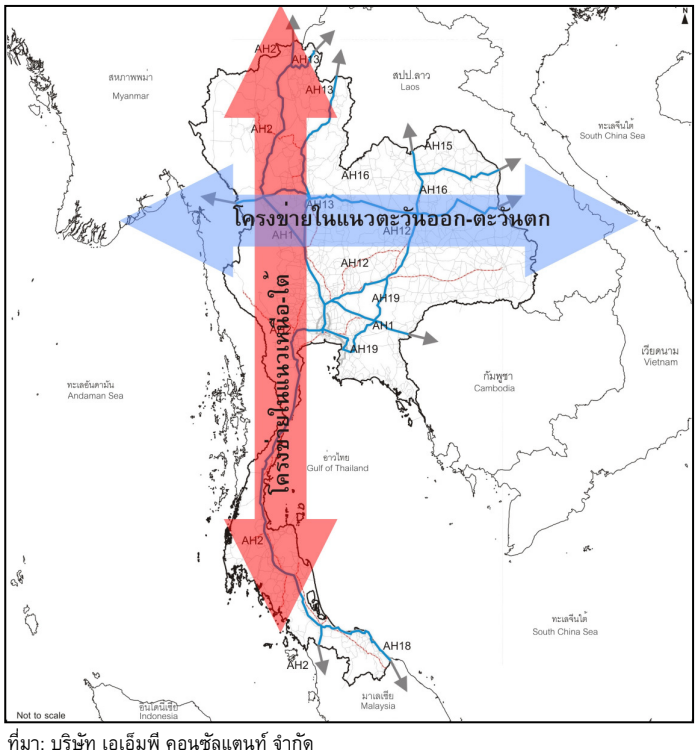
สิ่งบ่งชี้ที่สำคัญถึงศักยภาพที่ไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนปรากฏตามการศึกษาของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ที่ส่งเสริมให้มีการตัดเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศในภูมิภาคตามแนวการขนส่งทางบก เหนือ-ใต้ หรือ N-S Economic Corridor จากจีนตอนใต้ให้ผ่านไทยไปยังมาเลเซีย และตะวันออก-ตะวันตก หรือ E-W Economic Corridor จากท่าเรือมะละแหม่ง (พม่า) ผ่านไทยและลาวไปยังท่าเรือดานัง (เวียดนาม) (รูปที่ 2-6)

อย่างไรก็ตาม การกำหนดเส้นทางในลักษณะดังกล่าว (ตามในรายงานนี้เรียกว่า N-S และ E-W Economic Corridor ตามแนวของ ADB) จะทำให้ไทยเป็นเพียงเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยไม่ทำให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของไทย (รูปที่ 2-7) ดังนั้น การศึกษานี้ จึงมุ่งประเด็นที่จะศึกษาถึงเส้นทาง N-S และ E-W Economic Corridor ที่เหมาะสมกว่าแนวทาง ADB เพื่อทำให้ไทยได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน



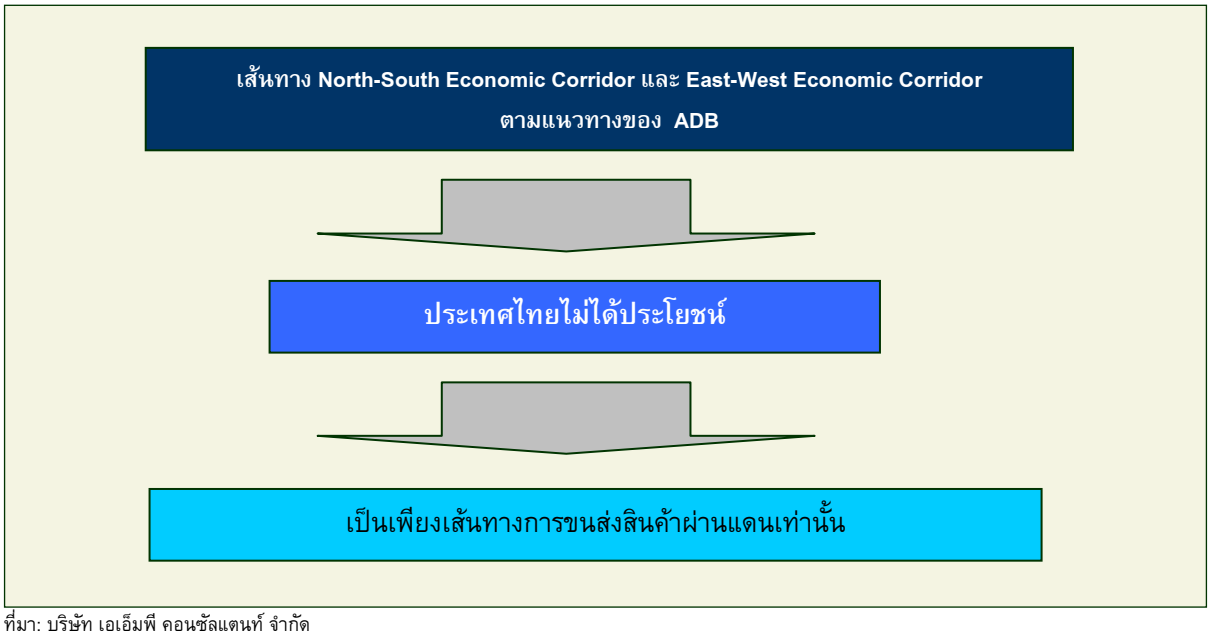
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-5 ศักยภาพและลักษณะของประเทศคู่ค้าของไทยในกลุ่มอินโดจีน / ประเทศอื่น ๆ และตลาดระหว่างประเทศ



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-6 แนวเส้นทาง N-S และ E-W Economic Corridor ตามแนวของ ADB



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 2-7 ไทยไม่ได้ประโยชน์จากการเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนตามเส้นทาง N-S และ E-W Economic Corridor ตามแนวของ ADB

3. ประโยชน์ที่ไทยควรได้รับจากการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง

การศึกษานี้กำหนดเป้าหมายหรือประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทยที่ควรจะได้รับไว้ 5 ประการ ดังนี้

- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการบริการขนส่งของประเทศให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงตามกระแสเศรษฐกิจของโลกที่มีการพัฒนาการค้าเป็นแบบการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจหรือการลงทุนเป็นแบบตลาดเดียว (Single Market)
- เพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของประเทศ
- ยกระดับความเจริญทางด้านอุตสาหกรรมไปสู่ขั้นที่สูงกว่า
- นำศักยภาพทางภูมิประเทศและโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ทรัพยากรในภูมิภาคถูกนำมาพัฒนาร่วมกันและใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า

ปัจจัยสำคัญที่การศึกษานี้กำหนดให้เป็นสิ่งที่จะผลักดันยุทธศาสตร์และแผนงานปฏิบัติที่จะนำไปสู่เป้าหมายในการสร้างประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของไทยประกอบด้วย

- การพัฒนาจะมีการนำไปสู่การเพิ่มปริมาณและมูลค่าสินค้าเข้า-ออก จนสามารถทำให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก
- การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องมีประสิทธิภาพทำให้เกิดการประหยัดเวลา ต้นทุน และความปลอดภัยต่อการขนส่งสินค้า
- การพัฒนาการจัดการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. วิธีการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายเพื่อสัมฤทธิ์ผลความเป็นศูนย์กลาง

แนวทางการพัฒนาให้เป็นไปสู่เป้าหมายดังกล่าวจึงถูกวางกรอบการทำงานให้เป็นไปตามแผนผังที่แสดงไว้ในรูปที่ 4-1

ในการจะกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานปฏิบัติได้มีการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลรอบด้านของประเทศภูมิภาคอินโดจีนเพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนงานปฏิบัติให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด การศึกษาในขั้นตอนนี้ประกอบด้วย 6 ประเด็นหลักดังนี้

- การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ
- การศึกษาระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- การบริหารจัดการระบบขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ
- การใช้อุปสงค์เป็นตัวนำอุปทาน
- การพัฒนาและเสริมโครงสร้างพื้นฐานที่ขาดอยู่ให้สมบูรณ์
- การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน

4.1 การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

การพิจารณาถึงกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของ ASEAN และ GMS เพื่อสนับสนุนการรวมกลุ่มระหว่างประเทศให้มีลักษณะเป็นตลาดเดียว (Single Market) คล้ายกับการรวมกลุ่มของประเทศในสหภาพยุโรป (European Union: EU) ซึ่งโครงสร้างกลุ่มสหภาพยุโรปมีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มประเทศ GMS คือ ประเทศในกลุ่มยุโรปมีความแตกต่างของระดับการพัฒนา รายได้และระบบเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก รวมถึงความแตกต่างด้านสังคมและวัฒนธรรม รายละเอียดแบบจำลองการรวมกลุ่มเพื่อเป็นตลาดเดียว (รูปที่ 4-2) โดยมีแนวคิดในการพัฒนาการรวมกลุ่มภายใต้กรอบ ASEAN และ GMS เพื่อเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าของไทย ประกอบด้วยการสนับสนุนแนวทาง

- การเป็นตลาดเดียวของอินโดจีนและ GMS เพื่อสนับสนุนตลาดเดียวของ ASEAN
- ให้ประเทศสมาชิกปรับตัวตามกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก
- ปรับปรุงกฎระเบียบ การค้าชายแดน นโยบาย และการบริการ เพื่อลดความแตกต่างของระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ

ทั้งนี้แบบจำลองของ EU สามารถปรับแต่งเป็นแบบจำลองของไทยในด้านความร่วมมือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีนซึ่งจะทำให้ไทยมีบทบาทสำคัญในการทำให้เกิดตลาดเดียวของ GMS แสดงได้ดังรูปที่ 4-3 และตารางที่ 4-1

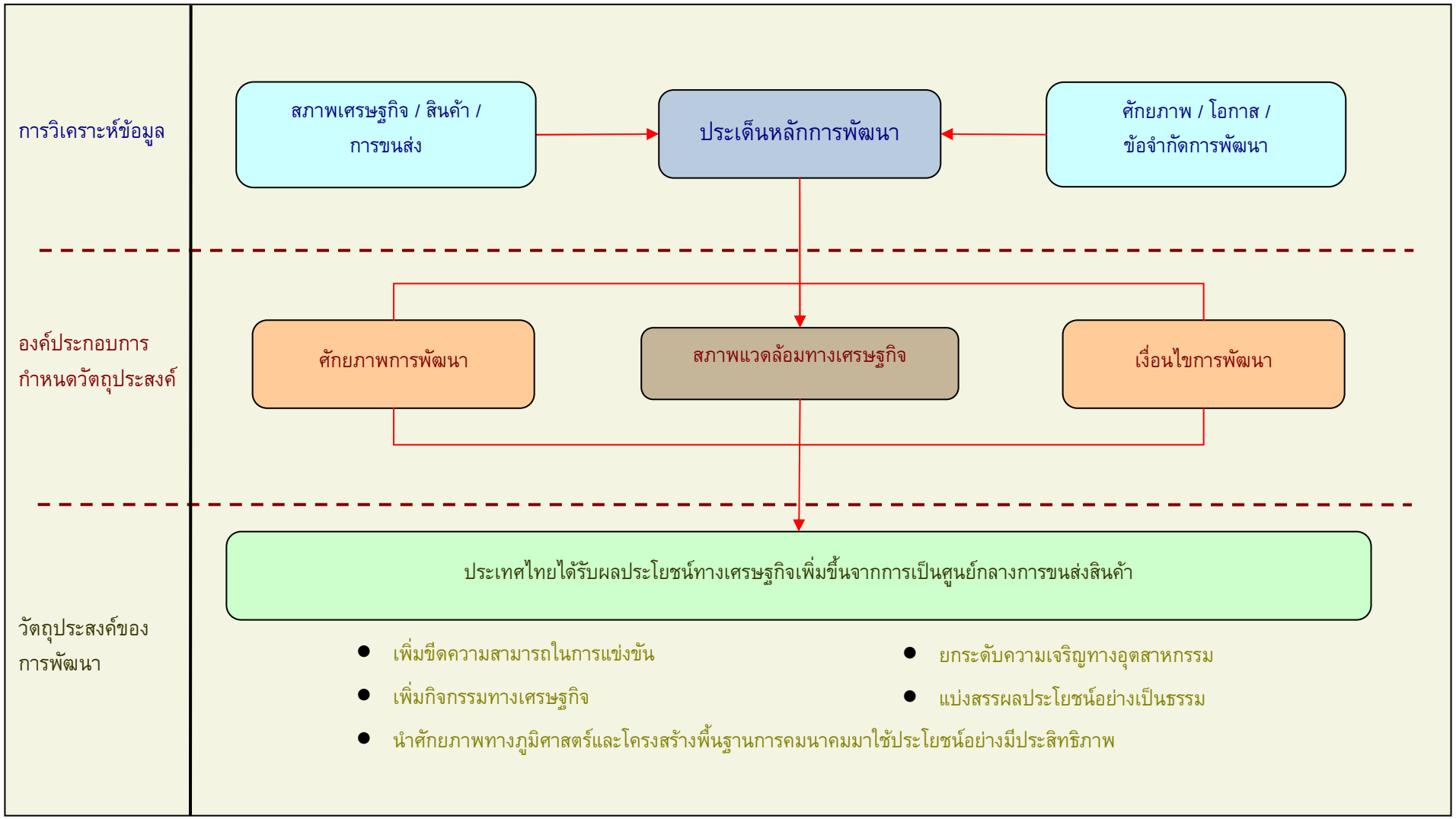
แนวทางการพัฒนาของไทยที่สามารถสนับสนุนและผลักดันให้ประเทศในกลุ่มอินโดจีนเข้าใกล้ความเป็นตลาดเดียว เพื่อเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศสมาชิกทั้งการขนส่งและการค้า คือ การเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน (Investment-Led Strategy) กับยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมของไทย (รูปที่ 4-4) ประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่ใน 4 แนวทาง ดังนี้

- การใช้ทรัพยากรเป็นตัวตั้ง (Resource-Based)
  - เน้นประสิทธิภาพจากการลงทุนของต่างประเทศในพื้นที่ (Foreign Direct Investment: FDI)
  - สร้างเครือข่ายทรัพยากร โดยเน้นความยั่งยืนของการใช้ทรัพยากร และการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมและธุรกิจต่างๆ
- การใช้ทรัพยากรมนุษย์เป็นตัวตั้ง (Human Resource-Based)
  - เน้นการรักษาแหล่งอาศัย แหล่งทำกินของประชากรในภูมิภาค โดยให้แรงจูงใจด้านต่างๆ ตลอดจนการอบรมฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมต่างๆ
  - กำหนดเงื่อนไขการใช้แรงงานต่างด้าวและการป้องกันผลกระทบด้านสังคม จากการเคลื่อนย้ายแรงงานทั้งต่างด้าวและต่างถิ่น
- สั่งสมฐานองค์ความรู้ของคนในพื้นที่ (Knowledge-Based)
  - เน้นการค้นหา-พัฒนา-การใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ท้องถิ่นที่มีการสะสมมาเป็นเวลาช้านาน (Accumulated Knowledge) เพื่อให้เกิดการพัฒนาต่อยอด โดยมีผู้ประกอบการเป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการต่างๆให้เหมาะสมต่อพื้นที่
  - เน้นการต่อยอดองค์ความรู้ โดยสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างสถาบันการศึกษาในพื้นที่กับธุรกิจเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และผลประโยชน์ตกอยู่กับคนในท้องถิ่นมากที่สุด
- การดึงการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากจีน และญี่ปุ่น ให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้นในแต่ละภูมิภาค เพื่อเพิ่มการหมุนเวียนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านไทย

ตารางที่ 4-1 การเปรียบเทียบแบบจำลอง (Model) การรวมกลุ่มของสหภาพยุโรปกับแนวทางการพัฒนาของไทย

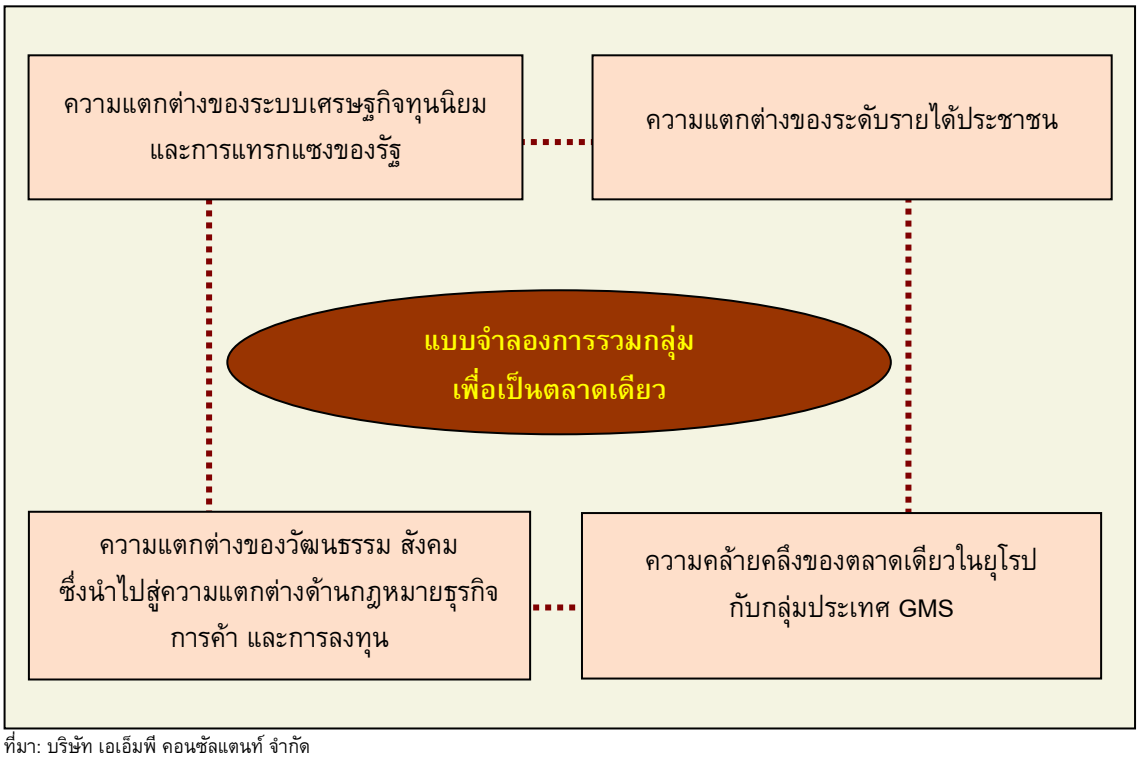
แบบจำลอง (Model)ของ EU	แบบจำลอง (Model)ของไทย
1. Balancing System • ลดความเหลื่อมล้ำของรายได้ • สร้างโอกาสให้กับประชาชนในประเทศที่ด้อยทางเศรษฐกิจ **มาตรการ:** ใช้ Structural Fund	**1. Absorption Capacity-Building Strategy** • เพิ่มขีดความสามารถของภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้าน • ยกระดับรายได้ คุณภาพชีวิตของคนในประเทศเพื่อนบ้าน **มาตรการ:** ใช้รูปแบบการช่วยเหลือแบบญี่ปุ่นในรูปของความช่วยเหลือแบบเป็นทางการระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล (Official Development Assistant: ODA)
2. Cohesion Model • เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน • ใช้ Neo-Classical Model โดยเลือกโครงการหรือสาขาเศรษฐกิจที่มีอัตราเติบโตสูงเป็นตัวนำ **มาตรการ:** ใช้ Adjustment Fund	**2. Investment-Led Strategy** • ใช้ความร่วมมือ 2 ฝ่าย (จีน-ไทย) ในการพัฒนาศักยภาพของสาขาเศรษฐกิจนำ • จัดตั้งโครงการเพื่อให้เกิดการผลิตร่วม (Joint-Production) และการตลาดเดียว (Single Marketing) **มาตรการ:** ใช้รูปแบบการร่วมมือในรูป Loan Program
3. Market-Oriented Model • ลดความแตกต่างของระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ • เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรภายใน EU **มาตรการ:** จัดตั้ง Joint-Cooperation Committee	**3. ASEAN-Led Institutionalization** • สนับสนุนการปรับปรุง แก้ไขกฎระเบียบ การค้าและการลงทุนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด • สนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน **มาตรการ:** จัดตั้ง Joint-Cooperation Committee ในการแก้ปัญหาจากการปฏิบัติมากขึ้น

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



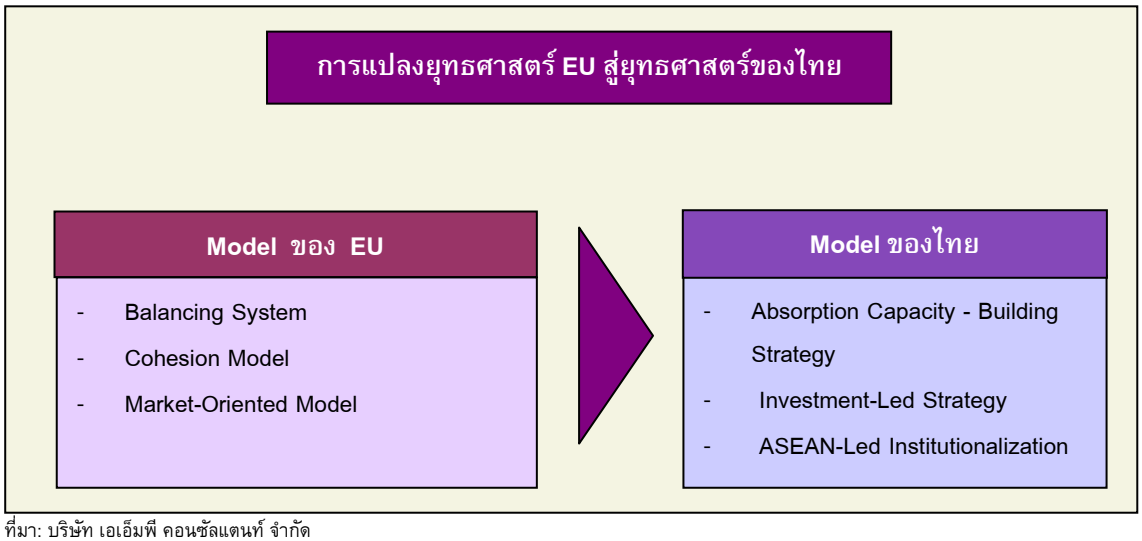
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-1 แนวทางการพัฒนาไปสู่เป้าหมาย / ประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทย



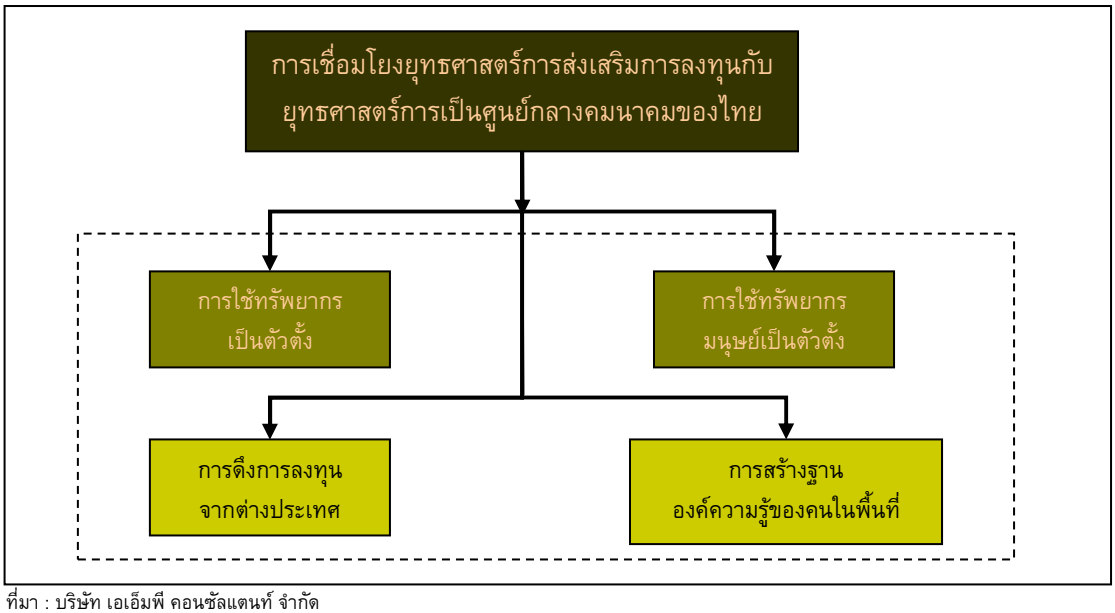
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-2 แบบจำลองการรวมกลุ่มเพื่อเป็นตลาดเดียว



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-3 การแปลงยุทธศาสตร์ EU สู่ยุทธศาสตร์ของไทย



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-4 องค์ประกอบการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์

4.2 การศึกษาระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ระบบเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกันของประเทศในกลุ่มภูมิภาคอินโดจีนเป็นพื้นฐานแรกที่ต้องมีการทำความเข้าใจเพื่อนำไปสู่การคาดการณ์ถึงแนวโน้มการเกิดขึ้นของอุปสงค์สินค้าและบริการใหม่ๆ หลังจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างกัน ดังนั้นในการศึกษานี้จึงได้สรุปประเด็นการศึกษาด้านระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และแนวโน้มการค้าในอนาคตได้ดังนี้

4.2.1 ภูมิภาคอินโดจีนประกอบด้วย 5 ประเทศ และหนึ่งมณฑล ประกอบด้วย ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) ลาว พม่า ไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และมณฑลยูนนานของจีน (จีนตอนใต้) ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ และทรัพยากรมนุษย์เป็นจำนวนมาก แม้ว่าปัจจุบันประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ คือ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ยังถูกจัดให้เป็นกลุ่มประเทศยากจน แต่ข้อมูลการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจพบว่ามีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วแห่งหนึ่งของโลก (ตารางที่ 4-2) หลังจากทุกประเทศ (ยกเว้นไทย) ได้เปลี่ยนจากระบบเศรษฐกิจแบบปิดมาสู่การเปิดประเทศค้ากับตลาดโลก มณฑลยูนนานในเขตจีนตอนใต้เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วและไทยได้ให้ความสนใจ เนื่องจากรัฐบาลจีนสนับสนุนส่งเสริมให้มณฑลยูนนานเป็นประตูการค้าสู่อาเซียน

4.2.2 ไทยมีการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านติดต่อกันมายาวนาน และในปัจจุบันได้มีอัตราการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า สภาพการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านด่านที่สำคัญที่มีมูลค่าการค้าสูงและอยู่ในแนวโครงข่ายการคมนาคมที่สำคัญ (รูปที่ 4-5) ประกอบด้วย

- ด่านแม่สอดและด่านแม่สายเป็นด่านที่มีการค้าระหว่างไทยกับพม่า
- ด่านเชียงแสนเป็นด่านที่มีการค้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้
- ด่านเชียงของ ด่านหนองคายและด่านมุกดาหารเป็นด่านที่มีการค้าระหว่างไทยกับลาว
- ด่านอรัญประเทศเป็นด่านที่มีการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา
- ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์เป็นด่านที่มีการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย

4.2.3 สินค้าที่ทำการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอินโดจีน จำแนกเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญมีมูลค่าสูงจากไทย ได้แก่ เชื้อเพลิง เครื่องอุปโภคบริโภค และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานพาหนะเป็นหลักในขณะที่การนำเข้าจะเป็นสินค้าเกษตรขั้นปฐมและวัตถุดิบทางการเกษตร ในส่วนการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียสินค้าส่งออกที่สำคัญจากไทย ได้แก่ ยางพารา เครื่องจักรอุปกรณ์และเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น

ในส่วนการไหลเวียนของสินค้าจะเป็นการขนส่งทางถนนจากแหล่งผลิตในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังด่านศุลกากรชายแดนที่สำคัญก่อนที่จะถูกขนถ่ายไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป อย่างไรก็ตามสินค้าเข้า-ออกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ 5 อันดับแรก จาก 15 อันดับที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 4-6 ถึง รูปที่ 4-10

4.2.4 ในกรณีที่หากไม่มีการผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งในภูมิภาคคาดว่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะเป็นไปในรูปแบบเดิม ทั้งนี้เนื่องจากการค้าชายแดนไม่ได้แสดงบทบาทที่สำคัญมากกับระบบเศรษฐกิจไทย โดยมีอัตราส่วนมูลค่าเพียงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยทั้งหมด อย่างไรก็ตามการศึกษานี้ได้ทำการคาดการณ์ปริมาณและมูลค่าสินค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสำคัญ 15 อันดับแรก ซึ่งได้แก่ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องจักรอุปกรณ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์โลหะขั้นมูลฐาน ผลิตภัณฑ์พลาสติกและเรซิน ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ชิ้นส่วนยานพาหนะและอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์จากไม้ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม อาหารทะเล ผลิตภัณฑ์จากพืชสวน (ผลไม้) แป้งและสตาร์ช ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ ปูนซีเมนต์ โดยคาดการณ์แยกออกเป็นสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าตามจุดผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านต่อไปในอนาคต จนถึง ปี พ.ศ. 2558 (10 ปี) ซึ่งการประมาณการนั้นดำเนินการโดยแบบจำลอง Growth Trend Analysis ซึ่งใช้ค่า Average Growth Rate ของแต่ละประเทศในภูมิภาคอินโดจีน ดังตารางที่ 4-3 (ปี พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2547) ซึ่งจากการคาดการณ์ พบว่าด่านที่มีมูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์และด่านสะเดาซึ่งเป็นทางออกของสินค้าที่สำคัญได้แก่ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องจักรและอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า และอาหารทะเล ไปสู่ท่าเรือปีนังที่สามารถส่งสินค้าออกไปสู่ประเทศต่างๆ หลายประเทศ รองลงมาได้แก่ ด่านอรัญประเทศ หนองคาย เชียงแสน และแม่สอด โดยสินค้าที่มีศักยภาพ ได้แก่ ชิ้นส่วนยานพาหนะและอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์จากพืชสวน(ผลไม้) ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4-4 ถึง ตารางที่ 4-5

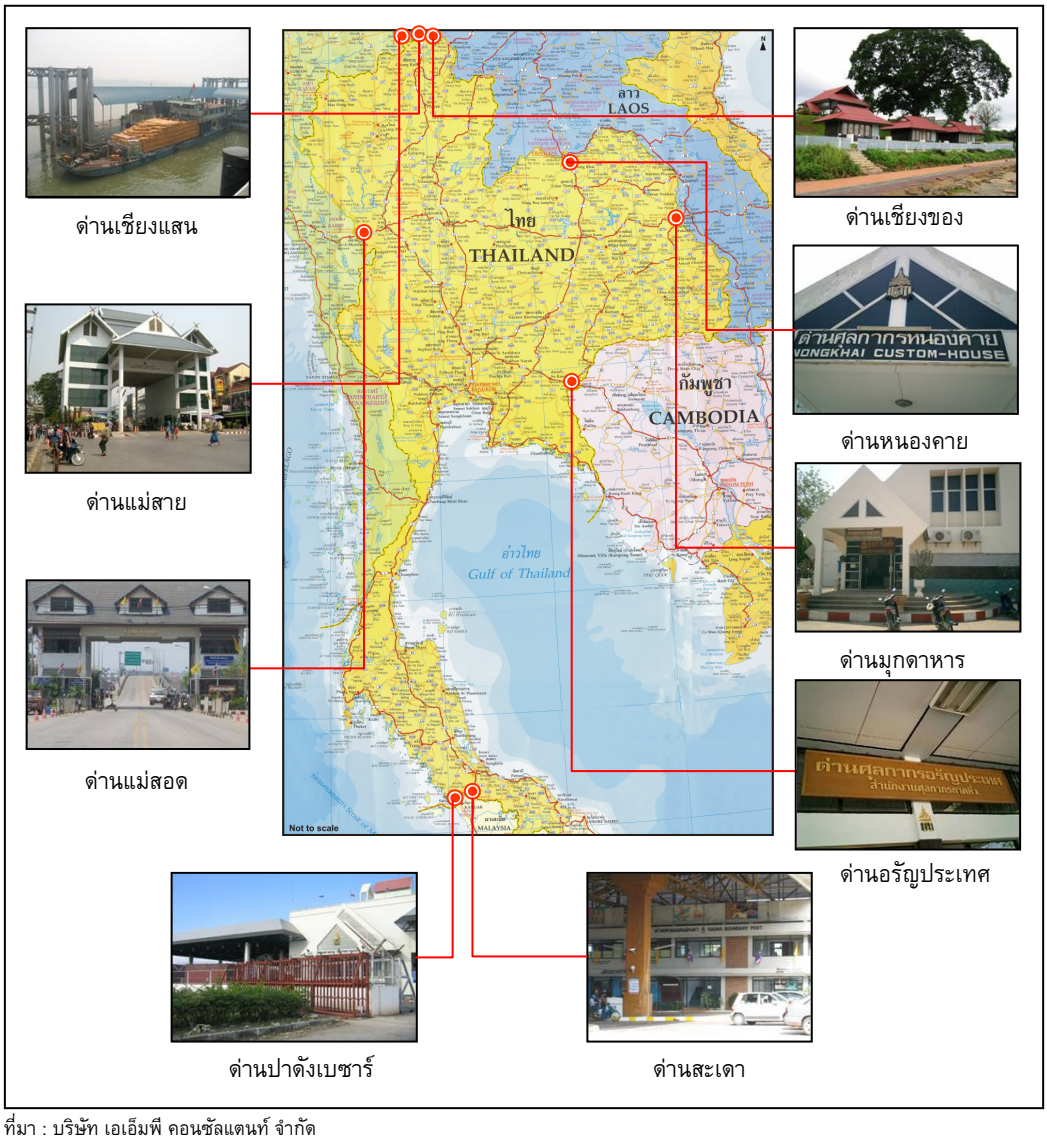
ตารางที่ 4-2 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2542 - 2548

หน่วย: ร้อยละ

ประเทศ	ปี พ.ศ.						
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
กัมพูชา	6.9	7.0	5.6	5.5	5.2	6.0	8.4
ลาว	7.3	5.8	5.8	5.9	5.9	6.5	7.2
พม่า	10.9	13.7	11.3	12.0	13.8	Na	12.2
ไทย	4.4	4.8	2.2	5.3	6.9	6.2	4.5
เวียดนาม	4.7	6.1	5.8	6.4	7.1	7.5	8.4
จีน (ยูนนาน)	7.2	7.1	6.5	8.2	8.6	Na	Na
ค่าเฉลี่ย	**5.6**	**6.2**	**4.6**	**6.6**	**7.8**	**6.5**	**8.1**

หมายเหตุ: Na คือ ไม่มีข้อมูล

ที่มา: ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB); The Mekong Region: Economic and Social Impact of Projects, June 2005.



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

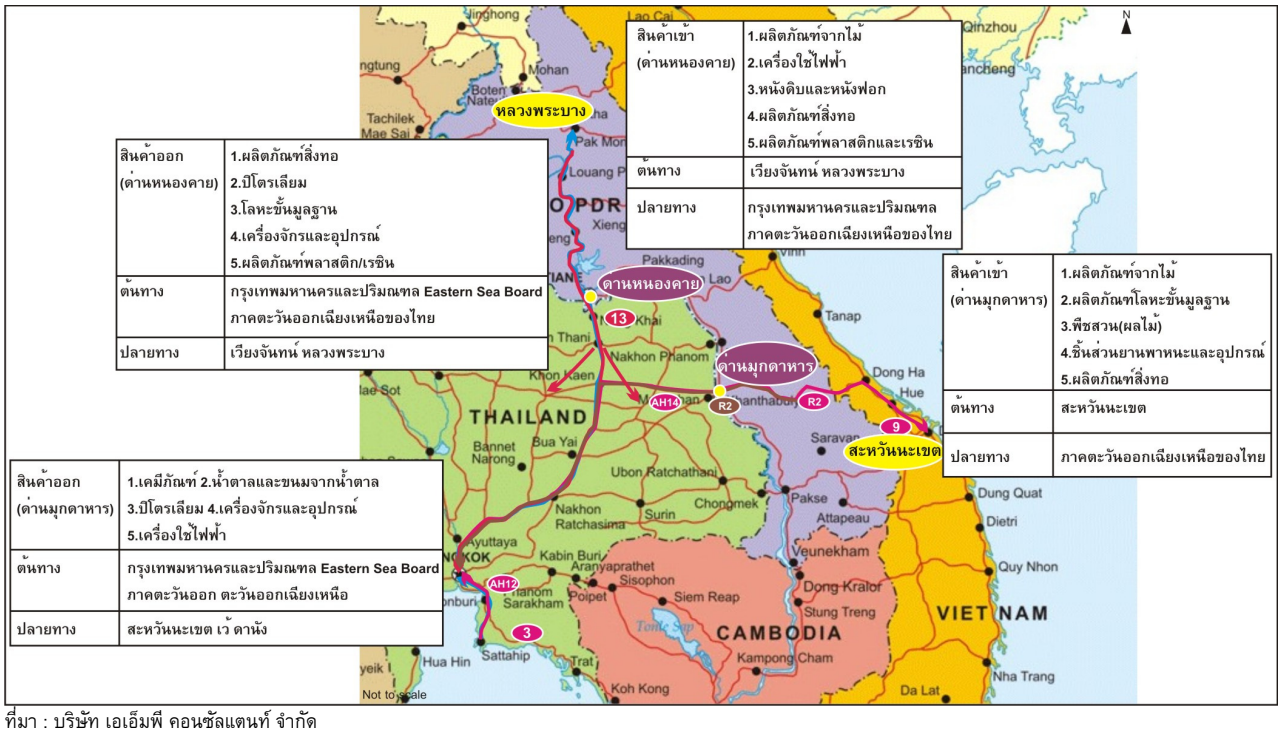
รูปที่ 4-5 ด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูง

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-6 สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับพม่าผ่านด่านแม่สอด และแม่สาย

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-7 สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ผ่านด่านเชียงแสนและไทยกับลาวผ่านด่านเชียงของ



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-8 สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับลาวผ่านด่านหนองคายและด่านมุกดาหาร

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-9 สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านด่านอรัญประเทศ

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-10 สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับมาเลเซียผ่านด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์

ตารางที่ 4-3 Average Growth Rate ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแท้จริง ระหว่างปี พ.ศ.2543-2547

ประเทศ	Average Growth Rate(ร้อยละ)
กัมพูชา	3.99
พม่า	3.95
มาเลเซีย	5.28
จีน (ยูนนาน)	9.89
ลาว	5.16
เวียดนาม	4.28
ไทย	5.56

ที่มา: กองทุนการเงินระหว่างประเทศ International Monetary Fund (IMF)

ตารางที่ 4-4 ผลสรุปการคาดการณ์มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้ารวมของสินค้า 15 ประเภทหลัก ระหว่างปี พ.ศ. 2548 - 2558

หน่วย: (i) มูลค่า: ล้านบาท, (ii) ปริมาณ: ตัน

ด่าน	ปี พ.ศ.											
	2548		2550		2552		2554		2556		2558	
	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ
อรัญประเทศ	3,036.62	104,526.82	3,383.68	116,473.33	3,914.63	134,749.79	4,528.90	155,894.10	5,239.55	180,356.28	6,061.72	208,656.95
หนองคาย	1,131.83	20,254.30	1,261.19	22,569.20	1,459.09	26,110.65	1,688.04	30,207.81	1,952.92	34,947.88	2,259.37	40,431.74
มุกดาหาร	2,543.10	79,148.67	2,833.75	88,194.68	3,278.41	102,033.78	3,792.85	118,044.45	4,388.00	136,567.43	5,076.55	157,996.96
เชียงแสน	1,217.43	87,326.62	1,356.57	97,307.30	1,569.44	112,576.31	1,815.70	130,241.26	2,100.62	150,678.11	2,430.24	174,321.82
เชียงของ	460.91	394,737.93	513.59	439,853.06	594.18	508,872.77	687.41	588,722.72	795.28	681,102.36	920.07	787,977.78
แม่สาย	213.45	11,462.97	237.85	12,773.09	275.17	14,777.39	318.35	17,096.19	368.31	19,778.84	426.1	22,882.44
แม่สอด	698.62	47,094.68	778.46	52,477.20	900.61	60,711.67	1,041.94	70,238.27	1,205.43	81,259.73	1,394.58	94,010.63
สะเดา	60,996.61	4,255,068.11	67,967.99	4,741,385.63	78,633.22	5,485,381.87	90,971.98	6,346,122.54	105,246.88	7,341,926.64	121,761.73	8,493,987.70
ปาดังเบซาร์	15,218.42	2,016,157.32	16,957.75	2,246,586.68	19,618.68	2,599,110.64	22,697.16	3,006,951.02	26,258.69	3,478,787.83	30,379.08	4,024,663.07

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 4-5 ผลสรุปการคาดการณ์มูลค่าและปริมาณสินค้าส่งออกรวมของสินค้า 15 ประเภทหลัก ระหว่างปี พ.ศ. 2548 - 2558

หน่วย: (i) มูลค่า: ล้านบาท, (ii) ปริมาณ: ตัน

ด่าน	ปี พ.ศ.											
	2548		2550		2552		2554		2556		2558	
	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ
อรัญประเทศ	14,999.34	1,825,523.65	16,222.41	1,974,380.06	18,226.54	2,218,296.24	20,478.25	2,492,345.98	23,008.15	2,800,252.00	25,850.59	3,146,196.93
หนองคาย	12,211.36	974,020.78	13,292.17	1,060,229.68	15,028.67	1,198,739.05	16,992.03	1,355,343.42	19,211.88	1,532,406.73	21,721.74	1,732,601.74
มุกดาหาร	4,100.91	221,991.36	4,463.87	241,639.43	5,047.04	273,207.43	5,706.38	308,899.50	6,451.87	349,254.41	7,294.75	394,881.33
เชียงแสน	6,280.61	133,391.60	7,537.03	160,076.31	9,378.08	199,177.61	11,668.83	247,830.06	14,519.13	308,366.67	18,065.67	383,690.36
เชียงของ	1,166.48	44,711.18	1,399.83	53,655.56	1,741.77	66,761.83	2,167.22	83,069.51	2,696.60	103,360.62	3,355.29	128,608.17
แม่สาย	1,868.39	63,488.14	2,018.91	68,602.76	2,266.30	77,009.36	2,544.02	86,446.10	2,855.76	97,039.23	3,205.71	108,930.44
แม่สอด	9,601.51	443,033.36	10,375.01	478,724.24	11,646.36	537,387.22	13,073.51	603,238.79	14,675.54	677,159.82	16,473.89	760,139.16
สะเดา	96,558.02	3,771,981.60	107,027.60	4,180,969.45	123,182.41	4,812,047.51	141,775.64	5,538,380.88	163,175.34	6,374,347.45	187,805.12	7,336,495.33
ปาดังเบซาร์	78,217.77	6,551,476.06	86,698.75	7,261,838.51	99,785.12	8,357,944.82	114,846.74	9,619,498.08	132,181.78	11,071,470.96	152,133.38	12,742,605.50

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

4.3 การบริหารจัดการระบบการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ

การพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอินโดจีน ไทยจะต้องปรับกระบวนการบริหารจัดการระบบการขนส่งใหม่ให้เกิดประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการขนส่ง และเอื้อต่อการเพิ่มมูลค่าสินค้าที่ผ่านเข้ามาในประเทศ ซึ่งจะเป็นการผลักดันให้ไทยสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้โดยการปรับกระบวนการบริหารจัดการระบบขนส่ง การปรับรูปแบบมีหลักการสำคัญสองประการ คือ การเปิดเส้นทางการค้าสู่ตลาดโลกและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดการขนส่งภายในประเทศ

4.3.1 การเปิดเส้นทางการค้าสู่ตลาดโลก

ความได้เปรียบด้านที่ตั้ง ทำให้ไทยสามารถพัฒนาศักยภาพไปสู่การเป็นศูนย์กลางโดยการผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังมีบทบาทสำคัญในการเป็นท่าเรือหลักของภูมิภาค เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุดในประเทศ และยังมีศักยภาพในการรองรับสินค้าได้อีกมาก จุดเน้นที่สำคัญ ได้แก่ การเพิ่มความสามารถในการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างจีนตอนใต้ไปสู่ยุโรป แอฟริกาและตะวันออกกลาง (รูปที่ 4-11)

การเน้นการเชื่อมโยงไทยให้ไปสู่เส้นทางการค้าใหม่เป็นการอาศัยความได้เปรียบเชิงพื้นที่โดยจะเป็นประตูทางออกสู่ทะเลของจีนตอนใต้เชื่อมโยงกับทวีปยุโรป ตะวันออกกลางและประเทศอินเดีย หากไทยสามารถสร้างการเชื่อมโยงในเส้นทางการค้าและการลงทุนกับจีนตอนใต้ได้ ไทยและจีนก็จะสามารถสร้างประโยชน์ร่วมกันในการขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้ ศักยภาพของที่ตั้งของไทยนับเป็นโอกาสดีที่จะทำให้เกิดกิจกรรมดังกล่าว หากการผลักดันยุทธศาสตร์ตามการศึกษาดำเนินงานอย่างได้ผล

4.3.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งภายในประเทศ

นอกเหนือจากการพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังมีบทบาทสำคัญ เป็นประตูการค้าหลักของประเทศและภูมิภาคแล้ว การพัฒนาให้บรรลุผลลัพธ์ที่ต้องการควรต้องอาศัยการพัฒนาในลักษณะขององค์รวมด้านระบบจัดการขนส่งภายในประเทศด้วย ในปัจจุบันระดับการพัฒนาของไทยอยู่ในระดับ Physical Distribution ดังรูปที่ 4-12 (ระบบการบริหารการขนส่งสินค้า ซึ่งเน้นการจัดการขนส่งสินค้าเฉพาะกิจกรรม และไม่มีการเชื่อมโยงงานในแต่ละกิจกรรม) นอกจากนั้นแล้ว

เพื่อใช้ประโยชน์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบในการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับบริการขนส่ง ตามกรอบแนวคิดที่สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลักในการเปิดเส้นทางสู่ตลาดโลก และการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งในประเทศให้เกิดการเชื่อมโยงในแบบบูรณาการนั้นต้องอาศัยทั้งการพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบ Hub and Spoke และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง ซึ่งสามารถทำให้ไทยได้ประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและรายได้ (โดยการเน้นส่งเสริมให้เกิดกระบวนการผลิตในไทย เช่น การนำวัตถุดิบมาแปรรูป การบรรจุหีบห่อ เป็นต้น)

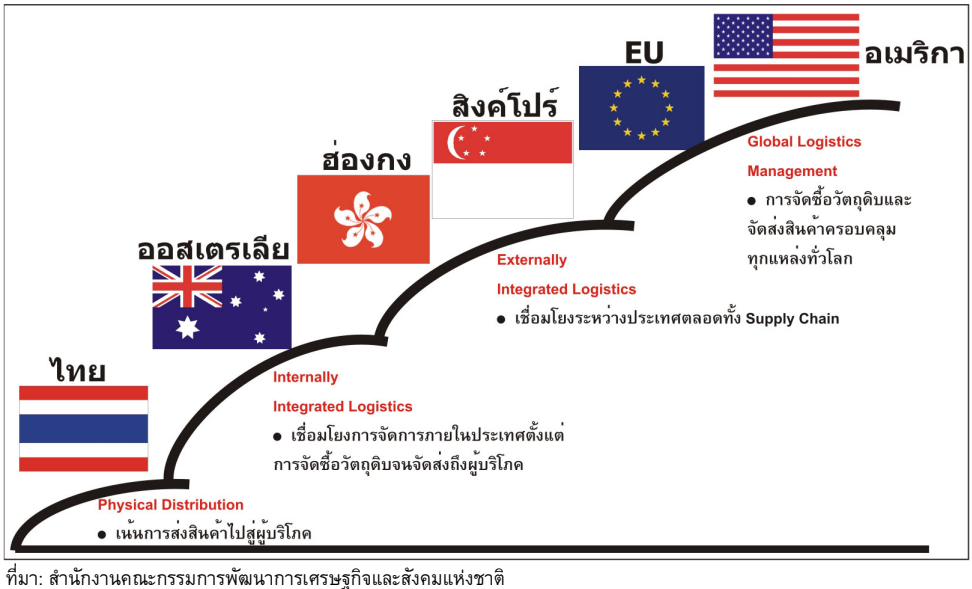
การเชื่อมโยงการขนส่งยังต้องมีการพัฒนาการขนส่งไปสู่รูปแบบสินค้าคอนเทนเนอร์ พร้อมทั้งการอาศัยระบบเครือข่าย Hub and Spoke โดยระบบเครือข่าย Hub and Spoke นั้น สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

1) ***การเชื่อมโยงข้อมูลในการบริหารจัดการ*** การใช้ Hub เป็นศูนย์ข้อมูลในการบริหารจัดการ การค้า การวางแผนการกระจายสินค้า การวางแผนการใช้ทรัพยากรในการขนส่ง การตรวจสอบสถานภาพการขนส่ง และการติดต่อกับหน่วยราชการต่างๆ (เช่น กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น) โดยผ่านทาง Spoke ที่เป็นเครือข่ายอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง
2) ***การเชื่อมโยงทางกายภาพ*** สามารถใช้ Hub เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Cross-docking) จุดพักสินค้า (Warehousing) จุดเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Inter-modal Transfer) จุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Consolidation and Distribution) พร้อมทั้งการมี Spoke เป็นระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับแหล่งผลิต แปรรูป และบรรจุหีบห่อ ตลอดจนประตูการค้าต่างๆ เช่น ท่าเรือ ด่านการค้าชายแดน เป็นต้น

บทบาทหลักของ Hub หรือศูนย์การบริหารจัดการระบบการขนส่ง คือ การเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องด้านต่างๆ อย่างไรก็ตามในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้านั้นเป็นเพียงส่วนช่วยเสริมโครงข่ายของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าในภูมิภาคให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังนั้นเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและประตูการค้าต่างๆ พร้อมทั้งสนับสนุนการปรับกระบวนการห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมที่เป็นยุทธศาสตร์ของประเทศ จึงควรมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการทางกายภาพของการขนส่งสินค้าให้อยู่ในรูปแบบ Hub and Spoke ขึ้น โดยการกำหนดพื้นที่ที่เป็นศูนย์บริหารจัดการระบบการขนส่งในแต่ละภูมิภาค ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงข้อมูล อย่างไรก็ตาม หน้าที่ของ Hub ในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจะแตกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาค ขึ้นอยู่กับสภาพของแหล่งผลิตวัตถุดิบ นิคมอุตสาหกรรมและรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม นอกจากนั้นแล้ว Hub ในแต่ละโซน ยังมีบทบาทต่อห่วงโซ่อุปทานของสินค้ายุทธศาสตร์ คือ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศเพื่อนบ้านและประตูการค้า พร้อมทั้งมีศูนย์กระจายสินค้าของจังหวัดอื่นๆ โดยรอบ รวมทั้งสถานีขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot: ICD) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และด่านศุลกากรในชายแดนทุกด่าน เพื่อรองรับในการดำเนินงานตามรูปแบบการบริหารจัดการของ Hub

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-11 แนวคิดการเปิดเส้นทางการค้า



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 4-12 การเปรียบเทียบระดับการพัฒนาด้านการขนส่งของไทยและต่างประเทศ

อย่างไรก็ตามการแบ่งโซนในการบริหารจัดการสามารถแบ่งออกเป็น 3 โซน โดยบทบาทของ Hub แต่ละโซน สรุปได้ดังนี้

1) **โซนภาคเหนือ** ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ กำหนดให้จังหวัดพิษณุโลกเป็น Hub เชื่อมโยงกับพม่า จีนตอนใต้ ลาวตอนเหนือ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีบทบาทสนับสนุนการบริหารจัดการระบบการขนส่งและกระจายสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคกลางตอนบนเชื่อมต่อกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และท่าเรือแหลมฉบัง
2) **โซนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ได้แก่ กลุ่มจังหวัดที่ครอบคลุมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก กำหนดให้จังหวัดนครราชสีมาเป็น Hub เชื่อมโยงกับลาวตอนกลางและตอนใต้ กัมพูชาเชื่อมโยงไปยังเวียดนาม และเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีบทบาทในการสนับสนุนการบริหารจัดการระบบการขนส่งและกระจายสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงมาสู่ภาคตะวันออกและพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบัง
3) **โซนภาคใต้** ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ กำหนดให้จังหวัดสงขลาเป็น Hub เชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกตอนใต้ ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ตลอดจนมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยมีบทบาทในการสนับสนุนการบริหารจัดการระบบการขนส่งและกระจายสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อมโยงสู่ท่าเรือภาคใต้ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

ทั้งนี้สามารถสรุปการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งของไทยได้ดังรูปที่ 4-13

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-13 การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งของไทย

4.4 การใช้อุปสงค์เป็นตัวนำอุปทาน

การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าโดยให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลัก โดยการปรับระบบขนส่งภายในประเทศในลักษณะบูรณาการ และการเชื่อมโยงโครงข่ายตามยุทธศาสตร์ใหม่ จะทำให้เกิดการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยการกระตุ้นให้เกิดการผลิตสินค้าใหม่และเพิ่มมูลค่าทางการค้า ซึ่งชนิดของสินค้าที่มีศักยภาพนี้ได้รวบรวมจากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบการ) ซึ่งในการที่คาดการณ์จะใช้จากการประมาณการร่วมกับผู้ประกอบการภาคเอกชน และผู้เชี่ยวชาญคาดว่าจะมีสินค้าที่มีศักยภาพเกิดขึ้นในอนาคต คือ ถุงมือยาง ยางรถยนต์ ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง อาหารทะเล เม็ดพลาสติก เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์ อะไหล่และชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารสัตว์ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ดังรายละเอียดในตารางที่ 4-6 และรูปที่ 4-14

ตารางที่ 4-6 ประมาณการสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต

สินค้าใหม่	หน่วย (ล้าน)	ปี พ.ศ.				
		2552	2557	2562	2567	2572
ถุงมือยาง	คู่	500.00	525.51	552.31	580.48	610.10
ยางรถยนต์	เส้น	1.00	1.05	1.10	1.16	1.22
ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	กิโลกรัม	240.00	264.98	292.56	323.01	356.63
อาหารทะเล	กิโลกรัม	240.00	264.98	292.56	323.01	356.63
เม็ดพลาสติก	ตัน	1.50	1.58	1.66	1.74	1.83
เครื่องใช้ไฟฟ้า	เครื่อง	50.00	52.55	55.23	58.05	61.01
เครื่องคอมพิวเตอร์	เครื่อง	0.50	0.53	0.55	0.58	0.61
อะไหล่และชิ้นส่วนยานยนต์	ชิ้น	100.00	105.10	110.46	116.10	122.02
อาหารสัตว์	กิโลกรัม	50.00	57.96	67.20	77.90	90.31
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	ลิตร	3,000.00	3,153.03	3 ,313.87	3,482.91	3 ,660.57

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-14 ประเภทสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต

4.5 การพัฒนาและเสริมโครงสร้างพื้นฐานให้สมบูรณ์

ระบบการขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบันที่มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน ได้แก่ การขนส่งทางถนน ระบบราง การขนส่งทางน้ำ โดยระบบต่างๆ เหล่านี้ จะถูกเชื่อมโยงผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการการขนส่ง เช่น ศูนย์กระจายสินค้า Inland Container Depot เป็นต้น

ก) การขนส่งสินค้าทางถนน

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นการขนส่งหลักที่คอยรองรับ และสนับสนุนการขนส่งสินค้า และเป็นฐานรองรับการขนส่งรูปแบบเดี่ยว (Single Mode) ที่ได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เนื่องจากความสามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคได้ทั่วถึง ซึ่งรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกับไทยก็ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 88 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 4-7

ข) การขนส่งสินค้าทางราง

รูปแบบขนส่งทางรางในปัจจุบัน ส่วนมากเป็นการขนส่งสินค้ามูลค่าต่ำและน้ำหนักมาก เช่น ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าว น้ำตาล เป็นต้น ถึงแม้ว่ารถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้แต่ละครั้งเป็นจำนวนมากและประหยัดค่าขนส่งต่อหน่วย แต่การขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยยังคงถูกจำกัดด้วยความสามารถในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยการขนส่งสินค้าใช้เวลานาน และขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่าย เนื่องจากมีข้อจำกัดในการส่งสินค้าถึงลูกค้าโดยตรง ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟจึงอาศัยจุดเชื่อมต่อซึ่งเป็นพื้นฐานของการพัฒนาไปสู่การขนส่งสินค้าในลักษณะ Hub and Spoke ต่อไปในอนาคต เส้นทางรถไฟมีจุดเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้าทางถนนที่สำคัญ ได้แก่ สถานี ICD ที่ลาดกระบัง และย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาค ได้แก่ สถานีศิลาอาสน์จังหวัดอุตรดิตถ์ สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น สถานีกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา และสถานีชุมทางทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีจุดเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 แห่ง คือ สถานีหนองคายเชื่อมต่อกับลาว สถานีอรัญประเทศเชื่อมต่อกับกัมพูชา สถานีปาดังเบซาร์และสถานีสุไหงโกลกเชื่อมต่อกับมาเลเซีย แต่ปริมาณการขนส่งทางรถไฟระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังถูกจำกัด เนื่องจากความไม่สมบูรณ์ด้านโครงข่ายคมนาคมทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน การจัดการเดินรถ รวมทั้งกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ค) การขนส่งสินค้าทางน้ำ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบนลำน้ำโขงส่วนมากเป็นช่องทางการค้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ระหว่างท่าเรือกวนเหล่ย ท่าเรือสบหลวย และเชียงแสน แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพในด้านความลึกของร่องน้ำ ทำให้การขนส่งทางน้ำไม่สะดวกและต้องหยุดการเดินเรือในช่วงที่น้ำน้อย อีกทั้งปริมาณการบรรทุกสินค้าในเรือยังมีน้อยอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดในด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงเรือสัญชาติจีนเท่านั้นที่ทำการขนส่งระหว่างจีนและไทย

ส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยจะอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน เป็นหลัก โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทเทกอง เช่น ข้าว เป็นต้น

ง) สิ่งอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการระบบการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการระบบการขนส่งในทางกายภาพ จัดว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบขนส่ง โดยเปรียบเสมือนจุดเชื่อมต่อ (Node) ของระบบโครงข่ายการขนส่งต่างๆ (Link) ที่รองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในโซ่อุปทาน เช่น สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (Inland Container Depot : ICD) คลังสินค้า เป็นต้น โดยสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้มีการพัฒนาและบริหารจัดการโดยภาคเอกชน

อย่างไรก็ตาม สิ่งอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการระบบการขนส่งในประเทศส่วนใหญ่จะมีการกระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ส่วนในภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศส่วนใหญ่ยังเป็นระบบที่ไม่มีการบริหารจัดการที่ดี ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการขนส่ง

ตารางที่ 4-7 สรุปปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ.2542-2548

หน่วย: พันตัน

การขนส่งสินค้า	ปี พ.ศ.						
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
ทางถนน	392,244	397,976	400,241	434,918	440,018	435,147	430,275
ทางรถไฟ	9,264	9,171	8,776	8,893	12,240	14,223	10,191
ทางน้ำภายในประเทศ	17,910	25,235	17,833	25,043	28,824	29,140	29,630
ชายฝั่งทะเล	21,970	23,347	19,657	24,795	27,222	27,762	28,322
ทางอากาศ	56	57	66	56	54	53	54
รวม	441,444	455,786	446,573	493,705	508,358	506,325	498,472

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม

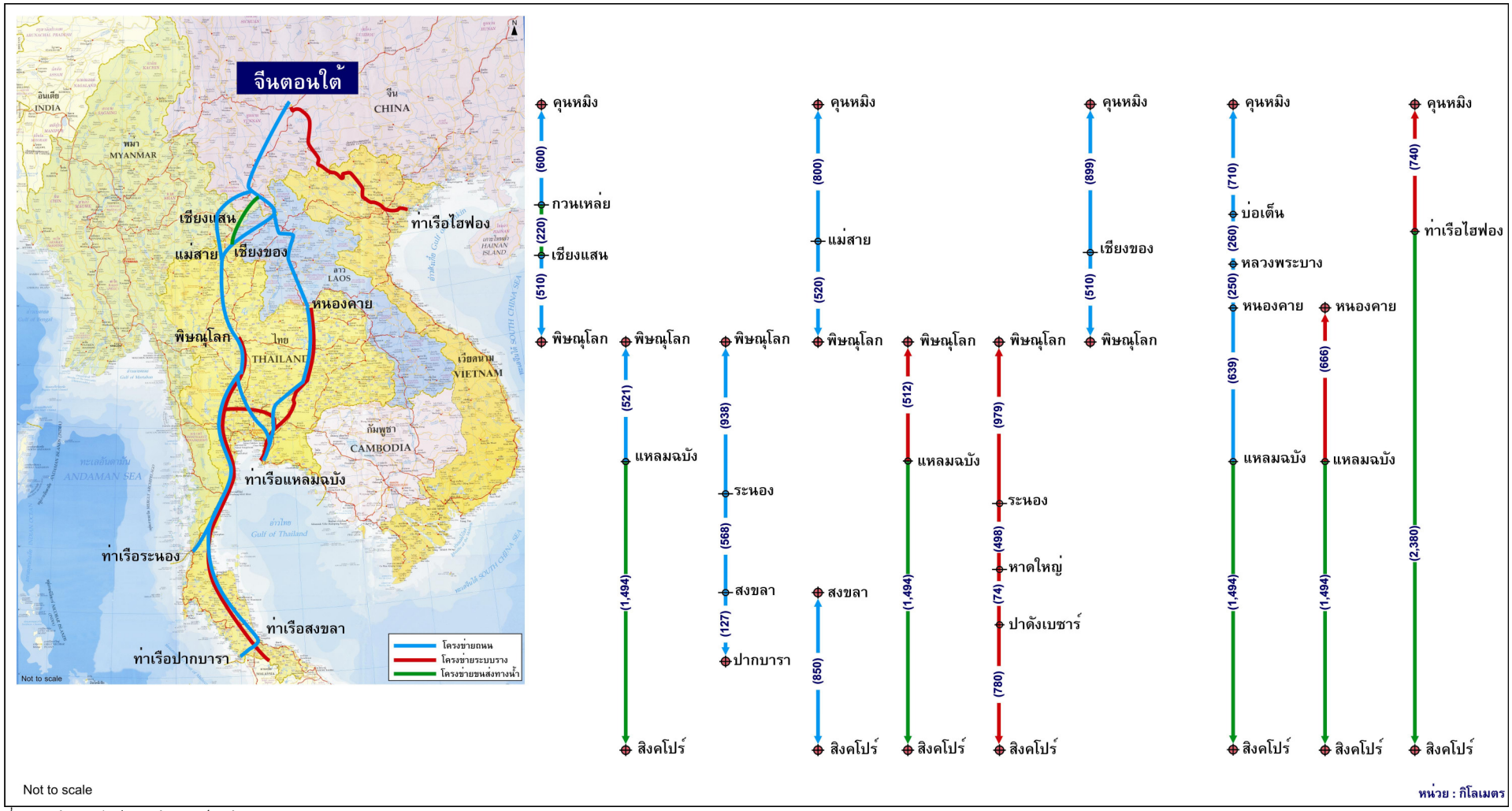
ในส่วนของโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่รองรับการขนส่งสินค้านั้น กล่าวได้ว่าจากภาพรวมโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย (รูปที่ 4-15) สามารถสรุปข้อเด่นและข้อด้อยของโครงข่ายในแนวเหนือ – ใต้ และแนวตะวันออก – ตะวันตก ดังนี้

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ - ใต้

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ – ใต้นั้น จะรวมถึงโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำ ที่เชื่อมโยงจากจีนตอนใต้เข้าสู่ไทย และออกทางมาเลเซีย โดยเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา และท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ตลอดจนท่าเรือย่อยอื่นๆ เช่น ท่าเรือกันตัง เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 4-16

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-15 โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4 -16 โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ - ใต้

ข้อเด่น

- จุดเด่นของโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงในแนวเหนือ – ใต้ นี้ ได้แก่ โครงข่ายถนน เนื่องจากทางหลวงในแนวเหนือ – ใต้ ช่วงที่อยู่ในไทยจัดว่ามีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูง โครงข่ายเกือบทั้งหมดได้รับการปรับปรุงให้เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว โดยช่วงที่มีความคดเคี้ยวในบริเวณภาคเหนือ ก็กำลังได้รับการปรับปรุงให้มีระยะทางสั้นขึ้น มีการต่อเชื่อมเส้นทาง R3E เพื่อให้สามารถขนส่งระหว่างไทย ลาว และจีนตอนใต้ เป็นทางเลือกที่สามารถทดแทนกับแนวเส้นทาง R3W ซึ่งผ่านพม่าได้ นอกจากนี้ ยังมีทางเลือกอีกเส้นทางหนึ่ง ได้แก่ เส้นทาง R12 ซึ่งจะเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3E บริเวณใกล้เมืองบ่อเต็น จากนั้นผ่านลงมาทางหลวงพระบางและเวียงจันทน์ เข้าสู่ไทยทางหนองคายลงมาเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเส้นทางในไทยส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว
- ในส่วนของเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังยังเป็นทางมาตรฐานทางหลวงพิเศษ เทียบเท่ากับทางหลวงระหว่างเมือง ทำให้การขนส่งทางถนนสามารถทำได้โดยสะดวก อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิได้อีกด้วย
- สำหรับการขนส่งทางราง ข้อได้เปรียบประการสำคัญของระบบรางในโครงข่ายเหนือ – ใต้ ได้แก่ ทางรถไฟช่วงคลองสิบเก้า – แก่งคอย ซึ่งเป็นทางที่ก่อสร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ขบวนรถสินค้าจากภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ให้สามารถเดินทางสู่ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุดได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพมหานคร อีกทั้งทางในช่วงนี้ไม่มีขบวนรถโดยสารผ่าน ทำให้การขนส่งสินค้าทำได้โดยสะดวกโดยทางรถไฟช่วงนี้จะเชื่อมต่อกับเส้นทางไปหนองคาย ซึ่งขณะนี้รัฐบาลไทยกำลังให้ความช่วยเหลือรัฐบาลลาวในการสร้างทางรถไฟช่วงข้ามแม่น้ำโขงเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าข้ามไปลาวได้สะดวก
- สำหรับเส้นทางจากคุนหมิงผ่านเข้าสู่เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่ท่าเรือไฮฟอง ใกล้ฮานอย ซึ่งสามารถขนส่งทางระบบรางโดยตรงนั้น แม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่มีลักษณะแข่งขันกับเส้นทางที่ผ่านไทย แต่สภาพทางรถไฟค่อนข้างทรุดโทรม และเป็นรางเดี่ยว ไม่สามารถขนส่งในปริมาณสูงได้ นอกจากนี้ ท่าเรือไฮฟองก็มีศักยภาพต่ำ เมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง เพราะท่าเรือไฮฟองเป็นท่าเรือ Feeder ที่ ยังไม่มีเรือสายหลักเข้ามารับสินค้า ต้องลำเลียงสินค้าไปถ่ายลำขึ้นเรือใหญ่ที่สิงคโปร์
- ในส่วนของการขนส่งทางน้ำนั้น แม้ว่าการขนส่งทางแม่น้ำจะไม่สามารถขนส่งเชื่อมต่อโดยตลอดได้ แต่ในส่วนของการขนส่งทางน้ำบริเวณภาคกลางตอนล่างและภาคใต้นั้น สามารถใช้การขนส่งทางชายฝั่ง ซึ่งรัฐบาลไทยก็ได้สร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้ทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตกไว้หลายท่า อีกทั้งได้มีแผนที่จะก่อสร้างท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) เพื่อเตรียมรองรับการขนส่งสินค้า โดยท่าเรือเหล่านี้ยังมีความสามารถในการรองรับสินค้าเหลืออยู่อีกมาก

ข้อด้อย

- สำหรับโครงข่ายถนนนั้น แม้ว่าโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ – ใต้ จะมีขนาด 4 ช่องจราจรเกือบตลอดเส้นทาง แต่แนวเส้นทางส่วนใหญ่ก็เป็นทางหลวงสายหลักของประเทศ ซึ่งมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ปัญหาที่สำคัญของโครงข่ายถนนคือเส้นทางเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น เช่น ถนนเชื่อมต่อท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของกับโครงข่ายหลัก ซึ่งยังเป็นถนนมาตรฐานต่ำ อีกทั้งยังต้องผ่านชุมชน ส่วนในกรณีของท่าเรือระนอง ซึ่งแม้ว่าถนนทางเข้าท่าเรือจะได้รับการปรับปรุงเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว แต่เส้นทางเชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักต้องผ่านพื้นที่ภูเขา ทำให้การเข้าถึงด้วยรถบรรทุกหนักทำได้ลำบากและใช้เวลานาน
- โครงข่ายระบบราง หากพิจารณาในภาพรวมแล้ว นับว่ายังมีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าต่ำ เนื่องจากเป็นโครงข่ายรางเดี่ยวทั่วประเทศ ยกเว้นบริเวณรอบกรุงเทพมหานครเท่านั้น อีกทั้งในการจัดการจราจรทางรางยังให้ขบวนรถขนส่งสินค้ามีลำดับความสำคัญต่ำสุด เนื่องจากมีความเร็วต่ำ ทำให้ไม่สามารถกำหนดระยะเวลา

ในการขนส่งที่แน่นอนได้ และมักเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ ยังขาดโครงข่ายที่จะเชื่อมโยงกับจีน โดยถึงแม้ว่าจะมีการวางแผนเส้นทางต่อจากหนองคาย ผ่านลาวเข้าสู่คุนหมิง แต่ก็ยังไม่มีโครงการจะก่อสร้างทางช่วงดังกล่าว

- ในส่วนของการขนส่งทางแม่น้ำนั้น แม้ว่าจะมีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือที่มีมาตรฐานสูง แต่ขาดโครงข่ายของลำน้ำในประเทศที่จะใช้ในการขนส่ง ทำให้การขนส่งสินค้าทำได้อย่างจำกัด นอกจากนี้การขนส่งทางแม่น้ำโขงในตอนเหนือยังทำได้ลำบาก เนื่องจากร่องน้ำที่ตื้นเขินและเกาะแก่งที่มีอยู่มากในช่วงเชียงของ – เชียงแสน – เชียงรุ่ง ทำให้ไม่สามารถใช้เรือใหญ่ในการขนส่งได้
- สำหรับการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง ถึงแม้ว่าโครงข่ายท่าเรือน้ำลึกด้านอ่าวไทย ได้แก่ท่าเรือแหลมฉบังจะมีความพร้อมในด้านความสามารถในการรองรับสินค้าและการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมหลังท่า แต่การขนส่งเชื่อมต่อกับภูมิภาคยุโรป ตะวันออกกลาง และอินเดียยังต้องอ้อมสิงคโปร์ เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในฝั่งอันดามันยังอยู่ในระยะเริ่มต้น ยังขาดระบบการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงกับส่วนอื่นของประเทศ นอกจากนี้ การขาดการวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมด้านหลังท่า ยังจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอในระยะยาว ไม่สามารถดึงดูดสายการเดินเรือให้เข้ามาใช้บริการได้

เมื่อพิจารณาจากข้อเด่นและข้อด้อยของโครงข่ายคมนาคมขนส่งแนวเหนือ – ใต้ จะเห็นว่าไทยยังมีโอกาสที่จะเป็นประตูทางออกสู่ภูมิภาคอื่นให้แก่จีนตอนใต้ได้ โดยในระยะใกล้อาจจำเป็นต้องอาศัยโครงข่ายถนนเป็นหลัก เนื่องจากมีความพร้อมสูงที่สุด และมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway หรือ Primary Class) ส่วนในอนาคตอาจสามารถพัฒนาโครงข่ายระบบรางเชื่อมต่อกับจีนโดยตรง เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้า

สำหรับการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในแนวเหนือ – ใต้กับประเทศในภูมิภาคฝั่งตะวันตกของไทย เช่น กลุ่มประเทศในเอเชียใต้ กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป และกลุ่มประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลาง เป็นต้น อาจใช้ท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) เป็นประตูทางออก เนื่องจากเป็นท่าเรือที่คาดว่าจะมีศักยภาพสูงสุดในฝั่งอันดามันในขณะนี้ โดยได้ถูกออกแบบให้มีร่องน้ำหน้าท่าค่อนข้างลึก ส่วนการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคฝั่งตะวันออกของไทย เช่น กลุ่มประเทศในทวีปอเมริกา และออสเตรเลีย เป็นต้น สามารถใช้ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีความสามารถในการรองรับสูงตลอดจนมีการพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านหลังท่าที่พร้อมอยู่แล้ว นอกจากนี้ หากมีการพัฒนาโครงข่ายถนนมาตรฐานสูงและทางรถไฟในลาว เชื่อมโยงหนองคายกับเมืองบ่อเต็น ก็จะทำให้สามารถขนส่งสินค้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบังโดยทางรถไฟได้สะดวกยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ หากสามารถพัฒนาโครงข่ายเหนือ – ใต้ที่เชื่อมโยงได้ทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตกให้มีมาตรฐานสูงได้ ก็จะทำให้ไทยมีศักยภาพเหนือกว่ามาเลเซียและสิงคโปร์ ในการรองรับสินค้าและการลงทุนจากจีนและประเทศคู่ค้าของจีน ซึ่งจะทำให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนได้

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก - ตะวันตก

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก ตามแนวคิดของ ADB จะรวมถึงโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำที่เชื่อมโยงจากฝั่งตะวันตกของพม่าผ่านไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยโครงข่ายในแนวนี้จะเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งส่วนใหญ่จะต้องอ้อมแหลมมลายู โดยโครงข่ายในแนวตะวันออก – ตะวันตก (รูปที่ 4-17)

โครงข่ายในแนวตะวันออก – ตะวันตกนี้ ส่วนหนึ่งจะเป็นเส้นทางในแนว E-W Economic Corridor ที่ได้รับการสนับสนุนโดยองค์การสหประชาชาติ องค์การอาเซียน ตลอดจนกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ เช่น ACMECS และ GMS โดยแนวเส้นทางจะเชื่อมระหว่างเมืองมะละแหม่งในพม่า ผ่านอำเภอแม่สอดของไทย พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร เมืองสะหวันนะเขตของลาว เมืองลาวบาวของเวียดนาม เมืองดองฮา และเมืองดานัง ซึ่งมีท่าเรือน้ำลึกอยู่ นอกจากนี้ ยังมีแนวเส้นทางในโครงข่ายในแนวตะวันออก – ตะวันตกที่ควรได้รับการพิจารณาเป็นอีกทางเลือก ได้แก่ เส้นทางจากท่าเรือระนอง ผ่านวงแหวนรอบนอกของกรุงเทพมหานคร นครราชสีมา ไปบรรจบกับเส้นทาง E-W Economic Corridor ที่ขอนแก่น และเส้นทางเชื่อมจากวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภออรัญประเทศ พนมเปญ และท่าเรือเมืองโฮจิมินห์ (แนว AH-1 ของโครงข่ายทางหลวงอาเซียน)

ข้อเด่น

- ข้อเด่นที่สำคัญของเส้นทางในแนวนี้ ได้แก่ โครงข่ายถนนมาตรฐานสูง (Class I) ในไทย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนในลาว และเวียดนามได้ ส่วนเส้นทางในด้านใต้นั้น โครงข่ายถนนเชื่อมต่อท่าเรือระนองกับวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
- ในส่วนของท่าเรือที่จะรองรับการขนส่งเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นนั้น ท่าเรือดานัง จัดว่ามีความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า เนื่องจากได้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่เทียนชา และแนวกันคลื่นในบริเวณอ่าวดานัง เพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการได้ตลอดปี นอกจากนี้ ในฝั่งตะวันตก ยังมีทางเลือกที่จะมาใช้ท่าเรือระนองหรือท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ในอนาคต ในการเป็นทางผ่านของสินค้าไปสู่ฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรอินโดจีน

ข้อด้อย

- ข้อด้อยที่สำคัญของโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตกนี้ ได้แก่ การที่โครงข่ายจะต้องพึ่งการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากการพัฒนาของรูปแบบการขนส่งอื่นๆ ยังมีน้อย อีกทั้งการที่โครงข่ายจะต้องพาดผ่านพม่า ซึ่งภาครัฐของพม่ามีศักยภาพต่ำในการพัฒนาโครงข่าย ทำให้เส้นทางขาดความสมบูรณ์ อีกทั้งเส้นทางในช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบูรณ์จะต้องผ่านพื้นที่ภูเขา สภาพทางค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชัน รถบรรทุกหนักผ่านลำบาก เช่นเดียวกันกับทางในช่วงจากลาวบาวถึงดานังในเวียดนาม ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง
- นอกจากนี้ ในส่วนของเส้นทาง AH-1 ส่วนที่ผ่านกัมพูชา โครงข่ายถนนและทางรถไฟมีสภาพทรุดโทรมมาก ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้า
- หากพิจารณาถึงท่าเรือที่จะทำหน้าที่เป็นประตูทางออก ณ ฝั่งตะวันออกและตะวันตก ท่าเรือที่มะละแหม่งนั้น ขณะนี้มีสภาพเป็นเพียงท่าเรือประมงขนาดเล็ก โดยยังไม่มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและนิคมอุตสาหกรรมด้านหลังท่า ส่วนท่าเรือโฮจิมินห์นั้น ในปัจจุบันรองรับปริมาณสินค้าประมาณร้อยละ 78 ของปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือทั้งประเทศ ทำให้ความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นมีน้อยมาก ประกอบกับท่าเรือนี้เป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้การขยายท่าทำได้ยาก

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-17 โครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก

โอกาสในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก ให้สามารถเพิ่มมูลค่าแก่ไทยในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ที่เด่นชัด ได้แก่ การเป็นเส้นทางในการกระจายสินค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นช่องทางในการรับวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้ มาแปรรูปเพื่อการส่งออก ส่วนโอกาสในการเป็นช่องทางในการลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า Intercontinental Transshipments จากที่ในปัจจุบันเรือเดินสมุทรต้องใช้เส้นทางผ่านแหลมมลายูนั้นน่าจะมีความเป็นไปได้ต่ำ เนื่องจากปัญหาศักยภาพในการพัฒนาของพม่า โดยแนวเส้นทางที่อาจมีความเป็นไปได้ที่จะมาแทนที่เส้นทางนี้ ได้แก่เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระนองหรือท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ไปเชื่อมกับเส้นทางนี้ บริเวณพิษณุโลกหรือขอนแก่น เพื่อออกสู่ท่าเรือดานัง

อุปสรรคที่สำคัญของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก จะเกิดจากปัญหาภายนอกประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพม่า ลาว และกัมพูชา เนื่องจากเป็นประเทศที่ยังมีระดับการพัฒนาต่ำ และยังประสบปัญหาการเมืองภายในที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งในประเทศนั้นๆ

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งข้างต้น กล่าวได้ว่าโครงข่ายที่มีศักยภาพเหมาะสมที่จะเป็นโครงข่ายหลักของไทยในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนได้แก่ โครงข่ายในแนวเหนือ – ใต้ ซึ่งจะสามารถทำหน้าที่เป็นประตูทางออกทะเลหลักของสินค้าเข้าและออกจากจีนตอนใต้ และประเทศในภูมิภาคนี้ โดยมีโครงข่ายในแนวตะวันออก – ตะวันตก เป็นโครงข่ายสนับสนุนหลักในการรวบรวมและกระจายสินค้าไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยก็จำเป็นต้องให้ความสำคัญแก่การปรับปรุงศักยภาพของโครงข่ายให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวโน้มเป็นคู่แข่ง เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การจัดวางโครงข่ายของสถานีขนส่งสินค้า ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย เช่น จุดพักรถบรรทุก เป็นต้น นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ไทยจะได้รับเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงในลักษณะดังกล่าวประกอบด้วย

ดังนั้นแนวทางสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วยหลักการดังนี้

- การส่งเสริมการดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งหลักของประเทศที่มีอยู่แล้ว โดยไม่สร้างเครือข่ายที่ก่อให้เกิดการแข่งขันกันเอง
- การกำหนดโครงข่ายหลัก (Back-Bone Network) กับโครงข่ายรอง (Secondary Network)
    - โครงข่ายหลัก : เชื่อมโยงโซนเศรษฐกิจที่มีกิจกรรมต่อเนื่องกับห่วงโซ่อุปทาน
    - โครงข่ายรอง : เสริมให้การขนส่งระหว่างศูนย์กลางสินค้าและด่านการค้าเกิดความสมบูรณ์
- การเน้นการปรับปรุงศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วแต่ยังไม่ได้มีการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ
- การคำนึงถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.6 การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน

นอกเหนือจากการปรับการบริหารจัดการขนส่งและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งแล้ว ภาครัฐจะต้องให้ความสนใจกับการเพิ่มขีดความสามารถของภาคเอกชนด้วย ได้แก่ การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าแบบบูรณาการ

จากรูปที่ 4-18 การพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการขึ้นอยู่กับปัจจัยการผลักดันด้านนโยบายมหภาคจากรัฐบาลทั้งในด้านการค้าและการลงทุน นโยบายการคลัง รวมถึงนโยบายต่างประเทศ และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร ผู้ให้บริการการขนส่ง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตลอดจนกฎระเบียบและข้อบังคับ อย่างไรก็ตาม นโยบายของภาครัฐและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนดังกล่าวจะมีส่วนผลักดันให้เอกชน สามารถเข้ามามีส่วนทำหน้าที่เป็นกลไกในการเข้าร่วมพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าของประเทศและต่างประเทศ

จากการรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลโดยรอบด้านสามารถสรุปได้ว่าการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนที่จะให้ประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจไทยนั้น ต้องมุ่งเน้นให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ดังนั้น แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของไทยตามแนวทางการศึกษานี้ (ตารางที่ 4-8 และ รูปที่ 4-19) จึงมีความแตกต่างจากแนวทางที่ ADB ได้เสนอไว้ (รูปที่ 2-6) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแนวเส้นทาง E-W Economic Corridor ซึ่งจากเดิม ADB ได้วางแนวเส้นทางจากมะละแหม่งในพม่า ผ่านจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร ผ่านสะหวันนะเขตในลาว ผ่านเว้และดานังในเวียดนาม ซึ่งจะมีปัญหาในการขนส่งผ่านพม่า โดยในแนวเส้นทางที่เสนอแนะนี้ ประตูสู่ทวีปด้านตะวันตกของคาบสมุทรอินโดจีนจะอยู่ในไทย ซึ่งจะทำให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุด ทั้งจากการเป็นประตูการค้าและจากการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศที่จะส่งผลให้ไทยเป็นประตูเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งไปยังภูมิภาคอินโดจีน (รูปที่ 4-20)

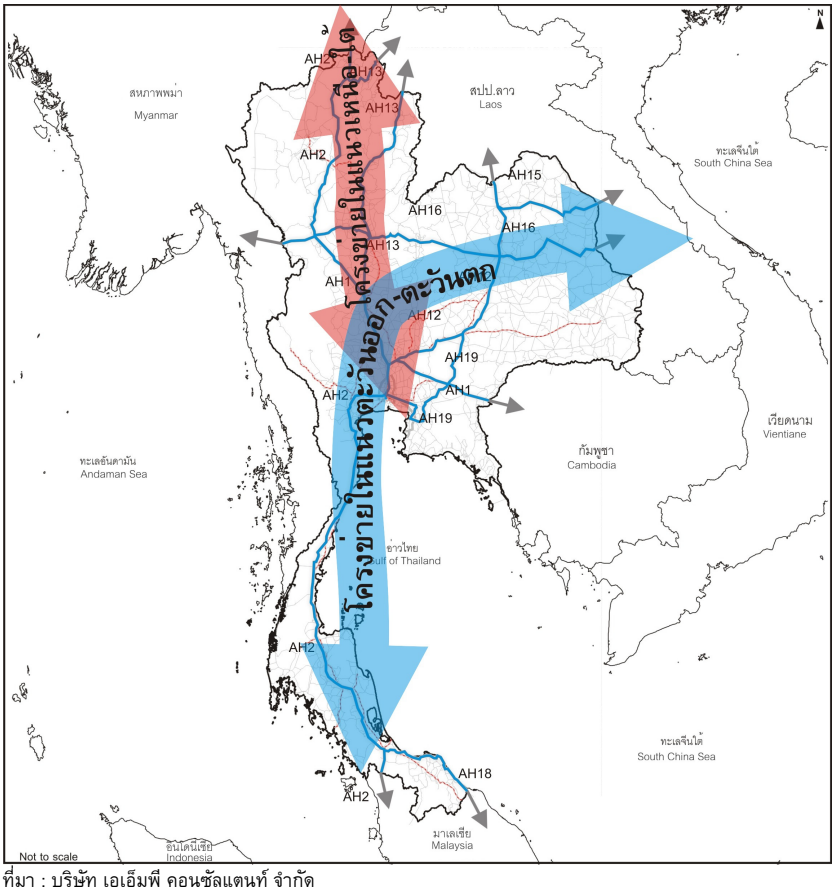
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-18 ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่ง

ตารางที่ 4-8 การเปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงข่ายของ ADB กับแนวทางที่เสนอแนะ

โครงข่ายคมนาคมขนส่งโดย ADB	โครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ เพื่อให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุด
แนวทาง N-S Economic Corridor เป็นการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับมาเลเซีย	**แนวทาง N-S Economic Corridor** เป็นการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับท่าเรือแหลมฉบัง ในระยะเวลา 10 ปี และท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ใน 15 ปี
แนวทาง E-W Economic Corridor เป็นการเชื่อมโยงระหว่างดานังกับมะละแหม่ง	**แนวทาง E-W Economic Corridor** เป็นการเชื่อมโยงระหว่างดานังกับท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ภายใน 15 ปี

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

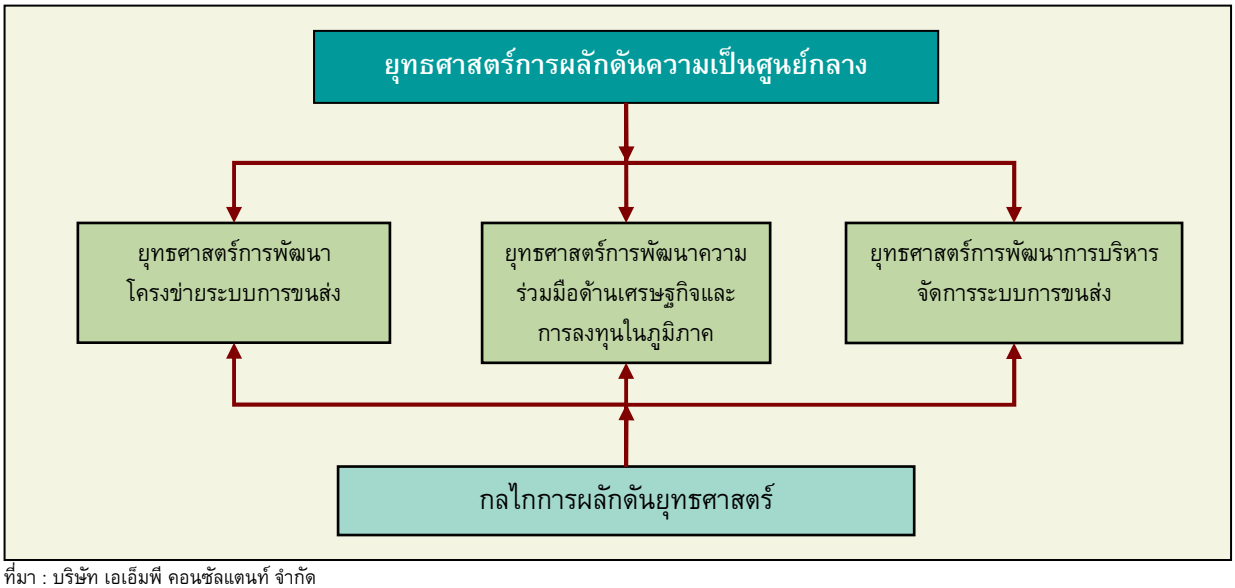
รูปที่ 4-19 โครงข่ายคมนาคมตามที่เสนอแนะเพื่อให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุด

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 4-20 โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

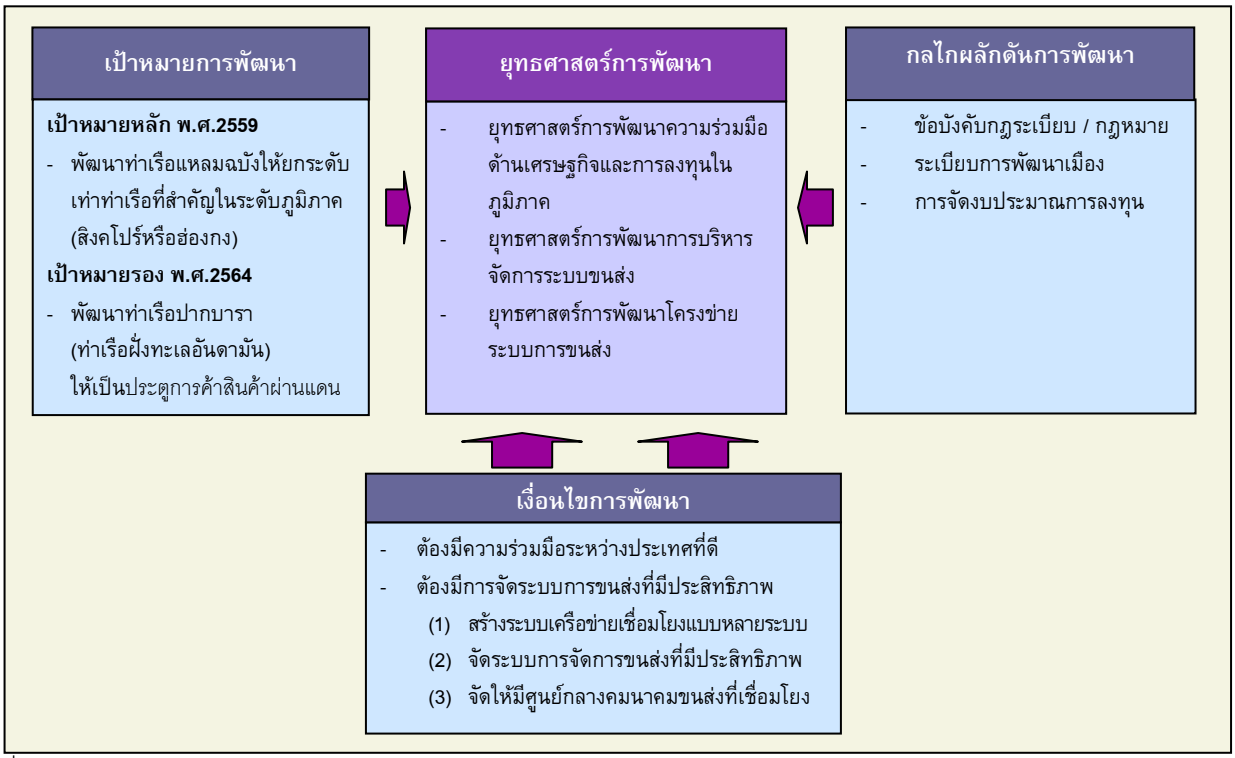
5 แนวทางการดำเนินการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

ผลการศึกษาและแนวทางการพัฒนาให้ไทยสัมฤทธิ์ผลความเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนนั้น มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 ปี โดยแบ่งออกเป็นเป้าหมายหลัก (ปี พ.ศ. 2559) และเป้าหมายรอง (ปี พ.ศ. 2564) พร้อมทั้งกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและกลไกที่สนับสนุน ผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนา เพื่อบรรลุสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยสรุปได้ดังรูปที่ 5-1 และรูปที่ 5-2



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-1 การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาและกลไกการผลักดันยุทธศาสตร์



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-2 องค์ประกอบและเงื่อนไขที่ทำให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา

เป้าหมายหลักในแผนยุทธศาสตร์ คือ การสร้างเสริมศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังให้ยกระดับเป็นท่าเรือสำคัญในระดับภูมิภาคเช่นเดียวกับท่าเรือสิงคโปร์ หรือท่าเรือฮ่องกงในปี พ.ศ. 2559 ทั้งนี้เพื่อรองรับการเป็นประตูการค้าของสินค้าผ่านแดนของประเทศในภูมิภาคอินโดจีน

เป้าหมายรองในแผนยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนาท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ให้เป็นประตูการค้าสินค้าผ่านแดนคู่กับท่าเรือดานัง เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าแนวตะวันออก – ตะวันตก และแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าแนวเหนือ – ตะวันตก ภายในปี พ.ศ. 2564

ยุทธศาสตร์ที่ต้องผลักดันเป้าหมายที่วางไว้ให้ไปสู่ความสำเร็จ คือ

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง

โดยมีกลไกที่มีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย คือ

- การสร้างข้อบังคับ/กฎระเบียบ/กฎหมาย ร่วมกันในระหว่างประเทศ
- การจัดระเบียบการพัฒนาเมืองเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง
- การจัดงบประมาณการลงทุนที่เหมาะสม

5.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค

ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาคมีเป้าหมายระยะยาว คือ การเตรียมพร้อมของไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการรวมตัวเป็นตลาดเดียวในอนาคต มีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ

- เพื่อพัฒนาคน
- เพื่อพัฒนาทรัพยากรในพื้นที่
- เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงพื้นที่ของเศรษฐกิจภูมิภาคเข้ากับเศรษฐกิจโลก

ประกอบด้วย 4 แผนงาน (11 โครงการ) เพื่อให้ยุทธศาสตร์บรรลุเป้าหมาย โดยสามารถแสดงได้ ดังรูปที่ 5-3 และรูปที่ 5-4

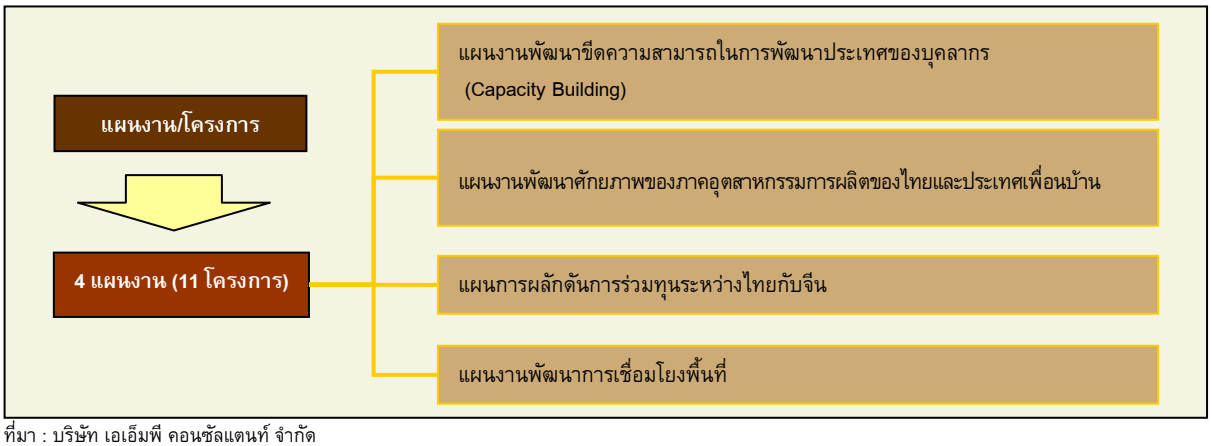
แผนงานและโครงการรองรับในแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการพัฒนาประเทศของบุคลากร (Capacity Building) ประกอบด้วย
   - โครงการเพิ่มศักยภาพ เจ้าหน้าที่ของประเทศลาว เป็นโครงการฝึกอบรมและการแลกเปลี่ยนเจ้าหน้าที่เพื่อช่วยแนะนำเทคนิคต่างๆ ทางด้านกฎระเบียบ แนวทางการแก้ปัญหาเพื่อเพิ่มศักยภาพการค้า
   - โครงการพัฒนาฝีมือแรงงานภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง (ไทยและลาว)

2) แผนงานพัฒนาศักยภาพของภาคอุตสาหกรรมการผลิตของไทยและประเทศเพื่อนบ้านประกอบด้วย
   - โครงการสร้างระบบห้องเย็น – คลังสินค้า เพื่อการส่งออกสินค้าประเภทผักสด ผลไม้ และการแปรรูปอาหารในจังหวัดเชียงราย

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-3 เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-4 แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค

- โครงการสนับสนุนการจัดตั้งสาขาของสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนของกระทรวงอุตสาหกรรม ในจังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดพิษณุโลก
- โครงการสำรวจข้อมูลโรงงาน เพื่อสร้างสารสนเทศ (Intelligence Unit) สำหรับอุตสาหกรรม และแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางข้อมูลด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดนครราชสีมา
- โครงการพัฒนางานวิจัยและพัฒนาด้านการแปรรูปสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทดแทนพลังงาน ประจำภูมิภาค ในจังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดนครราชสีมา
- โครงการสนับสนุนการพัฒนาระบบการผลิตมาตรฐานภายในโรงงานของกลุ่ม SMEs ในภูมิภาคต่างๆ ในจังหวัดเชียงราย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดปราจีนบุรี

- โครงการสร้างความแข็งแกร่งให้แก่กลุ่มคลัสเตอร์ต่างๆ ของประเทศในจังหวัดเชียงราย จังหวัดลำปาง จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดปราจีนบุรี

3) แผนการผลักดันการร่วมทุนระหว่างไทยกับจีน
เพื่อสนับสนุนให้มีการลงทุนร่วมกับภาคอุตสาหกรรมระหว่างภาครัฐและเอกชนของไทยและจีนเพื่อนำไปสู่การเพิ่มปริมาณสินค้าที่จะใช้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาค

4) แผนงานพัฒนาการเชื่อมโยงพื้นที่ ประกอบด้วย

- โครงการร่วมจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตสะหวันนะเขต (ลาว) โดยร่วมมือกับนักลงทุนไทยในการสนับสนุนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในลาว เพื่อสนับสนุนการผลิตร่วม (Co-productions) ในอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร
- โครงการฝึกอบรมแรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิต เพื่อให้แรงงานสามารถทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม และในจุดที่มีการใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตที่ทันสมัย
- โครงการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ในด้านการผลิตร่วม และการทำตลาดเดียว สำหรับสินค้าแปรรูปเกษตร เช่น ไบโอดีเซล เพื่อเป็นพลังงานทดแทน ร่วมกับมาเลเซีย อินโดนีเซีย เป็นต้น

การผลักดันยุทธศาสตร์นี้จะมีผลทำให้เกิดนโยบายการพัฒนาการค้าในภูมิภาคของไทย นโยบายดังกล่าวมีลักษณะเป็นนโยบายทั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งรวมอยู่ในนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย ทั้งนี้ที่ผ่านมาไทยได้จัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านผ่านกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศปีละหลายพันล้านบาท เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน และสะพานเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่แล้ว การเพิ่มยุทธศาสตร์ผลักดันนโยบายที่มีอยู่เดิมจะช่วยทำให้การดำเนินยุทธศาสตร์สัมฤทธิ์ผลดียิ่งขึ้น สำหรับนโยบายการค้าของไทยในภูมิภาคที่ต้องดำเนินการควรจะประกอบด้วยนโยบายการค้าทางตรงและทางอ้อม ดังต่อไปนี้

(1) นโยบายทางตรง (เฉพาะพื้นที่)

- จัดตั้งสำนักงานการค้าต่างประเทศเขตต่างๆ ในจังหวัดชายแดน เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคทางการค้าที่เกิดขึ้น โดยการสนับสนุนผู้ประกอบการการค้าในท้องถิ่น การสร้างผู้ประกอบการการค้าที่เป็นมืออาชีพเพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ไต้หวัน และเวียดนาม
- สนับสนุนบทบาทของหอการค้าจังหวัด โดยเฉพาะในภาคเหนือ ให้ดำเนินการการตลาดเชิงรุก เช่น จัดงาน China–Asian Expo เมืองต่างๆ ในจีนตอนใต้ เขตปกครองพิเศษกวางสี การเปิดตลาดในเมืองคุนหมิง (มณฑลยูนนาน) และขยายสู่ตลาดจีนในภาคตะวันออก สำหรับสินค้าที่หอการค้าในภาคเหนือของไทยเจาะตลาดจีน จะเน้นสินค้าหัตถอุตสาหกรรม และสินค้า One Tambon One Product (OTOP) ด้วย
- ลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างไทยกับลาว นับตั้งแต่จำนวนผู้นำเข้า-ส่งออกในลาว การจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกมีความสับสน วางแผนระยะยาวได้ยาก ซึ่งประเด็นนี้รัฐบาลไทยควรใช้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคต่างๆ เช่น GMS, ACMECS เป็นเครื่องมือผลักดันให้เกิดการรับรู้ปัญหา และร่วมมือกันแก้ไขปัญหาได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

(2) นโยบายทางอ้อม (ภาพรวม)

- เร่งรัดการพัฒนาการรวมกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อก้าวไปสู่การเป็นตลาดเดียว (Single Market) เพื่อประโยชน์ด้านการต่อรองในการทำการค้ากับจีน ญี่ปุ่น และอินเดีย
- สร้างความจริงใจในการให้ความร่วมมือในการช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านเช่น ลาว (ลดภาษีสินค้าเกษตรนำเข้าภายใต้ World Trade Organization (WTO) การลดภาษีสินค้าวัตถุดิบ และเกษตรอื่นๆ ให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ASEAN Integration System of Preferences (AISP) รายการตั้งแต่ เดือนมกราคม พ.ศ. 2547)
- กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชนทั้งภายในและภายนอกประเทศ และสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐในการช่วยเหลือภาคเอกชนเพื่อพัฒนาบุคลากรเป็นการต่อยอด สร้างมูลค่าเพิ่มในระบบห่วงโซ่อุปทาน เชื่อมโยงการขนส่งทุกด้าน (ทางบก ทางน้ำ และทางราง) เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค
- ส่งเสริมภาคเอกชนของไทยให้มีส่วนร่วมในการส่งเสริมการผลิตโดยการให้ความรู้ทางวิชาการเทคโนโลยีและเมล็ดพันธุ์ที่ให้ผลผลิตต่อไร่สูง และรับซื้อสินค้าเกษตรในลักษณะ Contract Farming โดยเฉพาะสินค้าไทยยกเว้นภาษีนำเข้า เพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบ เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว และพม่า มีพื้นที่ว่างอยู่พอสมควร
- ส่งเสริมความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องขั้นตอนการนำเข้า และการออกเอกสารที่มีความยุ่งยากและซับซ้อนให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น รวมทั้งการยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าหลังจากสินค้าถึงท่าเรือแล้ว โดยมีหน่วยงานต่างๆ เกี่ยวข้องมากทำให้เกิดความล่าช้า
- เสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน โดยเฉพาะความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว ควรจะร่วมมือกับประเทศที่ 3 หรือมูลนิธิต่างประเทศ เพื่อร่วมพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สะพาน ถนน ซึ่งจะอำนวยความสะดวกด้านการค้า ท่องเที่ยว และควรเน้นความเข้าใจที่ดีต่อกัน ควรจะมีเป้าหมายให้คนไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการค้าและการลงทุน ซึ่งมีการผูกขาดโดยคนลาวและชาติอื่นๆ

นโยบายการค้าและการลงทุนในลักษณะนี้คาดว่าจะเกิดผลกระทบที่ตามมาดังนี้

(1) ข้อดี

- นโยบายการค้าและมาตรการของภาครัฐทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ต่างๆ ในภูมิภาคของไทย โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนในภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย
- เครือข่ายการขนส่งภายใต้โครงข่ายถนน E-W Economic Corridor และ N-S Economic Corridor จะสนับสนุนการกระจายการลงทุน การค้าสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงการค้าชายแดนสู่ท่าเรือในภาคตะวันออกและภาคใต้ของไทย
- ประมาณการการค้าชายแดนในภาคต่างๆ ของประเทศ จะทำให้เกิดแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ เขตเศรษฐกิจพิเศษในภูมิภาคต่างๆ ดังนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวันนะเขต เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก-เมียวดี เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด-เกาะกง ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับพื้นที่ผลิตส่วนอื่นๆ ของประเทศ โดยเฉพาะเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

(2) ข้อเสีย

- การค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการค้าชายแดนซึ่งดำเนินการโดยนักธุรกิจชายแดน การขาดประสบการณ์ด้านการค้า ความเป็นมืออาชีพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ตลอดจนค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้น ทำให้สินค้าส่งออกของไทยแข่งขันกับสินค้าของจีนได้ยาก นอกจากนี้การค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ของไทยกับจีน และการลักลอบนำเข้าสินค้าบริเวณชายแดน ทำให้ไทยเสียเปรียบและเสียดุลการค้ากับจีนมากขึ้น
- การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะเวียดนาม จะทำให้โอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของเวียดนามเป็นไปได้เร็วขึ้น จากการเข้าเป็นสมาชิกของ WTO และการไหลเข้าของเงินลงทุนจากต่างประเทศ Foreign Direct Investment (FDI) ซึ่งอาจทำให้แนวการพัฒนานำไปสู่การเกิดท่าเรือดานัง และเขตนิคมอุตสาหกรรม Small and Medium Enterprises (SMEs) ซึ่งนักลงทุนจากจีนจะย้ายฐานเข้ามาสู่เวียดนามมากขึ้น

(3) การผลักดันที่จะให้เกิดประโยชน์กับไทย

ในภาพรวมการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคของไทยจะได้ประโยชน์จากเครือข่ายการขนส่งภายใต้แนวพัฒนาเหนือ-ใต้ (N-S Economic Corridor) และแนวพัฒนาตะวันออก-ตะวันตก (E-W Economic Corridor) จะต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคกับต่างประเทศ ใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มของ ASEAN ในการต่อรองและใช้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและด้านเทคนิคกับทุนต่างชาติ โดยเฉพาะญี่ปุ่นและจีน และใช้ FTA เป็นตัวผลักดันการค้าของไทย

5.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง

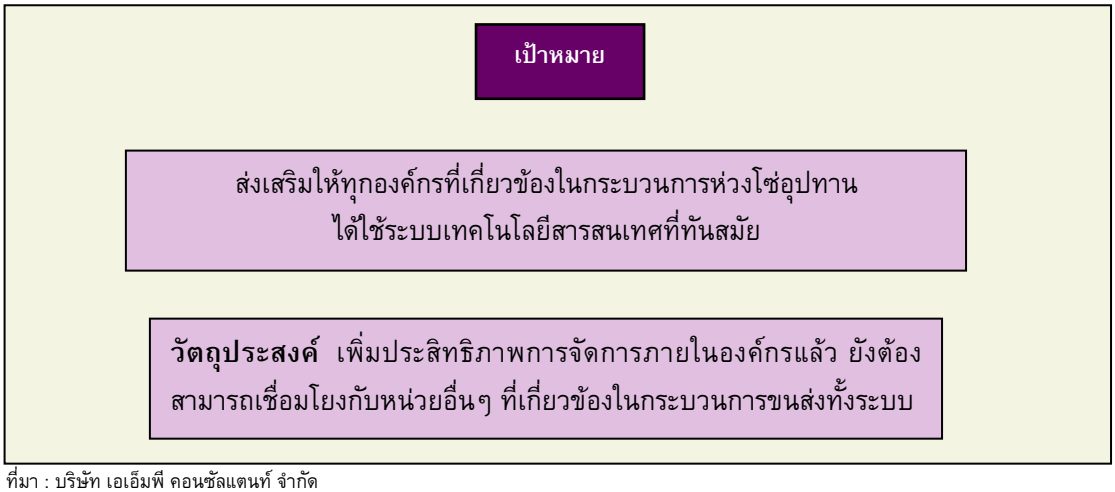
การส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกันระหว่างหน่วยธุรกิจ และระหว่างหน่วยธุรกิจต่างๆ กับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นการผลักดันให้ไทยมีระดับการพัฒนาข้ามเข้าสู่ระดับ Internally และ Externally Integrated Logistics ดังนั้น ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่งจึงมีเป้าหมายมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเข้าด้วยกันโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของไทยในปัจจุบันได้เน้นที่การพัฒนาในระดับมหภาคหรือการเชื่อมโยงข้อมูลกับภาครัฐเป็นหลัก การพัฒนาในลักษณะนี้ยังไม่เพียงพอต่อการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศแบบบูรณาการ การพัฒนาที่ควรดำเนินการนอกเหนือจากการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเชื่อมต่อกับภาครัฐแล้ว จะต้องส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน พร้อมการเชื่อมโยงระหว่างองค์กรของภาคเอกชน รวมทั้งการเชื่อมโยงภายในโซ่อุปทานและการเชื่อมโยงภายในองค์กรด้วย วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้ มีแผนงานที่สำคัญ 1 แผนงาน (5 โครงการ) เพื่อดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย (รูปที่ 5-5 และ รูปที่ 5-6)
แผนงานพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่ง โดยการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศ มีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการพัฒนาโครงข่ายอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง ครอบคลุมทั่วประเทศ อันเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านเครือข่ายอินเตอร์เน็ต ลดปัญหาความล่าช้าในการส่งผ่านข้อมูล
2) โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าในภูมิภาค จำนวน 3 แห่ง ได้แก่
   - โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าจังหวัดพิษณุโลก ให้เป็นศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลเพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการการขนส่งของสินค้าภาคเหนือและภาคกลางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเกษตรจากจีนตอนใต้ พม่า และท่าเรือแหลมฉบัง

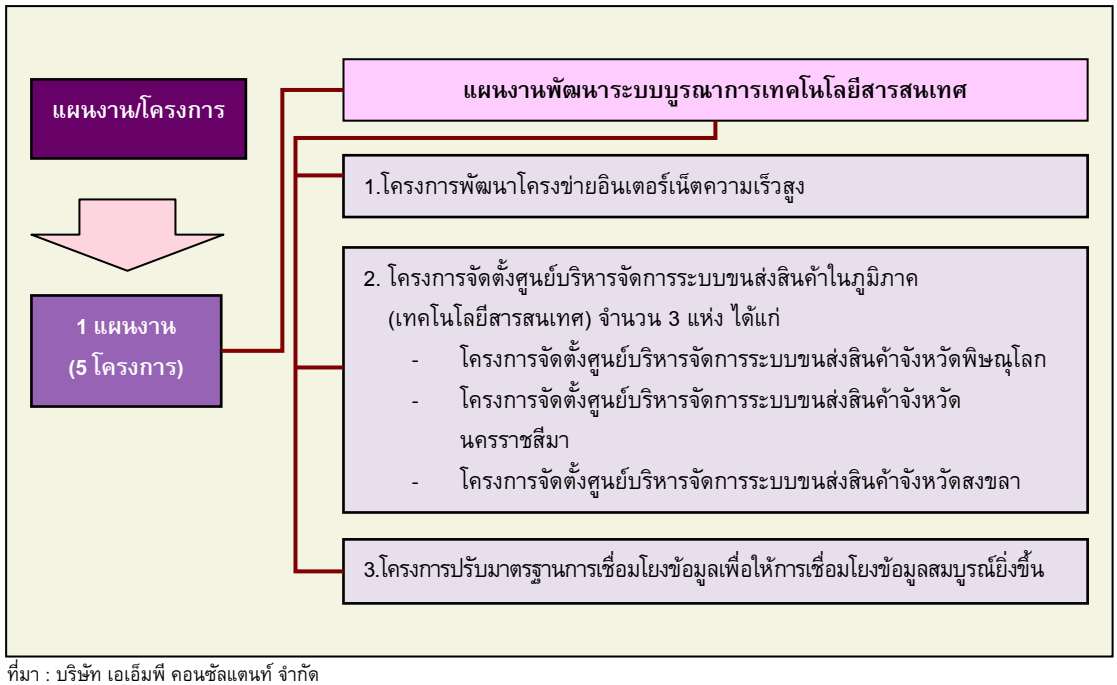
- โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าจังหวัดนครราชสีมา ให้เป็นศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลเพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการการขนส่งของสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับลาว เวียดนามและกัมพูชา
- โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา ให้เป็นศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลเพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการการขนส่งของสินค้าในภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับท่าเรือน้ำลึกปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) และสงขลา

3) โครงการปรับมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการ ภาครัฐ และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ อยู่บนมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งทำให้การบริหารจัดการเกิดประสิทธิภาพสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-5 เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-6 แผนงาน / โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบการขนส่ง

5.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง

แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับท่าเรือแหลมฉบังได้กำหนดว่า การพัฒนาโครงข่ายที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยขยายส่วนที่จำเป็นและเพิ่มในส่วนที่ขาด อย่างไรก็ตาม จากข้อเท็จจริงการขนส่งระหว่างไทยกับจีนตอนใต้พบว่า การขนส่งทางลำน้ำโขงและการขนส่งผ่านทางพม่าไม่ได้รับความสะดวก เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า ส่วนการขนส่งระหว่างไทยกับจีนทางแม่น้ำโขงผ่านทางท่าเรือเชียงแสนนั้น มีศักยภาพในการขนส่งต่ำ เนื่องจากสภาพทางกายภาพของแม่น้ำโขง ทำให้ไม่สามารถขนส่งในปริมาณมากๆ ได้ และยังไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเป็นรถบรรทุก เพื่อเชื่อมต่อกับส่วนอื่นๆ ของภูมิภาค ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีนโยบายในการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนระยะที่ 2 แต่ก็จะไม่สามารถเสริมศักยภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อกับจีนได้มากนัก

ดังนั้นการศึกษานี้จึงให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงจีนตอนใต้ผ่านทางลาว (เส้นทางสาย R3E) (รูปที่ 5-7) และการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าสูงสุดในระยะยาว โดยเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายในประเทศ ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาโครงข่ายสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5-1

อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3E ในส่วนที่ผ่านลาว ยังมีปัญหาความต่อเนื่องของเส้นทาง (Missing Link) และจุดคอขวดเป็นบางพื้นที่ เช่น ช่วงห้วยทราย – หลวงน้ำทา ที่มีสภาพทางทรุดโทรม เป็นต้น ซึ่งขณะนี้รัฐบาลจีน ลาวและไทยกำลังดำเนินการปรับปรุงให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก

นอกจากการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งแล้ว รัฐยังจำเป็นต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าในระดับภูมิภาคด้วย เพื่อเสริมให้ระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าในภาคเอกชนมีศักยภาพมากขึ้น โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคอินโดจีน และมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งภายในประเทศ ประกอบด้วย 5 แผนงาน (47 โครงการ) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 5-8 และรูปที่ 5-9

แผนงานทั้ง 5 แผนงาน จะประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 47 โครงการ โดยในจำนวนนี้ จะแบ่งเป็นโครงการตามแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม[1] ที่มีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษ จำนวน 17 โครงการ ส่วนโครงการที่เหลืออีก 30 โครงการนั้น จะประกอบด้วยโครงการตามแผนของกระทรวงคมนาคมที่ได้จัดลำดับความสำคัญใหม่ (8 โครงการ) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมของภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการใหม่ที่มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษานี้อีก 22 โครงการ ซึ่งจะช่วยเสริมให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 5-10 โดยรายละเอียดโครงการตามแผนงานดังกล่าวจะมีดังนี้

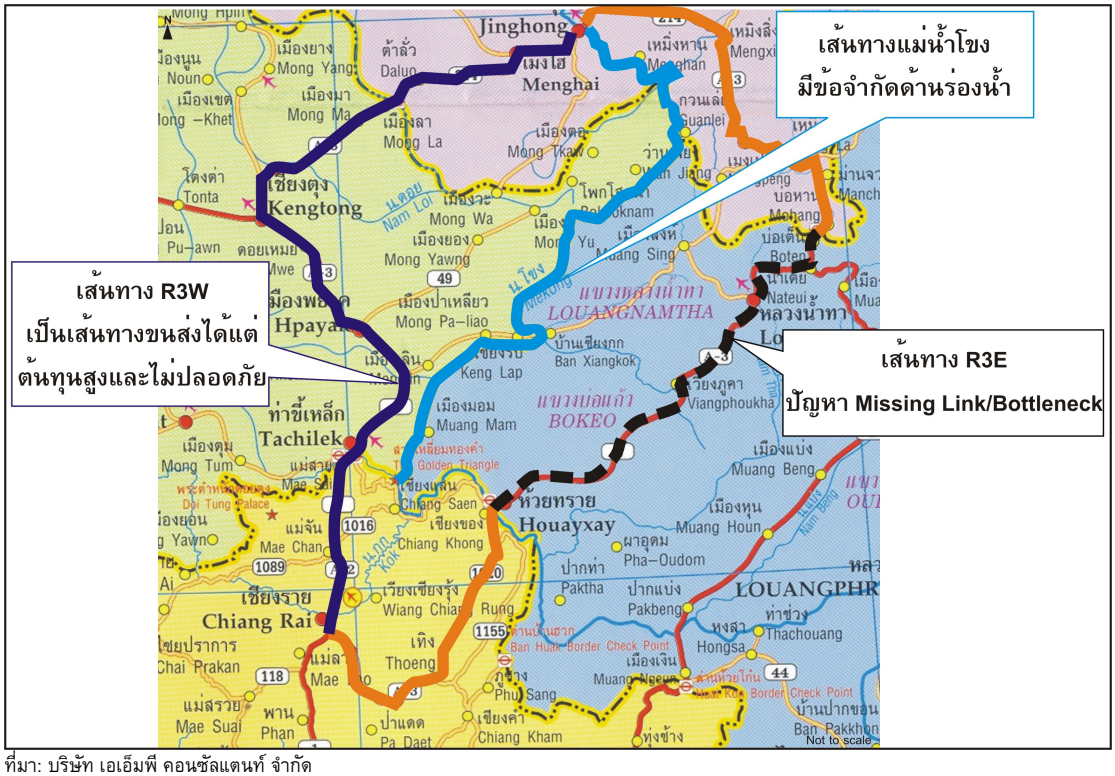
[1] ที่มาของโครงการตามแผนของกระทรวงคมนาคมเดิมและโครงการที่มีการจัดลำดับความสำคัญใหม่ มีดังนี้

(1) โครงการพัฒนาทางหลวงของไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Cooperation)
(2) แผนงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษช่วงปี พ.ศ. 2549 – 2552
(3) แผนการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2
(4) แผนแม่บทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ปี พ.ศ. 2545 – 2574
(5) แผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (พ.ศ. 2548 – 2551)

ตารางที่ 5-1 ยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง

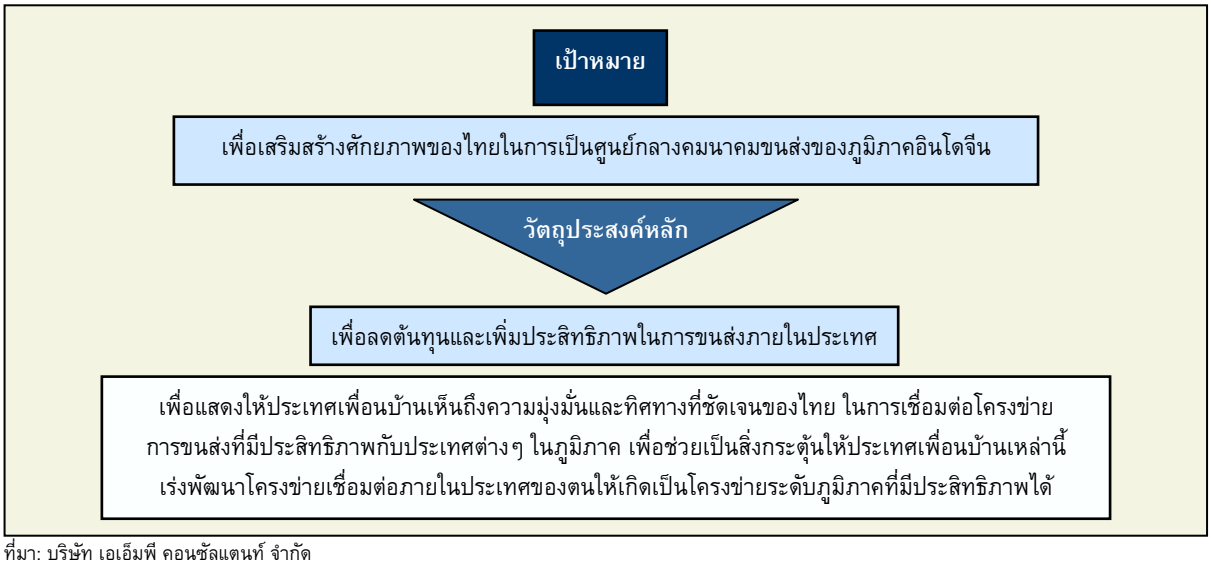
โครงข่าย	การดำเนินการระยะสั้น	การดำเนินการระยะกลาง	การดำเนินการระยะยาว
โครงข่ายถนน	• เน้นการขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายเหนือเชื่อมท่าเรือแหลมฉบังเป็นระบบปิดและเก็บค่าผ่านทาง	-	-
โครงข่ายระบบราง	• เร่งปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย	• เน้นการขยายโครงข่ายระบบรางเชื่อมต่อกับจีนผ่านหนองคาย • ขยายโครงข่ายระบบรางเชื่อมท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน)	• เพิ่มศักยภาพโครงข่ายช่วงพิษณุโลก – ท่าเรือแหลมฉบัง
โครงข่ายท่าเรือ	• เน้นการสร้างอุปสงค์ท่าเรือแหลมฉบัง	-	• พัฒนาท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) เพื่อขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



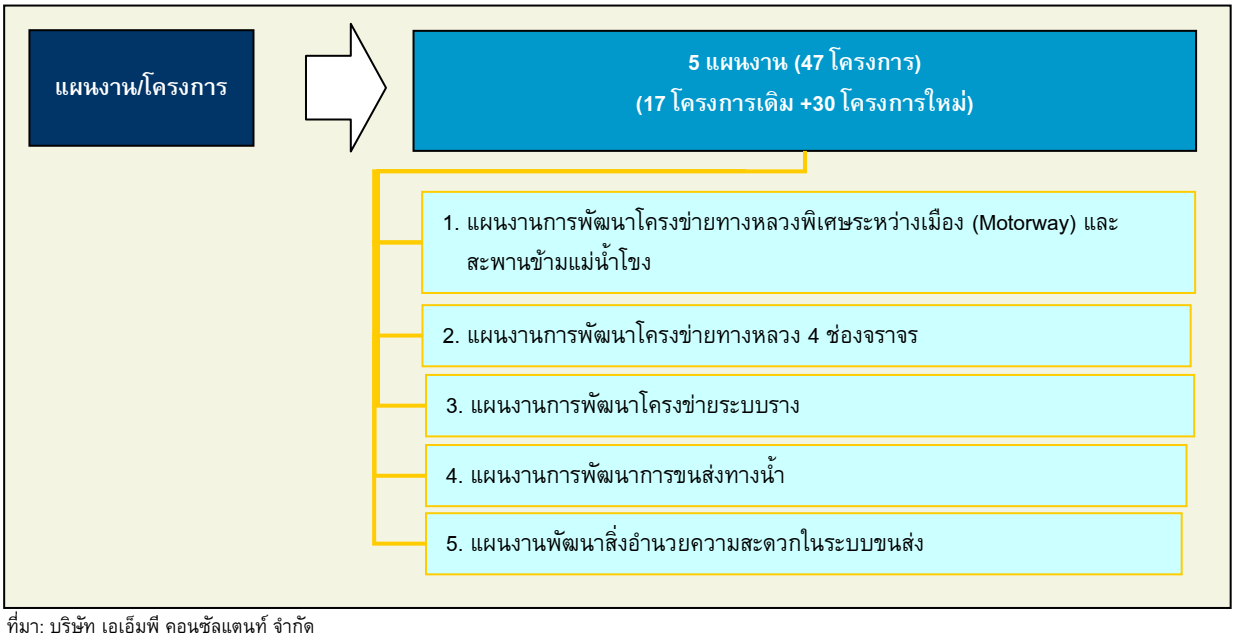
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-7 Missing Link / Bottleneck ของเส้นทาง R3E ในลาว



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-8 เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง

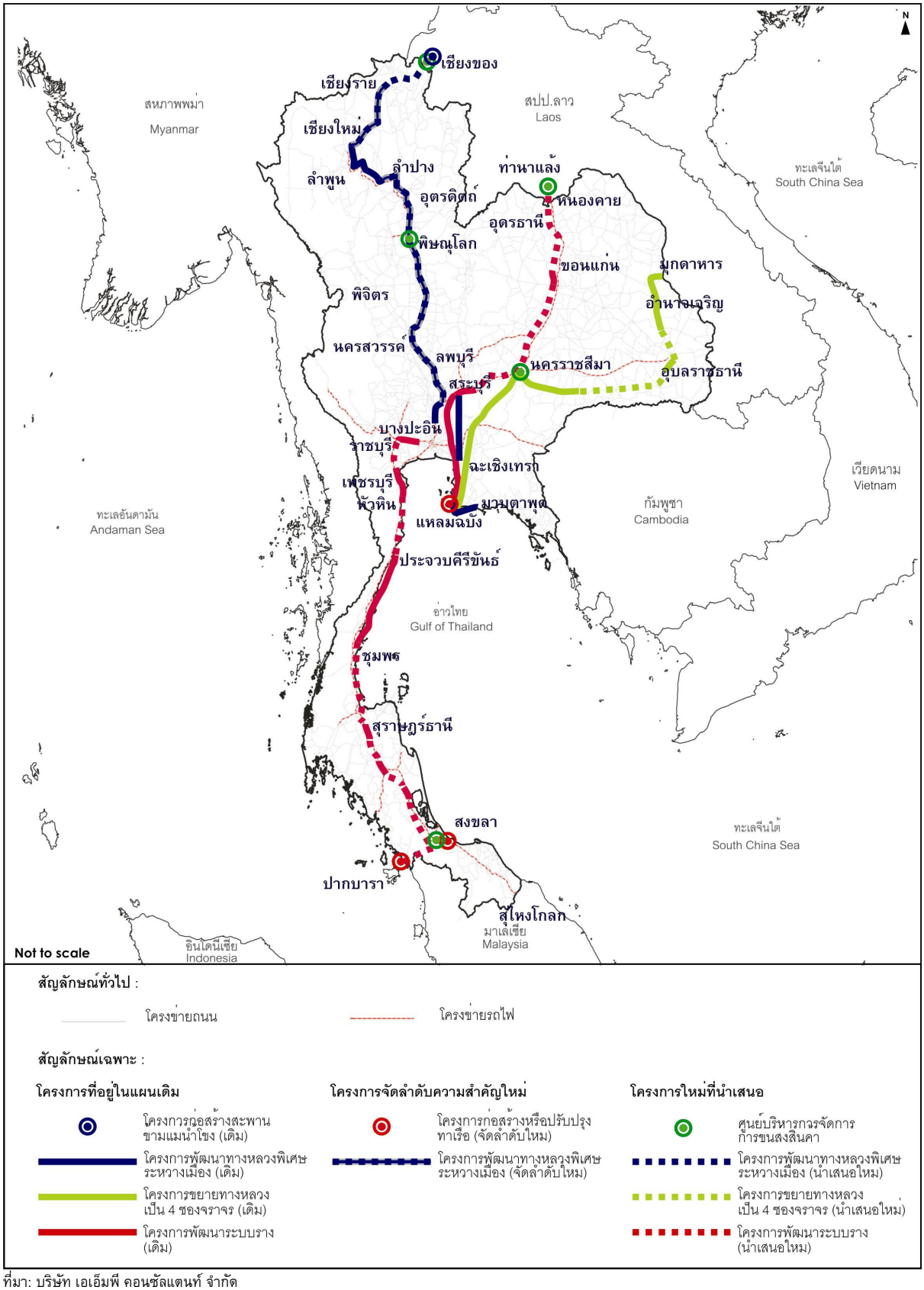


ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-9 แผนงาน / โครงการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง

5.3.1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและสะพานข้ามแม่น้ำโขง

มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญเพื่อเสริมสร้างโครงข่ายหลักในแนวเหนือ – ใต้ เชื่อมต่อจีนตอนใต้กับท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านทางเส้นทาง R3E และสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ ซึ่งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนี้ จะเป็นการนำแผนการลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวงมาพิจารณาปรับลำดับความสำคัญในการลงทุนใหม่ให้มุ่งเน้นสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะแตกต่างจากวัตถุประสงค์เดิมของแผนที่เน้นการรองรับการจราจรภายในประเทศเป็นหลัก นอกจากนี้ ยังมีการเสนอแนะโครงข่ายเพิ่มเติม เพื่อให้โครงข่ายหลักนี้มีความสมบูรณ์



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-10 โครงข่ายระบบขนส่งหลัก

ประโยชน์สำคัญที่จะได้จากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนี้ ได้แก่ การเพิ่มศักยภาพโครงข่ายหลักที่มีความปลอดภัยและใช้ความเร็วในการขนส่งได้สูง เนื่องจากเป็นทางประเภท Motorway ที่มีการกันเขตทางเข้า – ออก (Control of Access) นอกจากนี้ยังเอื้อแก่การเก็บค่าผ่านทาง เพื่อนำรายได้กลับมาบำรุงรักษาและพัฒนาโครงข่าย โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะนี้ ได้มีการพัฒนาอย่างกว้างขวางเพื่อรองรับโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ ดังเช่นในทวีปยุโรป เป็นต้น

การลงทุนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองดังรูปที่ 5-11 นี้ จะสอดรับกับการเร่งก่อสร้างโครงข่ายทางด่วนในจีนในแนวเส้นทาง R3E ซึ่งเมื่อเส้นทางแล้วเสร็จสมบูรณ์ ก็จะทำให้สามารถขนส่งทางถนนเชื่อมต่อระหว่างคุนหมิงและท่าเรือแหลมฉบังได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกและลดต้นทุนในการขนส่งลงมากกว่าการใช้เส้นทางอื่น เช่น เส้นทางผ่านเวียดนาม เป็นต้น

ที่มา บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-11 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เสนอแนะ

โครงการตามแผนงานนี้ประกอบด้วย

1) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนสาย R3E เข้าสู่จีน
2) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย เชียงของ - เชียงใหม่ - นครสวรรค์ - บางปะอิน (ทล.5) ระยะทางรวม 958 กิโลเมตร แบ่งเป็นโครงการย่อย 7 ช่วง เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักของการขนส่งในแนวเหนือ - ใต้
3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายอ่างทอง – สระบุรี – บางปะกง (ทล.91) ระยะทางรวม 214 กิโลเมตร แบ่งเป็นโครงการย่อย 2 ช่วง เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ทล.5 กับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดใช้งานอยู่แล้ว ให้สามารถขนส่งเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา – มาบตาพุด (ทล.7) ระยะทาง 38 กิโลเมตร เพื่อต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพมหานคร – ชลบุรี ให้โครงข่ายเกิดความสมบูรณ์

5.3.2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจร

มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อเสริมสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแนวตะวันออก – ตะวันตก โดยเชื่อมโยงสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดมุกดาหาร กับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟ เพื่อขนส่งต่อเนื่องไปยังท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันในอนาคตได้ด้วย

ทั้งนี้ โครงการพัฒนาทางหลวง 4 ช่องจราจร ที่เสนอแนะทั้งหมดจะเป็นโครงการตามแผนการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 ของกรมทางหลวง โดยจะมีการปรับลำดับความสำคัญของโครงการในบางช่วง เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายในภาพรวมเกิดความต่อเนื่อง

โครงการตามแผนงานนี้จะประกอบด้วย การก่อสร้างขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจรให้เป็น 4 ช่องจราจรเป็นช่วงๆ จำนวนทั้งหมด 11 ช่วง จาก จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดนครราชสีมา จนถึงจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งจะต่อเชื่อมกับโครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจรเดิม รวมระยะทางตามแผนงานนี้ประมาณ 337 กิโลเมตร โดยโครงข่ายนี้ จะมีความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า เนื่องจากไม่ผ่านพื้นที่ชุมชนเมืองหนาแน่น ดังรายละเอียดในรูปที่ 5-12

5.3.3 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายระบบราง

มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญเพื่อเสริมสร้างโครงข่ายการขนส่งในแนวเหนือ – ใต้ ให้มีศักยภาพสูงและสามารถขนส่งด้วยต้นทุนต่ำ ซึ่งจะทำให้ไทยมีความได้เปรียบในเชิงการแข่งขันในระยะยาว โดยโครงข่ายระบบรางนี้ จะช่วยแบ่งเบาปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนจากโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และในระยะยาวอาจเปลี่ยนเป็นโครงข่ายหลักในแนวเหนือ – ใต้แทน เมื่อมีการต่อขยายทางรถไฟผ่านประเทศลาวเชื่อมกับทางรถไฟในจีนได้ ซึ่งจะทำให้สามารถขนส่งสินค้าทางระบบรางได้โดยตรงถึงท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

นอกจากนี้ ในระยะยาว เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการค้าในฝั่งทะเลอันดามันที่ท่าเรือปากบารา ระบบรางจึงเป็นระบบการขนส่งหลักที่จะเชื่อมโยงกับโครงข่ายในแนวเหนือ – ใต้ ดังรายละเอียดในรูปที่ 5-13

ที่มา บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-12 โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจรที่เสนอแนะ

ที่มา บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-13 โครงข่ายระบบรางที่เสนอแนะ

โครงการตามแผนงานนี้ที่สำคัญจะประกอบด้วย

1) โครงการก่อสร้างทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง – ฉะเชิงเทรา – แก่งคอย – นครราชสีมา – ขอนแก่น – หนองคาย รวมระยะทางประมาณ 638 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นโครงการย่อย 6 ช่วง
2) โครงการก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม – หัวหิน – ชุมพร – สุราษฎร์ธานี – หาดใหญ่ – ท่าเรือปากบารา ซึ่งจะประกอบด้วยโครงการก่อสร้างทางคู่เป็นระยะตามความจำเป็น ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนจะลงทุนอยู่แล้ว และโครงการที่ได้รับการเสนอแนะใหม่ เพื่อต่อเติมให้เป็นทางคู่ตลอดทั้งเส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 1,070 กิโลเมตร
3) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 4, 5 และ 6 เพื่อปรับปรุงทางช่วงที่มีการใช้งานอยู่แล้วให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยแก่การขนส่ง ซึ่งในส่วนของการขนส่งสินค้า จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยต่อขบวนรถและตู้สินค้า นอกจากนี้ยังช่วยให้สามารถใช้ความเร็วในการขนส่งได้สูงขึ้นด้วย
4) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อให้ระบบอาณัติสัญญาณที่ใช้ในโครงข่ายที่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นทางคู่มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีความปลอดภัยสูงขึ้น สามารถรองรับปริมาณการจราจรในโครงข่ายได้มากขึ้น
5) โครงการก่อสร้างทางคู่เป็นระยะตามความจำเป็น ช่วงที่อยู่นอกเหนือจากสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่จะอยู่ในเส้นทางสายเหนือ ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งของโครงข่ายระบบราง ซึ่งจะเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ การก่อสร้างทางคู่เป็นระยะตามความจำเป็นในเส้นทางสายเหนือนี้ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพแก่การขนส่งสินค้า โดยจะช่วยลดระยะเวลาการรอหลีกของรถสินค้าลง ทำให้สามารถขนส่งได้อย่างตรงต่อเวลามากขึ้น

นอกจากนี้โครงการก่อสร้างย่านสำหรับกองคอนเทนเนอร์ในภูมิภาค และโครงการก่อสร้างสถานี ICD แห่งที่สองซึ่งควรเร่งดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งระหว่างรถบรรทุกและรถไฟ นอกจากนี้สถานี ICD แห่งใหม่จะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถให้บริการต่อเชื่อมกับผู้ประกอบการภาคเอกชนได้อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพของการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ อย่างไรก็ตาม รฟท. ยังไม่ได้กำหนดสถานที่ตั้งที่แน่นนอนของ ICD และย่านสำหรับกองคอนเทนเนอร์ดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งระบบรางนี้มีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ การปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้การพัฒนาโครงข่ายระบบรางเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าในอดีต อีกทั้งยังทำให้การบริหารจัดการการให้บริการขนส่งสินค้าทางระบบรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในเชิงพาณิชย์ แต่หากรัฐบาลไม่สามารถปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ในระยะเวลาอันใกล้ ก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงสูงที่การพัฒนาโครงข่ายระบบรางจะเกิดความล่าช้า

5.3.4 แผนงานการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ในระยะกลาง (พ.ศ. 2555 – 2559) ได้แก่ การเพิ่มศักยภาพการขนส่งชายฝั่งเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาปริมาณการขนส่งทางโครงข่ายถนน (ทางหลวงหมายเลข 4) และโครงข่ายระบบราง ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่น ส่วนในระยะยาว (พ.ศ. 2560 – 2564) จะเน้นการพัฒนาประตูการค้าด้านฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งการพัฒนาจะต้องดำเนินการควบคู่

ไปกับการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระบบราง เพื่อสนับสนุนให้เกิด Economy of Scale ในการขนส่งผ่านท่าเรือในฝั่งทะเลด้านนี้ ซึ่งจะทำให้ไทยเป็นประตูการค้าของจีนและกลุ่มประเทศอินโดจีนสู่ทวีปยุโรป เอเชียใต้ และตะวันออกกลางได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังรายละเอียดในรูปที่ 5-14

โครงการตามแผนงานนี้จะประกอบด้วย

1) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2) เป็นโครงการตามแผนของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งการศึกษานี้ได้เสนอแนะให้ปรับลำดับความสำคัญของโครงการใหม่ให้สอดคล้องกับความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ
2) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา เพื่อเป็นประตูการค้าในฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเตรียมการดำเนินโครงการในขั้นต่อไป โดยการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการได้เสร็จสิ้นแล้ว การศึกษานี้ได้เสนอแนะให้ชะลอโครงการนี้ออกไปอยู่ในระยะที่ 3 ของแผนยุทธศาสตร์ (พ.ศ. 2560 – 2564) เพื่อรอให้การพัฒนาเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนของไทย โดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลักดำเนินไปอย่างเต็มที่ก่อน ประกอบกับความจำเป็นในการจัดแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับความสามารถในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางในเส้นทางสายใต้ ทั้งนี้ เนื่องจากข้อจำกัดในการพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าในพื้นที่ภาคใต้ จึงทำให้ท่าเรือปากบาราต้องพึ่งพาระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเชื่อมต่อกับประเทศจีน และพื้นที่อุตสาหกรรมในภูมิภาคอื่นของประเทศ
3) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อเสริมศักยภาพการรองรับสินค้าเชื่อมต่อกับจีน และกลุ่มประเทศอินโดจีน ในฐานะประตูการค้าหลักของประเทศ โดยการศึกษานี้ได้เสนอแนะให้ปรับลำดับความสำคัญของโครงการให้ไปอยู่ในระยะที่ 3 เพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ของการใช้งานท่าเรือแหลมฉบังโดยรวม

5.3.5 แผนงานการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่ง

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของแผนงานนี้ได้แก่ การชี้นำการพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า โดยรัฐร่วมกับภาคเอกชนในการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้า ในบริเวณที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาค เพื่อเสริมโครงข่ายการบริหารจัดการการขนส่งของภาคเอกชนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในภาคเอกชน อีกทั้งยังเป็นการช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียงด้วย เนื่องจากการมีระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

โครงการตามแผนงานนี้จะเป็นโครงการที่เสนอแนะใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการขนส่งสินค้าที่ จังหวัดเชียงราย พิษณุโลก นครราชสีมา สงขลา และท่านาแล้ง (ลาว) ดังรูปที่ 5-15 โดยในแต่ละแห่งมีเป้าหมายที่สำคัญดังนี้

- ศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้าที่ จังหวัดเชียงราย บริเวณ อ.เชียงของ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเข้า-ออกจากจีน เช่น การแปรรูปผักผลไม้ อาหารทะเลแช่แข็ง เป็นต้น
- ศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้า บริเวณท่าแล้ง (ลาว) เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งระหว่างรถบรรทุกและรถไฟ
- ศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้า จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือ

- ศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้า จังหวัดนครราชสีมา เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตลอดจนประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง
- ศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้า จังหวัดสงขลา เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการขนส่งสินค้าของท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) ในระยะยาว

ที่มา บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-14 การพัฒนาท่าเรือที่เสนอแนะ

ที่มา บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-15 การพัฒนาศูนย์บริหารจัดการการขนส่งสินค้าที่เสนอแนะ

5.4 กลไกที่มีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

5.4.1 กฎระเบียบ กฎหมาย

เมื่อความตกลงระหว่างประเทศได้บรรจุบทบัญญัติที่ครอบคลุมหลักการและแนวปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนไว้ครบถ้วน ในลำดับถัดไป ไทยต้องเตรียมความพร้อมของกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ เพื่อรองรับการปฏิบัติการที่จะเกิดขึ้นจากการใช้สิทธิตามความตกลง และการบังคับใช้กฎหมายการเตรียมความพร้อมดังกล่าวรวมถึงการปรับปรุงแก้ไข การออกกฎกระทรวงหรือประกาศใหม่ ให้มีผลใช้บังคับอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศที่ผูกพันไว้ การให้ความสำคัญแก่การอนุวัติความตกลงในกรอบอาเซียนและ GMS แต่เมื่อพิจารณาจากความเป็นไปได้และโอกาสของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค การดำเนินการในกรอบ GMS น่าจะเกิดผลในทางปฏิบัติได้ก่อนการดำเนินการในกรอบอาเซียน

ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของพิธีสารหรือภาคผนวกของความตกลงที่จำเป็นต้องมีการออกกฎระเบียบเพิ่มเติมเพื่อให้ไทยสามารถควบคุมดูแลการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ดำเนินการในไทย และกฎหมายแม่บทที่จะเป็นพื้นฐานในการปรับปรุงแก้ไขหรือออกกฎระเบียบเพิ่มเติม อาจสรุปได้ดังตารางที่ 5-2

นอกจากการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ เพื่ออนุวัติความตกลง GMS และพิธีสาร และภาคผนวก ไทยควรมีการผลักดันการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย เพื่อพัฒนาศักยภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย และช่วยให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

ก) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone)

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการกำหนดให้พื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นมีระบบการจัดการเศรษฐกิจเป็นพิเศษแตกต่างจากพื้นที่พัฒนาอื่นๆ และมีการบริหารจัดการในรูปแบบเฉพาะตัว ซึ่งนับเป็นมิติใหม่ของการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นประตูการค้า ฐานการผลิต และระบายสินค้าของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ โดยอาศัยวัตถุดิบและแรงงานจากพื้นที่โดยรอบทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมาย คือ

- ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการลงทุนให้แตกต่างไปจากการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อื่นที่มีอยู่ในปัจจุบัน มุ่งเน้นด้านการปรับปรุงสิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี การอำนวยความสะดวกแบบ One-Stop Service การผ่อนปรนใช้แรงงานต่างด้าว และการทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศ
- เจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อปรับปรุงด้านกฎหมายระเบียบด้านการค้า การผ่านแดน การใช้แรงงานต่างด้าวให้เอื้อต่อการลงทุน ดังกล่าว รวมทั้งสนับสนุนให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเช่นเดียวกับไทยด้วย โดยเฉพาะบริเวณรอยต่อเขตชายแดนที่มีพื้นที่ติดต่อกันที่ไทยได้กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้วย

ข) การผลักดันให้เกิดการร่วมดำเนินการ (Joint Operation) ของผู้ประกอบการ GMS

ปัจจัยหนึ่งที่จะมีผลให้ความตกลงระหว่างประเทศไม่เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม คือ ผู้ประกอบการขนส่งของแต่ละประเทศต่างเกรงกลัวการแข่งขันจากต่างประเทศ และส่งสัญญาณให้รัฐบาลของตนชะลอการดำเนินการตามพันธกรณี ดังนั้น เพื่อให้เกิดความไว้วางใจระหว่างกันและเกิด Win - Win Situation สำหรับทุกประเทศภาคี ในการเจรจาในกรอบ GMS กระทรวงคมนาคมควรผลักดันให้เกิดการรวมตัวของผู้ประกอบการของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจอยู่ในรูปของบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) การร่วมให้บริการ (Joint Service) หรือจัดตั้ง Consortium หรือ Conference เช่นเดียวกันกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศหรือการเป็น Strategic Alliance เช่นเดียวกันกับธุรกิจการขนส่งทางอากาศ นอกจากนั้นในการเจรจาเพื่อทดลองอนุวัติความตกลง (Initial Implementation) อาจผลักดันให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพเข้าร่วมอยู่ในคณะผู้แทนไทย เพื่อผู้ประกอบการดังกล่าวจะไปผลักดันหาเวทีเจรจาการค้าหรือเข้าร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการประเทศภาคี รวมถึงการตั้งสำนักงานสาขาในประเทศเหล่านั้น ทั้งนี้ในระหว่างรัฐบาลของบรรดาประเทศภาคีอาจผลักดันการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการที่มีการรวมตัวกันเพื่อให้ผู้ประกอบการ GMS สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจากประเทศที่พัฒนาแล้วได้

ค) ผลักดันให้มีการออกกฎกระทรวงผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง

เพื่อกำหนดให้พื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง (ซึ่งจะเป็น Gateway) พื้นที่เขตพิษณุโลก นครราชสีมา และสงขลา (ซึ่งเป็น Hubs) รวมถึงพื้นที่ที่จะเป็น Spokes ด้วย เป็นพื้นที่ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนการใช้ที่ดินไว้ล่วงหน้า สำหรับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนต่อไป ซึ่งจะต้องมีการกำหนดพื้นที่ที่จะควบคุมการใช้ประโยชน์ในที่ดินไว้ในกฎหมายดังกล่าวด้วย ดังนั้น เห็นสมควรให้มีการจัดเตรียมการเพื่อออกกฎกระทรวงดังกล่าวโดยเร็ว เพื่อป้องกันปัญหาและอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

ง) การผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านให้ความสำคัญแก่การอนุวัติความตกลงในกรอบ GMS และในกรอบอาเซียนและปรับปรุงกฎหมายภายในให้สอดคล้องต้องกันด้วย

เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติในลักษณะเดียวกันและเป็นสากลโดยเร็ว รัฐบาลไทยควรมีนโยบายสนับสนุนและผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านให้ความสำคัญแก่การอนุวัติความตกลงในกรอบ GMS และในกรอบอาเซียน รวมทั้งให้ความสำคัญแก่การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบภายในของประเทศของตนให้เป็นตามกรอบความตกลง GMS และในกรอบอาเซียน แล้วแต่กรณีด้วย

ตารางที่ 5-2 ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของพิธีสารหรือภาคผนวกของความตกลงที่จำเป็นต้องมีการออกกฎระเบียบเพิ่มเติม

ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญ	กฎหมายแม่บทที่จะเป็นพื้นฐานในการปรับปรุงแก้ไข
การบังคับให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด การปล่อยไอเสีย	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
การยอมรับแผ่นป้ายทะเบียนรถ หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถซึ่ง ออกโดยภาคีคู่สัญญา	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถซึ่งออกให้โดยภาคีคู่สัญญา	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
ระบบศุลกากรผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า	พระราชบัญญัติศุลกากร
การพัฒนาระบบการวางประกันสินค้าผ่านแดน(Guarantee system) ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับระหว่างประเทศ	พระราชบัญญัติศุลกากร
การจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า	พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530
การขนส่งสินค้าอันตราย สินค้าต้องห้ามหรือสินค้าที่ถูกจำกัด สินค้าเน่าเสียง่าย	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติศุลกากร พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย
การร่วมกันตรวจ (joint inspection) เช่น Single-stop Inspection และ Single-window Inspection	พระราชบัญญัติศุลกากร พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พระราชบัญญัติกักพืช พระราชบัญญัติโรคติดต่อ
ความรับผิดตามสัญญาขนส่ง (Carriage contract)	ตราพระราชบัญญัติใหม่ (มีการดำเนินการยกร่างแล้ว คือ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ)

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

5.4.2 การจัดระเบียบการพัฒนาเมืองเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง

แนวทางการจัดระเบียบการพัฒนาเมืองที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งให้เกิดเป็นรูปธรรมควรมีการจัดระเบียบในภาพรวม ดังนี้

- **ระดับมหภาคและจุลภาคของภาครัฐบาล**
  ความร่วมมือกันในระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในเรื่องของโครงสร้างของเมืองในระดับมหภาคและจุลภาคเป็นสิ่งที่สำคัญมาก อย่างไรก็ตาม ระดับมหภาคนั้นอาจจะเป็นส่วนกลางหรือระดับประเทศเป็นผู้กำหนดนโยบาย และกลยุทธ์ลงมายังหน่วยงานท้องถิ่นในจังหวัดศูนย์กระจายสินค้าและเขตแหลมฉบัง บรรษัทเอกชนอาจจะถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อบริหารกิจกรรมศูนย์กระจายสินค้า โดยมีความรู้ความชำนาญและความคล่องตัวในการประกอบการที่จะแสวงหากำไร แต่ก็ต้องจัดหาสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่เหมาะสมแก่ท้องถิ่นด้วย บรรษัทเหล่านี้จะมีอิสระภายใต้กฎเกณฑ์และจะประสานงานกับหน่วยราชการในจังหวัดโดยตรงมิต้องขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอาจจะมีความแตกต่างออกไป คือ จังหวัดศูนย์กระจายสินค้าและเขตแหลมฉบัง มักจะถูกบริหารและจัดการโดยหน่วยงานท้องถิ่นที่ขึ้นตรงต่อนโยบายของรัฐบาลกลาง และไม่มีอิสระในการประกอบการหรือตัดสินใจในระดับกลยุทธ์ ฉะนั้นการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของท้องถิ่น จึงมีปัญหาทั้งในเรื่องนโยบาย งบประมาณและขั้นตอนการปฏิบัติงานในแผนงานต่างๆ ของรัฐที่จะไม่สอดคล้องกัน อย่างไรก็ตาม หากปล่อยให้เกิดปัญหาต่อไป โดยเฉพาะในโครงการของศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่มักจะมีข้อขัดแย้งจึงเป็นสาเหตุสำคัญให้การพัฒนานั้นถูกชะลอการเจริญเติบโตในทางกายภาพ ดังนั้นการพิจารณาจังหวัดศูนย์กระจายสินค้าและเขตแหลมฉบังควรจะมีการพิจารณาที่โครงสร้างของระบบเครือข่ายถนน และสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง

- **ระดับรัฐบาลและเอกชน**
  เป็นสิ่งที่สำคัญที่จะต้องร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลและเอกชนดังเช่น เอกชนมักจะซื้อที่ดินเพื่อประกอบการต่างๆ โดยเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวกับศูนย์กระจายสินค้าและอุตสาหกรรม ดังนั้นหากเกิดปัญหาบางประการในการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม หากภาครัฐดูแลไม่ทั่วถึง เช่น อาจจะมีการผสมผสานระหว่างอุตสาหกรรมอาหารและเคมีภัณฑ์ที่จะเป็นอันตรายต่อผู้บริโภคได้ เป็นต้น

- **จังหวัดศูนย์กระจายสินค้า เขตอุตสาหกรรมและการปกครองท้องถิ่น**
  ทั้งสามองค์กรนี้เป็นหน่วยหลักของศูนย์กระจายสินค้า ที่จะต้องร่วมมือกันพัฒนาท้องถิ่นของตน ในทางปฏิบัติแล้วศูนย์กระจายสินค้าและอุตสาหกรรมที่เป็นแหล่งงานของเมือง ก็จะต้องจัดทำแหล่งที่พักอาศัยของพนักงาน ในขณะที่ตัวเมืองที่เป็นแหล่งพักอาศัยก็จะต้องจัดหาแหล่งงานให้กับประชาชน การทำหน้าที่ทุกอย่างของทั้งสามหน่วยงาน ทำให้หน้าที่หลักของแต่ละองค์กรมีประสิทธิภาพน้อยลง ความร่วมมือนั้นมิใช่เพียงการจัดกลุ่มสัมมนากันเท่านั้น แต่จะต้องมีกระบวนการของรัฐเพื่อรองรับผลสรุปของการประชุมสัมมนาต่างๆ มาพัฒนากิจกรรมในภาคปฏิบัติและการขาดความร่วมมือนั้นยังประกอบด้วยความไม่สมบูรณ์ของกฎหมายข้อบังคับที่หน่วยงานต่างๆ ถูกกำหนดโดยกฎหมายที่มีจุดประสงค์แตกต่างกัน

- **ระบบการบริหารโดยอิสระ**

  ในระบบโครงสร้างของเมืองศูนย์กลางคมนาคมขนส่งนั้นมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะจัดระเบียบบริหารครอบคลุมผังแม่บทของเมืองทั้งหมด เพื่อการพัฒนาเพราะผังแม่บทอาจครอบคลุมหลายอำเภอและตำบล ซึ่งอาจทำให้การบริหารเมืองอาจขัดแย้งกันได้ เช่น ระบบเทศบาลเมืองนั้นอาจไม่เหมาะสมที่จะบริหารเมืองศูนย์กระจายสินค้าเพราะเป็นระบบราชการ ในขณะที่เมืองศูนย์กลางคมนาคมขนส่งนั้นต้องมีการแข่งขันกับระดับโลกอย่างรุนแรงเพื่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้น จึงมีความต้องการผู้บริหารมืออาชีพทางด้านธุรกิจเอกชน โดยมีระบบของรัฐให้การสนับสนุน ทั้งนี้อาจเป็นมิติใหม่ของการแปรรูปไปสู่การบริหารแบบธุรกิจเอกชน ซึ่งมิใช่มีเพียงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจหรือโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเท่านั้น แต่จะรวมถึงการบริหารเมืองทั้งเมืองเสมือนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- **กฎหมายและข้อบังคับพิเศษ**

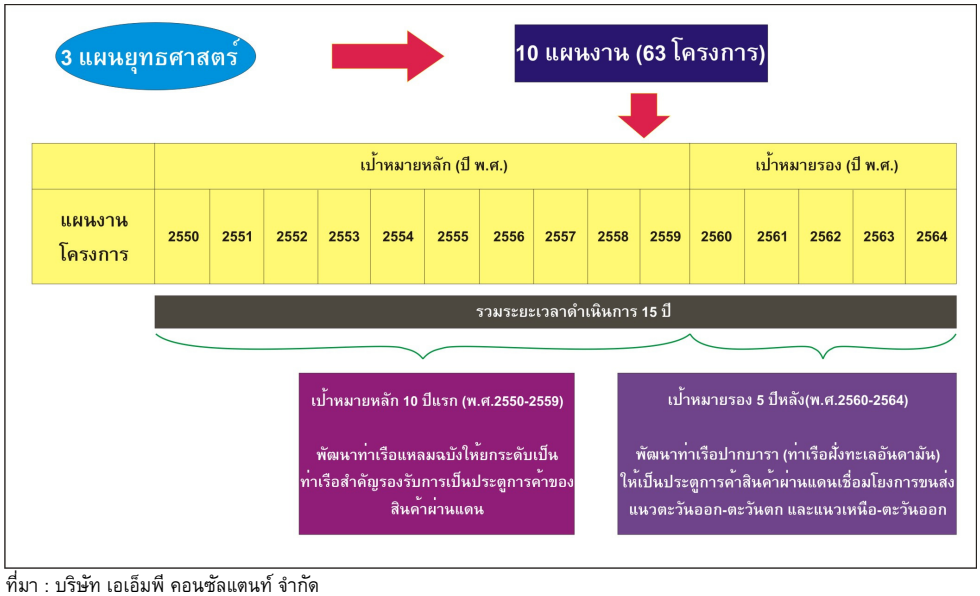
  จังหวัดศูนย์กระจายสินค้าและเขตแหลมฉบังต้องการกฎหมายพิเศษ ที่จะสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรม การจราจรหนัก เช่น รถบรรทุกและรถไฟจะต้องได้รับการสนับสนุนเต็มที่ ในขณะเดียวกันก็จะต้องแยกออกโดยไม่รบกวนต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ดังนั้นหน่วยงานท้องถิ่นด้านการจราจรขนส่งควรจะร่วมมือ และมีการสื่อสารข้อมูลด้านการคมนาคมในจังหวัดศูนย์กระจายสินค้าและเขตแหลมฉบังกับกรมทางหลวง รวมทั้งกระทรวงคมนาคมเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ

5.4.3 การจัดงบประมาณการลงทุนที่เหมาะสม

ภาพรวมการผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคอินโดจีน คาดว่าบรรลุได้ภายใน 15 ปี ในกรณีที่ดำเนินการตามที่เสนอแนะไว้ โดยให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนา 3 ยุทธศาสตร์ (เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในอินโดจีน) ประกอบด้วย 10 แผนงาน และ 63 โครงการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาทั้งเป้าหมายหลักและเป้าหมายรอง (รายละเอียดดังรูปที่ 5-16)

จากตารางที่ 5-3 กล่าวได้ว่าแผนงาน/โครงการด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน และแผนงาน/โครงการด้านการบริหารจัดการระบบขนส่ง จะมีวงเงินลงทุนในระยะเวลา 15 ปีไม่สูงมากนัก อยู่ในวิสัยที่ภาครัฐจะสามารถจัดสรรงบประมาณแผ่นดินให้แก่กระทรวงที่รับผิดชอบได้ อย่างไรก็ตาม เงินลงทุนประมาณร้อยละ 99 จะเป็นการลงทุนด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ดังนั้นการวิเคราะห์การจัดสรรเงินลงทุนของรัฐในหัวข้อนี้ จึงให้ความสนใจกับการวางแผนการลงทุนของโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเป็นหลัก

ประมาณการวงเงินลงทุนโครงข่ายของกระทรวงคมนาคมทั้งหมด 482,747 ล้านบาท จะแยกเป็นโครงการที่อยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม17 โครงการ วงเงินลงทุน 202,790 ล้านบาท และโครงการที่มีการจัดลำดับความสำคัญใหม่และโครงการใหม่ที่นำเสนอเพิ่มเติมรวม 30 โครงการ วงเงินลงทุน 279,957 ล้านบาท (รูปที่ 5-17 ถึง รูปที่ 5-19 และตารางที่ 5-4) อย่างไรก็ตามภาพรวมโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคมที่เสนอแนะสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 5-20



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

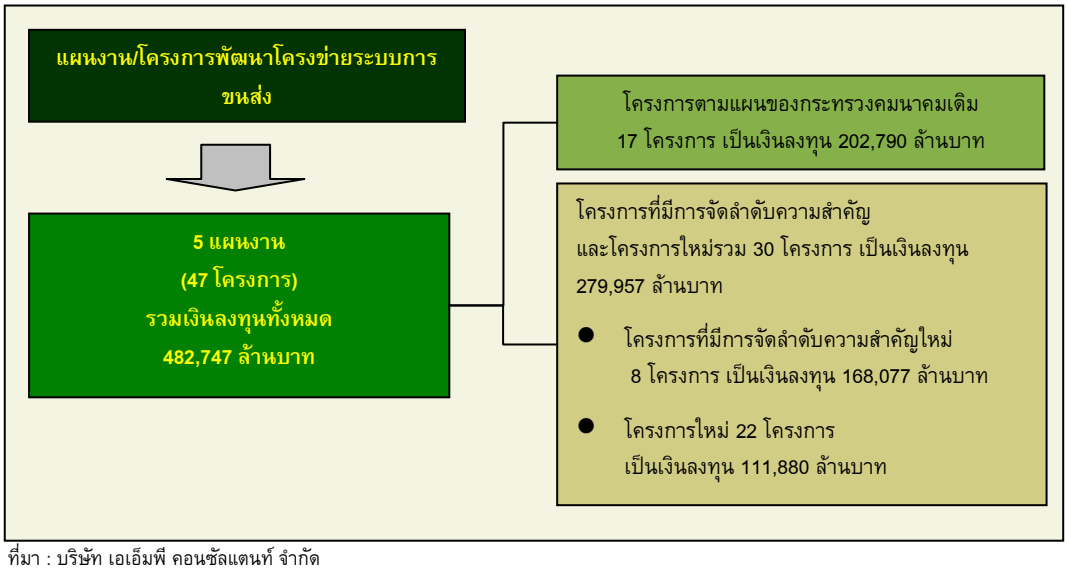
รูปที่ 5-16 ระยะเวลาดำเนินการในการบรรลุเป้าหมายการผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในอินโดจีน

ตารางที่ 5-3 ประมาณเงินลงทุนในยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้า ระหว่างปี พ.ศ. 2550 – 2564

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน/โครงการ	ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2550-2554)	ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559)	ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)	รวม	หน่วยงานรับผิดชอบ
ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน	1,229	-	-	1,229	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน กระทรวงต่างประเทศ
ด้านการพัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่ง	2,250	1,250	250	3,750	กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หรือส่วนราชการท้องถิ่น
ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	190,050	238,500	54,197	482,747	กระทรวงคมนาคม
รวม	**193,529**	**239,750**	**54,447**	**487,726**	

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



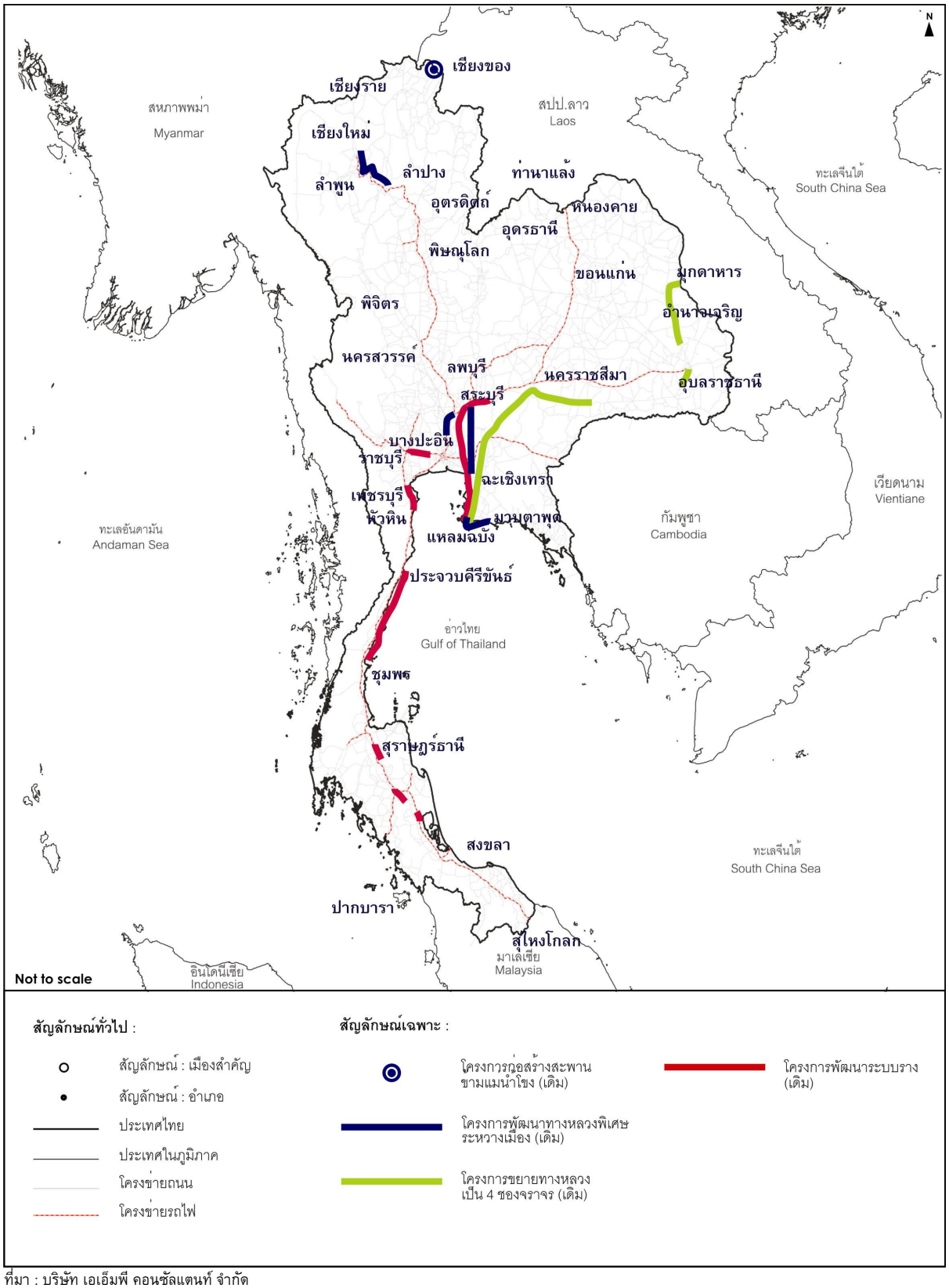
ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-17 แผนงาน / โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 5-4 สรุปโครงการตามแผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งจำแนกตามแหล่งที่มาและประเภทโครงการ

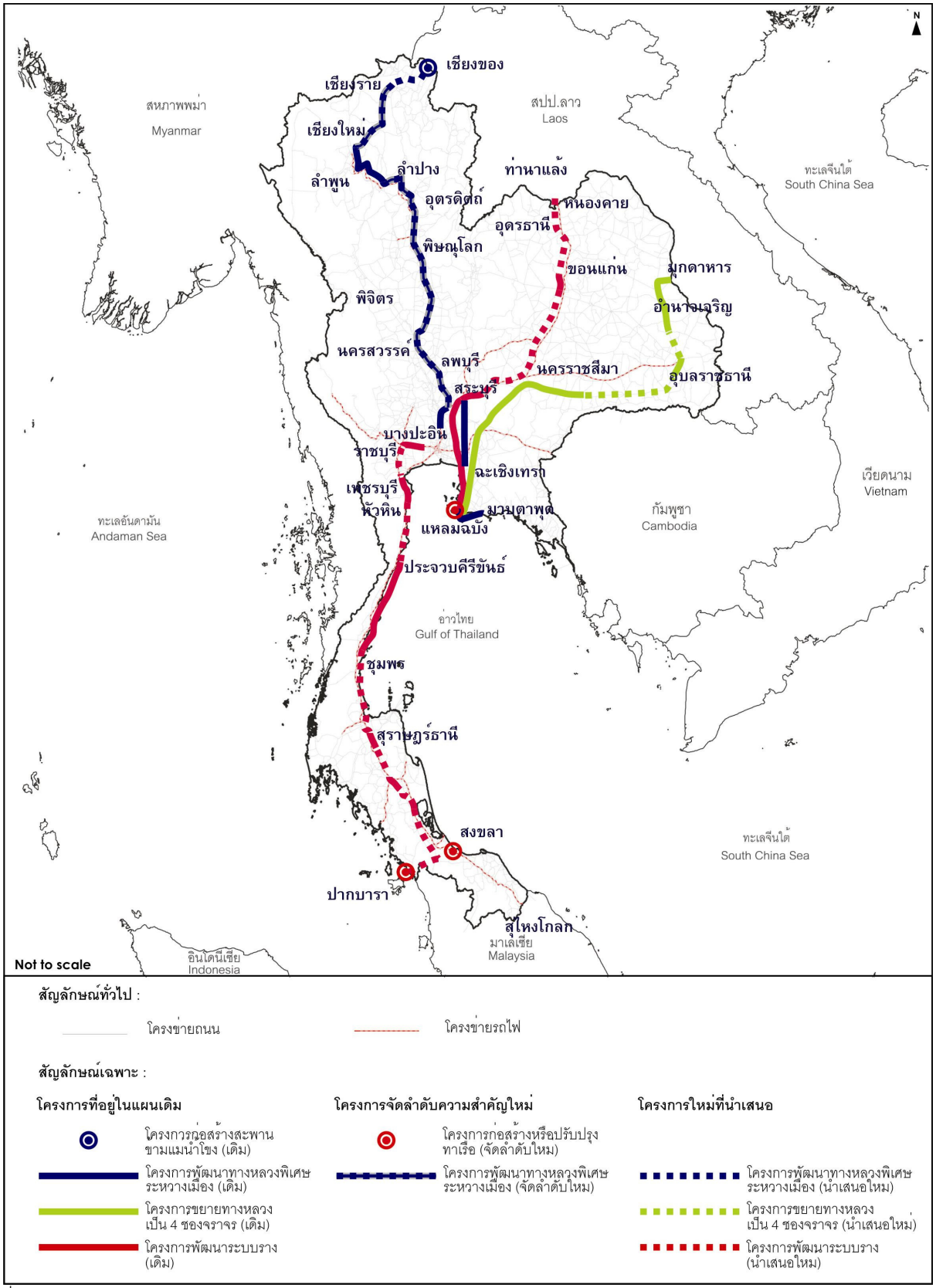
โครงการที่อยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม	ล้านบาท	โครงการจัดลำดับความสำคัญใหม่จากแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม	ล้านบาท	โครงการใหม่ที่นำเสนอเพิ่มเติม	ล้านบาท
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง					
1. ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง บริเวณ อ.เชียงของ	4,800	1. ช่วงอ่างทอง – นครสวรรค์	28,200		
2. ช่วงบางปะอิน – อ่างทอง	12,000	2. ช่วงนครสวรรค์ – พิษณุโลก	7,800	1.ช่วงเชียงราย – เชียงของ	27,500
3. ช่วงสระบุรี – บางปะกง	36,500	3. ช่วงอ่างทอง – สระบุรี	15,400		
4. ช่วงลำปาง – ลำพูน – เชียงใหม่	27,500	4. ช่วงพิษณุโลก – ลำปาง	49,200		
5. ช่วงพัทยา – มาบตาพุด	4,100	5. ช่วงเชียงใหม่ – เชียงราย	51,200		
โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจร					
1. ช่วงอ.โชคชัย – อ.หนองกี่ ตอนที่ 2	500			1. ช่วงอ. นางรอง – อ.เฉลิมพระเกียรติ	640
2. ช่วงอุบลราชธานี – อำนาจเจริญ ตอน 1	500			2. ช่วงอ.เฉลิมพระเกียรติ – อ.ปราสาท	720
3. ช่วงอ.กบินทร์บุรี – อ.วังน้ำเขียว ตอน 2A	240			3. ช่วงอ.ปราสาท – อ.สังขะ	960
4. ช่วงอุบลราชธานี-แยกทางหลวงหมายเลข 24 ตอน1	520			4. ช่วงอ.สังขะ – ทางแยกทางหลวงหมายเลข 2178	1,740
5. ช่วงอำนาจเจริญ – มุกดาหาร ตอน อ.เลิงนกทา	370			5. ช่วงอุบลราชธานี – แยกทางหลวงหมายเลข 24 ตอน 2	520
				6. ช่วงอุบลราชธานี – อำนาจเจริญ ตอน 2	1,040
โครงข่ายระบบราง					
1. ปรับปรุงทางระยะที่ 4, 5 และ 6	21,664			1. ก่อสร้างทางคู่ ช่วงแก่งคอย – นครราชสีมา - บัวใหญ่	14,200
2. ก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง	5,235			2. ก่อสร้างทางคู่ ช่วงบัวใหญ่ – ขอนแก่น	5,200
3. ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	491			3. ก่อสร้างทางคู่ ช่วงขอนแก่น - อุดรธานี	8,400
4. ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสายทาง 3 แห่ง ที่ ฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชี	7,648			4. ก่อสร้างทางคู่ ช่วงอุดรธานี - หนองคาย	3,700
5. ก่อสร้างทางคู่เป็นระยะ	75,000			5. ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงหนองปลาดุก - ราชบุรี	2,600
6. ก่อสร้างย่านสำหรับกองตู้คอนเทนเนอร์ในภูมิภาค	374			6. ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงราชบุรี - เพชรบุรี	3,500
7. ก่อสร้างสถานี ICD แห่งที่ 2	5,348			7. ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	6,300
				8. ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	11,500
				9. ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่	14,520
				10.ก่อสร้างทางคู่สายใต้ ช่วงควนเนียง - ปากบารา	5,600
โครงข่ายทางน้ำ					
		1. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง (สงขลา2)	2,790		
		2. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา	5,487		
		3. ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	8,000		
สิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่ง					
				1. ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง พิษณุโลก	900
				2. ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง นครราชสีมา	480
				3. ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง ท่านาแล้ง (ลาว)	900
				4. ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง เชียงราย	480
				5. ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง สงขลา	480
รวม	**202,790**		**168,077**		**111,880**

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



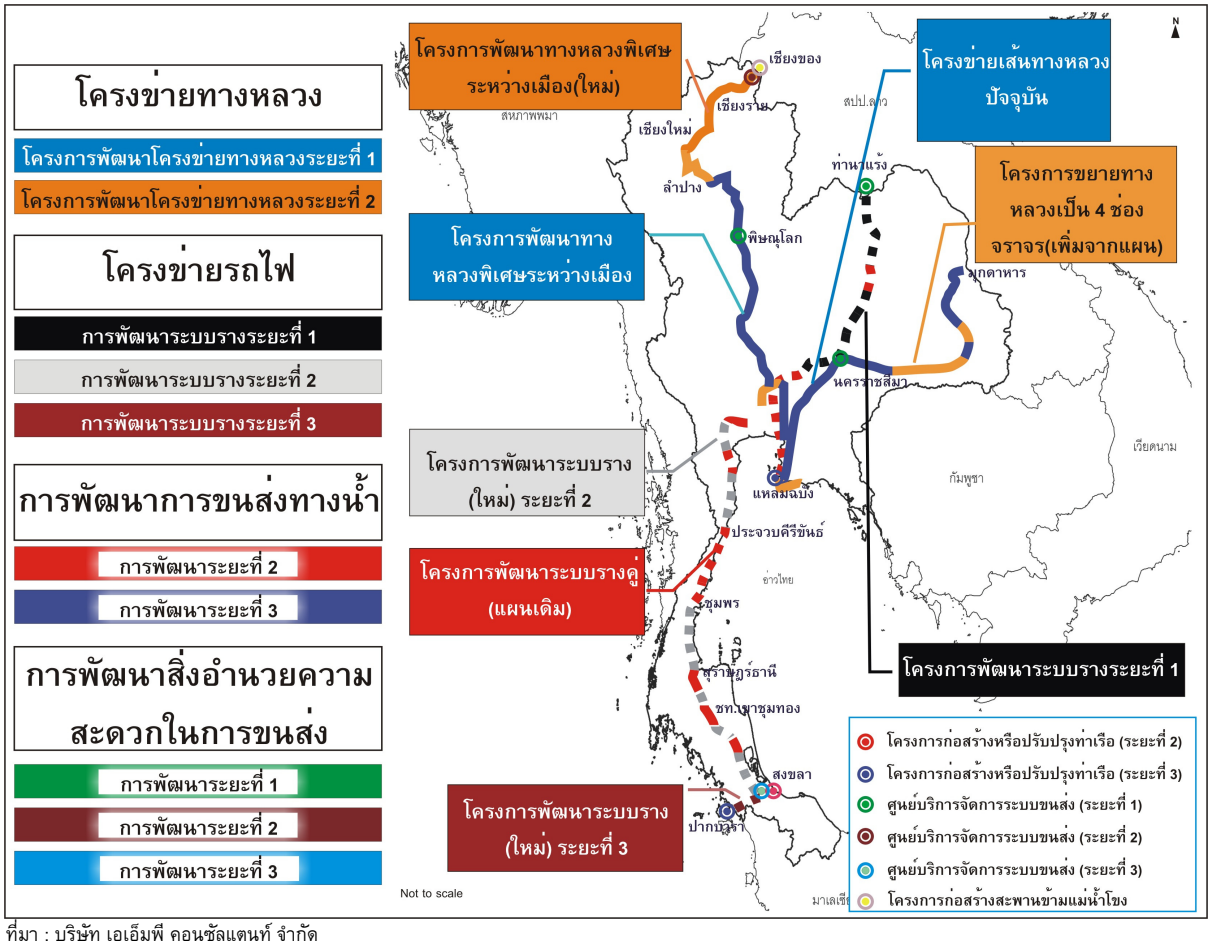
ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-18 โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งที่อยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคมเดิม



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-19 โครงการพัฒนาตามแผนงาน/โครงการที่มีการจัดลำดับความสำคัญและโครงการใหม่ที่ได้นำเสนอเพิ่มเติม



ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 5-20 โครงการตามแผนพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงข่ายให้สำเร็จแบ่งเป็น 3 ระยะๆ ละ 5 ปี รวมทั้งสิ้น 15 ปี โดยได้จัดลำดับความสำคัญก่อนหลัง เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์หลักและยุทธศาสตร์รองและสภาพความเป็นไปได้ในการลงทุน ดังต่อไปนี้

- ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2550-2554)
  ได้ให้ความสำคัญของการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จาก อ.เชียงของ ลงมายังท่าเรือแหลมฉบัง การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับหนองคาย การขยายเส้นทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร จากสัตหีบ – มุกดาหาร การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง บริเวณ อ.เชียงของ และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง พิษณุโลก นครราชสีมา และท่านาแล้ง (ลาว) โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในลำดับแรก (ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2551) สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5-5
- ระยะที่ 2 (พ.ศ.2555-2559)
  การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง (สงขลา 2) การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่สายใต้ และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง เชียงราย
- ระยะที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)
  การปรับปรุงทางรถไฟรางคู่ในส่วนที่เหลือ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งสงขลา

ตารางที่ 5-5 โครงการที่มีลำดับความเหมาะสมในการดำเนินงานในลำดับแรก (ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2551)

หน่วย: ล้านบาท

โครงการ		เงินลงทุนที่ต้องการในปีงบประมาณ 2551		
		งบประมาณ	เงินกู้	เงินลงทุนจากภาคเอกชน
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและสะพานข้ามแม่น้ำโขง				
1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง บริเวณ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	115	185	0
2	โครงการทางหลวงพิเศษ ช่วงบางปะอิน – อ่างทอง (ทล.5)	69	111	420
3	โครงการทางหลวงพิเศษ ช่วงอ่างทอง - นครสวรรค์ (ทล.5)	162	258	980
	รวม	**346**	**554**	**1,400**
โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจร				
1	ช่วง อ.โชคชัย - อ.หนองกี่ ตอนที่ 2	58	92	0
2	ช่วงอุบลราชธานี – อำนาจเจริญ ตอน 1	87	138	0
3	ช่วง อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน 2A	27	44	0
4	ช่วงอุบลราชธานี - แยกทางหลวงหมายเลข 24 ตอน 1	90	144	0
5	ช่วงอำนาจเจริญ – มุกดาหาร ตอน อ.เลิงนกทา	61	97	0
6	ช่วง อ.นางรอง - อ.เฉลิมพระเกียรติ	123	197	0
7	ช่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ - อ.ปราสาท	138	222	0
	รวม	**584**	**934**	**0**
โครงข่ายระบบราง				
1	ปรับปรุงทางระยะที่ 4, 5 และ 6	945	1,512	0
2	ก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง	343	550	0
3	ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	44	71	0
4	ก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสายทาง (Chord Lines) 3 แห่ง ที่ ฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชี	95	153	0
5	ก่อสร้างทางคู่เป็นระยะ ตามความจำเป็น	54	86	0
6	ก่อสร้างย่านสำหรับกองตู้คอนเทนเนอร์ในภูมิภาค	23	36	0
7	ก่อสร้างทางคู่ ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา - บัวใหญ่	538	862	0
8	ก่อสร้างทางคู่ ช่วงบัวใหญ่ - ขอนแก่น	615	985	0
9	ก่อสร้างทางคู่ ช่วงขอนแก่น - อุดรธานี	808	1,292	0
	รวม	**3,465**	**5,547**	**0**
สิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่ง				
1	ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง พิษณุโลก	21	33	126
2	ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่ง นครราชสีมา	11	16	63
	รวม	**31**	**50**	**189**
รวมทั้งหมด		**4,427**	**7,084**	**1,589**

หมายเหตุ: (1) รายละเอียดของแต่ละโครงการจะแสดงในบทที่ 5 ของรายงานขั้นสุดท้าย

(2) สัดส่วนงบประมาณต่อเงินกู้ใช้อัตราเฉลี่ยประมาณ 1:1.6 ทุกโครงการ และสัดส่วนของเงินลงทุนภาครัฐ (งบประมาณ + เงินกู้) ต่อเงินลงทุนจากภาคเอกชนใช้อัตราเฉลี่ยประมาณ 3:7 สำหรับโครงการที่ใช้รูปแบบ PPP

(3) รายละเอียดความต้องการเงินลงทุนจะแสดงในภาคผนวก ค ของรายงานขั้นสุดท้าย

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

อย่างไรก็ตาม เงินลงทุนประมาณร้อยละ 99 จะเป็นการลงทุนด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งซึ่งใช้งบประมาณค่อนข้างสูง จากศักยภาพของการลงทุนของภาครัฐมีขีดจำกัดจากภาระในการจัดสรรงบประมาณและเพดานเงินกู้ของประเทศ ดังนั้นการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายจึงจำเป็นต้องอาศัยการลงทุนจากภาคเอกชนโดยผ่านทางโครงการที่มีศักยภาพในการให้เอกชนร่วมลงทุน (Public-Private Partnership: PPP) (เช่น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเป็นโครงการที่มีศักยภาพในการดำเนินการเชิงพาณิชย์)

หลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการที่มีศักยภาพในการให้เอกชนร่วมลงทุนสรุปได้ดังนี้

- เป็นโครงการที่มีความสามารถในการให้บริการเชิงพาณิชย์ หรืออีกนัยหนึ่งคือมีคุณลักษณะของโครงการที่ผู้ให้บริการโครงข่ายนั้นๆ สามารถเรียกเก็บค่าบริการในการใช้งานโครงข่ายจากผู้ใช้บริการได้ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงโดยค่าผ่านทางหรือค่าธรรมเนียม หรือทางอ้อม (เช่น Shadow Toll เป็นต้น)
- เป็นโครงการที่ภาครัฐและเอกชนสามารถเฉลี่ยความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ (Implementation Risks) เช่น ความเสี่ยงในการก่อสร้าง ตลอดจนความเสี่ยงในการให้บริการ (Operational Risks) เช่น ความเสี่ยงด้านการตลาด เป็นต้น
- เป็นโครงการที่มีแนวโน้มที่จะมีผลตอบแทนทางการเงินเหมาะสมกับเกณฑ์การลงทุนในภาคเอกชนโดยเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด หรือรัฐร่วมลงทุนบางส่วน
- เป็นโครงการที่รัฐเคยใช้รูปแบบการลงทุน PPP มาแล้วในอดีต ซึ่งเป็นการพิสูจน์แล้ว ถึงความเหมาะสมของรูปแบบการลงทุนโครงการสำหรับโครงการประเภทนั้นๆ

จากแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งตามที่เสนอ มีโครงการที่น่าจะเหมาะสมต่อการลงทุนร่วมระหว่างเอกชนกับภาครัฐ ตามเกณฑ์ที่ได้วางไว้ ได้แก่

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทุกโครงการตามที่เสนอแนะ
- โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา
- โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3
- โครงการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งที่พิษณุโลก เชียงราย นครราชสีมา สงขลา และท่านาแล้ง (ลาว)

อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการลงทุนของภาคเอกชนอาจแตกต่างกันในแต่ละโครงการ ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์ในรายละเอียดในการศึกษาความเหมาะสมอีกครั้ง ดังนั้น ในการศึกษานี้ จึงได้ตั้งสมมติฐานให้สัดส่วนเฉลี่ยของการลงทุนของภาคเอกชนในแต่ละโครงการเท่ากับร้อยละ 70 ของวงเงินลงทุนโครงการ ซึ่งน่าจะเป็นส่วนของค่าก่อสร้างโครงการ ส่วนที่เหลือเป็นการระดมเงินทุนจากภาครัฐ ซึ่งจะเป็นส่วนของค่าศึกษาออกแบบและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

สำหรับการจัดสรรเงินลงทุนในส่วนของโครงการที่รัฐจำเป็นต้องลงทุนเอง จะพิจารณาจัดสรรจากงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ ส่วนรายได้รัฐวิสาหกิจและรายได้อื่นๆ จะไม่ได้นำมารวมในแหล่งเงินทุนภาครัฐในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเนื่องจากโครงการในส่วนที่ภาครัฐดำเนินการเองส่วนใหญ่จะไม่มีการเก็บค่าบริการในการใช้งาน ซึ่งจะทำให้หน่วยงานรับผิดชอบโครงการไม่สามารถหารายได้จากโครงการดังกล่าว เช่น โครงการขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร หรือโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ เป็นต้น

ในส่วนของการลงทุนด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างศักยภาพการลงทุนและความต้องการลงทุนของภาครัฐ และพิจารณาร่วมกับวงเงินกู้ของภาครัฐ โดยใช้พื้นฐานแนวคิดจากกระบวนการวิเคราะห์แหล่งเงินทุนจากแผนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) สาขาขนส่งของภาครัฐในระหว่างปี พ.ศ. 2548-2552

ที่จัดทำโดยกระทรวงการคลังและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2548 พบว่า ภาครัฐจำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพในการลงทุนในปี พ.ศ.2552 - 2554 และปี พ.ศ.2556 เป็นเงิน 991 ล้านบาท 5,066 ล้านบาท 2,332 ล้านบาท และ 621 ล้านบาทตามลำดับ เพื่อสามารถลงทุนโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ได้ตามเป้าหมาย (ตารางที่ 5-6) ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาศักยภาพการขนส่งเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน และเป็นไปอย่างต่อเนื่องตามแผนงาน/โครงการที่เสนอแนะ ภาครัฐจำเป็นต้องขยายศักยภาพในการลงทุนตลอดจนปรับแนวทางการระดมทุน

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามแผนงาน/โครงการที่เสนอแนะหลายโครงการเป็นโครงการที่รัฐจำเป็นต้องดำเนินการเอง เช่น การพัฒนาระบบราง การขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร โครงการเหล่านี้ได้เสนอให้ดำเนินการในระยะที่ 1 และ 2 จึงทำให้วงเงินจากแผนลงทุนรวมด้านคมนาคมในช่วงปี พ.ศ. 2550 -2559 เพิ่มขึ้นและต้องอาศัยการระดมทุนในแนวทางอื่นๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพการลงทุนของภาครัฐในช่วงปี พ.ศ. 2552 – 2554 และปี พ.ศ. 2556 (เช่น การร่วมลงทุนกับรัฐบาลจีน การปรับเพิ่มเพดานเงินกู้ หรือการจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้น เป็นต้น) เพื่อให้การดำเนินงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเป็นไปตามยุทธศาสตร์

5.5 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน

การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ด้านการบริการจัดการระบบการขนส่งสินค้า และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากรัฐบาล ทั้งในด้านการผลักดันให้การดำเนินงานโครงการเป็นไปตามแผน การจัดสรรงบประมาณอย่างพอเพียง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นที่เป็นเงื่อนไขสำคัญแห่งความสำเร็จของการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาค ซึ่งควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบจากฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

5.5.1 การสร้างบรรยากาศการลงทุนสำหรับการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง

เนื่องจากการลงทุนพัฒนาโครงข่ายตามแผนที่เสนอแนะข้างต้นนั้น จำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมาก ซึ่งภาครัฐอาจไม่สามารถจัดสรรจากแหล่งเงินปกติของภาครัฐ เช่น งบประมาณประจำปี หรือเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนได้ ดังนั้น ทางออกที่สำคัญจึงได้แก่การระดมเงินลงทุนจากภาคเอกชนในลักษณะ Public-Private Partnership (PPP) โดยเฉพาะจากต่างประเทศ เนื่องจากขนาดของตลาดทุนภายในประเทศยังเติบโตไม่เพียงพอ

การที่ภาครัฐจะสามารถระดมเงินลงทุนจากภาคเอกชนได้นั้น จำเป็นต้องอาศัยความน่าเชื่อถือของประเทศ และของภาครัฐเอง โดยรัฐต้องแสดงให้เห็นถึงนโยบายที่ชัดเจนและโปร่งใส อีกทั้งยังต้องไม่สร้างเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมแก่ภาคเอกชนในระหว่างการเชิญชวนให้ลงทุนโครงการ เช่น การเปิดโอกาสให้รัฐสามารถดำเนินโครงการที่มีลักษณะแข่งขันได้ นอกจากนี้ ภาครัฐยังต้องจำกัดการเข้าแทรกแซงการดำเนินงานของโครงการโดยไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกับภาคเอกชน เช่น การปรับลดค่าผ่านทางด่วน

ทั้งนี้ การสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดีนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องเปิดโอกาสให้ผู้ลงทุนมีผลตอบแทนการลงทุนที่คุ้มค่า โดยมีการให้แรงจูงใจ (Incentive) เมื่อการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ แต่ก็จะต้องมีระบบการกำกับดูแล (Regulatory Framework) อย่างรัดกุมและเป็นธรรม เพื่อไม่ให้รัฐและผู้ใช้บริการเสียประโยชน์

ตารางที่ 5-6 สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพการลงทุนของภาครัฐในโครงการขนาดใหญ่ด้านการพัฒนาศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

หน่วย: ล้านบาท

แผนการลงทุนและแหล่งเงินทุน	ระยะที่ 1					ระยะที่ 2					ระยะที่ 3				
	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
แผนลงทุนโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ[1]	1,360	13,100	43,658	65,638	63,094	46,814	72,455	52,971	43,730	25,730	12,252	11,812	12,961	10,972	6,200
งบประมาณที่คาดว่าจะได้รับการจัดสรร[2]	1,360	4,427	10,137	10,644	11,176	9,118	12,322	11,533	8,958	6,396	4,491	3,571	3,703	2,935	2,385
เงินกู้ (ทั้งในและต่างประเทศ)[3]	-	7,084	17,805	25,137	21,614	14,589	20,708	18,453	14,332	10,234	7,186	5,713	5,925	4,696	3,815
เงินลงทุนจากภาคเอกชนในรูปแบบ PPP[4]	-	1,589	14,725	24,791	27,972	23,107	38,805	22,985	20,440	9,100	575	2,528	3,333	3,340	-
วงเงินลงทุนที่ต้องการเพิ่มเติม[5]			**991**	**5,066**	**2,332**		**621**								

หมายเหตุ มูลค่าการลงทุนเป็นการประมาณการเบื้องต้น

คำอธิบายประกอบตารางที่ 5-6

1. ***"แผนลงทุนโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ"*** หมายถึง แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่จะสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน โดยแบ่งเป็นแผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แผนพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องจราจร แผนพัฒนาระบบราง แผนพัฒนาท่าเรือ และแผนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ซึ่งจะประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 47 โครงการ ในจำนวนนี้ มีโครงการตามแผนปัจจุบันของกระทรวงคมนาคมที่ควรได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษ 17 โครงการ โครงการของกระทรวงคมนาคมที่มีการเสนอแนะลำดับความสำคัญใหม่ 8 โครงการ และโครงการใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษานี้ 22 โครงการ
2. ***"งบประมาณที่คาดว่าจะได้รับจัดสรร"*** หมายถึง ประมาณการงบประมาณประจำปีสำหรับลงทุนใน *"แผนลงทุนโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ"* ที่การศึกษานี้ได้จัดทำขึ้นจากแนวโน้มการจัดสรรงบประมาณประจำปีของภาครัฐที่ผ่านมา
3. ***"เงินกู้ (ทั้งในและต่างประเทศ)"*** หมายถึง ประมาณการเงินกู้ที่ควรได้รับการจัดสรรในแต่ละปี สำหรับโครงการใน *"แผนลงทุนโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ"* ซึ่งคำนวณจากแนวโน้มสัดส่วนเงินกู้ต่อเงินงบประมาณที่กระทรวงคมนาคมได้รับจัดสรรในอดีต
4. ***"เงินลงทุนจากภาคเอกชนในรูปแบบ PPP"*** หมายถึง ประมาณการเงินลงทุนในโครงการที่ควรใช้รูปแบบการลงทุนในลักษณะที่ให้เอกชนเข้าร่วม (Public-Private Partnership: PPP) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
5. ***"วงเงินลงทุนที่ต้องการเพิ่มเติม"*** หมายถึง วงเงินลงทุนใน*"แผนลงทุนโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะ"* ส่วนที่เกินจากความสามารถในการจัดสรรของภาครัฐในกรณีปกติ ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องหามาเพิ่มเติมเป็นพิเศษ เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์เป็นไปอย่างราบรื่น เช่น การเชิญชวนรัฐบาลจีนมาร่วมลงทุน หรือการเพิ่มเพดานเงินกู้เป็นกรณีพิเศษ เป็นต้น

ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

5.5.2 การปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากแนวคิดการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีนในหัวข้อที่ผ่านมา จะพบว่า การขนส่งระบบราง เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญในการกระตุ้นให้ระบบการขนส่งของไทยมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณสินค้าที่จะใช้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าสู่กลุ่มประเทศอื่น โดยเฉพาะในเส้นทางสายใต้เชื่อมต่อกับท่าเรือในฝั่งอันดามัน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการขนส่งทางระบบรางของไทยที่ผ่านมายังไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเท่าที่ควร โดยปัญหาความจุของโครงข่ายและการขาดแคลนหัวรถจักรนั้น เป็นเพียงปัญหาที่เกิดเนื่องจากโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่เป็นการบริหารงานแบบรวมศูนย์ทำให้ขาดความคล่องตัวในการพัฒนา

ดังนั้น การที่จะพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มมากขึ้นได้นั้น รัฐบาลจำเป็นต้องให้ความสำคัญและเร่งปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อแยกกิจกรรมต่างๆ ออกจากกัน เช่น การก่อสร้างพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ การให้บริการเดินรถโดยสารและสินค้า การซ่อมบำรุงหัวรถจักรและขบวนรถ เป็นต้น เพื่อลดภาระแก่ภาครัฐ ตลอดจนเอื้อให้การให้บริการเดินรถเป็นไปในเชิงพาณิชย์มากขึ้น ทั้งนี้หากรัฐไม่สามารถดำเนินการปรับโครงสร้างได้ในเร็ววัน การพัฒนาโครงข่ายระบบรางก็จะไม่สามารถเป็นไปตามแผนได้ (จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของการรถไฟแห่งประเทศไทย)

5.5.3 การสร้างความเข้าใจที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของภาครัฐและเอกชน

เนื่องจากกระบวนการในการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้า จะเกี่ยวพันถึงธุรกิจการผลิต การค้า และบริการประเภทต่างๆ มากมาย ซึ่งจะทำให้มีผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฝ่าย แต่ละฝ่ายก็ต้องการปกป้องผลประโยชน์ของตน แต่ภาครัฐไม่สามารถที่จะตอบสนองความต้องการของผู้เกี่ยวข้องได้ทุกฝ่าย ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์ที่เสนอแนะจึงเป็นแผนที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องส่วนใหญ่ โดยภาครัฐจำเป็นต้องมีความชัดเจนถึงเป้าหมายและผลประโยชน์แก่ประเทศ ไม่เอนเอียงไปตามกระแสความต้องการของภาคธุรกิจเพียงบางธุรกิจ อีกทั้งจะต้องสร้างความเข้าใจแก่ผู้เกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ให้เกิดเอกภาพและเห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นร่วมกันแก่ภาพรวมของประเทศ

5.5.4 การสร้างตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

นอกเหนือจากการสร้างบรรยากาศการลงทุนแล้ว ภาครัฐยังจำเป็นต้องสร้างกลไกตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าที่จะก่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม ทั้งระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศ และระหว่างผู้ประกอบการในประเทศด้วยกันเอง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาด้านคุณภาพการให้บริการ และการแข่งขันด้านต้นทุนค่าบริการ ซึ่งจะทำให้ไทยในภาพรวมมีต้นทุนการขนส่งสินค้าต่ำลง ในขณะที่การให้บริการมีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถดึงดูดให้ผู้ประกอบการในต่างประเทศ ตลอดจนนักลงทุนหันมาใช้ไทยเป็นฐานการผลิตและแปรรูปสินค้าตลอดจนเป็นประตูการค้าสู่ภูมิภาคอื่นด้วย

6. สิ่งที่บ่งชี้ว่าไทยจะได้ประโยชน์

ดัชนีที่บ่งชี้ถึงผลสัมฤทธิ์ของยุทธศาสตร์และแผนงาน/โครงการ จากการที่ไทยได้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน คือมูลค่าตอบแทนต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งได้จากการที่ต้นทุนการขนส่งลดลง และมูลค่าเพิ่มจากการส่งออกโดยสรุปได้ดังนี้

6.1 การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบการขนส่งเพื่อผลักดันการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงด้วยการเปลี่ยนลักษณะการบรรจุสินค้าที่สามารถทำได้ลงตู้คอนเทนเนอร์ โดยการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient Transportation) จะใช้หลักการของ Transport Utilization หรือ Transport Economy of Scale ซึ่งจำแนกออกเป็น 2 ประเด็น ดังนี้

- Containerization
- Full Capacity of Transportation

Containerization หมายถึง การเปลี่ยนการบรรจุสินค้าที่เป็นไปได้ลงตู้คอนเทนเนอร์ให้หมด จะทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ ทั้งนี้เพราะต้นทุนการขนส่งทั้งหมดตามหลักการบัญชีจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ซึ่งได้แก่ Warehousing Cost ทั้งหมด กับ Administration Cost ทั้งหมด
- ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณ (Volume) และระยะทาง (Distance) ของการขนส่ง ประกอบกับ Inventory Cost ทั้งหมดของสินค้าที่จะทำการขนส่ง

ซึ่งจะพบว่าการทำ Containerization จะช่วยให้ต้นทุนของการขนส่งทั้งหมด ตามปริมาณของสินค้าที่จะทำการขนส่งจากต้นน้ำไปยังปลายน้ำ (Origin to Destination) โดยที่ต้นทุนการขนส่งจะลดลงได้ในระดับหนึ่งของปริมาณสินค้าที่จะทำการขนส่ง แต่ถ้าปริมาณสินค้ามีมากขึ้นจนเกินปริมาณความต้องการ (Over Supply) ต้นทุนของการขนส่งจะสูงขึ้น ดังนั้น จากแนวทางของการ Containerization บนพื้นฐานของ Utilization หรือ Economy of Scale จะช่วยสามารถทำให้ลดต้นทุนของการขนส่งสินค้าได้

Full Capacity of Transportation หมายถึง การขนส่งสินค้าได้เต็มขีดความสามารถของตู้คอนเทนเนอร์ทั้งไปและกลับ การที่สามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งขาไปและขากลับทำให้ประหยัดต้นทุนของการขนส่งสินค้าได้ ดังนั้น หลักการของการที่ต้องหาสินค้าที่มีศักยภาพบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์ให้ได้ทั้งขาไปและกลับจะช่วยเอื้อให้สามารถใช้งานยานพาหนะได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การคำนวณประเมินมูลค่าต้นทุนการขนส่งที่ลดลงจากการเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นระบบคอนเทนเนอร์มีมูลค่าลดลงประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาทต่อปี (มูลค่าปี พ.ศ. 2548) (รูปที่ 6-1)

6.2 มูลค่าเพิ่มจากการส่งออก

การผลักดันยุทธศาสตร์ที่เป็นการส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าในภูมิภาค การจัดระบบการขนส่งสินค้าและแปรรูปสินค้า และการสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางบกระหว่างภาคเหนือของไทยกับจีนตอนใต้จะมีผลทำให้การค้า

การลงทุน และสินค้าผ่านแดนของไทยเพิ่มมูลค่าและปริมาณมากขึ้น ประเภทสินค้าต่างๆที่เพิ่มปริมาณและมูลค่าประมาณการจากสมมติฐานที่สำคัญ คือ

1) สินค้าที่มีการแปรรูปจากสินค้าขั้นปฐมที่มีการค้าอยู่เดิม เช่น ยางธรรมชาติ สินค้าที่ได้รับการแปรรูปจะเป็นสินค้าที่มีอุปสงค์อยู่แล้ว ทั้งนี้ความเป็นไปได้เกิดจากการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนไทยและจีนที่จะทำการผลิตก่อนการส่งออกในไทย
2) สินค้าที่ไทยมีความสามารถในการแข่งขันอยู่แล้วและเป็นที่ต้องการของตลาดจีนตอนใต้ อุปสงค์ของตลาดเกิดจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม เช่น ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง อาหารทะเล เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และอะไหล่ชิ้นส่วนยานยนต์
3) สินค้าที่นักลงทุนจีนมีแนวโน้มต้องการมาร่วมผลิตในไทย เพื่อส่งออกไปตลาดโลก เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องคอมพิวเตอร์
4) สินค้าที่ไทยอาศัยแรงงาน และแหล่งเพาะปลูกในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ วัตถุดิบอาหารสัตว์

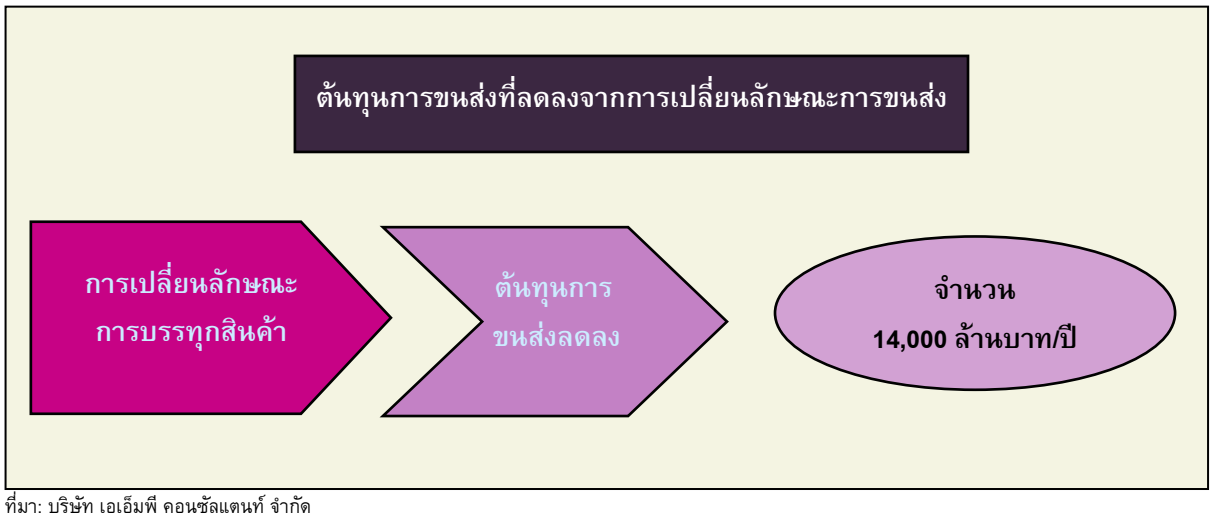
การประมาณการปริมาณและมูลค่าสินค้าประมาณการจากข้อมูลปฐมภูมิ (การสอบถามความคิดเห็นจากภาคเอกชนและผู้ประกอบการ) และเป็นการประมาณการขั้นต่ำ โดยการพิจารณามูลค่าส่วนต่างการค้าที่จะได้เพิ่มขึ้นจากการส่งออก เมื่อเปรียบเทียบกับฐานเดิมของการค้าภายในประเทศหรือการค้าในรูปวัตถุดิบ อย่างไรก็ตาม ผลจากการประมาณการสินค้า 9 ชนิด ที่มีศักยภาพที่จะก่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับประเทศ (รูปที่ 6-2) และหากมีการจัดระบบกิจกรรมตามยุทธศาสตร์และแผนงานตามแนวทางการศึกษานี้ คาดว่าจะสร้างมูลค่าเพิ่มได้ประมาณปีละ 23,000 ล้านบาท (รูปที่ 6-3)

จากการรวบรวมมูลค่าผลตอบแทนต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งได้จากการที่ต้นทุนการขนส่งลดลง ปีละประมาณ 14,000 ล้านบาท และมูลค่าเพิ่มจากการส่งออกที่เพิ่มขึ้นปีละประมาณ 23,000 ล้านบาท จะรวมได้เป็นผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจปีละประมาณ 37,000 ล้านบาท (รูปที่ 6-4)

6.3 มูลค่าเพิ่มต่อระบบเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์หาผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้เพิ่มจากการมีโครงการและไม่มีโครงการ (With and Without Project) การวิเคราะห์ดำเนินการโดยการเปรียบเทียบผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐในการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการผลักดันโครงการนี้

จากการวิเคราะห์โครงการนั้นเป็นการคาดการณ์ในแง่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในกรอบกว้าง โดยการคาดการณ์ผลได้ทางเศรษฐกิจในสองส่วนหลักคือ ผลได้จากต้นทุนการขนส่งสินค้าที่จะประหยัดลงได้จากการจัดการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และผลได้จากการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในการคาดการณ์ดังกล่าวจะเน้นในส่วนยุทธศาสตร์หลักที่มีการกำหนดเป้าหมาย เน้นพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลักของภูมิภาคอินโดจีน ทั้งนี้เนื่องจากการสร้างประโยชน์เพิ่มจากการพัฒนาศักยภาพการผลิต และการค้าสินค้าผ่านแดนจากจีนตอนใต้ผ่านไทยนั้นเป็นโอกาสที่สำคัญและค่อนข้างเป็นรูปธรรม เนื่องจากมีข้อมูลสนับสนุนที่เป็นไปได้ที่สามารถนำมาวิเคราะห์ต้นทุนผลได้ทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

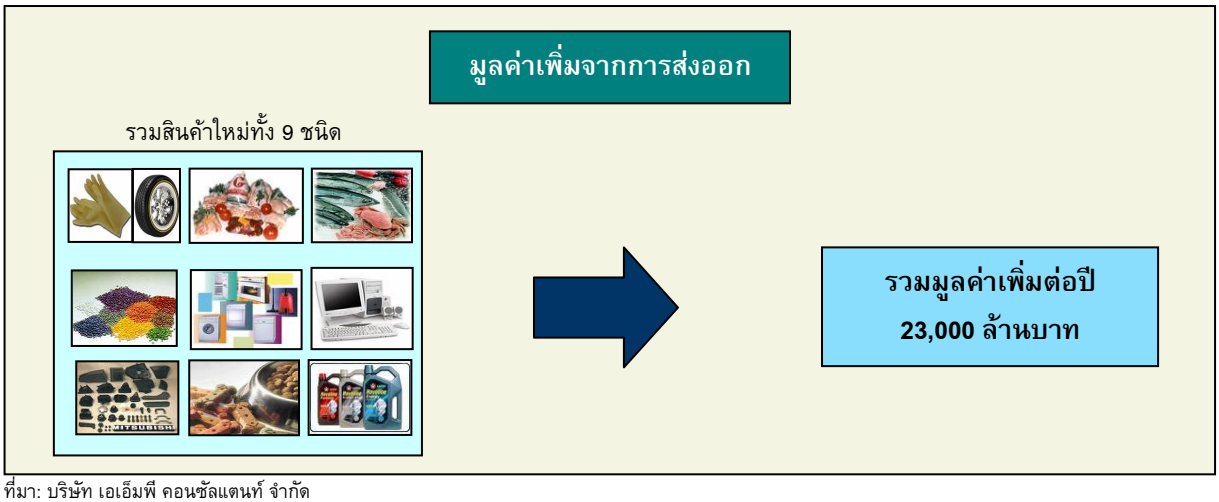
รูปที่ 6-1 ต้นทุนการขนส่งที่ลดลง

ปริมาณและมูลค่าเพิ่มต่อปีของสินค้าใหม่ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2552

สินค้าใหม่	ปริมาณต่อปี		มูลค่าเพิ่มต่อปี (ล้านบาท/ปี)	อัตราเติบโต (% ต่อปี)
	จำนวน	หน่วย (ล้าน)		
ถุงมือยาง	500	คู่	300	1
ยางรถยนต์	1	เส้น	360	1
ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	240	กิโลกรัม	480	2
อาหารทะเล	240	กิโลกรัม	480	2
เม็ดพลาสติก	1.5	ตัน	6,300	1
เครื่องใช้ไฟฟ้า	50	เครื่อง	2,500	1
เครื่องคอมพิวเตอร์	0.5	เครื่อง	1,000	1
อะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์	100	ชิ้น	5,000	1
อาหารสัตว์	50	กิโลกรัม	500	3
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	3,000	ลิตร	6,000	1

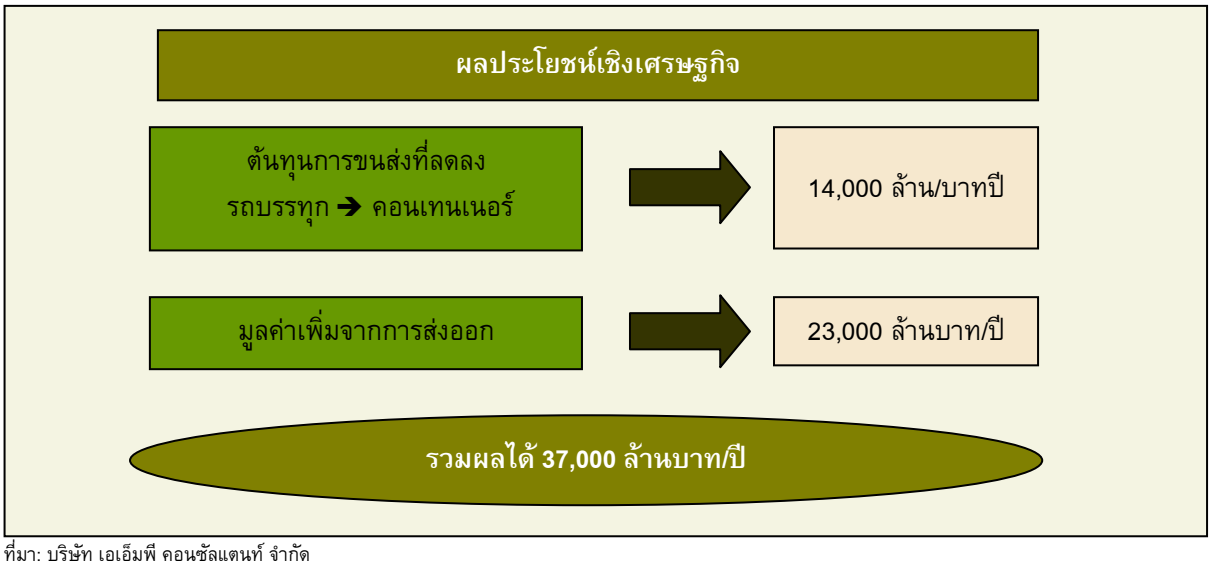
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 6-2 ปริมาณและมูลค่าเพิ่มต่อปีของสินค้าใหม่



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 6-3 มูลค่าเพิ่มจากการส่งออก



ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 6-4 ผลประโยชน์รวมทางเศรษฐกิจ

หมายเหตุ ผลได้ทางเศรษฐกิจประมาณการในระยะเวลาโครงการ 30 ปี (ปีละ 37,000 ล้านบาท + อัตราการเจริญเติบโตของสินค้าแต่ละประเภทตลอดอายุโครงการ)
ที่มา: บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 6-5 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

กรอบในการวิเคราะห์ครั้งนี้อยู่ภายใต้แนวคิดพื้นฐานที่จะพิจารณาส่วนการลงทุนในโครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ภาครัฐจะสนับสนุนยุทธศาสตร์ในการผลักดันให้แหลมฉบังเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีผลทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งสินค้าผ่านแดนของภูมิภาคอินโดจีน อย่างไรก็ตาม การพิจารณาโครงการในลักษณะเช่นนี้จะเป็นการพิจารณาผลตอบแทนที่เกิดต่อระบบเศรษฐกิจมากกว่าผลตอบแทนทางการเงิน ทั้งนี้รัฐบาลในฐานะผู้ลงทุนจะเน้นให้เกิดผลตอบแทนที่ขยายโอกาสในวงกว้าง (Spill-over effects) ให้กับเอกชนภายในประเทศในฐานะผู้เสียภาษี ดังนั้น ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเอกชน จึงนับเป็นผลได้ของโครงการที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม กรอบแนวคิดดังกล่าว จึงเป็นพื้นฐานที่สำคัญให้การประเมินหาผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Returns) ในรูปของ EIRR และ NPV (เพื่อเป็นตัวชี้วัดประกอบการตัดสินใจในการสนับสนุนหรือปฏิเสธการลงทุนทางโครงการนี้ในระดับมหภาค) ทั้งนี้การประเมินความเป็นไปได้ในแต่ละแผนงาน หรือโครงการย่อยยังคงมีความจำเป็นในการศึกษาเพื่อดำเนินงานแต่ละโครงการ โดยการประเมินโครงการดังกล่าวควรศึกษาเพิ่มเติมในกรอบที่แคบเข้า (เนื่องจากจะมีข้อมูลที่ละเอียดกว่าโครงการนี้)

สมมุติฐานต่อไปนี้ได้ถูกนำมาใช้ในการคำนวณหาตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์

- การดำเนินแผนงาน/โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์ต่างๆ มีผลทำให้การเชื่อมโยงโครงข่าย การเกิดความร่วมมือทางการค้า และการลงทุนร่วมกันระหว่างไทย จีน และประเทศในภูมิภาคอินโดจีนเป็นไปอย่างได้ผล
- นโยบายของรัฐมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม
- การวิเคราะห์กำหนดให้มีการคำนวณมูลค่าของอายุโครงการเท่ากับ 30 ปี นับตั้งแต่เริ่มโครงการและมีอัตราส่วนลดเท่ากับร้อยละ 10

ข้อมูลที่นำมาใช้วิเคราะห์ ต้นทุน-ผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ประกอบด้วย

- ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงาน/โครงการ ประกอบด้วยค่าลงทุนโครงการและค่าบำรุงรักษา
- ผลได้ทางเศรษฐศาสตร์เพิ่มจากการประหยัดต้นทุนค่าขนส่งของผู้ประกอบการ
- ผลได้ทางเศรษฐศาสตร์เพิ่มในระบบเศรษฐกิจจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ

การคำนวณค่า EIRR และ NPV ตามข้อมูล ต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ที่กล่าวมาแล้วได้ผลลัพธ์ค่า NPV และ EIRR เท่ากับ 41,500 ล้านบาท และร้อยละ 13.89 ตามลำดับ (รูปที่ 6-5)

ตารางที่ 6-1 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ.

ตัวแปร	EIRR (ร้อยละ)
กรณีพื้นฐาน	13.89
ก.ต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้น 10%	11.36
ข.ผลได้ลดลง 10%	11.12
ค.ผนวกกรณี ก และ ข เข้าด้วยกัน	9.02

ที่มา : บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

นอกจากนี้ในการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) ของโครงการจะวิเคราะห์จากการเปลี่ยนแปลงต้นทุนและผลได้ของโครงการ โดยสมมติฐานที่ใช้วิเคราะห์ความอ่อนไหวประกอบด้วย

- การเพิ่มขึ้นของต้นทุนของโครงการร้อยละ 10
- การลดลงของผลได้จากโครงการร้อยละ 10
- การผนวกทั้งสองกรณีเข้าด้วยกัน

จากการเปลี่ยนแปลงต้นทุนของโครงการที่อาจเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะมีผลทำให้ EIRR ลดลงเหลือร้อยละ 11.36 แต่หากเกิดการเปลี่ยนแปลงผลได้ที่ลดลงร้อยละ 10 จะมีผลต่อโครงการทำให้ EIRR ลดลงเหลือร้อยละ 11.12 และหากเกิดการเปลี่ยนแปลงพร้อมกันทั้งสองกรณีจะเป็นผลทำให้ EIRR ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 9.02 (ตารางที่ 6-1)

7. สรุป

ที่ตั้งและระบบเศรษฐกิจของไทยสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ได้เน้นความสำคัญว่าการวางยุทธศาสตร์จะต้องนำไปสู่การก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มแก่ไทยในการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน โดยที่ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับไทยที่สำคัญ ได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การเพิ่มความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และการใช้โครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรในภูมิภาคให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้จึงได้ตั้งประเด็นการศึกษาไว้ 5 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. การประเมินศักยภาพและตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมของไทยต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน
2. ผลประโยชน์เบื้องต้นที่คาดว่าไทยจะได้รับจากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน
3. การมุ่งผลสัมฤทธิ์จากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนบนพื้นฐานความร่วมมือระหว่างกันของแต่ละประเทศในภูมิภาค
4. แนวทางการผลักดันยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน
5. สิ่งบ่งชี้ว่าไทยได้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

จากผลการศึกษาและการวางแผนพัฒนาประเทศในระดับต่างๆ ซึ่งให้ความสำคัญกับตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของไทยต่อการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งในภูมิภาค อีกทั้ง ADB ก็ได้เคยศึกษาวิเคราะห์ถึงศักยภาพการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคอินโดจีน โดยชี้ชัดลงไปในเบื้องต้นว่าไทยมีปัจจัยสนับสนุนที่สามารถพัฒนาตอบสนองแนวคิดการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน อย่างไรก็ตาม ADB กำหนดให้มีแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor (N-S Economic Corridor) จากจีนตอนใต้ผ่านไทยไปยังปลายทางที่มาเลเซีย และแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor (E-W Economic Corridor) จากพม่าผ่านไทย ลาว ไปยังเวียดนาม จากการกำหนดเส้นทางในลักษณะดังกล่าวนั้น เมื่อได้วิเคราะห์ถึงผลได้แล้วสามารถกล่าวได้ว่าประเด็นซึ่งต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษคือกรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้น ไทยจะต้องไม่เป็นเพียงการเป็นเส้นทางผ่าน (Land Transit Linkage) โดยไม่ได้เกิดประโยชน์หรือเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับไทย

สภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีนในปัจจุบันจะมีเส้นทางสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการค้าการพัฒนาเศรษฐกิจและเส้นทางที่มีแนวโน้มจะทำให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการกับระบบการขนส่งที่ถือว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของไทย คือ (i) ท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือโฮจิมินห์สำหรับสินค้าจากกัมพูชาหรือ (ii) ท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือไฮฟองสำหรับรองรับสินค้าที่จะส่งมาจากจีนตอนใต้ แต่ในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากจีนยังมีเส้นทางที่ยังเป็นอุปสรรคในช่วงของรอยต่อระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ผ่านลาว (R3E) ที่ต้องมีการพัฒนาเส้นทางและสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณ อ.เชียงของ จ.เชียงราย เพื่อให้การขนส่งระหว่างไทยกับจีนตอนใต้สามารถส่งผ่านถึงกันได้โดยง่าย สินค้าสำคัญ 15 ประเภทหลักที่ผ่านเข้า-ออกด่านสำคัญ 9 ด่าน (คิดตามมูลค่า) ในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ 279,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติปี พ.ศ. 2548 (7,087,000 ล้านบาท) ณ ราคาปัจจุบัน ซึ่งยังมีศักยภาพที่จะเพิ่มมูลค่าและปริมาณได้อีกทั้งในแง่ของการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในลักษณะเดิม นอกจากนั้นแล้วการแปรรูปสินค้าให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดซึ่งไทยจะสามารถสร้างประโยชน์เพิ่มทางเศรษฐกิจในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนได้นั้นจะต้องเกิดจากการทำให้สินค้าที่จะผ่านแดน มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (โดยการให้สินค้าเหล่านั้นมีการสร้างมูลค่าเพิ่ม) และการสร้างกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการขนส่งให้เกิดขึ้น เพื่อการจ้างงานและก่อให้เกิดการกระจายรายได้มากที่สุด

ดังนั้น ในการศึกษานี้จึงกำหนดแนวทางวางแผนยุทธศาสตร์ให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งเสริมเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าภายในประเทศอันเป็นผลจากกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนเป็นเป้าหมายสำคัญ และใช้ประโยชน์จากโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่มีอยู่เดิม รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาในส่วนรอยต่อที่ขาดการเชื่อมโยง (Missing Link) ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก และมาตรการจูงใจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือ จุดเปลี่ยนถ่ายคลังสินค้า เขตเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมแปรรูปบริเวณพื้นที่ชายแดน ด่านการค้าที่สำคัญของประเทศ ฯลฯ ในไทยให้มากที่สุด ด้วยเหตุนี้แนวพัฒนาเส้นทาง N-S Economic Corridor และ E-W Economic Corridor จึงจำเป็นต้องกำหนดให้มุ่งเน้นเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้มายังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็น Gateway ของประเทศและขนส่งเพื่อการกระจายไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในส่วนตอนใต้ของไทย (มาเลเซีย และสิงคโปร์) หรือผ่านไปยังภาคตะวันออกของประเทศ (ลาวและเวียดนามโดยท่าเรือดานัง) ตามลำดับ และในอนาคตอาจพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือปากบารา (ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน) นอกจากนี้ยังมีการจัดระบบการขนส่งสินค้าในลักษณะการแบ่งโซนที่มีการจัดเป็น Hub and Spoke โดยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นตัวเชื่อมโยง เพื่อลดต้นทุนและเวลาขนส่งอีกด้วย การเชื่อมโยงในลักษณะดังกล่าวจะส่งผลสนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคและของโลก

แนวทางการผลักดันยุทธศาสตร์และแปลงไปสู่แผนงานเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายจึงประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ คือ

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาค
2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่ง
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ทั้งสามเมื่อแปลงเป็นแผนงานต่างๆ แล้ว ปรากฏผลว่าแผนงานปฏิบัติของกระทรวงคมนาคมจะมีบทบาทมากที่สุด โดยการลงทุนในโครงการระยะเวลา 15 ปี มีส่วนงบลงทุนของกระทรวงคมนาคมสูงกว่าร้อยละ 90

จากการวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการในระดับมหภาคเบื้องต้นโดยพิจารณาจากผลได้เพิ่มในการจัดระบบการขนส่งสินค้าและการสร้างมูลค่าภายใต้กลไกเศรษฐกิจระบบตลาดสอดคล้องกับแนวทางตามยุทธศาสตร์ที่เสนอแนะไว้ คาดการณ์ว่าจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงและมูลค่าการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนเพิ่มของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในระยะเวลา 30 ปี จะเกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดย EIRR เท่ากับร้อยละ 13.89 และ NPV ที่อัตราส่วนลดร้อยละ 10 เท่ากับ 41,500 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ความสัมฤทธิ์ผลการดำเนินงานโครงการที่สำคัญของไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องหยิบฉวยโอกาสที่สำคัญจากบรรยากาศความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ ตลอดจนกระแสแนวโน้มการลงทุนพัฒนาและอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียที่กำลังเกิดขึ้น อีกทั้งในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุนในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่จีนและไทยมีบทบาทนำที่สำคัญ โดยที่จีนมีความกระตือรือร้นและดำเนินงานพัฒนาในเชิงรุกเพื่อแสวงหาโอกาสการลงทุน การค้า และบริการกับภูมิภาค ทั้งนี้มีเป้าหมายในเชิงทางเลือกต้องการอาศัยไทยเป็นสื่อกลางหรือหุ้นส่วนทางธุรกิจ ดังนั้นไทยจึงจำเป็นต้องจัดวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมสนองตอบต่อปัจจัยแวดล้อมการพัฒนาในภูมิภาคนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยกำหนดบทบาทเชิงรุกร่วมกับจีนเพื่อสร้างประโยชน์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและเศรษฐกิจของภูมิภาคด้วยกัน

8. ข้อเสนอแนะ

การปฏิบัติงานเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ความเป็นศูนย์กลางขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน หน่วยงานของรัฐจะต้องมีความร่วมมือกันดังนี้

1) ความสำคัญของยุทธศาสตร์นั้นเน้นการใช้อุปสงค์เป็นตัวนำอุปทาน พร้อมทั้งการกำหนดให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีนเพื่อเชื่อมโยงกับตลาดโลก โดยในระยะ 5 ปีแรกของแผนงานนั้นได้กำหนดให้ความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนกับจีนมีความสำคัญในลำดับต้น เนื่องด้วยเหตุที่จีนเป็นประเทศที่มีการวางแผนนโยบายจากรัฐบาลกลาง ในขณะที่ไทยมีการกระจายอำนาจและบทบาทในการดำเนินนโยบายทางการร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้ประสานนโยบาย ดังนั้น หากจะให้การเจรจาในด้านความร่วมมือทั้งในด้านการค้าการลงทุน และการเชื่อมโยงทางบก (ผ่านลาว) เพื่อให้ได้ผลคืบหน้าโดยเร็วและบรรลุเป้าหมายตามแผนงานที่วางไว้ ไทยจำเป็นต้องมีการตั้งผู้แทนการเจรจาเป็นทีมงานเดียวเพื่อการนำไปสู่การประสานความร่วมมืออย่างสำเร็จผล และได้ประโยชน์ด้านการค้าจากการเจรจากับจีน

2) การสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงกับจีนและสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการค้าผ่านแดนนั้น เป็นบทบาทและหน้าที่หลักของกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตามในกระทรวงคมนาคมก็ประกอบด้วยหลายหน่วยงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการประสานความเข้าใจระหว่างกันเพื่อการจัดงบประมาณให้เป็นไปตามลำดับความสำคัญ นอกจากนั้นแล้วยังจำเป็นที่กระทรวงคมนาคมต้องมีหน่วยงานหลักเป็นผู้นำในการประสานความเข้าใจให้มีการปรับงบประมาณให้เป็นไปตามลำดับความสำคัญเพื่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ในระยะสั้นหรือระยะยาว รวมทั้งอาจมีความจำเป็นในการเปลี่ยนแผนงานในโครงการ (ที่มีการเปลี่ยนแปลงความสำคัญไปแล้ว) อย่างไรก็ตาม หน่วยงานหลักดังกล่าวควรได้รับมอบอำนาจในการตัดสินใจทำการปรับเปลี่ยนหรือริเริ่มทำโครงการที่จะเป็นประโยชน์และเกิดประสิทธิภาพกับการขนส่งของประเทศได้

3) กระทรวงคมนาคมควรสนับสนุนโอกาสที่ไทยจะได้ประโยชน์จากความร่วมมือจากจีนในการเชื่อมโยงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ โดยการจัดให้เป็นโครงการสำคัญในลำดับต้น พร้อมกับการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าลงมายังท่าเรือแหลมฉบัง โอกาสดังกล่าวจะสร้างความแข็งแกร่งให้กับท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งการอำนวยประโยชน์เศรษฐกิจกับไทย ในระยะกลางและระยะยาว นอกจากนั้นแล้วไทยควรจะเจรจากับจีนและญี่ปุ่นเพื่อขอความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือด้านฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวจะช่วยสร้างความสมบูรณ์ของเส้นทางเชื่อมโยงในแนว N-S Economic Corridor และ E-W Economic Corridor ได้นำเสนอไว้ (รูปที่ 4-19)

4) ไทยจะต้องดำเนินนโยบายให้การสนับสนุนและความช่วยเหลืออย่างจริงใจกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอื่นไปพร้อมกัน โดยการกระทำดังกล่าวจะช่วยยกระดับความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและความร่วมมือระหว่างกันสำหรับการอำนวยประโยชน์ในการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งของไทยต่อไปในอนาคต

จากการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนมาทั้งหมด จะพบว่าโอกาสที่สำคัญที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนนี้ จะต้องมีการดำเนินการเบื้องต้นด้วยความเร่งด่วนและจริงจังกับการพัฒนาเพื่อให้สามารถบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้