

## แผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของเวียดนาม

เศรษฐกิจเวียดนามที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการที่ปัจจุบันเวียดนามเป็นฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ส่งผลให้เวียดนามมีความต้องการบริการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น รัฐบาลเวียดนามจึงได้วางนโยบายที่ชัดเจนเพื่อยกระดับการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ให้เป็นสากลทัดเทียมนานาชาติ โดยตั้งเป้าที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อรองรับปริมาณการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาลเวียดนามมีแผนก่อสร้างและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทุกด้าน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

### ท่าเรือหลักแห่งใหม่...พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของภูมิภาค

ปริมาณการค้าทางทะเลของเวียดนามที่เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีปริมาณการค้ามากกว่า 170 ล้านตันต่อปี และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 25 ต่อปีในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า สูงกว่าประมาณการในแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือของเวียดนามปี 2553 ส่งผลให้เกิดความแออัดของท่าเรือคอนเทนเนอร์ โดยเฉพาะในนครโฮจิมินห์ นอกจากนี้ ต้นทุนการขนส่งทางเรือของเวียดนามสูงกว่าหลายประเทศในภูมิภาค เนื่องจากเวียดนามยังขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกและท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ดังนั้น รัฐบาลเวียดนามจึงได้วางแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจสำคัญทางตอนใต้และนครโฮจิมินห์ภายในปี 2563 โดยมีแผนจะสร้างท่าเรือหลัก 2 แห่งแรกของประเทศ เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกให้สายการบินเรือสามารถเดินเรือตรงจากเวียดนามไปยังท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก โดยไม่ต้องผ่านท่าเรืออื่นก่อน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและประหยัดเวลาในการขนส่ง อันเป็นการปูทางให้เวียดนามก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลอีกแห่งหนึ่งของภูมิภาค ทั้งนี้ แผนการพัฒนาท่าเรือหลักทั้ง 2 แห่ง คือ



ท่าเรือระหว่างประเทศ Saigon Port-PSA (SP-PSA International Port)



ท่าเรือ Tan Cang-Cai Mep



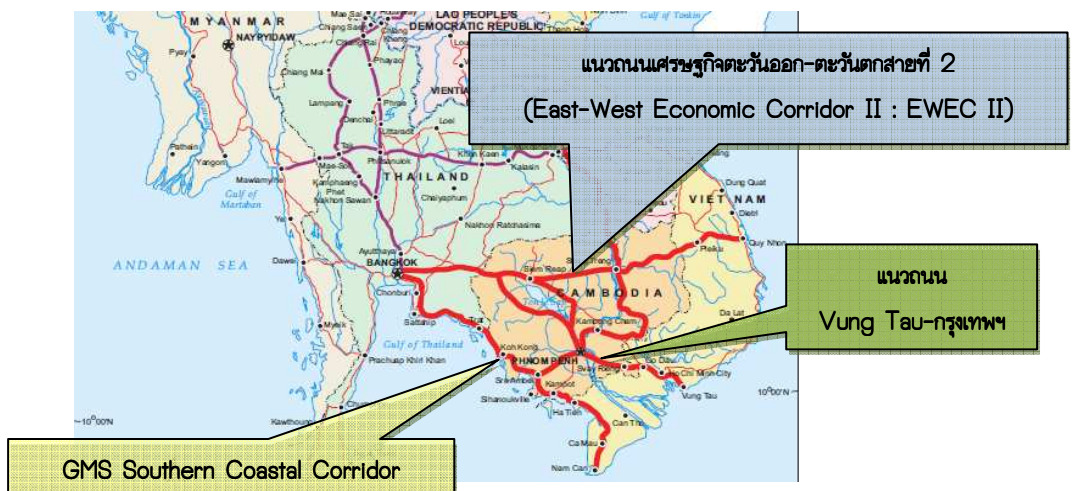
แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือหลักของเวียดนาม

1. ท่าเรือระหว่างประเทศ **Saigon Port-PSA (SP-PSA International Port)** ตั้งอยู่ปากแม่น้ำ Cai Mep ในจังหวัด Ba Ria-Vung Tau ทางตอนใต้ของนครโฮจิมินห์ เฟสแรก มีมูลค่าการก่อสร้าง 210 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2552 มีท่าเทียบเรือ 4 ท่า ท่าหลักมีความยาว 300 เมตร กว้าง 45.5 เมตร ลึก 15.8 เมตร สามารถรองรับเรือที่มีขนาด 80,000 DWT (Dead Weight Ton) ได้ และรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 1.1 ล้าน TEUs (Twenty-foot Equivalent Units : หน่วยเทียบเท่าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ความยาว 20 ฟุต) ต่อปี เฟสที่สอง คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2553 ซึ่งจะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ถึง 2.2 ล้าน TEUs ต่อปี หรือคิดเป็นปริมาณสินค้า 25 ล้านตัน การก่อสร้างท่าเรือ SP-PSA เป็นการร่วมทุนระหว่างสายการบินเรือแห่งชาติเวียดนาม (Vietnam National Ship Lines : Vinalines) การท่าเรือไซ่ง่อน (Saigon Port : SP) และการท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore Authority : PSA)

2. ท่าเรือระหว่างประเทศ **Tan Cang-Cai Mep** ตั้งอยู่ทางตอนในของแม่น้ำ Cai Mep ในจังหวัด Ba Ria-Vung Tau เฟสแรก มีมูลค่าการก่อสร้าง 705 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 ท่าเรือในเฟสแรกมีความยาว 300 เมตร ลึก 15 เมตร และมีพื้นที่สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) 20 เฮกตาร์ สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 650,000 TEUs ต่อปี เฟสที่สอง คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2553 มีมูลค่าการก่อสร้างราว 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ท่าเรือในเฟสที่สองมีความยาวถึง 900 เมตร มีพื้นที่สำหรับคอนเทนเนอร์ทั้งหมด 60 เฮกตาร์ สามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ได้ถึง 80,000 DWT

### เส้นทางขนส่งทางถนนสายใหม่...เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมากขึ้น โดยเฉพาะการจัดตั้ง **GMS Economic Corridors** ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) คาดว่าจะส่งผลดีต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านปริมาณการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค ล่าสุด ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ได้ขยายแนว **GMS Economic Corridors** อีก 3 เส้นทาง ซึ่งบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาเส้นทางคมนาคมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ 2551-2555 (Vientiane Plan of Action 2008-2012) ดังนี้



แผนที่แสดงเส้นทางแนวถนนเศรษฐกิจ 3 เส้นทางใหม่

1. **แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกสายที่ 2 (East-West Economic Corridor II : EWEC II)** มีจุดเริ่มต้นที่เมือง Quy Nhon ห่างจากนครโฮจิมินห์ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือราว 230 กิโลเมตร ไปยังจังหวัดสตึงตรงและจังหวัดเสียมราฐในกัมพูชา ก่อนเชื่อมต่อกับประเทศไทยที่อำเภอรัฐประเทศจังหวัดสระแก้ว ตัดเข้ากรุงเทพมหานคร ผ่านไปยังจังหวัดกาญจนบุรี สิ้นสุดที่เมืองทวาย ประเทศพม่า ทั้งนี้ EWEC II มีการก่อสร้างขนานไปกับ EWEC I โดยได้เริ่มพัฒนาแล้วบางส่วน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2557 มีการสำรวจเบื้องต้นพบว่าจากเมือง Quy Nhon ถึงกรุงเทพฯ มีระยะทางรวม 987 กิโลเมตร การพัฒนาแนวถนนสายนี้จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากเวียดนามไปยังกัมพูชา สปป.ลาว และประเทศไทย รวมทั้งประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าจากทะเลจีนใต้ไปมหาสมุทรอินเดียลงได้ประมาณ 15 วัน

2. **แนวถนน Vung Tau-กรุงเทพฯ** มีจุดเริ่มต้นจากเมืองท่า Vung Tau ในจังหวัด Ba Ria-Vung Tau ผ่านนครโฮจิมินห์ เข้าสู่กัมพูชาที่จังหวัดสวายเรียงและไปบรรจบกับ EWEC II ที่เมืองศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนจชัยของกัมพูชา ผ่านอำเภอรัฐประเทศ เข้าสู่กรุงเทพฯ คาดว่าถนนสายนี้จะช่วยรองรับการขนส่งทางบกจากท่าเรือ Tan Cang-Cai Mep ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ของเวียดนาม อันจะช่วยประหยัดเวลาและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายต่างๆ ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าวมีระยะทางรวม 1,020 กิโลเมตร (รวมระยะทางบางส่วนของ EWEC II) โดยมีระยะทางในเวียดนามยาว 140 กิโลเมตร ซึ่งได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สำหรับระยะทางในกัมพูชามีความยาว 570 กิโลเมตร อยู่ระหว่างปรับปรุงในช่วงชายแดนปอยเปต-จังหวัดเสียมราฐระยะทาง 150 กิโลเมตร และกรุงเทพมหานคร-สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ Neak Loeng ระยะทาง 61 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือระยะทาง 359 กิโลเมตร ปรับปรุงแล้วเสร็จเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สำหรับในส่วนของประเทศไทยมีความยาว 310 กิโลเมตร ทำการปรับปรุงเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรแล้วเสร็จยกเว้นในช่วงชายแดนไทย-กัมพูชา ที่อยู่ระหว่างการปรับปรุง

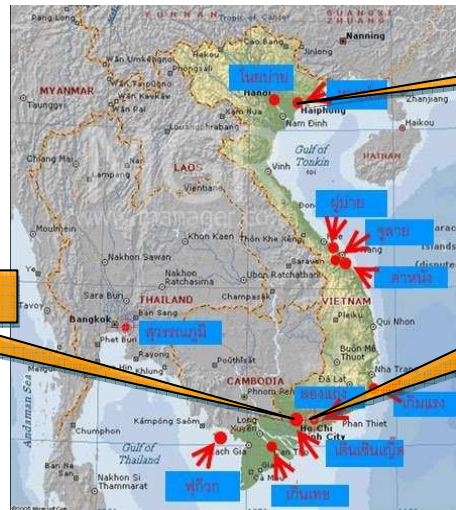
3. **เส้นทาง GMS Southern Coastal Corridor** มีจุดเริ่มต้นที่เมือง Ca Mau ทางตอนใต้ของเวียดนาม เข้าสู่กัมพูชาที่จังหวัดกัมปอด ผ่านจังหวัดเกาะกง เข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดตราด ผ่านเมืองพิทยา ท่าเรือแหลมฉบัง เข้าสู่กรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 970 กิโลเมตร ถนนสายนี้เชื่อมพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของไทย ด้านใต้ของกัมพูชาและเวียดนาม เพื่อรองรับการขนส่งในบริเวณดังกล่าวที่มีศักยภาพด้านอุตสาหกรรมและการค้า อาทิ อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ทั้งนี้ การพัฒนาเส้นทางดังกล่าวอยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในอีก 5 ปีข้างหน้า

### ยกระดับท่าอากาศยาน...เพิ่มสมรรถนะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

รัฐบาลเวียดนามมีแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์อย่างชัดเจน เพื่อรองรับปริมาณการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นมาก โดยมีแผนจะเพิ่มสายการบินเวียดนามและเพิ่มเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเที่ยวบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ แปซิฟิก และตะวันออกกลาง มีเป้าหมายที่จะให้สายการบินเวียดนามมีเครื่องบินจำนวน 105 ลำภายในปี 2558 ก่อนเพิ่มขึ้นเป็น 120 ลำภายในปี 2563 และ 158 ลำภายในปี 2568 จากปัจจุบันที่มีเครื่องบินจำนวน 58 ลำ นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามยังมีแผนปรับปรุงและพัฒนาสนามบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันมีสายการบินมากกว่า 30 สายการบินได้เปิดเที่ยวบินสู่เวียดนาม ทั้งนี้ รัฐบาลเวียดนามได้บรรจุแผนการสร้างและยกระดับท่าอากาศยาน 10 แห่งให้กลายเป็นท่าอากาศยานนานาชาติในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติปี 2549-2553 สำหรับท่าอากาศยานสำคัญที่จะพัฒนาเพื่อยกระดับสู่การเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่



ท่าอากาศยานนานาชาติ Tan Son Nhat



ท่าอากาศยานนานาชาติ Hai Phong - Cat Bi

ท่าอากาศยานนานาชาติ Long Thanh



### แผนที่แสดงที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของเวียดนาม

**1. Long Thanh International Airport** ตั้งอยู่ที่จังหวัด Dong Nai ทางภาคใต้ของเวียดนาม อยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ราว 30 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยรองรับความแออัดของท่าอากาศยานนานาชาติ Tan Son Nhat ที่นครโฮจิมินห์ สนามบินแห่งนี้มีมูลค่าก่อสร้างราว 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีพื้นที่ราว 5,000 เฮกตาร์ (ประมาณ 31,000 ไร่) มี 4 รันเวย์ ความยาวช่องทางละ 4,000 เมตร กว้าง 60 เมตร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาดว่าจะรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 80-100 ล้านคน และรองรับการขนส่งสินค้าได้ราว 5-10 ล้านตันต่อปี รวมทั้งสามารถรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส 380 และ โบอิง 787-800 และโบอิง 900 ได้ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จภายในปี 2563

**2. Hai Phong-Cat Bi International Airport** ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงฮานอย มีมูลค่าก่อสร้างราว 4,000-5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีพื้นที่ประมาณ 4,000 เฮกตาร์ (ประมาณ 25,000 ไร่) มี 3 รันเวย์ คาดว่าจะรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 60-80 ล้านคน และรองรับการขนส่งสินค้าได้ราว 5 ล้านตันต่อปี สามารถรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส 380 และโบอิง 787-800 ได้ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จภายในปี 2563

**3. Tan Son Nhat International Airport** ตั้งอยู่ที่นครโฮจิมินห์ มีพื้นที่ 1,000 เฮกตาร์ (6,250 ไร่) ใช้เงินลงทุนในการปรับปรุงทั้งหมด 260 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การปรับปรุงระยะแรกแล้วเสร็จในปี 2550 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงระยะที่ 2 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553 เมื่อปรับปรุงแล้วเสร็จจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ราว 15 ล้านคนต่อปี และรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส 380 และ โบอิง 787 ได้

ทั้งนี้ หากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของเวียดนามดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ คาดว่าจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และกระตุ้นกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของเวียดนามโดยเฉพาะตามเส้นทาง GMS Economic Corridors รวมทั้งเพิ่มปริมาณการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค นอกจากนี้ ยังช่วยเกื้อหนุนเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคของเวียดนามในระยะข้างหน้าได้อีกด้วย

ส่วนวิจัยธุรกิจ 2 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

ธันวาคม 2552