

บทที่ 11

การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์

เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่รองรับการส่งผ่านสินค้า สปป.ลาว ข้ามไปประเทศเวียดนาม และจีนในภาวะปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต

คณะที่ปรึกษาได้เดินทางไปสำรวจเส้นทางถนน เพื่อที่จะไปมณฑลกว่างสีประเทศจีน โดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว โดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 เพื่อไป เมืองหลักซาว แขวงคำม่วน และข้ามพรมแดนเวียดนาม ที่จังหวัดกว่างสี สปป.ลาว ได้พิจารณาช่องทางการขนส่ง โดยเฉพาะ สปป.ลาวเป็นประเทศไม่มีทางออกทะเล จึงได้มีข้อตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ทั้งนี้นโยบายที่ไทยต้องการเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน จะสำเร็จขึ้นอยู่กับความร่วมมือระหว่าง กับ สปป.ลาว ในการที่จะให้ไทยใช้เป็น Land Bridge เชื่อมโยงกับเวียดนามและจีนตอนใต้ ซึ่ง สปป.ลาว ปัจจุบันจะมีความตื่นตัวมากเกี่ยวกับเส้นทางเชื่อมโยงข้ามประเทศ เพราะลาวเองก็มีนโยบายเปลี่ยน Land Locked ให้เป็น Land Link โดย กรมขนส่งทางบก จะมีส่วนร่วมอยู่ในทุกเวทีการประชุมระหว่างประเทศ ภายใต้กรอบ GMS ปัจจุบันนี้ได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง 2 จุด คือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวระหว่างหนองคาย-ท่านาแเร็ง-กำแพงนครเวียงจันทน์ และอีกแห่ง คือสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่มุกดาหาร-สะหวันนะเขต สำหรับโครงการสะพานแห่งที่ 3 ที่อำเภอเชียงของ-ห้วยทราย-แขวงบ่อเต็น โดยมีเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศจีนจากอำเภอเชียงของ-บ่อแก้ว-อุดมไซ-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-บ่อหาน ไปจนถึงเมืองคุนหมิง ก็จะเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน ได้อย่างดีในระยะเวลา 18 ชั่วโมง

การที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคปัจจุสำคัญอยู่ที่จีน ขณะที่จีนซึ่งเป็นพี่ใหญ่ในอาณานิคมนี้ก็อยากจะไปด้วย โดยพัฒนา 2 มณฑล คือยูนนานกับกว่างสี ซึ่งคนจีนบอกว่ายู่ทางทิศตะวันตกแต่คนไทยบอกว่าอยู่ทางตอนใต้ โดยจีนกำหนดยุทธศาสตร์ให้นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานและนครเซี่ยงรุ่งหรือเมืองจิ้งหัง ซึ่งคนไทยรู้จักในชื่อสิบสองปันนาเป็นศูนย์กลางการค้าและขนส่ง เชื่อมโยงไทยผ่านไปประเทศในกลุ่มอาเซียน และมียุทธศาสตร์ให้นครหนานหนิงในมณฑลกว่างสีเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับเวียดนามผ่านไป อาเซียนอีกเส้นทางหนึ่ง โดยมณฑลกว่างสี เป็นเขตการปกครองตนเองของชนชาติจ้วง และเมืองหนานหนิงได้มีการพัฒนาทั้งระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานในการเป็น Regional Hub ของภูมิภาคนี้ และมีเส้นทาง Super Highway เชื่อมต่อกับเมืองคุนหมิงจากเมืองหนานหนิงซึ่งจะเป็น HUB จะมีถนนเชื่อมต่อไปกับเมืองภายในประเทศจีน และเมืองอุตสาหกรรมทางภาคตะวันออกเช่น เมือง

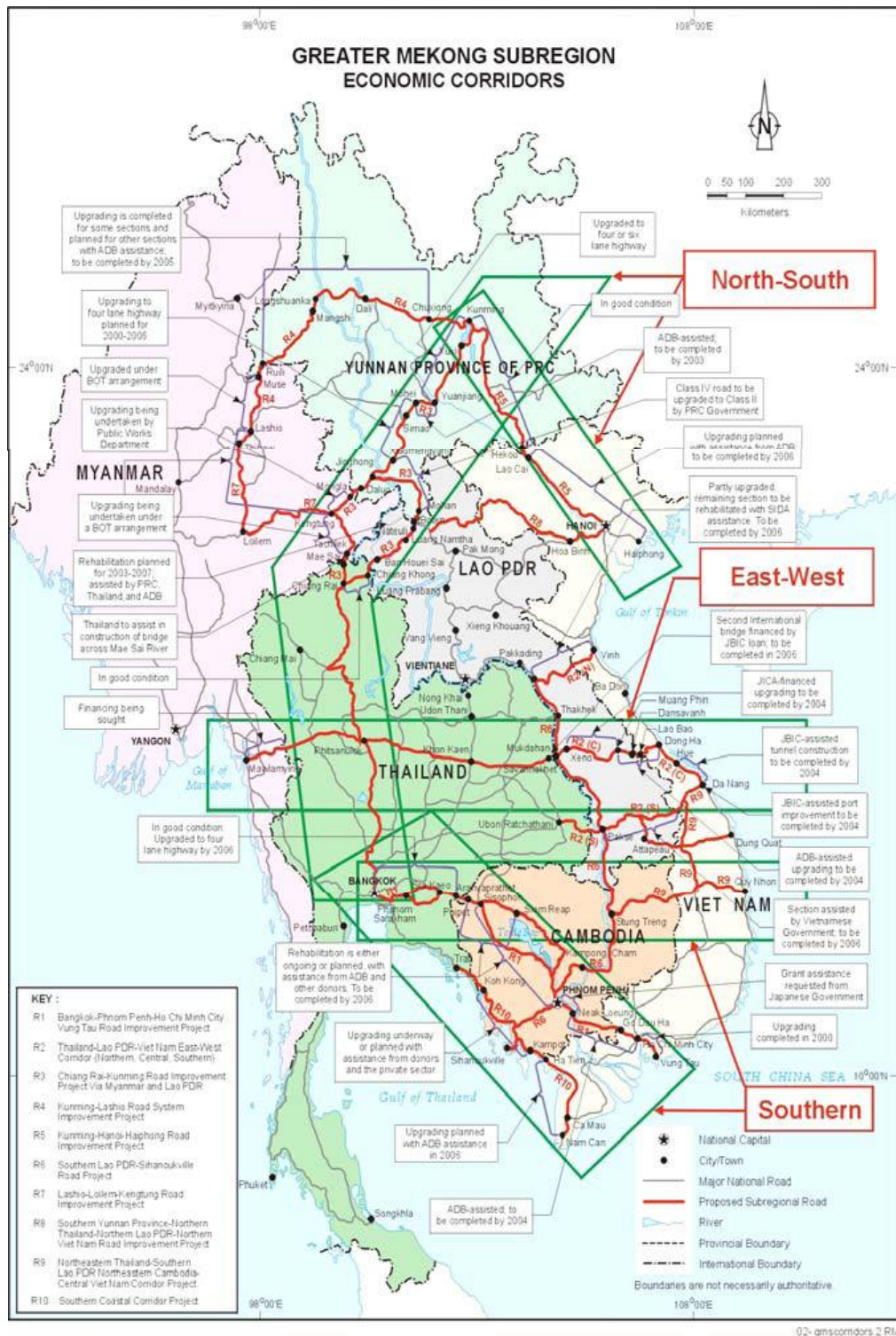
กวางโจว, เมืองเซินเจิ้น, และย้งชงส่งไปทางเซียงไฮ้ จนถึงกรุงปักกิ่งทางเหนือ โดยเมืองหนานหนิง เป็นเมืองสำคัญของจีนเพราะเปิดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีนิคมอุตสาหกรรมจีนโพ้นทะเลมาลงทุน เป็นจำนวนมาก เศรษฐกิจส่วนใหญ่ของกวางซียังคงพึ่งพาภาคการเกษตร มีการปลูกอ้อยเป็นจำนวนมาก ผลิตน้ำตาลมากที่สุดที่สุดในจีน สำหรับด้านอุตสาหกรรม เริ่มมีต่างชาติเข้ามาลงทุนใน อุตสาหกรรมยานยนต์ มีศักยภาพในการผลิตพลังงานไฟฟ้า โดยมีนักลงทุนจีนไปลงทุนใน หนานหนิงมากกว่าในคุนหมิง ซึ่งจีนวางไว้เป็นเมืองด้านการเกษตร ขณะที่เมืองหนานหนิง ถูกวางไว้เป็นเมืองอุตสาหกรรมคู่แฝดกับเมืองกวางโจว โดยจะใช้เมืองหนานหนิง เป็นฐานอุตสาหกรรม ขนาดใหญ่ และมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม อยู่เป็นอันมาก สำหรับผลิตและเจาะสินค้าเข้า ไทยและอาเซียนผ่านเส้นทางในเวียดนามและทางหมายเลข 9 สู่อำเภอหมุกดาหารของไทย จีนนั้น เมื่อกำหนดยุทธศาสตร์ จะทำเป็นขั้นตอนมีแผนงานและเป้าหมายที่ชัดเจน รวมถึงมีงบประมาณ และมีการบูรณาการกับทุกหน่วยงาน โดยเฉพาะจุดเด่นที่สุดของจีน คือ การพัฒนาชุมชนเมืองแบบ China Town ในทุกพื้นที่ ที่เข้าไปลงทุน และจะเห็นได้จากการพัฒนา เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ เช่น เมืองคุนหมิงและหนานหนิง ซึ่งในรายงานวิจัยบทนี้ จะกล่าวถึง การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่รองรับ การส่งผ่านสินค้า สปป.ลาว ข้ามไปประเทศเวียดนาม และจีนในภาวะปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010) โดยแผนดังกล่าวจะช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิก และยังมีมุ่งเน้นให้เกิดระบบ โครงข่ายในลักษณะบูรณาการ ซึ่งนับว่าเป็นการเตรียมความพร้อมในการรวมเขตเศรษฐกิจและการค้าใน 10 ประเทศอาเซียน ซึ่งมีประชากรรวมกว่า 500 ล้านคนอีกด้วย

จึงกล่าวได้ว่า ประเทศในกลุ่มลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ ได้แก่ จีน พม่า ลาว ไทย เวียดนาม และ กัมพูชา จำเป็นต้องมีกรอบความร่วมมือของประเทศ ที่ได้ประโยชน์ในภูมิภาคนี้ ขณะเดียวกันยังมีความจำเป็นต้องเชื่อมเส้นทางขนส่ง คมนาคม เข้าหากัน เพื่อเพิ่มปริมาณการค้าการลงทุน

11.1 แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

รูปภาพที่ 11.1 : แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS)



ปัจจุบัน แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนวได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)

เชื่อมโยงเวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่าแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R 9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพพม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร เส้นทาง R9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

เกาะสมเด็จ - เมียวดี (พม่า) – แม่สอด – พิษณุโลก – ขอนแก่น – กาศสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบาว – เว้ – ดองฮา - ดานัง (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : เมียวดี (พม่า) – แม่สอด (ไทย)

(ii) จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (ลาว)

(iii) จุดข้ามแดน : แคนสะหวัน (ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม)

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (R9)

ถนน

แม่สอด – มุกดาหาร (770 กม.) – ยกกระดานให้เป็นทางด่วน 4 เลน

- เป็นทางด่วน 4 เลนแล้ว (233 กม.)
- อยู่ระหว่างก่อสร้าง (75 กม.)
- วางแผนที่จะยกกระดานภายใน 5 ปี (262 กม.)

สะพาน

สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)

- สร้างเสร็จแล้ว โดยได้รับเงินกู้จาก JBIC
- เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549

EWEC มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ (1) ย่างกุ้ง- ดาไว (2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (3) หนองคาย- กรุงเทพฯ (4) เส้นทางหมายเลข 13 ในลาว และ (5) ทางด่วน 1A ในเวียดนาม EWEC จึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของลาว รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในประเทศ GMS 4 ประเทศ

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC)

เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน NSEC ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง ได้แก่

(1) เส้นทาง R3E : คุณหมิง – ยูซี – หยวนเจียง – โมเฮย – ซิมา – เฉียวเมิงหยาง – บ่อหาน (จีน) - บ่อเต็น – หัวยทราย (ลาว) – เชียงของ – เชียงราย – ดาก – กรุงเทพฯ (ไทย)

(i) จุดข้ามแดน: บ่อหาน (จีน) – บ่อเต็น (ลาว)

(ii) จุดข้ามแดน: หัวยทราย (ลาว) – เชียงของ (ไทย)

(2) เส้นทาง R3W : เชียงตุง – ทำจีเหล็ก (พม่า) – แม่สาย – เชียงราย – ดาก – กรุงเทพฯ (ไทย)

(i) จุดข้ามแดน: ทำจีเหล็ก (พม่า) – แม่สาย (ไทย)

(3) เส้นทาง R5 : คุณหมิง – หมี่เหลอ – หยินซ้อ – ไคหยวน – เม่งซื่อ – เสียวโก้ว (จีน) – ลาว ไค- ฮานอย – ไฮฟอง (เวียดนาม)

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ 2 เส้นทางคือ เส้นทาง R1 และ R10

เส้นทาง R1 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ – กบินทร์บุรี – สระแก้ว - อนุรักษ์ประเทศ หรือ กรุงเทพฯ – แหลมลบัง – พนมสarakam – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อนุรักษ์ประเทศ (ไทย) - ปอยเปต – ศรีโสภณ – เปอสาต - พนมเปญ – นาคหลวง – บาเวด (กัมพูชา) – มอกไบ - โฮจิมินห์ซิตี้ – วังเตา (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : อนุรักษ์ประเทศ (ไทย) – ปอยเปต (กัมพูชา)

(ii) จุดข้ามแดน : บาเวด (กัมพูชา) – มอกไบ (เวียดนาม)

เส้นทาง R10 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ - ตราด – หาดเล็ก (ไทย) – แชมแยม - เกะกง – สะแธ้มเปิล – กำพต – ลอก (กัมพูชา) – ฮาเตียน – คาเมา – นามคาน (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : หาดเล็ก (ไทย) – แชมแยม (กัมพูชา)

11.2 กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region Cooperation)

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) โดยประกอบด้วยกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ในส่วนของการคมนาคมทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) ได้แก่เขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจด้านใต้ ดังแสดงในรูปที่ 3

สำหรับประเทศไทยแล้ว มีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 2 โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนามผ่านทางเส้นทาง R1 และ R3 ในขณะที่การเดินทางไปยังประเทศจีนตอนใต้ก็สามารถกระทำได้ 2 เส้นทางด้วยกัน คือ ผ่านทางประเทศลาว (จากเชียงราย-เชียงของ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือผ่านทางประเทศพม่า (จากเชียงราย เข้าสู่ประเทศพม่าที่ท่าจี่เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ด้าลั่ว-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) โดยในปัจจุบันเส้นทางที่ผ่านทางประเทศพม่า (R3B) ได้มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547

ตารางที่ 11.1 :เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ-พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา
R2	โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย - คุนหมิง <ul style="list-style-type: none"> ● R3A (ไทย - ลาว - จีน) ● R3B (ไทย - พม่า - จีน)
R10	เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

11.3 สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศไทย

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจำเป็นต้องผ่านจุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดควบคุมการเข้า-ออกของสินค้า ยานพาหนะ และผู้โดยสาร ในประเทศไทยมีจุดผ่านแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก ทั้งจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน โดยแต่ละด้านชายแดนก็มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน ทั้งในเชิงสภาพการขนส่ง และปริมาณการขนส่ง รวมไปถึงกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน

1. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-สปป.ลาว

ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศลาว เป็นระยะทางยาว 1,810 กิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 11 จังหวัด คือ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี¹ นครพนม เลย น่าน พะเยา อุดรดิตต์ เชียงราย พิชณุโลก และอำนาจเจริญ โดยผ่านช่องทางการค้าชายแดนจำนวน 36 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 14 แห่ง² จุดผ่านแดนชั่วคราว 2 แห่ง และจุดผ่อนปรน 20 แห่ง การเดินทางข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังสปป.ลาว สามารถกระทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หรือรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง และการโดยสารรถประจำทาง โดยขอบเขตของการเดินทางข้ามประเทศระหว่างไทยและสปป.ลาว และระยะเวลาการพำนักอยู่นั้นขึ้นอยู่กับประเภทของเอกสารการเดินทาง ซึ่งสามารถเดินทางและพำนักในจังหวัดและแขวงใดๆ ก็ได้ในสปป.ลาว

ในปัจจุบัน มีการจัดให้มีการเดินรถโดยสารผ่านสะพานมิตรภาพใน 2 เส้นทาง คือเส้นทางสายที่ 1 ระหว่างจังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ และเส้นทางสายที่ 2 ระหว่างจังหวัดอุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์ โดยกำหนดให้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคายและจังหวัดอุดรธานีเป็นสถานีต้นทางและปลายทางในฝั่งประเทศไทยในแต่ละเส้นทาง สำหรับสถานีในฝั่งสปป.ลาวกำหนดให้สถานีรถเมย์ตลาดเช้า นครหลวงเวียงจันทน์เป็นสถานีรับ-ส่ง การเดินรถดังกล่าวเริ่มเปิดให้บริการวันที่ 23 เมษายน 2547 สำหรับการนำรถยนต์ข้ามแดนไปยังสปป.ลาวนั้นสามารถแยกประเภทรถที่นำเข้าเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคลและรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง โดยการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะต้องมีเอกสารต่างๆ ได้แก่ หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศและเครื่องหมายแสดงประเทศ (เล่มสีม่วง) กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่

¹ จังหวัดอุบลราชธานี มีแนว ชายแดนติดกับทั้งประเทศลาวและกัมพูชา

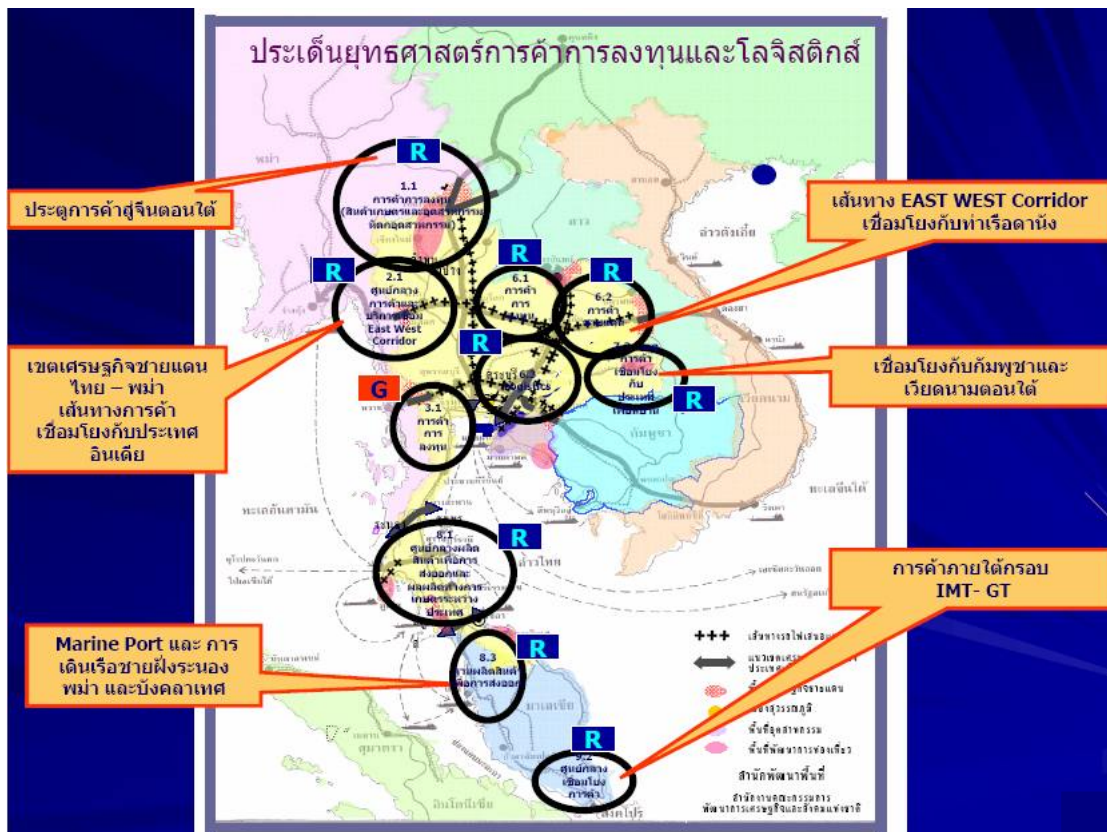
² รวมจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย-ลาว บ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จ.เลย (ตรงข้ามกับบ้านเมืองหม้อ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี) ซึ่งประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อ 28 ต.ค. 2547

สามของสปป.ลาว และใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ ซึ่งได้รับการแปลเป็นภาษาอังกฤษ สำหรับการเดินทางโดยที่ใช้ในการประกอบการขนส่งนั้น นอกเหนือจากเอกสารทั้งสามอย่างดังกล่าวแล้ว จะต้องมียังหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพิ่มเติมด้วย เมื่อมีการใช้สัญญาการขนส่งระหว่างประเทศทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าไปส่งสินค้าได้ถึงคลังสินค้าของบริษัทนำเข้าใน ประเทศลาวได้ในทุกแขวง และยังสามารถขนส่งสินค้าออกจากประเทศลาวได้ โดยการขนส่ง การขนส่งสินค้าออกจากลาวต้องผ่านพิธีการศุลกากรและจะมีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสินค้า โดยเอกสารการผ่านแดนประกอบด้วย Passport รถ และคน³

11.4 ประเด็นยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน และโลจิสติกส์

ในด้านของยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน ของกลุ่มประเทศ ลุ่มน้ำโขง ซึ่งสามารถ สนอง ความเร่งด่วน และความร่วมมือแห่งทวีปาคี หรือพหุภาคี ได้ตามลักษณะของภูมิศาสตร์และช่องทาง การค้าได้ ตามรูปภาพที่ 10.2

รูปภาพที่ 11.2 : ประเด็นยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน และโลจิสติกส์



³ สามารถใช้หนังสือผ่านแดน (Border Pass) ระยะเวลา 2 วัน 3 คืน

11.5 เป้าหมายและตัวอย่างโครงการของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือในการผลักดันยุทธศาสตร์การค้าการลงทุนของประเทศโดยเน้นการพัฒนาการค้าไปสู่ประเทศจีนและกลุ่ม BIMSTEC/GMS

ได้กล่าวไปแล้วว่าจีนจะเป็นมหาอำนาจที่ทรงอิทธิพลในภูมิภาคนี้ และแน่นอนกลุ่มภาคเหนือตอนบนของไทย จะเป็นด่านแรกๆ ที่ต้องมีการปรับตัวต่อการเข้ามาของจีนในภูมิภาคนี้ ปัญหาจึงอยู่ที่ยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดที่จะมีทิศทางที่มีอย่างไร แล้วภาครัฐก็จำเป็นต้องเข้ามาจัดระบบและพิจารณาแนวทางสนับสนุนต่างๆ ให้มีความเหมาะสมเข้ากับสภาวะที่มีการปรับตัวที่รุนแรงของเศรษฐกิจในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงนี้ โดยหลายจังหวัดได้เร่งแก้ไข และวางแผนปรับปรุงไว้หลายประการ ดังรูปภาพที่ 10.3

รูปภาพที่ 11.3 : เป้าหมายและตัวอย่างโครงการของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือในการผลักดันยุทธศาสตร์การค้าการลงทุนของประเทศโดยเน้นการพัฒนาการค้าไปสู่ประเทศจีนและกลุ่ม BIMSTEC/GMS



11.6 เป้าหมายและตัวอย่างโครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการผลักดันยุทธศาสตร์การค้าการลงทุนของประเทศ

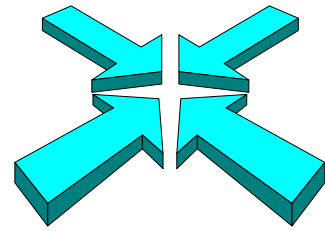
ในขณะที่ภาคเหนือตอนบน มีการปรับปรุงยุทธศาสตร์การค้าการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือเอง ก็ต้องเร่งปรับทิศทางให้ทันต่อสถานการณ์การรุกเข้าอินโดจีนของทัพนักลงทุนในเอเชียและยุโรป อเมริกา ด้วยเพราะประเทศอินโดจีนขณะนี้ได้เปิดกว้างกับประเทศที่เข้ามาค้าขายและลงทุน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้กลับคืน เมื่อได้ถ่ายทอดเทคโนโลยีไปแล้ว ไทยเองจึงต้องวางแผน และทิศทางการค้าให้ชัดเจน มิฉะนั้น ไทย ด้านภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเสียโอกาสไปอย่างน่าเสียดาย ดังรูปภาพที่ 10.4

รูปภาพที่ 11.4 : เป้าหมายและตัวอย่างโครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการผลักดันยุทธศาสตร์การค้าการลงทุนของประเทศ



11.7 Lao PDR is being transformed into LAND LINKED country and Transit country in the region

From Land-Locked to Land-Linked



On-going project

- Thai, ADB, China share 1/3 (soft loan)
- Start 2004, complete 2007

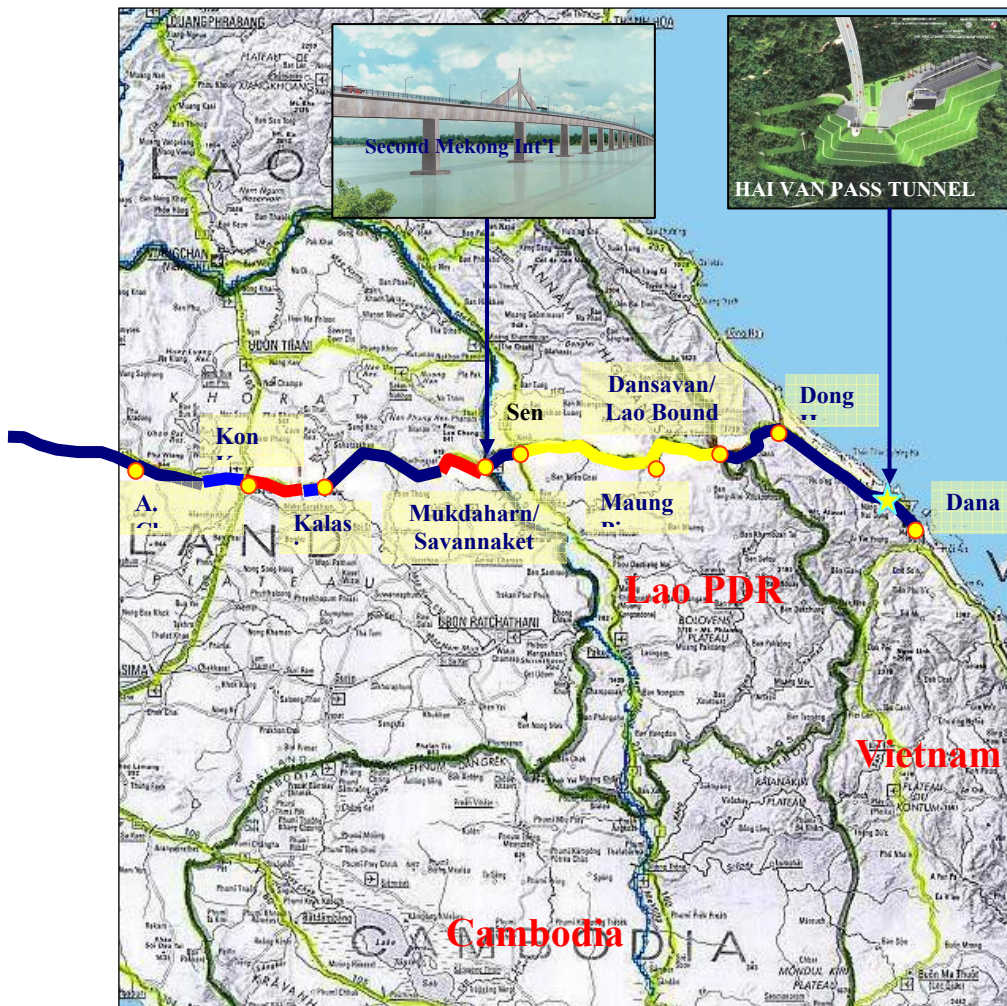
รูปภาพที่ 11.5 : แผนที่เส้นทาง เชื่อมโยง ระบบเขตเศรษฐกิจ สปป.ลาว ตอนเหนือ จรด จีนตอนใต้



On-going project

- Second Mekong Bridge (Mukdaharn – Savannaket)
- Soft loan from Japan
- Cost = 4,753 Mil Yen.
- Under construction
- Open 20 Dec 2006

รูปภาพที่ 11.6 :แผนที่เส้นทาง เชื่อมโยง ระบบเขตเศรษฐกิจ สปป.ลาว ตอนกลาง ไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษ เวียดนาม และท่าเรือสำคัญ



Indochina Logistics Economic Corridors

- East-West Corridor (Vietnam, Laos, Thailand, Myanmar)
- Southern Corridor (Vietnam, Cambodia, Thailand)
- North-South Corridor (Thailand-Yunnan)
- North-South (Viet Nam-Yunnan)

รูปภาพที่ 11.7 : แผนที่เส้นทาง เชื่อมโยง เขตเศรษฐกิจพิเศษ อาเซียน



Indochina Logistics Transport Infrastructure

Port

Leam Chabang, Bangkok, Sihanoukville, Phnom Penh, Ho Chi Minh, Danang, Hanoi

Airport

Bangkok, Phnom Penh, HCMC, Hanoi, Vientiane

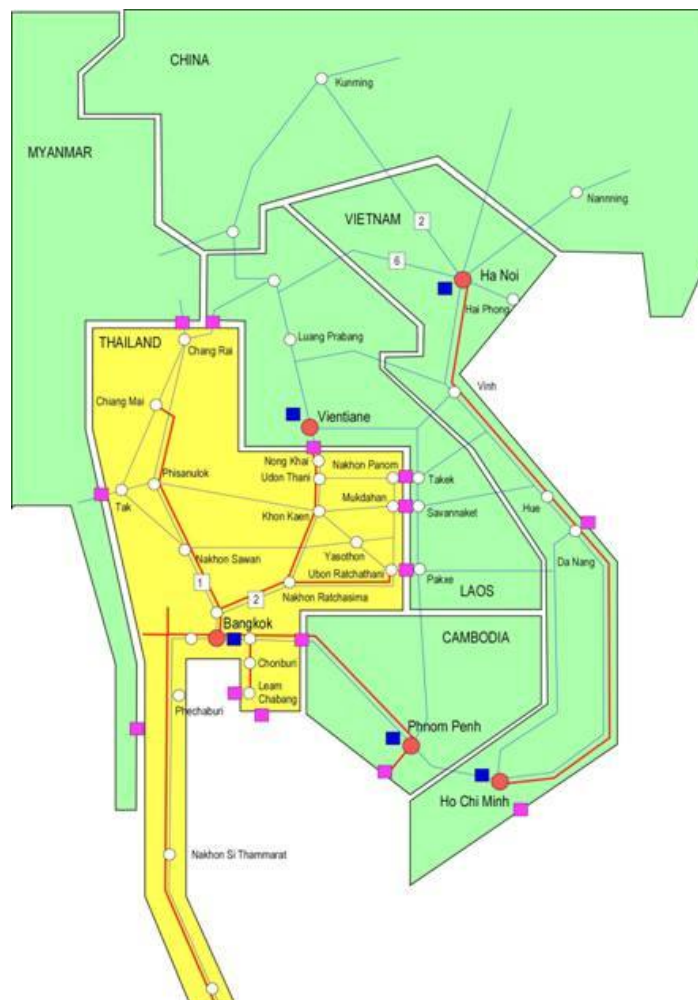
Road

Asia Highway No.1, No.11, No.12, No.13, No.16

River

Mekong River (separate between Kong waterfall)

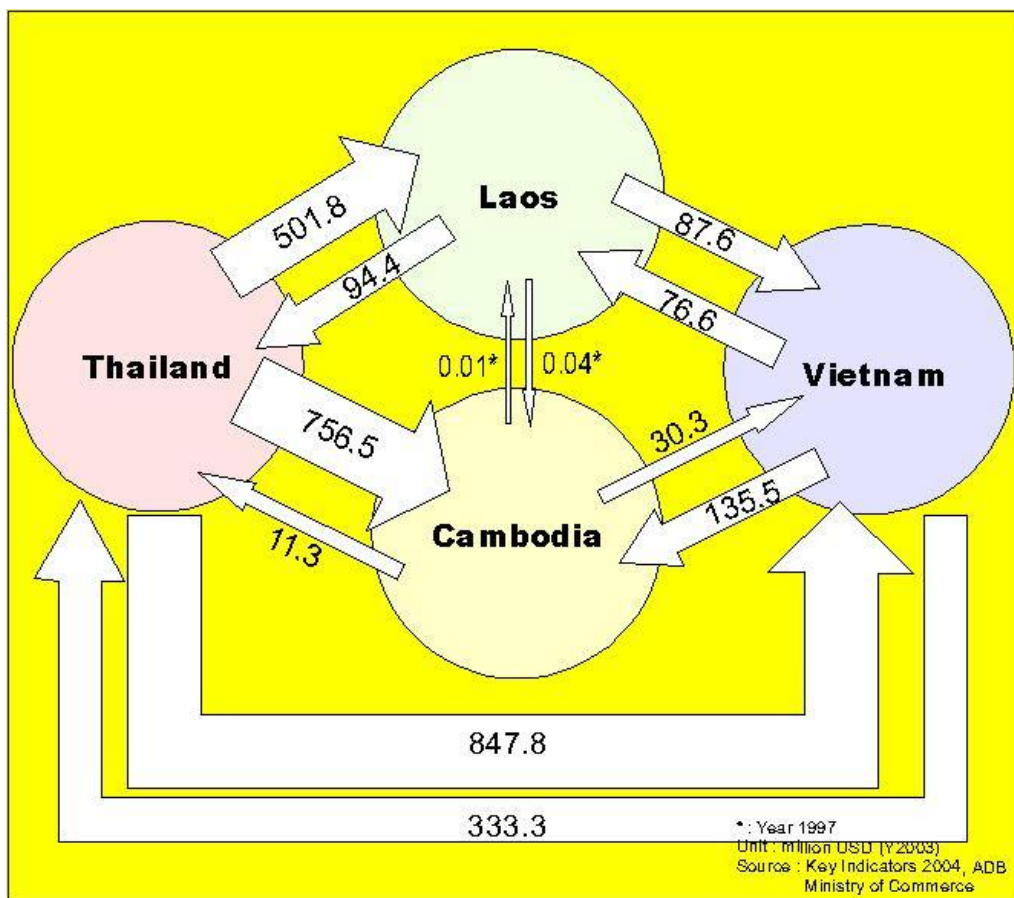
รูปภาพที่ 11.8 : แสดงระบบโลจิสติกส์ เขตท่าเรือสำคัญในอาเซียน



Indochina Logistics Outlook

- Thailand dominates Indochina logistics.
- Thailand has trade surplus against Vietnam, Lao and Cambodia.
- Lao depends on imports from Thailand, while Lao exports to Thailand and Vietnam.
- Import and export against Vietnam are almost equivalent.
- Import from Thailand is 5 times more than export to Thailand.

รูปภาพที่ 11.9 : แผนที่แสดงระยะทางเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ 4 เหลี่ยมมรกต



Special Economic Zone.

- S-S SEZ located in the middle of EWEC
- Savannakhet is the most populated province with potential workforce
- Road no. 9 and 2nd Mekong Friendship Bridge provides access to seaports in Vietnam (500km) and Thailand (600km)
- Tax Incentives:

- Tax Holidays: 2-10 years
- Profit Tax: 8% and 10%
- Personal Income Tax: 5%
- Loss Carried Forward: 5 years

สรุปท้ายบท

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย การตระหนักถึงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อการตัดสินใจวางแผนงานในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะใช้ประกอบการพิจารณากฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ประเทศไทยจะนำมาบังคับใช้ในอนาคต จากการพิจารณาเส้นทางการขนส่งของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าถึงแม้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจะมีความพร้อมค่อนข้างสมบูรณ์แล้วในประเทศไทย แต่ในปัจจุบันยังขาดความพร้อมในด้านการดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งสร้างแผนการดำเนินการให้เป็นไปตามความความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป⁴

กล่าวโดยสรุป GMS ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ กลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง⁵ ซึ่งมีหลายประเด็นที่ได้ผลสรุปร่วมกัน สำหรับผลการประชุมที่สำคัญ มีดังนี้

1. การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน (MOU on GMS North-south Economic Corridor International Bridge) เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองเชียงของ-ห้วยทราย ตามแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เชื่อมจากเชียงรายไปยังคุนหมิงโดยผ่าน สปป.ลาว ซึ่งเป็นโครงการตัวอย่างของความสำเร็จที่ประเทศ GMS ร่วมมือเพื่อช่วยเหลือกันเองโดยไทยให้ความช่วยเหลือในการศึกษาออกแบบรายละเอียด วงเงิน 35 ล้านบาท และร่วมกับเงินออกค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง วงเงินรวมประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยจะเริ่มก่อสร้างสะพานในปี 2552 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2554

2. เห็นชอบยุทธศาสตร์และแผนงาน/โครงการลำดับความสำคัญสูงของ 9 สาขา ซึ่งจะเป็นงานสำคัญของการร่วมมือในอนาคต โดยจะนำเสนอยุทธศาสตร์และจัดทำแผนปฏิบัติการ 9 สาขา ระยะ 5 ปี (2551-2555) ต่อที่ประชุมระดับผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 30-31 มีนาคม 2551 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

3. ให้ความเห็นชอบต่อการทบทวนกลางรอบ (Midterm Review) ซึ่งเป็นการกำหนดทิศทางการพัฒนา GMS ในระยะต่อไป โดยมีสาระสำคัญในการปรับเปลี่ยนจุดเน้นการดำเนินงาน จาก

⁴ เกษม ชูจารุกุล, 2549. การพัฒนาการขนส่งทางบกกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.

<http://www.tri.chula.ac.th/twwwroot/journal/02.doc>

⁵ สยามธุรกิจ, 7 ตุลาคม 2550.

ที่ผ่านมาที่ส่วนใหญ่เป็นการเน้นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก มาให้ความสำคัญเพิ่มขึ้นกับการอำนวยความสะดวกด้านกฎระเบียบและการสนับสนุนการค้าการลงทุน และกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ควบคู่กับการพิจารณาปรับปรุงกลไกการค้าเงินงานบางส่วนเพื่อให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น รวมทั้งสนับสนุนบทบาทเชิงรุกของภาคเอกชนในการพัฒนา GMS

4. เห็นชอบต่อการกำหนดแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในกลุ่มแม่น้ำโขงจำนวน 9 เส้นทาง (เพิ่มขึ้นจากเดิม 3 เส้นทาง คือ แนวเหนือ-ใต้ แนวตะวันออก-ตะวันตก และแนวตอนใต้) ให้เป็นแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจหลักของอนุภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมที่เป็นการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจสังคม สิ่งแวดล้อม ต่อยอดจากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักในอนุภูมิภาค ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนากฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกและดึงดูดการค้าและการลงทุนใน GMS เพิ่มขึ้น

5. เห็นชอบแนวทางการจัดประชุมระดับผู้นำ 6 ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) ครั้งที่ 3 โดยหัวข้อ (Theme) ของการประชุมคือ “Enhanced Competitiveness Through Greater Connectivity” หรือ “การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของ GMS ด้วยการเชื่อมโยงที่เพิ่มมากขึ้น” ทั้งนี้ประเทศ GMS ได้ตั้งเป้าหมายที่จะให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายการค้าเงินงานความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ให้ครบทุกประเทศ เพื่อให้ความตกลงดังกล่าวสามารถเริ่มบังคับใช้การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์ โดยจะมีกิจกรรมที่สำคัญเพิ่มเติม ได้แก่ การประชุมกลุ่มเยาวชนกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Youth Forum) การหารือระหว่างผู้นำและภาคเอกชน และการหารือระหว่างผู้นำและหุ้นส่วนการพัฒนา (Development Partners)

6. รัฐมนตรีประเทศ GMS ได้ยืนยันการสนับสนุนการค้าเงินงานของสภาธุรกิจ 6 ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Business Forum) ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยทำหน้าที่ประธาน และส่งเสริมให้มีการหารืออย่างใกล้ชิดยิ่งขึ้นระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในระดับปฏิบัติการและนโยบายระดับสูง โดยจะจัดให้มีการหารือระหว่างภาคเอกชนและผู้นำ 6 ประเทศ ในระหว่างการประชุมระดับผู้นำ 6 ประเทศครั้งที่ 3 ต่อไป

ส่วนบทบาทของประเทศไทย ได้ผลักดันในหลายประเด็น อาทิ การเร่งรัดให้ดำเนินการตามผลการประชุม Summit ครั้งที่ 2 ให้เกิดเป็นรูปธรรม ได้แก่ (1) การดำเนินการตามความตกลงขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) ตามกำหนด (2) การเร่งจัดตั้งเขตปลอดโรคสัตว์ของอนุภูมิภาค โดยเร่งรัดให้ GMS จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อเตรียมงบประมาณ ปรับเปลี่ยนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ

การจัดตั้ง Vaccine Bank ให้เป็นรูปธรรม (3) การเร่งผลักดันการก่อสร้างโครงข่ายโทรคมนาคมของอนุภูมิภาคให้ครบเต็มระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกัมพูชา ลาว และพม่า ฯลฯ

อาจกล่าวได้ว่าในเวที GMS นอกจากจะเป็นเวทีหนึ่งที่ว่าด้วยความร่วมมือทางการค้า การลงทุนของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่าที่ผ่านมาประกาศ GMS สามารถสร้างเครือข่ายการค้าเงินงานร่วมกับหุ้นส่วนการพัฒนาได้มากกว่า 30 องค์กร ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมเป็นมูลค่า 817 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2535-2549) แล้ว GMS ยังเป็นเวทีในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงเข้าเป็นเครือข่ายเดียวกัน สามารถให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลกันและกัน ร่วมกันพัฒนาเทคโนโลยี ผ่อนปรนกฎระเบียบทางการค้า การลงทุนให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้