โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (GMS)

กรมการขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคม

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษา

แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Agenda

- ความเป็นมาของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของโครงการ
- กรอบการดำเนินงาน
- ผลการศึกษาโครงการ
- แนวทางการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ

ความเป็นมาของโครงการ

- ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA)
- ปัจจุบันประเทศไทยได้อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เป็นประตูการค้าเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และ “กิจการโลจิสติกส์” เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมายสำหรับการในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนก็ยังประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎระเบียบที่แตกต่างกัน พิธีการมีความยุ่งยากและซับซ้อน การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
- โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นการช่วยยกระดับและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งข้ามแดน (Inter-state) ผ่านแดน (Transit) การอำนวยความสะดวก (Facilitation) และการกำกับดูแลด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) และเป็นการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ตามแผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)
2. เพื่อศึกษาข้อมูลการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดน (Inter-State) ผ่านแดน (Transit) จากประเทศหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล (Internationally Accepted) เพื่อเป็นการนำเสนอกลไกรองรับให้มีการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

วัตถุประสงค์

3. เพื่อพัฒนาข้อมูลและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์วางแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพc

กรอบการดำเนินงาน

ภายในประเทศ

ศึกษา สำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงใน GMS

ระหว่างประเทศ
1.GMS CBTA
2.UNECE
3.IRU

สำรวจเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีศักยภาพ

ประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดน/ผ่านแดน

พัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

สัมมนาเผยแพร่ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดน / ผ่านแดน

สัมมนาสรุปผลการดำเนินงานโครงการ

คู่มือ “การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ”

การดำเนินกิจกรรมในโครงการ

1. การศึกษาทบทวนวรรณกรรมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

- กฎระเบียบ ข้อบังคับ กระบวนการ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
- ประเด็นด้านความมั่นคง และปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งชายแดน
- การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทยและเพื่อนบ้าน
- การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศจากประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

2. การจัดประชุม สัมมนา Workshop ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

- การสัมมนาเผยแพร่ความรู้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนตามกรอบ GMS CBTA และ ASEAN
- การประชุมหารือกับ UNECE และ IRU
- การจัด Workshop ระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อเตรียมความพร้อมในการสำรวจเส้นทางและประเด็นการหารือหน่วยงานเพื่อนบ้าน
- การจัดประชุมพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยและเพื่อนบ้าน
- การจัด Workshop บริเวณด่านพรมแดน (เชียงของและนครพนม)

การดำเนินกิจกรรมในโครงการ (ต่อ)

3. การสำรวจเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

- คุนหมิง-หมางซื่อ-รุ่ยลี่-คุนหมิง
- นครพนม-ฮานอย-ผิงสียง-หนานหนิง
- เชียงของ-หลวงน้ำทา-ม่อหาน-คุนหมิง
- อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-วุงเต่า

4. การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินโครงการ

- การจัดสัมมนาสรุปผลการดำเนินโครงการ
- การจัดทำวีดีทัศน์ / Diagram / การเผยแพร่ผลการดำเนินโครงการผ่าน Truck Data service Center

5. Output ของโครงการ

- รายงานผลการศึกษาของโครงการ
- คู่มือการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

การศึกษาแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

ระบบ TIR

- แนวทางในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (UN TIR Convention of 1975)
- ระบบ TIR ดำเนินการโดยสหภาพการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ (IRU) ภายใต้การกำกับดูแลโดยองค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งมีลักษณะเป็น

    1) พหุภาคี (Multilateral)

    2) รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal)

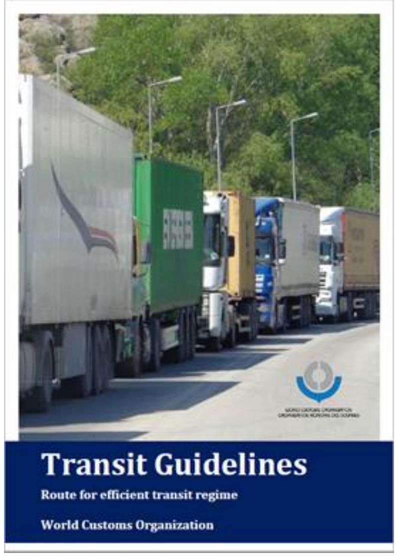
    3) ได้รับการยอมรับในระดับโลก (Global)

- ปัจจุบันมี 74 ประเทศลงนามเข้าเป็นภาคี ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป และอีกหลายประเทศในทวีปเอเชีย
- ปัจจุบันมีการปฏิบัติใช้ระบบ TIR ภายในกลุ่มประเทศของสหภาพยุโรป

TIR Convention กับ องค์กรระหว่างประเทศ

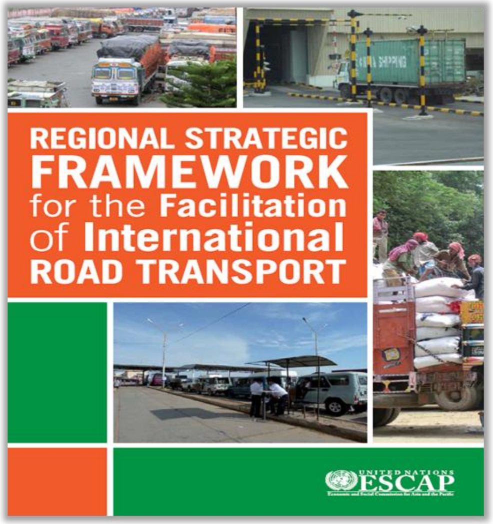
TIR Convention กับ องค์การศุลกากรโลก (WCO)

- WCO Transit Guidelines ได้มีการระบุถึงประโยชน์ของอนุสัญญา TIR ว่าเป็นระบบที่ควรนำมาปฏิบัติใช้ในระดับโลก



TIR Convention กับ UNESCAP

- UNESCAP เสนอแนะให้ประเทศต่างๆ นำระบบ TIR มาเป็นแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ โดยให้กำหนดเป็นแนวทางในระดับยุทธศาสตร์ของประเทศและภูมิภาค

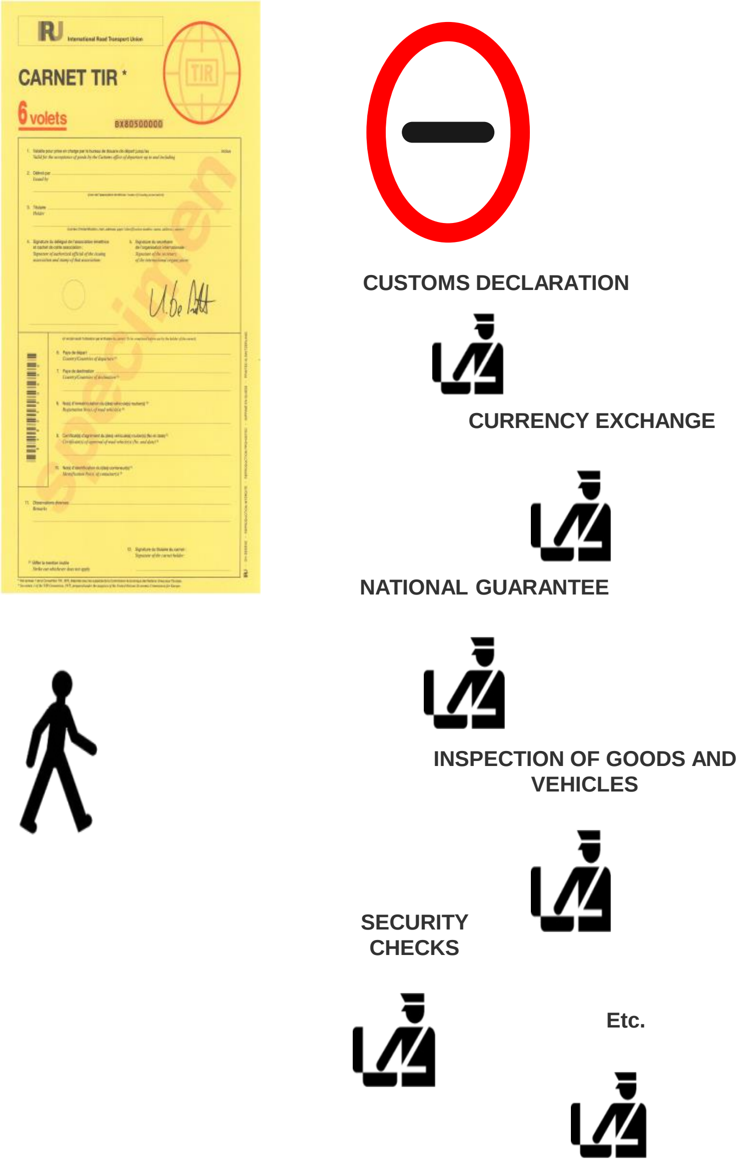


ผลการประชุมร่วมกับ IRU และ UNECE

ระบบ TIR ในทางปฏิบัติ

- อนุญาตให้มีการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างเขตศุลกากร (Cross-border Transit) โดยไม่ต้องชำระภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมนำเข้า
- เอกสาร TIR แล้วสามารถใช้เป็นเอกสารในการผ่านแดนของประเทศระหว่างประเทศต้นทางกับประเทศปลายทาง ในกรณีที่ทั้งสามประเทศเป็นภาคีของอนุสัญญา TIR
- การขนส่งจะมีเอกสาร สมุดบันทึก TIR (TIR Carnet) ที่ใช้เป็นเอกสารในการข้ามแดนและผ่านแดนในประเทศภาคี

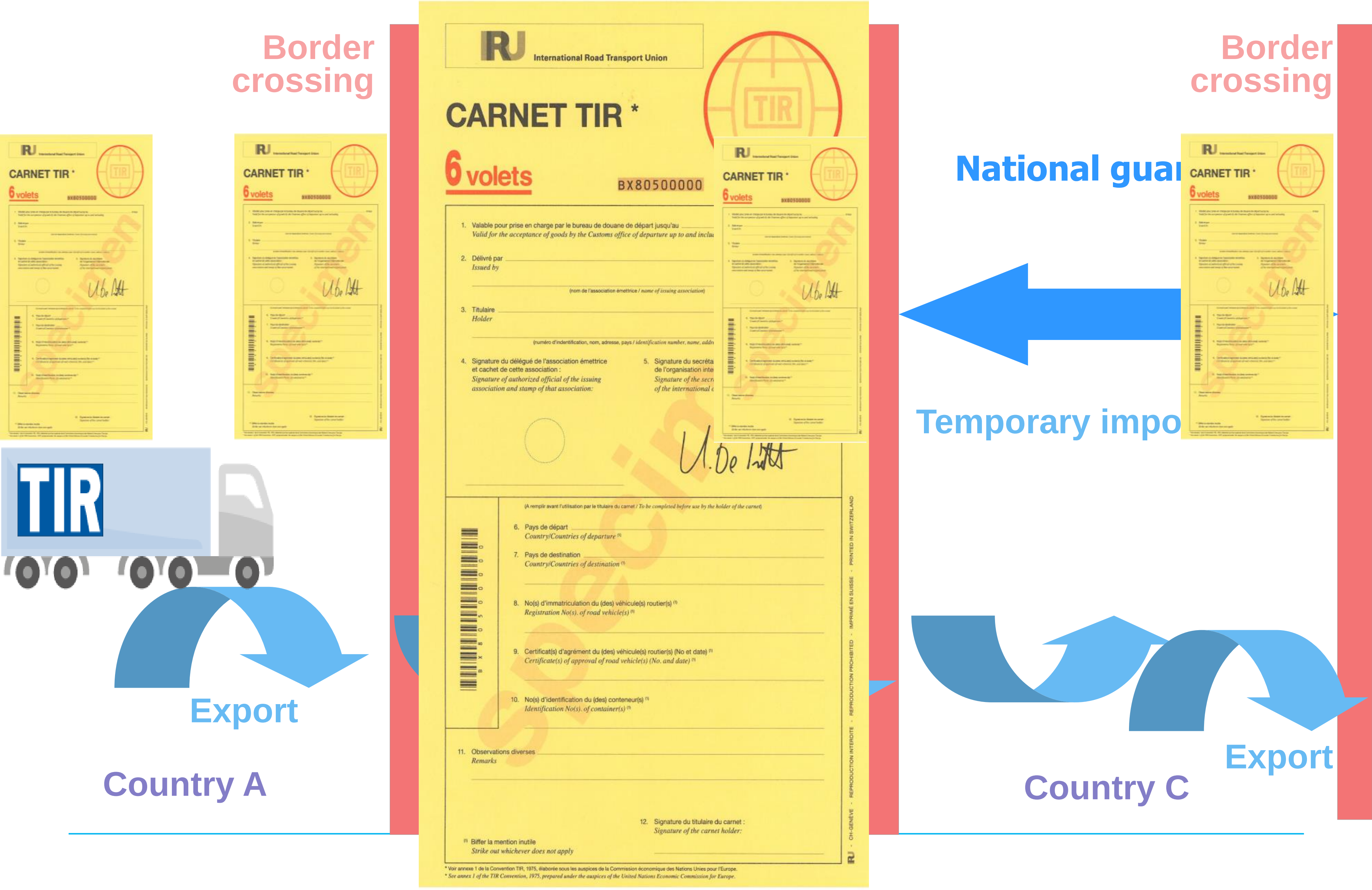
ระบบ TIR ในทางปฏิบัติ



สามารถช่วยลดขั้นตอน

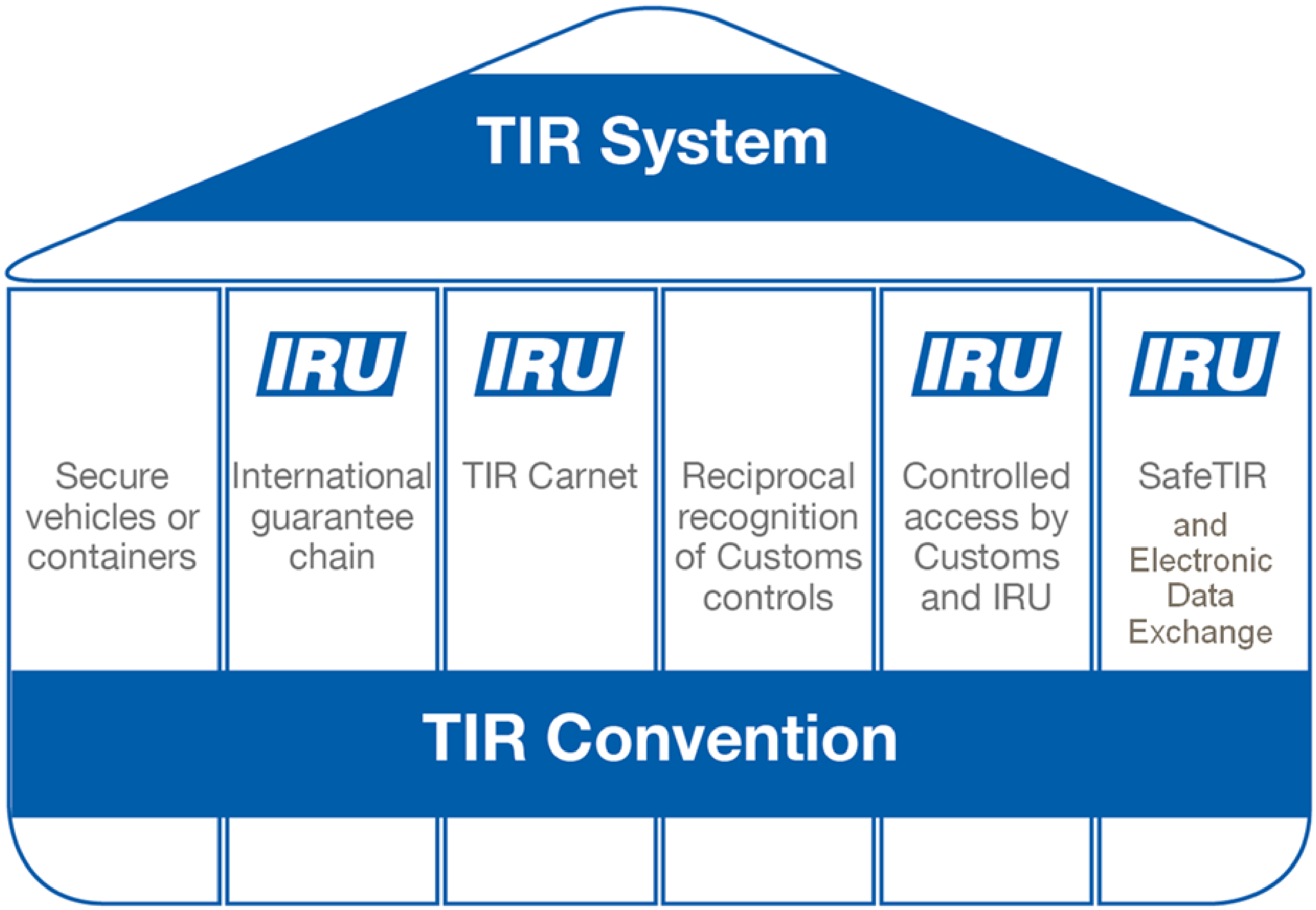
- การเช็คอัตราแลกเปลี่ยน
- ระบบค้ำประกัน
- การตรวจสอบสินค้าและยานพาหนะ
- เพียงแค่สำแดงสินค้าแก่ศุลกากร และผ่านจุดตรวจสอบความปลอดภัยเท่านั้น

การขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนภายใต้ระบบ TIR



ผลการประชุมร่วมกับ IRU และ UNECE

6 เสาหลักของระบบ TIR



6 เสาหลักของระบบ TIR

1. ความปลอดภัยของยานพาหนะ หรือตู้คอนเทนเนอร์ ยานพาหนะแต่ละคันจะต้องมีใบอนุญาตที่ยังไม่หมดอายุจากหน่วยงานภาครัฐของแต่ละประเทศ เพื่อให้ศุลกากรตรวจสอบภายใต้การดำเนินการในระบบ TIR
2. การรับประกันในระดับนานาชาติ (โดย IRU) มีบริษัทประกันภัยที่เชื่อถือได้ในระดับโลก และมีสถาบันการเงินรองรับเพื่อให้ความคุ้มครองในการออกเอกสารต่างๆ
3. เอกสาร TIR (TIR Carnet) ใช้เพื่อการรับประกันสำหรับศุลกากรและใช้สำแดงสำหรับพิธีการศุลกากร
4. การยอมรับด้านการควบคุมทางศุลกากร ได้แก่ การเข้าถึงระบบ TIR การตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะและเอกสาร รวมถึงซีลของศุลกากร โดยศุลกากรจะต้องควบคุมยานพาหนะ สินค้า และเอกสาร TIR อย่างระมัดระวัง ณ สำนักงานศุลกากรของประเทศต้นทาง
5. การควบคุมการเข้าถึงโดยศุลกากรและ IRU ศุลกากรจะต้องอนุญาตให้กระบวนการ TIR เข้าถึงได้ เพื่อให้องค์การ TIR ของประเทศได้ออกเอกสาร และรับรองเอกสาร TIR (TIR Carnets) และอนุญาตให้ผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นบุคคล หรือนิติบุคคลใช้เอกสาร TIR โดยที่ข้อมูลของผู้ขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ใช้เอกสาร TIR นั้นจะถูกจัดเก็บโดย UNECE ณ ธนาคารเอกสารและข้อมูล TIR (ITDB)
6. ระบบการถ่ายโอนข้อมูล TIR อย่างปลอดภัยทั้งทางเอกสาร และอิเล็กทรอนิกส์

TIR กับกลุ่มอาเซียน และ GMS

- อินโดนีเซีย มีการลงนามแล้ว แต่ยังมิได้มีการดำเนินการจริง
- จีนได้ลงนามในอนุสัญญา TIR ในปี ค.ศ. 2016 และได้ดำเนินการจริงในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2018
- เวียดนามลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันในการสนับสนุน TIR เมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 2017 และได้ตกลงในแผนปฏิบัติการนำเวียดนามเข้าสู่ TIR ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2018
- ไทย เมียนมา และ สปป.ลาว เริ่มให้ความสนใจในอนุสัญญา TIR
- TIR เป็นแนวทางที่สนับสนุนให้ GMS CBTA สามารถใช้งานได้จริง

การประชุมระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน GMS ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน

การประชุมกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศเพื่อนบ้าน GMS

วัตถุประสงค์

- เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- เพื่อเป็นการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
- เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในสร้างความร่วมมือและประสานงานที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยและประเทศเพื่อนบ้านด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

การประชุมกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศเพื่อนบ้าน GMS

จุดผ่านแดนสำคัญที่ดำเนินการจัดประชุม

- ด่านแม่สอด (ไทย) - ด่านเมียวดี (เมียนมา)
- ด่านแม่สาย (ไทย) - ด่านท่าขี้เหล็ก (เมียนมา)
- ด่านเชียงของ (ไทย) - ด่านห้วยทราย (สปป.ลาว)
- ด่านนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก (สปป.ลาว)
- ด่านอรัญประเทศ (ไทย) – ด่านปอยเปต (กัมพูชา)

เมียนมา

ประเด็นด้านกฎระเบียบ

- ด่านแม่สอด-เมียวดี การนำเข้าสินค้าเกษตรจากไทยไปยังเมียนมา (เช่น ผลไม้) ต้องขอใบรับรองพืช Pest Risk Analysis (PRA) จากไทย ซึ่งสำนักงานตั้งอยู่ที่ จ.เชียงใหม่ ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกเป็นอย่างมาก
- การลงนาม Early Harvest ระหว่างเมียนมาและไทย จะช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกการขนส่งในทางปฏิบัติมากน้อยเพียงใด

เมียนมา

ประเด็นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน

- ความแออัดบริเวณด่านพรมแดนแม่สอด-เมียวดี อันเนื่องมาจากข้อจำกัดของพื้นที่ ทำให้เป็นอุปสรรคในการข้ามพรมแดน ซึ่งด่านพรมแดนแห่งใหม่จะช่วยให้การข้ามแดนของสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น
- เส้นทางเมียวดี-ย่างกุ้ง สะพานข้ามแม่น้ำในเส้นทางขนส่งทั้ง 3 แห่งรับน้ำหนักได้น้อย 13-16 ตัน ทำให้สามารถขนส่งได้เพียงรถบรรทุก 6 ล้อ JICA มีโครงการก่อสร้างสะพานดังกล่าว และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2021

ประเด็นด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- ผู้ประกอบการเมียนมาร้องขอให้ไทยอนุญาตให้สามารถนำรถบรรทุกขนส่งได้ถึงกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง

สปป.ลาว

ประเด็นด้านกฎระเบียบ

เส้นทาง R3A

- สปป.ลาวอนุญาตให้รถบรรทุกจีนและไทยวิ่งเข้ามาถึงได้เพียงลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าตรงบ่อเต็นเท่านั้น
- ประเด็นด้านการยอมรับใบขับขี่ซึ่งกันและกันภายใต้กรอบการขนส่งของอาเซียน เจ้าหน้าที่ของแต่ละประเทศส่วนใหญ่ยังไม่มีความเข้าใจในส่วนนี้

เส้นทาง R12

- การขนส่งในช่วงเส้นทาง R12 ยังไม่อยู่ภายใต้ข้อตกลงของ GMS ซึ่งอาจเป็นข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้
- ในอนาคตหากมีการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ทางสปป.ลาวในส่วนของกรมภาษีด่านท่าแขก มีความพร้อมในการปฏิบัติงานดังกล่าวร่วมกับเจ้าหน้าที่จากฝั่งไทย

สปป.ลาว

ประเด็นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน

เส้นทาง R3A

- เส้นทางห้วยทราย-บ่อเต็น ค่อนข้างชำรุดทรุดโทรม แต่ไม่มีงบประมาณในการซ่อมแซม
- มีการพิจารณาถึงการเก็บค่าใช้จ่ายการผ่านแดนที่เหมาะสมเพื่อนำรายได้ดังกล่าวมาใช้ในการซ่อมแซมถนนในเส้นทาง
- มีโครงการก่อสร้างด่วนในเส้นทางห้วยทราย-บ่อเต็น ปัจจุบันอยู่ขั้นตอนสำรวจออกแบบ
- แขวงบ่อแก้วมีการเตรียมพื้นที่ประมาณ 40 ไร่สำหรับพัฒนาระบบการเปลี่ยนถ่ายสินค้า

เส้นทาง R12

- ถนนเส้น R12 บางช่วงชำรุดทรุดโทรมเป็นอย่างมาก และแคบ ปริมาณรถบรรทุกมาก ทำให้ต้องระมัดระวังเรื่องการขับขี่มิให้เกิดอุบัติเหตุ
- NEDA อยู่ในระหว่างการศึกษาโครงการให้เงินกู้แก่สปป.ลาวในการปรับปรุงถนน R12 ตลอดเส้นทาง

สปป.ลาว

ประเด็นด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- ผู้ประกอบการขนส่งของสปป.ลาวมีความสนใจในการขนส่งสินค้า แต่ยังคงมีอุปสรรคด้านเงินทุน และสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าผ่านแดน ทำให้ผู้ประกอบการสปป.ลาว ไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากนัก

กัมพูชา

ประเด็นด้านกฎระเบียบ

- ถึงแม้ว่าไทยกับกัมพูชามีข้อตกลงเรื่องการขนส่งในระดับทวิภาคีด้านการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร แต่ในทางปฏิบัติแทบยังไม่มีผู้ประกอบการของแต่ละประเทศขนส่งสินค้าโดยตรงระหว่างกัน
- ประเด็นด้านการยอมรับใบอนุญาตการขับรถระหว่างกันทั้งสองประเทศ ซึ่งภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งของอาเซียนได้ระบุว่า ประเทศภายใต้ภาคีอาเซียนจะต้องยอมรับในเรื่องใบอนุญาตการขับขี่ต่อกัน แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานยังไม่เข้าใจถึงรายละเอียดเหล่านี้

ประเด็นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน

- ความแออัดบริเวณด่านพรมแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต อันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางกายภาพ ส่งผลให้มีระยะเวลาในการข้ามแดนที่สูง

ผลการศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

1. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

    > เชียงของ-หลวงน้ำทา-ม่อหาน-คุนหมิง (R3A)

2. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

    > กรุงเทพ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-โฮจิมินห์

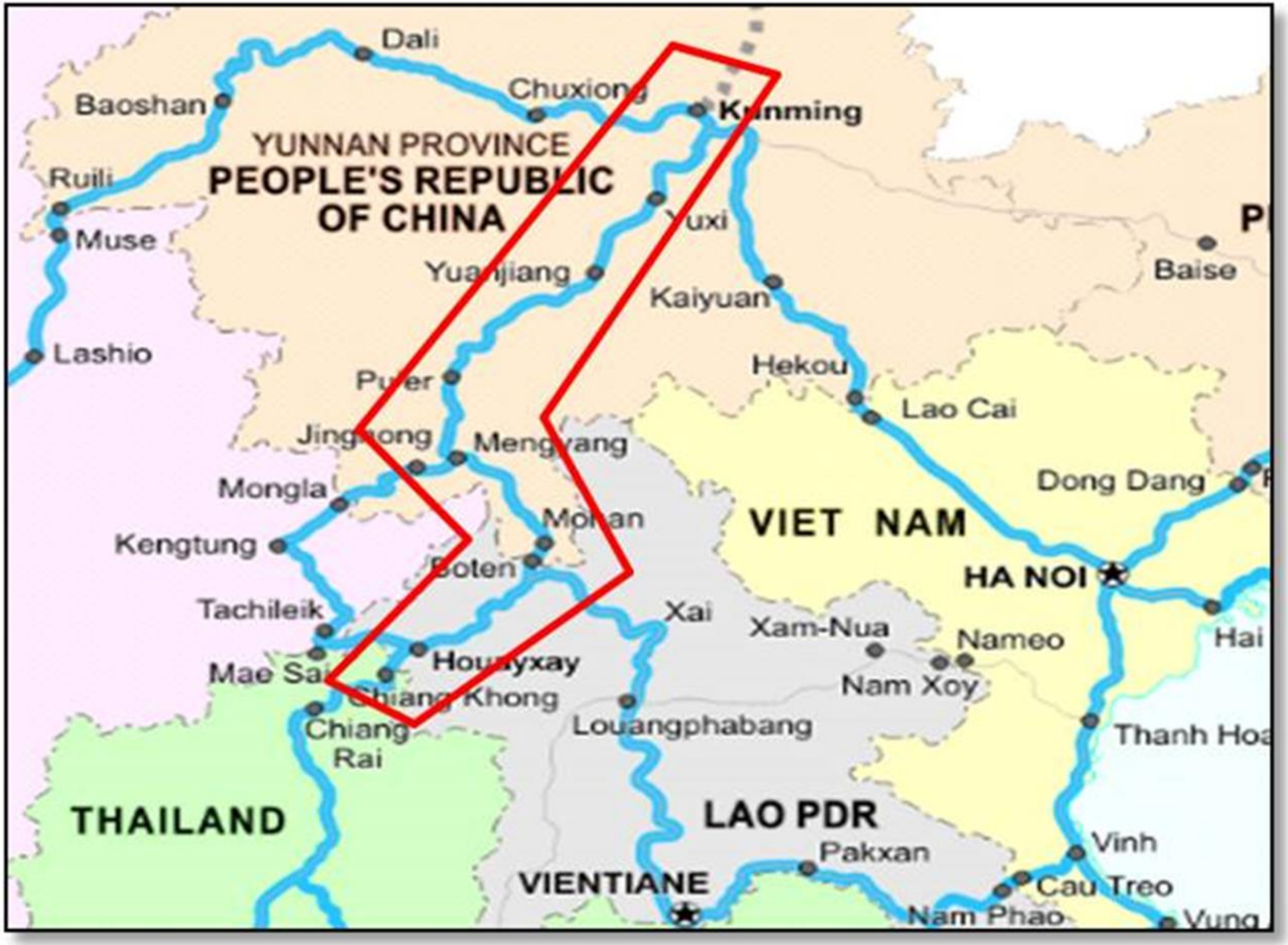
3. เส้นทางระเบียงขนส่งตะวันออก

    > นครพนม-ท่าแขก-ฮานอย-ผิงเสียง-หนานหนิง (R12)

4. เส้นทางระเบียงขนส่งเหนือ

    > มูเซ-รุ่ยลี่-ต้าลี่-คุนหมิง

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)



เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

ศึกษาและสำรวจเส้นทางในช่วงเชียงของ-หลวงน้ำทา-ม่อหาน-คุนหมิง เส้นทาง R3A เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเหนือใต้ (North-South Corridor) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างไทย สปป.ลาว และมณฑลยูนนานของจีน (กรุงเทพ-คุนหมิง)

- ระยะทางจากคุนหมิง-กรุงเทพ ประมาณ 1,800 กม.
- ระยะทางจากคุนหมิง-เชียงของ ประมาณ 940 กม

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

สินค้าที่มีศักยภาพในเส้นทาง

- จากไทย-จีน ได้แก่ ผลไม้สด จากภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ สินค้าอุปโภคบริโภคจากกรุงเทพและปริมณฑล
- จากจีน-ไทย ได้แก่ พืชผักและผลไม้สดจากจีน มายังศูนย์กระจายสินค้าเกษตร ได้แก่ ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง

ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของในปีงบประมาณ 2560 (ต.ค.-ก.ย.)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง

- การขนส่งในรูปแบบคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต
- รถบรรทุกไทยขนส่งผ่านเส้นทาง R3A เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกจีน ณ ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพรมแดนบ่อเต็น (สปป.ลาว)
- ผู้ประกอบการขนส่งมักเลือกใช้การเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วยแรงงาน (ตู้ชนตู้) บริเวณด่านพรมแดน มากกว่าใช้รูปแบบการยกตู้คอนเทนนอร์ (Lift on/off) เนื่องจากมีประเด็นด้านระยะเวลาในการหมุนเวียนตู้สินค้าที่ล่าช้า

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

ปัญหาและอุปสรรคในเส้นทาง

- ด่านศุลกากรม่อหานค่อนข้างมีความเข้มงวดกับสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต/ใบรับรอง เช่น FDA ใบรับรองการตรวจพืช เป็นต้น ซึ่งหากจัดเตรียมเอกสารดังกล่าวไม่เรียบร้อย สินค้าจะถูกกักไว้ที่ด่านพรมแดน ส่งผลให้มีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้น
- สภาพถนน R3A ในสปป.ลาวที่เริ่มชำรุดทรุดโทรม
- ความไม่สมดุลของปริมาณสินค้าระหว่างขาไปและขากลับ (สินค้าจากจีนมาไทยมีปริมาณน้อยกว่า) ทำให้ผู้ประกอบการยังมีต้นทุนเที่ยวเปล่า
- กฎระเบียบ/พิธีการในกระบวนการข้ามแดนของสินค้าในแต่ละมณฑลยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน (วิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน)
- การขนส่งในจีนจะต้องใช้รถบรรทุกจีนเท่านั้น ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนมีอำนาจต่อรองค่อนข้างสูงในช่วง High season
- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนเริ่มเข้ามาดำเนินการตั้งบริษัทในไทยมากขึ้น

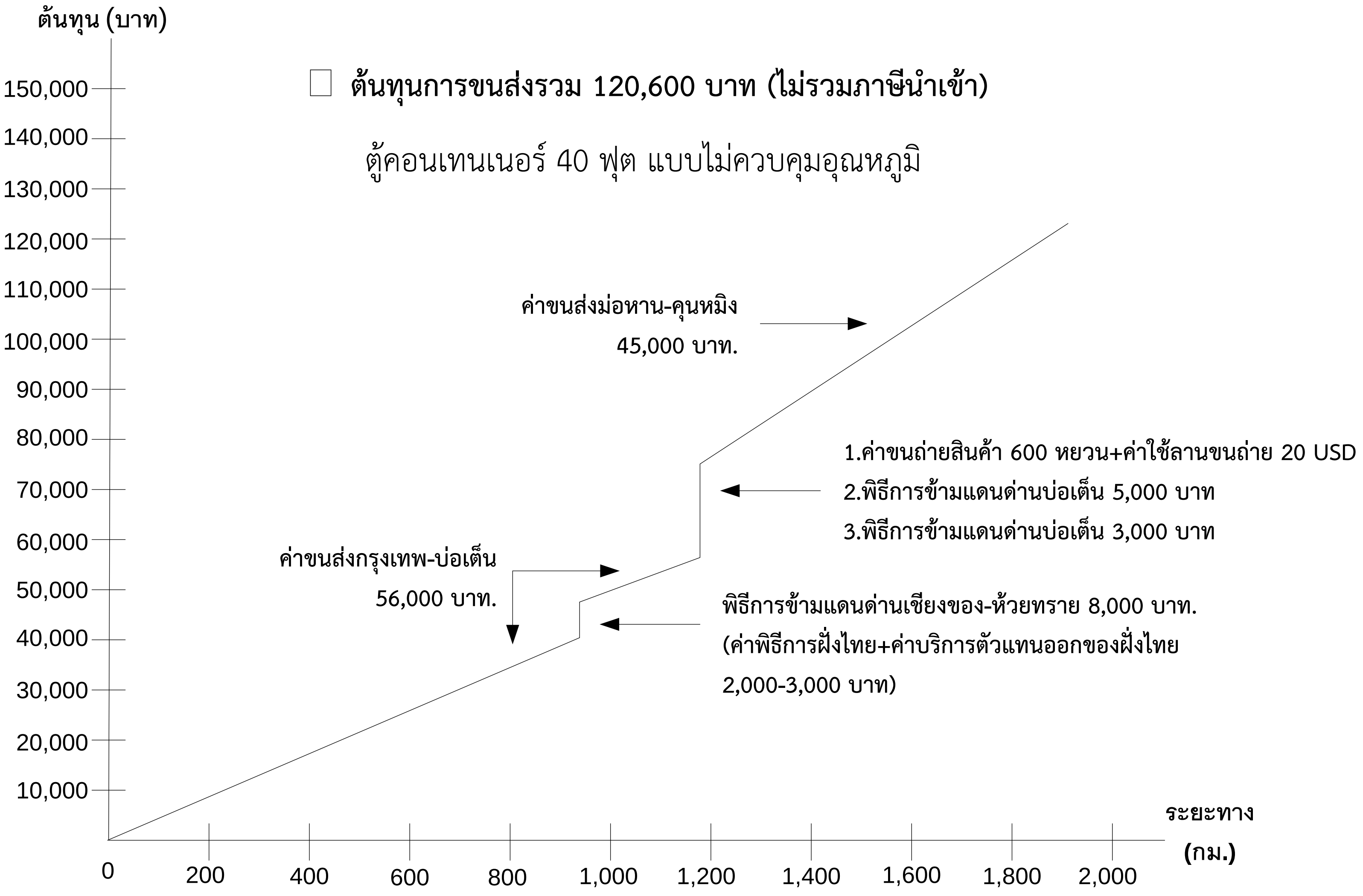
เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

<u>โอกาสในเส้นทาง</u>

- สินค้าไทยเป็นที่นิยมของชาวจีนมากขึ้น ส่งผลให้มีแนวโน้มอุปสงค์การขนส่งในเส้นทางที่สูงขึ้น
- รูปแบบการค้าแบบ Cross border E-commerce ของสินค้าไทยไปยังจีนมีปริมาณสูงขึ้น ทำให้ในอนาคต เส้นทาง R3A มีศักยภาพในการดำเนินการด้าน Cross border E-commerce logistics จากไทยไปยังลูกค้าจีนในมณฑลยูนนานและเสฉวน เนื่องจากมีระยะเวลาขนส่งที่สั้นและต้นทุนไม่สูงนัก

ต้นทุนที่การขนส่งสินค้ากรุงเทพ-คุนหมิง (R3A)

Banomyong Cost-Distance Model

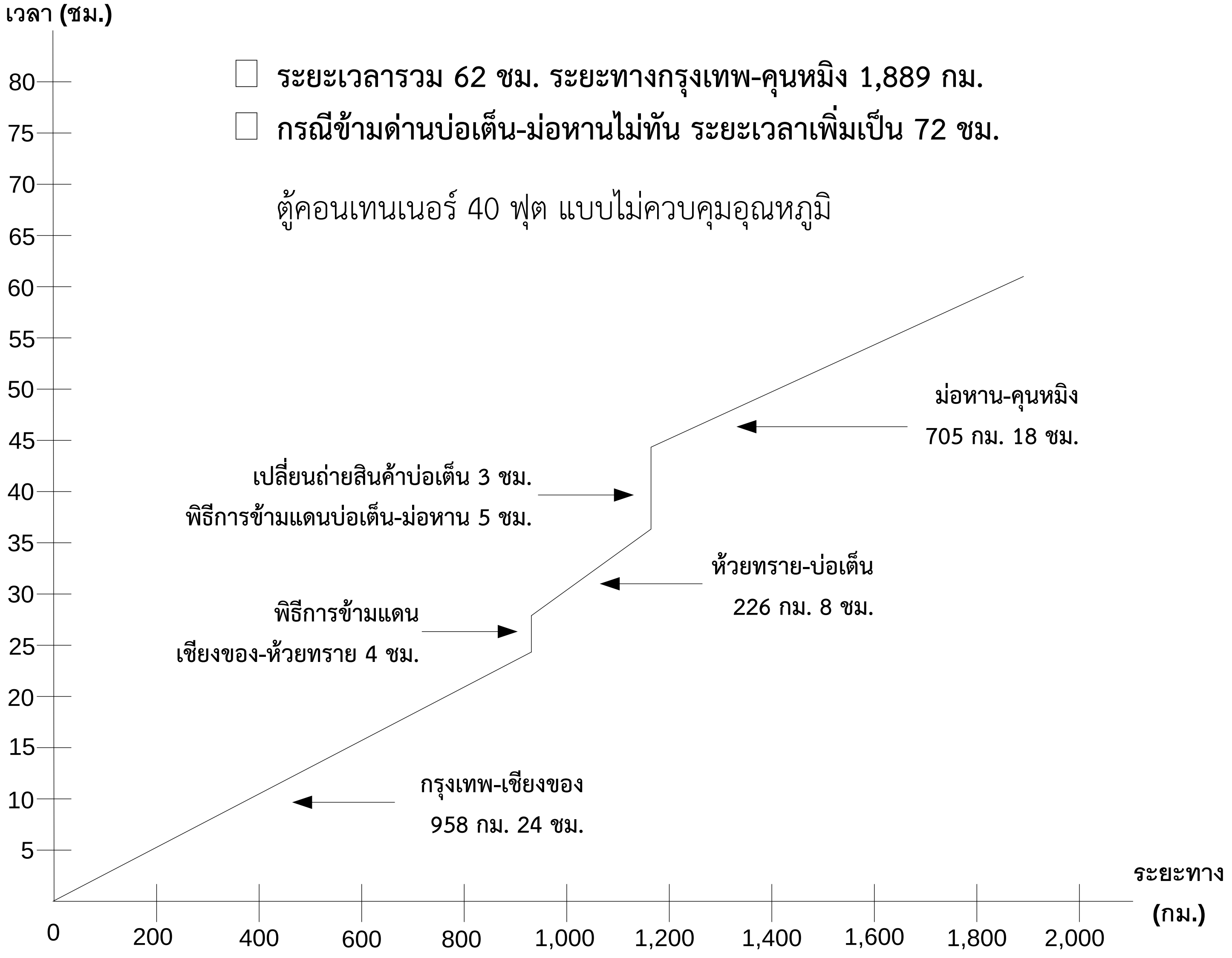


ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้ากรุงเทพ-คุนหมิง (R3A)

Banomyong Time-Distance Model

- ระยะเวลารวม 62 ชม. ระยะทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,889 กม.
- กรณีข้ามด่านบ่อเต็น-ม่อหานไม่ทัน ระยะเวลาเพิ่มเป็น 72 ชม.

ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต แบบไม่ควบคุมอุณหภูมิ

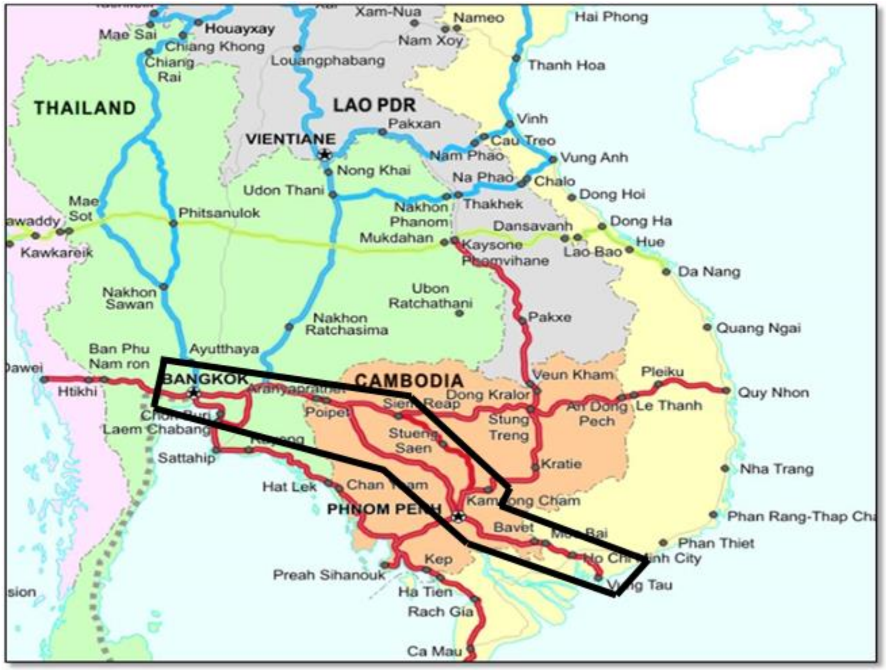


เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

เส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Corridor) เชื่อมโยงตั้งแต่เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพ-โฮจิมินห์ที่สั้นที่สุด ผ่านเส้นทาง R1 ด้วยระยะทางเพียง 903 กม.

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)



- ศึกษาและสำรวจเส้นทางในช่วงกรุงเทพ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-โฮจิมินห์
- เส้นทาง R1 เป็นเส้นทางหลักทางบกในการส่งออกสินค้าจาไทยไปยังกัมพูชา
- มีศักยภาพการส่งออกไปยังเวียดนามตอนใต้
- การเปิดใช้สะพานเนี๊ยกเลืองในปี 2015 ช่วยกระตุ้นให้การส่งออกผ่านแดนของไทยไปยังเวียดนามขยายตัวสูงขึ้น

- ยังไม่มีข้อตกลงการเดินรถขนส่ง 3 ฝ่ายระหว่าง ไทย กัมพูชา และเวียดนาม
- สินค้าของไทยที่มีศักยภาพในการขนส่งไปยังเวียดนามผ่านเส้นทาง R1 ได้แก่ สินค้าอุปโภคและบริโภค รวมทั้งอะไหล่ชิ้นส่วนยานยนต์

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

- เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของทั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ กรุงเทพ กรุงพนมเปญ และโฮจิมินห์ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาค GMS ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือโฮจิมินห์ และท่าเรือหวุงเต่า
- เชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญของทั้ง 3 ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมในปริมณฑลและภาคตะวันออกของไทย เขตอุตสาหกรรมบริเวณรอบกรุงพนมเปญ และเวียดนามตอนใต้
- สินค้าที่มีศักยภาพในเส้นทาง ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งสินค้าวัตถุดิบขั้นต้นและขั้นกลางประเภทต่างๆ ทีเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมของทั้ง3 ประเทศ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง

- การขนส่งในรูปแบบคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต
- ถึงแม้ว่ามีความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชา และกัมพูชา-เวียดนาม แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีการยกตู้สินค้า (Lift on/off) และเปลี่ยนรถบรรทุกบริเวณด่านปอยเปต (รถไทย->รถกัมพูชา) และด่านบาเวท (รถกัมพูชา->รถเวียดนาม)
- มีลานขนถ่ายสินค้าเอกชนบริเวณด่านพรมแดนปอยเปตและบาเวท

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

ปัญหาและอุปสรรคในเส้นทาง

- พิธีการศุลกากรขาเข้าในกัมพูชายังคงไม่ยอมรับเอกสารที่เป็นสำเนาในบางประเภท ดังนั้น ใบรับรองสินค้าหรือใบอนุญาตต่างๆ จึงต้องส่งฉบับจริงจากกรุงพนมเปญมายังด่านปอยเปต ทำให้มีขั้นตอนที่มากขึ้น
- ผู้ประกอบการที่ได้ใบอนุญาต (Permit) ในการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชา ยังไม่มั่นใจในการขนส่งโดยตรงด้วยรถไทยจากกรุงเทพไปยังกรุงพนมเปญหรือด่านบาเวท เนื่องจากประเด็นด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ระบบการประกันภัยระหว่างประเทศ เป็นต้น
- การเปิดใช้สะพานเนี้ยกเลือง ทำให้การส่งออกสินค้าจากพนมเปญไปยังท่าเรือโฮจิมินห์/หวุงเต่ามีความสะดวกมากกว่าส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

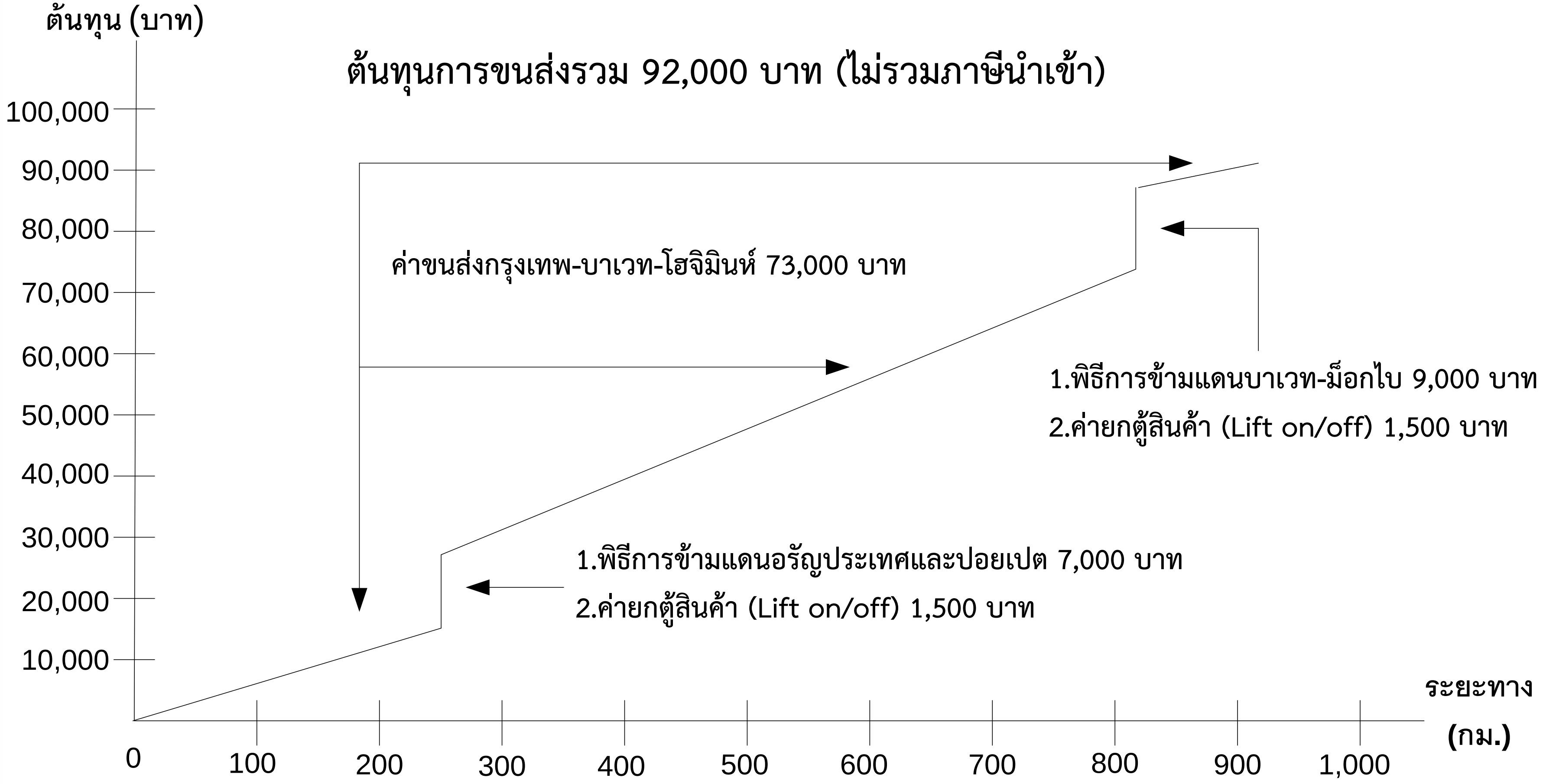
<u>โอกาสในเส้นทาง</u>

- ไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงของโซ่อุปทานด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนการผลิตระหว่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการในการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่สูงขึ้น

ต้นทุนในการขนส่งสินค้ากรุงเทพ-โฮจิมินห์

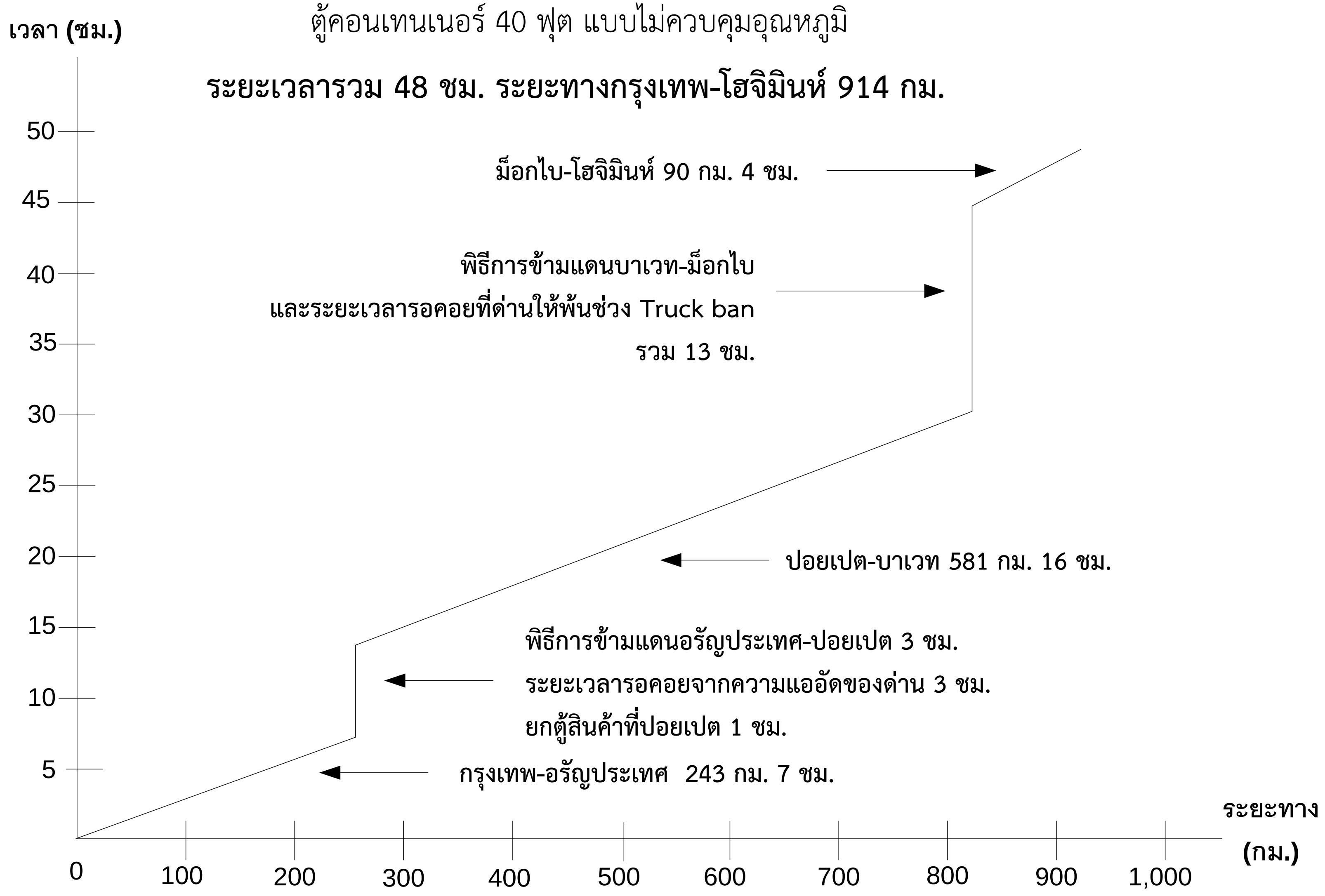
Banomyong Cost-Distance Model

ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต แบบไม่ควบคุมอุณหภูมิ



ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้ากรุงเทพ-โฮจิมินห์

Banomyong Time-Distance Model



เส้นทางระเบียงขนส่งตะวันออก (Eastern Corridor)

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Corridor)

- ระเบียงย่อยตะวันออก เป็นระเบียงย่อยภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างเวียดนามกับมณฑลยูนนาน เขตปกครองตนเองกวางสีจ้วงและไทย

- ในปี 2018 คณะรัฐมนตรี GMS ให้การรับรองเส้นทางในระเบียงย่อยตะวันออกในส่วนของกรุงเทพ-ฮานอย (ผ่านนครพนม-ท่าแขก-นาพ่าว-จาลอ)
- เส้นทางที่สำรวจ ได้แก่ นครพนม-ฮานอย-ผิงเสียง-หนานหนิง เป็นเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปยังจีน (ผิงเสียง) โดยใช้เวลาขนส่งจากสถานที่รวบรวมผลไม้ทั่วประเทศไทยไปยังผิงเสียงเพียง 2-3 วัน
- การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างจีน-เวียดนาม-ไทย

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Corridor)

- เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพ-ฮานอย-ผิงเสียง-หนานหนิง ในเส้นทาง R12 (นครพนม-ท่าแขก-นาพ่าว-จาลอ) และเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ในเวียดนามไปยังฮานอยและหล่างเซิน
- การส่งออกผลไม้ไทยสดจากไทยไปยังจีนนิยมใช้เส้นทางดังกล่าวนี้เพื่อเชื่อมโยงไปยังเมืองผิงเสียง (ชายแดนจีน-เวียดนาม) ซึ่งเป็นจุดกระจายผลไม้จากภูมิภาคอาเซียนที่มีปริมาณนำเข้ามากที่สุดในจีน
- นอกจากนี้สินค้าจากทางเสินเจิ้นและกวางโจวสามารถนำเข้ามายังไทยผ่านเส้นทางนี้ได้เช่นกัน

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Corridor)

<u>ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง</u>

- ความตกลงไตรภาคีด้านการขนส่งระหว่างไทย สปป.ลาวและเวียดนาม มิได้ครอบคลุมในเส้นทางนี้
- การขนส่งในรูปแบบคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต
- มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ทั้งการยกตู้สินค้าและเปลี่ยนรถหัวลากที่ท่าแขกหรือใกล้พรมแดนนาพ่าว (เปลี่ยนจากรถไทยเป็นรถเวียดนาม) และรถเวียดนามเข้าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านโหย่วอี้กวาน

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Corridor)

<u>ปัญหาและอุปสรรคในเส้นทาง</u>

- สภาพถนนในเส้นทาง R12 บางช่วงในปัจจุบันอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม
- ความแออัดของด่านพรมแดนจีนในฤดูกาลผลไม้ ในบางครั้งรถบรรทุกต้องรอคอยบริเวณหน้าด่านเป็นระยะเวลา 1-2 วัน ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพของผลไม้สด
- อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ของจีนมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง ซึ่งอยู่ในช่วงอัตราระหว่างร้อยละ 11-13
- ประเด็นด้านการแปลงสัญชาติสินค้าไทยเป็นสินค้าเวียดนาม (Re-export) เพื่อให้ได้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและการนำเข้าไปยังจีน
- ในช่วงที่ผ่านมา จีนเริ่มมีความเข้มงวดมากขึ้นในการนำเข้าผลไม้จากไทย เนื่องจากมีการตรวจพบแมลงศัตรูพืช
- ปริมาณสินค้าทั้งขาไปและกลับที่ไม่สมดุลกัน รวมทั้งต้องใช้ตู้สินค้าคนละประเภท (ขาออกจากไทยสินค้าเป็นผลไม้/ขาเข้าไทยสินค้าเป็นอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าอุปโภคบริโภค)
- ผู้ให้บริการขนส่งเวียดนามมีอำนาจต่อรองที่สูงในเส้นทางนี้

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Corridor)

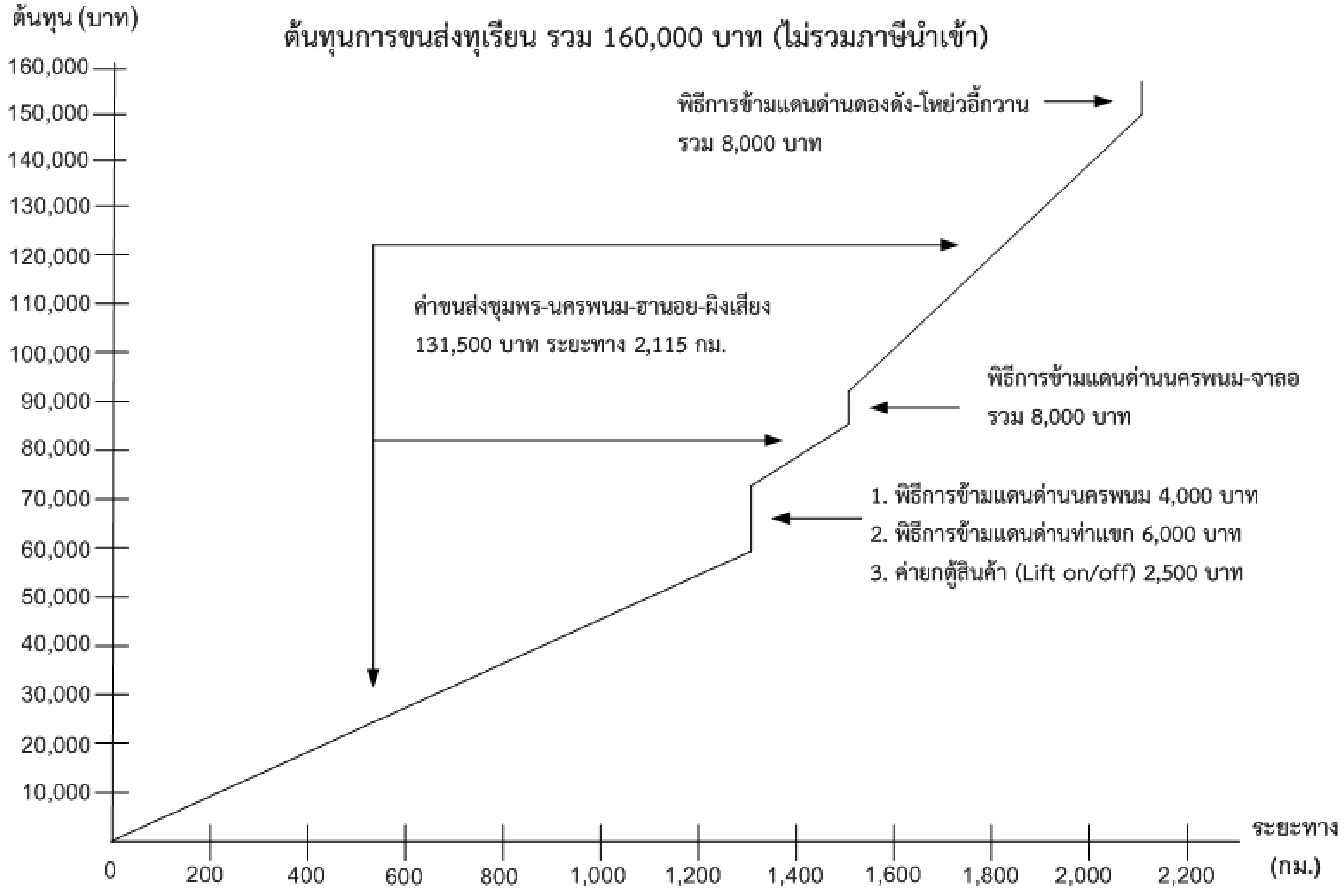
โอกาสในเส้นทาง

- ปัจจุบัน ปริมาณรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิในเส้นทางยังมีไม่เพียงพอกับความต้องการนำเข้าผลไม้สดจากไทยไปยังจีน (กว่างสี)
- เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปถึงกวางโจว มณฑลกว่างตง ซึ่งผู้บริโภคมีกำลังซื้อสูง
- การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากไทยไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคไปยังฮานอย หรือวัตถุดิบต่อเนื่องของอุตสาหกรรมต่างๆ จากไทยไปยังนิคมอุตสาหกรรมบริเวณรอบนอกของฮานอยและท่าเรือไฮฟอง

ต้นทุนที่ในการขนส่งสินค้าชุมพร-ผิงเสียง (ทุเรียนสด)

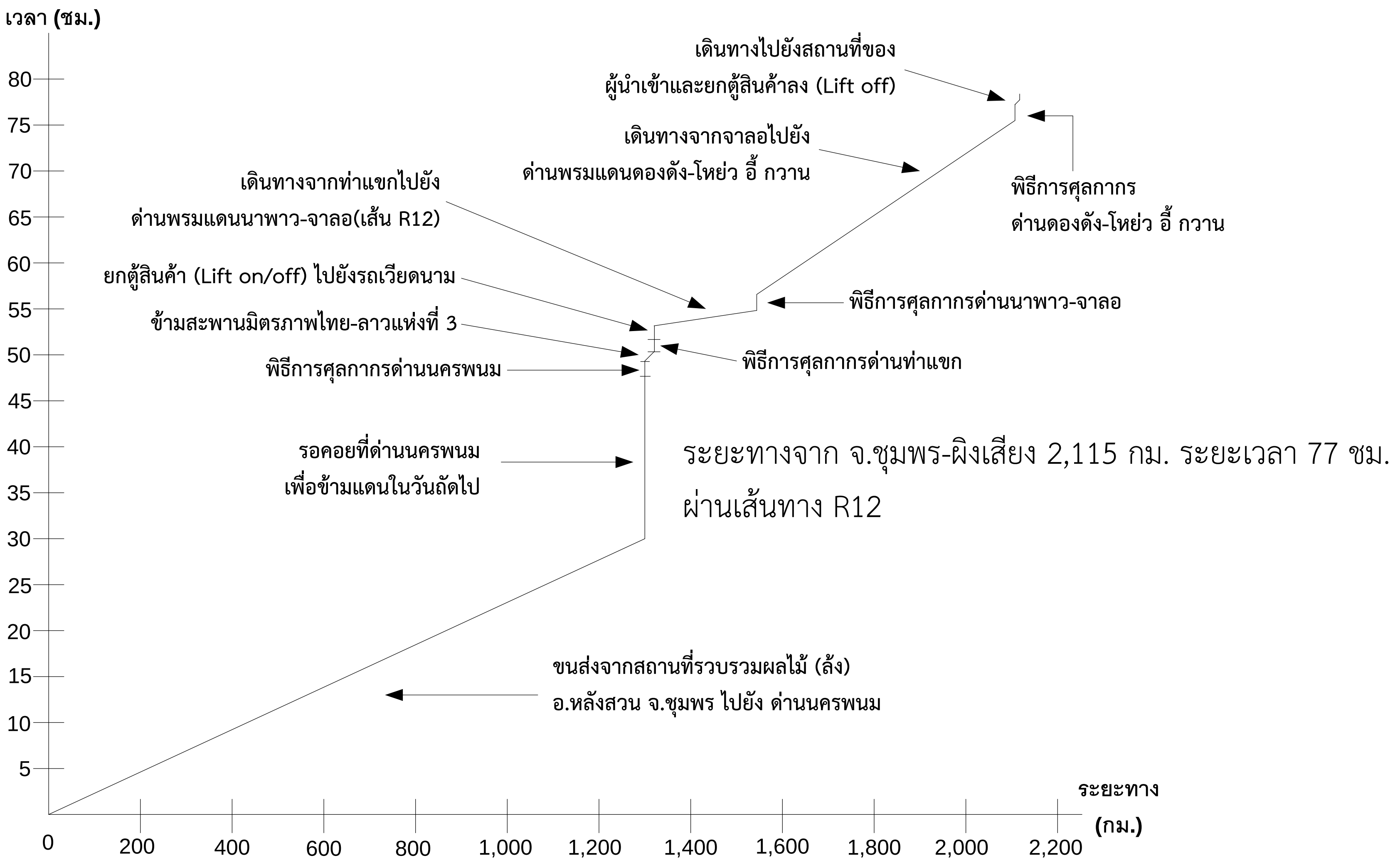
Banomyong Cost-Distance Model

ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต แบบควบคุมอุณหภูมิจาก จ.ชุมพร-ผิงเสียง



ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าชุมพร-ผิงเสียง (ทุเรียนสด)

Banomyong Time-Distance Model ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต แบบควบคุมอุณหภูมิจาก จ.ชุมพร-ผิงเสียง



เส้นทางระเบียงขนส่งเหนือ (Northern Corridor)

มัณฑะเลย์-มูเซ-ลุ่ยลี่-คุนหมิง เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงขนส่งเหนือ (Northern Corridor) เชื่อมโยงระหว่างชายแดนอินเดีย-เมียนมา/เมียนมาตอนบน/ยูนนาน

- เส้นทางในช่วง มัณฑะเลย์-มูเซ-ลุ่ยลี่-คุนหมิง เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของเมียนมา โดยมีจุดผ่านแดนมูเซ-รุ่ยลี่ เป็นด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าทางบกมากที่สุดระหว่างเมียนมาและจีน
- Northern Corridor สามารถเชื่อมโยงกับ North-South Corridor และ Eastern Corridor ที่คุนหมิง
- เส้นทางที่สำรวจภายใต้โครงการ ได้แก่ คุนหมิง-ต้าลี่-รุ่ยลี่

เส้นทางระเบียงขนส่งเหนือ (Northern Corridor)

- ไทยสามารถเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวได้จากด่านแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก และด่านแม่สอด-เมียวดี
- อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ ยังไม่มีการเชื่อมโยงการขนส่งจากทางด่านแม่สายและท่าขี้เหล็ก
- ผู้นำเข้าจีนที่นำเข้าสินค้าจากไทย-คุนหมิง มีการใช้ขนส่งสินค้าผ่านทางแม่สอด-เมียวดี-มัณฑะเลย์-รุ่ยลี่-คุนหมิง เป็นทางเลือกรองในบางครั้ง ในกรณีที่ด่านศุลกากรบ่อเต็นมีความเข้มงวดในการนำเข้า
- สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งจากไทยผ่านเส้นทางดังกล่าว ได้แก่ น้ำตาล
- รูปแบบการนำเข้าสินค้าส่วนใหญ่บริเวณเมียนมา-จีนจะเป็นรูปแบบการค้าชายแดนส่วนบุคคลผ่านช่องทางท้องถิ่น ซึ่งมีอยู่ประมาณ 2-3 จุดในบริเวณดังกล่าว

เส้นทางระเบียงขนส่งเหนือ (Northern Corridor)

<u>ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง</u>

- สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งในรูปแบบรถบรรทุก 22 ล้อ
- ผู้นำเข้าจีนมักนำสินค้ามาพักและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่มัณฑะเลย์ ก่อนขนส่งไปยังด่านพรมแดนมูเซ-รุ่ยลี่ และขนส่งเข้าไปยังคุนหมิงต่อไป
- การขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนมูเซ-ลุ่ยลี่ ผู้นำเข้ามักใช้รูปแบบการนำเข้าแบบการค้าชายแดน ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการนำเข้าแบบปกติ
- สินค้าผ่านแดนจากไทยจะมีการแปลงสัญชาติเป็นสินค้าเมียนมา เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์จากนโยบายด้านภาษีที่ผ่านด่านท้องถิ่น

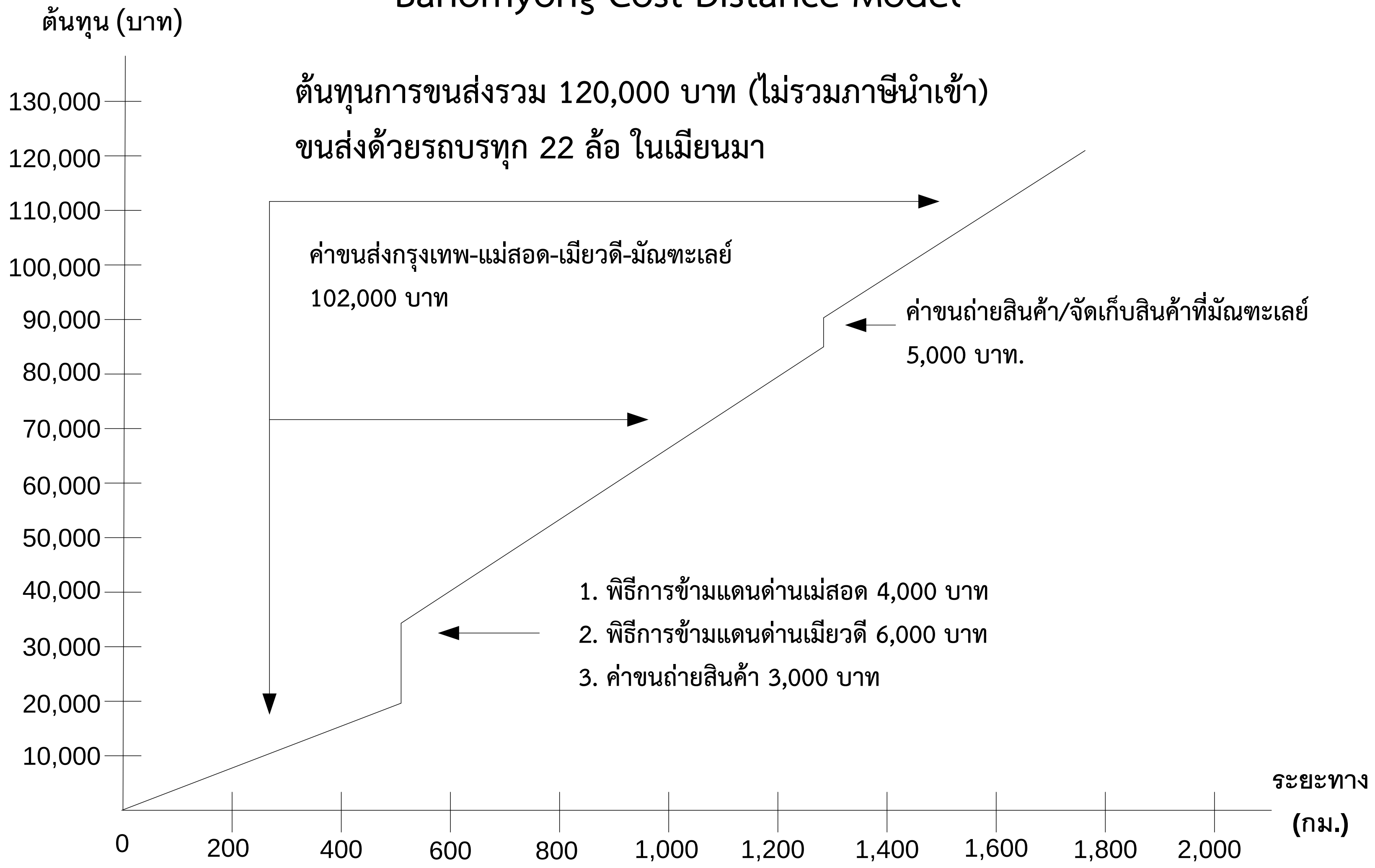
เส้นทางระเบียงขนส่งเหนือ (Northern Corridor)

<u>ปัญหาและอุปสรรคในเส้นทาง</u>

- ค่าขนส่งในเส้นทางที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน และอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก
- ประเด็นด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เนื่องมาจากปัญหาชนกลุ่มน้อยบริเวณด่านพรมแดนมูเซ-รุ่ยลี่

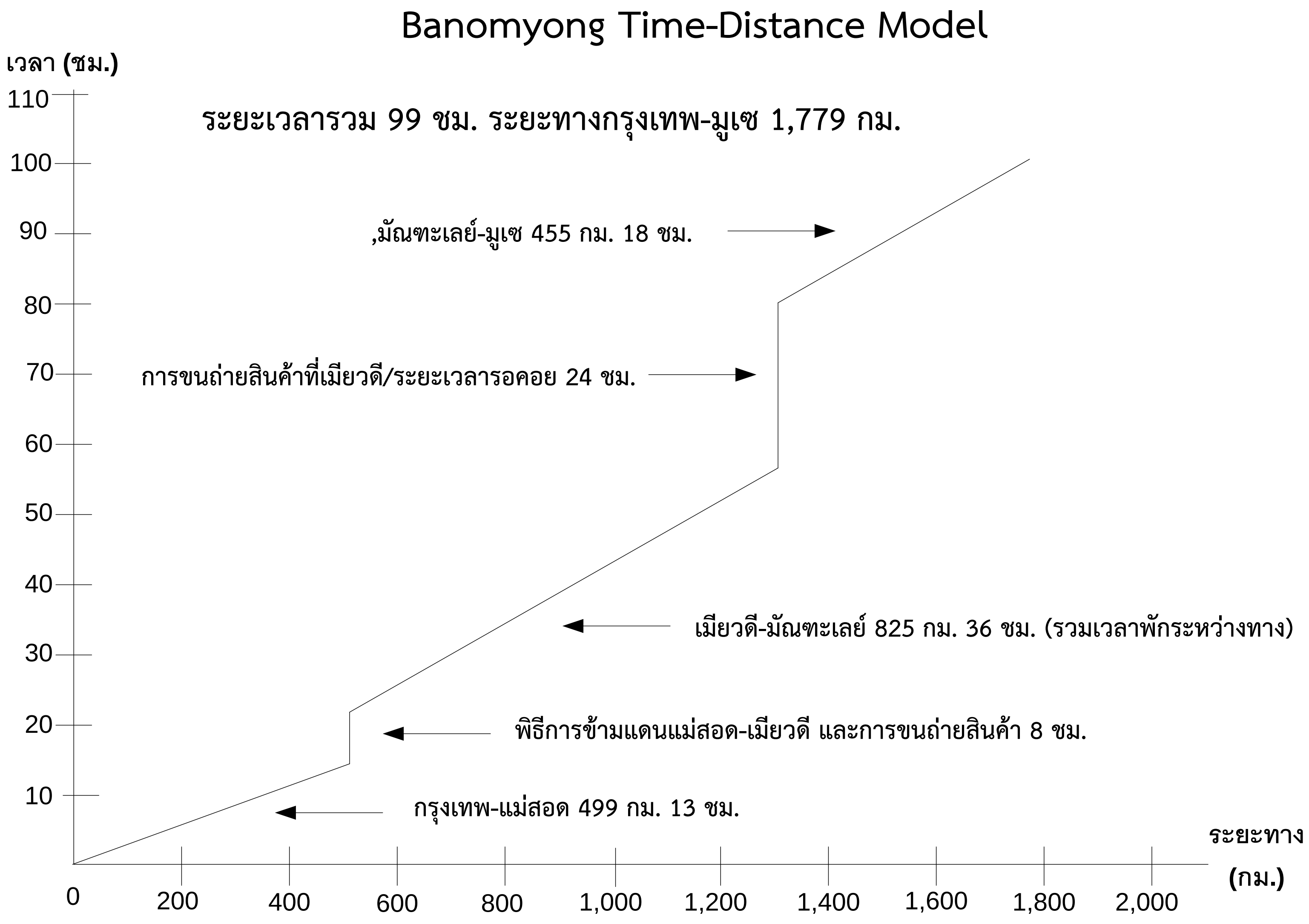
ต้นทุนที่ใช้ในการขนส่งสินค้า
กรุงเทพ-แม่สอด-เมียวดี-มัณฑะเลย์-มูเซ

Banomyong Cost-Distance Model



จากมูเซ-รุ่ยลี่-คุนหมิง มีค่าใช้จ่ายการขนส่ง 50,000 บาท โดยประมาณ ระยะทาง 750 กิโลเมตร (ข้อมูลจากผู้นำเข้าจีน)

ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า
กรุงเทพ-แม่สอด-เมียวดี-มัณฑะเลย์-มูเซ



จากมูเซ-ลุ่ยลี่-คุนหมิง ระยะทาง 750 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาขนส่งประมาณ 19 ชม.

ความสามารถทางโลจิสติกส์ใน GMS

Logistics Performance Index 2018

ประเทศ (ลำดับ)	2016	2018	LPI Score	Customs	Infra structure	International shipment	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
จีน ↑	27	26	***3.61***	3.29	3.75	3.54	3.59	3.65	3.84
กัมพูชา ↓	73	98	***2.58***	2.37	2.14	2.79	2.41	2.52	3.16
สปป.ลาว ↑	152	82	***2.70***	2.61	2.44	2.72	2.65	2.91	2.84
เมียนมา ↓	113	137	***2.30***	2.17	1.99	2.20	2.28	2.20	2.91
ไทย ↑	45	32	***3.41***	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81
เวียดนาม ↑	64	39	***3.27***	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67

ที่มา : ธนาคารโลก, Logistics Performance Index 2018

Trading Across Border 2018

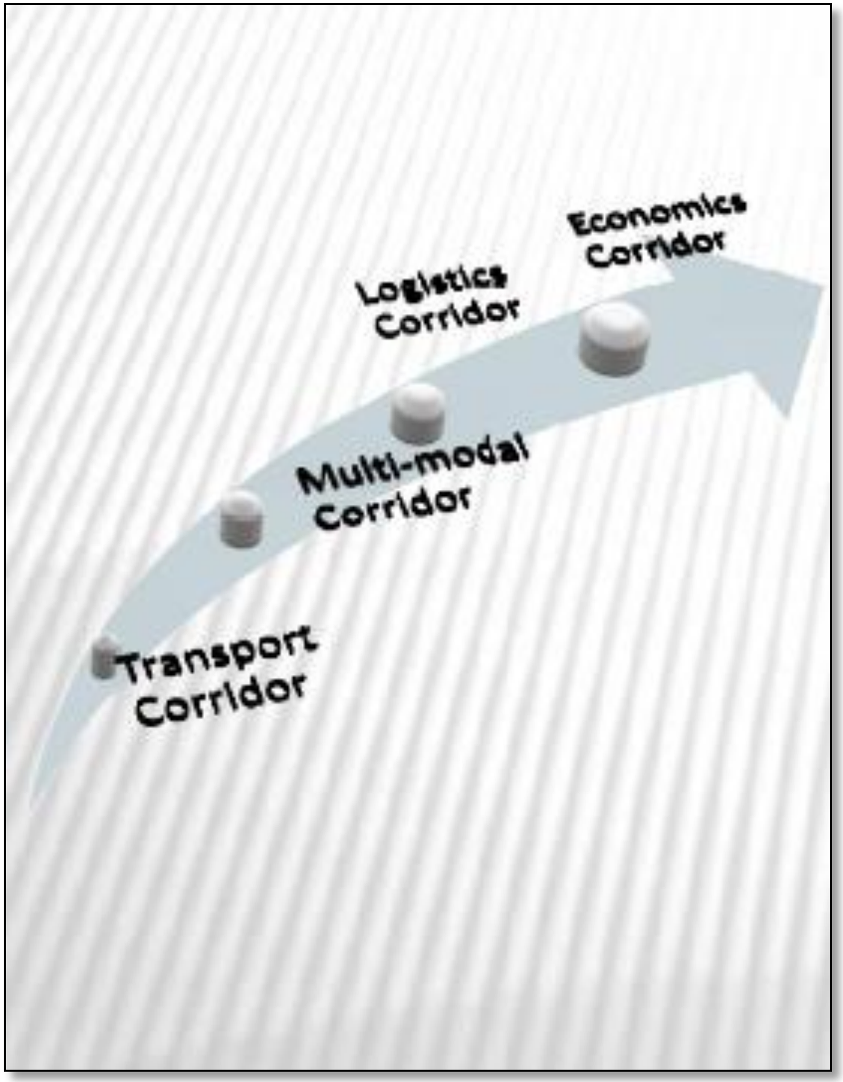
ประเทศ (190 ลำดับ)	การส่งออก				การนำเข้า			
	การดำเนินการที่พรมแดน		การดำเนินเอกสาร		การดำเนินการที่พรมแดน		การดำเนินเอกสาร	
	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)
จีน (97)	26	484	21	85	92	745	66	171
กัมพูชา (108)	48	375	132	100	8	240	132	120
สปป.ลาว (124)	12	73	216	235	14	153	216	115
เมียนมา (163)	142	432	144	140	230	457	48	210
เวียดนาม (94)	55	290	50	139	56	373	76	183
ไทย (57)	51	223	11	97	50	233	4	43

ที่มา : ธนาคารโลก, Doing Business Report 2018

*ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาตั้งแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสารการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

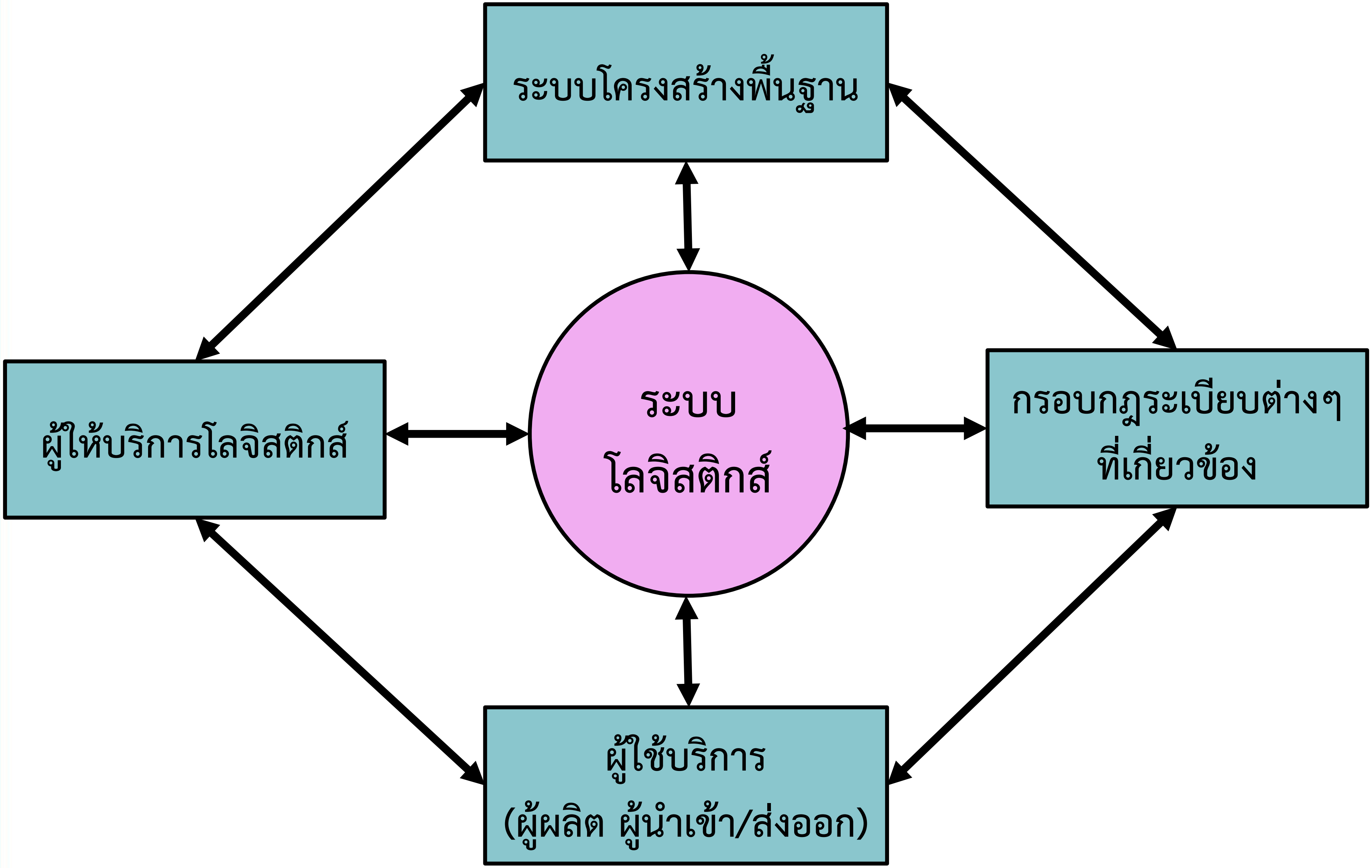
**ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

GMS Corridor Conceptual Framework



- Transport corridor : ระเบียงที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาค
- Multimodal corridor : ระเบียงที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาคโดยมีการบูรณาการของรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย
- Logistics corridor : ระเบียงที่ไม่เพียงมีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาค แต่ยังมีการทำให้กรอบการบริหารจัดการเชิงสถาบันมีความสอดคล้องกันในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้าและคน รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- Economic corridor : ระเบียงที่สามารถดึงดูดการลงทุนและก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยตลอดในพื้นที่หรือภูมิภาคที่มีการพัฒนาน้อย ซึ่งการเชื่อมโยงทางกายภาพและการอำนวยความสะดวกทางโลจิสติกส์ในระเบียงอยู่ก่อนหน้าแล้ว

กรอบระบบโลจิสติกส์มหภาค
(Macro Logistics System Framework)

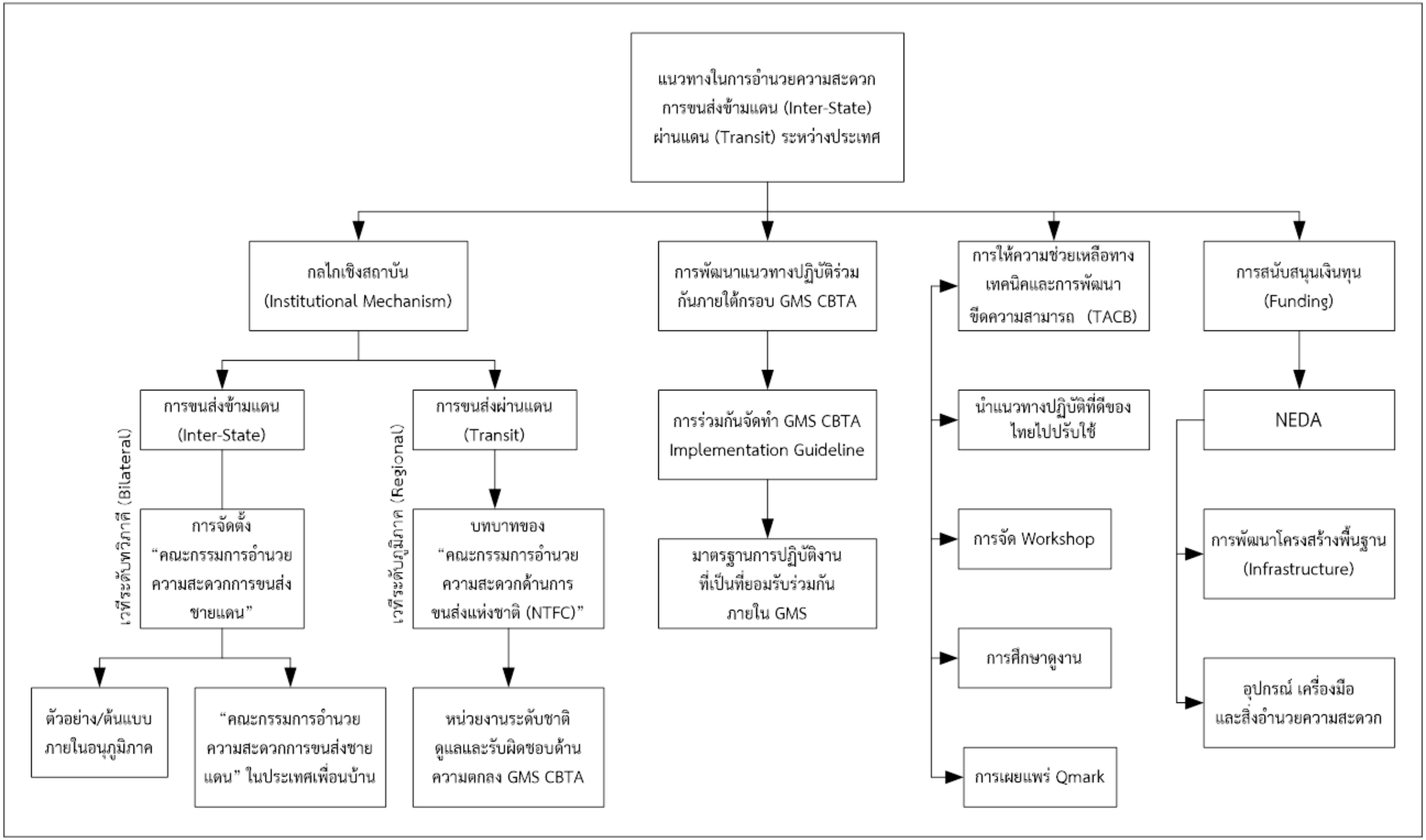


ผลการศึกษาโครงการ

- การขนส่งสินค้าทางถนนใน GMS ยังคงดำเนินการได้ภายใต้ข้อจำกัดหลายประการ ไม่ว่าจะเป็น กฎระเบียบและขั้นตอนของภายในของแต่ละประเทศที่ยังมีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการปฏิบัติตามกรอบ GMS CBTA ได้อย่างเต็มรูปแบบ
- ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ในหลายประเทศยังไม่มีประสิทธิภาพและจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนนในภูมิภาค
- กระบวนการข้ามแดน (Border crossing) ยังคงเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสมาชิก
- เจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการอำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างกัน

แนวทางในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน และผ่านแดนระหว่างประเทศ

- หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีบทบาทในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ



ข้อเสนอแนะ

- แนวทางดังกล่าวข้างต้น ประเทศไทยมิอาจดำเนินการได้โดยปราศจากความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน GMS
- การพัฒนาและยกระดับการขนส่งระหว่างประเทศใน GMS จำเป็นที่จะต้องสร้างความร่วมมือ ส่งเสริม และสนับสนุน ประเทศเพื่อนบ้าน GMS ให้สามารถดำเนินการไปพร้อมกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันภายในอนุภูมิภาค

จบการนำเสนอ

ถาม - ตอบ