

ส่องแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของกัมพูชา

ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของกัมพูชาที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นจากระดับ 19.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 เป็น 49.85 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2568 (ข้อมูลจาก World Bank และ JICA) ขยายตัวเฉลี่ย 3.4% ต่อปี ทำให้กัมพูชาอาจเผชิญข้อจำกัดจากความไม่พร้อมของระบบขนส่งในประเทศ โดยดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) ของธนาคารโลกในปี 2561 จัดให้กัมพูชาอยู่ในอันดับที่ 98 จากการจัดอันดับทั้งหมด 160 ประเทศ

เปรียบเทียบอันดับดัชนี LPI ของกลุ่มประเทศ CLMVT

LPI	T	V	L	C	M
ปี 2561	32	39	82	98	137
ปี 2557	35	48	131	83	145
ปี 2550	31	53	117	81	147

ที่มา : World Bank

ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา อันดับของกัมพูชาลดลงเป็นลำดับบ่งชี้ถึงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ที่ลดลงและสะท้อนให้เห็นความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของกัมพูชาอย่างมีนัยสำคัญ

เปิดร่างแผนแม่บทโลจิสติกส์...เสริมศักยภาพ 3 ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของกัมพูชา

ปัจจุบันกัมพูชาอยู่ระหว่างเตรียมเสนอร่างแผนแม่บทโลจิสติกส์ (National Logistics Master Plan 2025) เพื่อให้รัฐมนตรีกระทรวงโยธาธิการและคมนาคม (Ministry of Public Works and Transport) อนุมัติ ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของกัมพูชาผ่านการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ สำหรับแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญภายใต้แผนแม่บทนี้จะมุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3 ระเบียงเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ 1)



ที่มา : Cambodia's Draft Logistics Master Plan CLMVT

2) กรุงพนมเปญ-ท่าเรือสีหนุวิลล์ (เชื่อมอ่าวไทยและทะเลจีนใต้) 3) กรุงพนมเปญ-ปอยเปต (ติดชายแดนไทย) และ 3) กรุงพนมเปญ-บาเว็ต (ติดชายแดนเวียดนาม) ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนรวมกันถึงราว 90% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในกัมพูชา ทั้งนี้ แผนแม่บทดังกล่าวจะเชื่อมต่อโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างกับโครงการใหม่ โดยโครงการก่อสร้างที่สำคัญของ 3 ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของกัมพูชา มีดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มูลค่าโครงการ	รายละเอียด/สถานะ
ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 5 (กรุงเทพมหานคร-ปทุมธานี) และก่อสร้างถนนเลี่ยงเมือง	309 และ 59	11.1 พันล้านเยน (99.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	ขยายถนนจาก 2 เป็น 4 ช่องทางการจราจร ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างภายใต้เงินช่วยเหลือ (ODA) จากญี่ปุ่น คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566
ก่อสร้างถนนวงแหวนหมายเลข 3 ในกรุงเทพมหานคร	52.9	273 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564
ก่อสร้างทางด่วนกรุงเทพมหานคร-ท่าเรือสีหนุวิลล์	190	1.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ	เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนมีนาคม 2562 ภายใต้สัญญา BOT กับ Cambodian PPSHV Expressway Co. Ltd. ของจีน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2566
ก่อสร้างทางด่วนกรุงเทพมหานคร-บาเวีต	160	3.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ	อยู่ระหว่างทบทวนการวิเคราะห์โครงการลงทุน (Feasibility Study) เนื่องจากรัฐบาลเห็นว่ามูลค่าโครงการสูงเกินไปเมื่อเทียบกับโครงการก่อสร้างทางด่วนกรุงเทพมหานคร-สีหนุวิลล์

ที่มา : Japan International Cooperation Agency (JICA) และ Minister of the Ministry of Public Works and Transport

นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ 3 ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้ร่างแผนแม่บทโลจิสติกส์ยังมีโครงการที่จะช่วยเสริมประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อาทิ 1) การจัดตั้ง *Logistics Complex* ในกรุงเทพมหานครและ จ. พระสีหนุ เพื่อเป็นศูนย์กลางการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในหลากหลายรูปแบบรองรับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงท่าเรือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าอีกราว 450,000 TEUs ภายในปี 2566 และ 2) การพัฒนาบริการ *ศุลกากรรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์* โดยการนำเทคโนโลยีระบบ Electronic Data Interchange (EDI) มาใช้กับท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือพนมเปญ เพื่อพัฒนาบริการศุลกากรจากระบบเอกสารที่ใช้กระดาษมาเป็นระบบเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อช่วยจัดการข้อมูลให้เป็นระบบเดียวกันและเป็นมาตรฐานสากล คาดว่าจะเริ่มใช้งานได้ภายในปี 2564 นอกจากนี้ กัมพูชายังมีแผนปรับปรุงประสิทธิภาพการตรวจสอบสินค้าบริเวณด่านชายแดนสำคัญ คือ ด่านปอยเปตและด่านบาเวีต ด้วยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ให้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดนบริเวณดังกล่าว

แผนแม่บทด้านโลจิสติกส์คาดว่าจะมีส่วนสนับสนุนการส่งออกของไทยและผู้ประกอบการไทยในกัมพูชา ดังนี้

1. ช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา ปัจจุบันเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจกรุงเทพมหานคร-ปทุมธานี ผ่านเส้นทางหมายเลข 5 เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าหลักระหว่างกันของจังหวัดในภาคตะวันออกของไทยและกรุงเทพมหานคร รวมถึงพื้นที่โดยรอบ ทั้งนี้ แผนปรับปรุงเส้นทางดังกล่าวทั้งการขยายถนนและการสร้างถนนเลี่ยงเมือง คาดว่าจะช่วยให้การขนส่งสินค้าทำได้รวดเร็วยิ่งขึ้นในอนาคตจากปัจจุบันที่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งราว 12-15 ชั่วโมง ซึ่งสินค้าที่ได้รับประโยชน์จะมีรูปแบบที่แตกต่างกัน โดยสินค้าไทยที่ขนส่งมากมีกัมพูชาผ่านเส้นทางดังกล่าว อาทิ เครื่องดื่มชูกำลัง ยานยนต์และส่วนประกอบ เครื่องจักรกลการเกษตร ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และผ้าฝ้าย จะได้รับประโยชน์จากการผ่อนคลายการจราจรที่หนาแน่นของเส้นทางดังกล่าวและ

ความแออัดของการตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่าน ขณะที่สินค้ากัมพูชาที่ขนส่งมาไทย ซึ่งเป็นของสดราว 1 ใน 3 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด จะสามารถรักษาคุณภาพสินค้าไว้ได้ดีขึ้น

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางบกจากไทยไปกัมพูชา

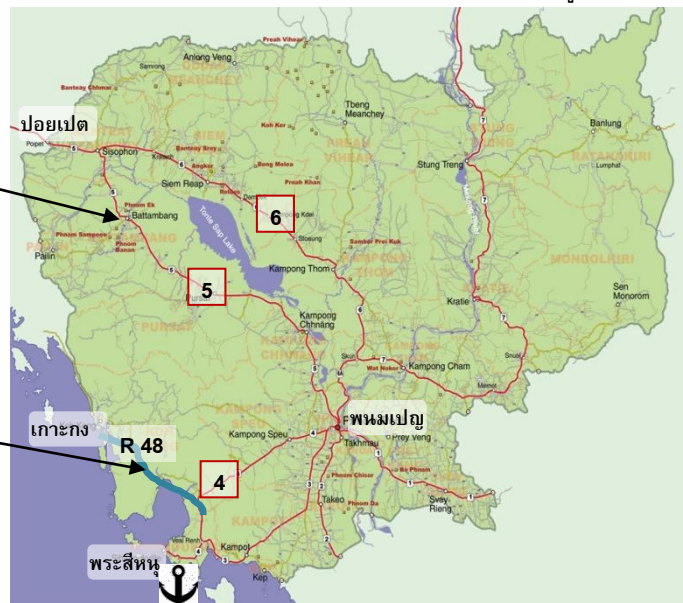
เส้นทาง	รายละเอียด	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)
กรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ผ่านทางหลวงหมายเลข 5)	กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พระตะบอง-โพธิ์สัต์-กัมปงชนัง-พนมเปญ	670	12-15	85,544.6 (ด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต)
กรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ผ่านทางหลวงหมายเลข 5-6)	กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-เสียมราฐ-กัมปงธม-กัมปงจาม-พนมเปญ	690	13-16	
กรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ผ่านทางหลวงหมายเลข 48-4)	กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-กัมปงสปีอ-พนมเปญ	720	13-16	32,731.4 (ด่านคลองใหญ่-เกาะกง)
กรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ผ่านทางหลวงหมายเลข 48-4)	กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-พระสีหนุ	620	11-13	

ที่มา : ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ณ กรุงพนมเปญ (AEC support business center in Phnom Penh)

แผนที่เส้นทางการขนส่งสินค้าทางบกจากไทยไปกัมพูชา

การขนส่งผ่านทางหลวงหมายเลข 5 เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักจากไทยไปยังกรุงพนมเปญ

การขนส่งผ่านทางหลวงหมายเลข 48 ช่วงที่ผ่าน จ. เกาะกง มีเส้นทางคดเคี้ยวและเป็นที่ราบสูง จึงไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เนื่องจากอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



2. ช่วยสนับสนุนการส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการไทยในกัมพูชา โดยการพัฒนาเส้นทางกรุงพนมเปญ-ท่าเรือสีหนุวิลล์ และการนาระบบ EDI มาใช้ที่ท่าเรือพนมเปญและท่าเรือสีหนุวิลล์ จะอำนวยความสะดวกให้การส่งออกสินค้าจากกัมพูชาไปต่างประเทศทำได้รวดเร็วยิ่งขึ้นจากปัจจุบันที่เส้นทางดังกล่าวเผชิญปัญหาการจราจรหนาแน่นเนื่องจากเป็นทั้งเส้นทางไปเมืองท่องเที่ยวและเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ ทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางราว 5-6 ชั่วโมง ซึ่งค่อนข้างนานเมื่อเทียบกับระยะทางราว 230 กิโลเมตร ทั้งนี้ ปัจจุบันท่าเรือสีหนุวิลล์เป็นประตูการส่งออกเสื้อผ้าสำเร็จรูป และข้าว ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของกัมพูชา

3. ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของกัมพูชาที่อยู่ในระดับค่อนข้างสูงในปัจจุบัน โดยจากการศึกษาของ World Bank พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกัมพูชาอยู่ที่ 20.5% สูงกว่าเวียดนาม (16.3%) และไทย (11.1%) ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงจะมีส่วนช่วยในการกำหนดราคาขายสินค้าเพื่อแข่งขันในตลาดกัมพูชาได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ การพัฒนาโลจิสติกส์ของกัมพูชาจะมีส่วนช่วยเพิ่มความขีดความสามารถในการแข่งขันของกัมพูชาและเพิ่มความน่าสนใจในการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากต่างประเทศ จึงนับเป็นโอกาสอันดีสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะใช้ประโยชน์จากการพัฒนาดังกล่าว โดยเฉพาะการขยายมูลค่าการค้ากับกัมพูชาผ่านช่องทางการค้าชายแดนบริเวณด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต ซึ่งเป็นประตูการค้าที่มีศักยภาพสูงระหว่างไทยและกัมพูชา โดยมีสัดส่วนมูลค่าการค้าราว 60% ของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างทั้งสองประเทศ ไปจนถึงการขยายการลงทุนไปยังกัมพูชามากขึ้นทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการใช้ของกัมพูชาเองหรือเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ