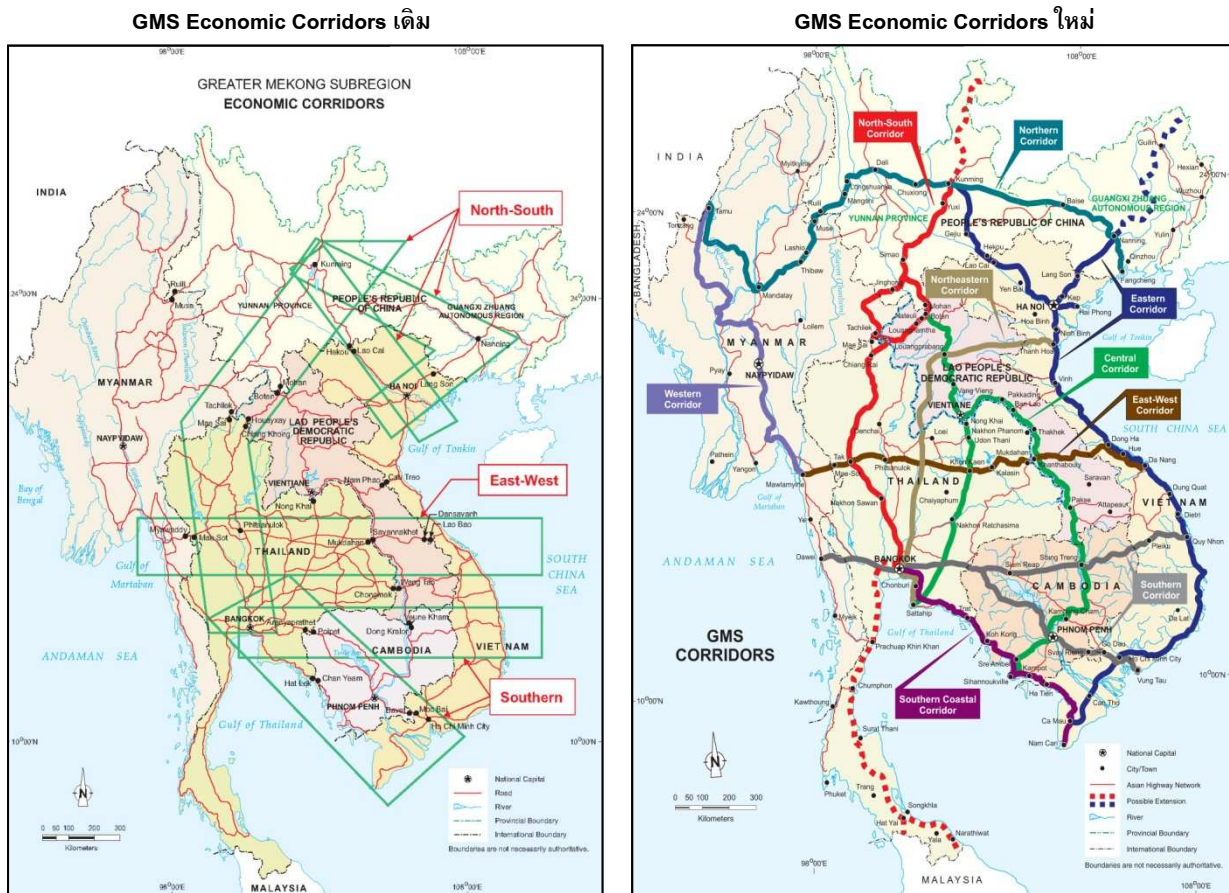


## โอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย จาก **GMS Economic Corridors**

ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในธุรกิจที่คาดว่าจะมีพัฒนาการอย่างรวดเร็วหลังเศรษฐกิจไทยฟื้นตัวขึ้นรอบใหม่ เนื่องจากธุรกิจต่างๆ เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมากขึ้น โดยเฉพาะการจัดตั้ง **GMS Economic Corridors** ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (**Greater Mekong Subregion Cooperation : GMS**) ที่คาดว่าจะส่งผลดีต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านปริมาณการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค ล่าสุด **ADB (Asian Development Bank)** ได้ขยายแนว **GMS Economic Corridors** ให้ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 9 แนว จากเดิมมีเพียง 3 แนว



ที่มา : Asian Development Bank

การขยายแนว **GMS Economic Corridors** ดังกล่าว คาดว่าจะเป็นผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยที่มีผู้ประกอบการราว 12,500 ราย และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อระบบเศรษฐกิจถึง 300,000 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยถือว่าค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่ม **GMS** ด้วยกัน ดังสะท้อนได้จากดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (**Logistics Performance Index : LPI**) ของธนาคารโลกในปี 2550 โดยเฉพาะในส่วนของดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ (**Logistics Competence**) ที่ไทยอยู่ในอันดับ 2 ของกลุ่ม **GMS** เป็นรองเพียงจีน อีกทั้งไทยยังมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการมีที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของกลุ่ม **GMS** รวมทั้งมีพื้นที่และเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศทั้งในและนอกกลุ่ม **GMS** มากที่สุด นอกจากนี้ การเติบโตของการค้าชายแดนและผ่านแดน

ของไทยกับกลุ่มประเทศ GMS ก็เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการสนับสนุนธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้เติบโตยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว พม่า และกัมพูชา ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2552 มีมูลค่า 163,248 ล้านบาท มีสัดส่วนราวร้อยละ 92.1 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับสามประเทศข้างต้น ขณะที่การค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับจีนมีมูลค่าราว 4,042 ล้านบาท แม้คิดเป็นเพียงร้อยละ 0.6 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน แต่ก็มีแนวโน้มเติบโตมาโดยตลอด ทำให้คาดว่าในอนาคต GMS Economic Corridors จะสร้างโอกาสในการขยายตลาดการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะใน 3 เส้นทางสำคัญที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกือบสมบูรณ์แล้ว ได้แก่

- **เส้นทาง R3A : คุณหมิง - บ่อหาน (จีน) - บ่อเต็น - หัวยทราย (สปป.ลาว) - เชียงของ - กรุงเทพฯ (ไทย)** อยู่ภายใต้กรอบ North-South Economic Corridors (NSEC) ขณะนี้เส้นทางถนนก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วและอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-หัวยทราย) คาดว่าเมื่อสะพานก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2555 เส้นทาง R3A จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญในอนาคต โดยเฉพาะการขนส่งผักและผลไม้จากไทยไปสู่เมืองคุณหมิงและกวางโจวของจีน รวมทั้งการขนส่งยางพาราจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปยังจีนตอนใต้ โดยเฉพาะเมืองฉงชิ่งที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์และยางล้อรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของจีน จากการศึกษาของ ADB พบว่า ในปี 2558 การขนส่งจากกรุงเทพฯ สู่มืองคุณหมิงจะใช้เวลาเพียง 30 ชั่วโมง เทียบกับการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงที่ใช้เวลาถึง 70 ชั่วโมง

- **เส้นทาง R3B : คุณหมิง - ต้าลั่ว (จีน) - ท่าซีเหล็ก (พม่า) - แม่สาย - กรุงเทพฯ (ไทย)** โดยบรรจบกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเซียงรุ้งของจีน เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สำคัญภายใต้กรอบ NSEC แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดใช้ได้ตลอดเส้นทาง เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองของพม่า รวมทั้งเส้นทางนี้ต้องผ่านภูเขาสูง ต้นทุนการขนส่งจึงสูงกว่าและมีความสะดวกน้อยกว่าเส้นทาง R3A โอกาสของผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงอยู่ที่การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อไปกระจายในพม่า มากกว่าการใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน อย่างไรก็ตาม ADB ประเมินว่าในปี 2558 การขนส่งจากกรุงเทพฯ สู่มืองคุณหมิงผ่านเส้นทาง R3B จะใช้เวลาเท่ากับเส้นทาง R3A แม้จะมีต้นทุนขนส่งสูงกว่าร้อยละ 30 แต่ก็อาจเป็นทางเลือกหนึ่งของการขนส่งในอนาคต

- **เส้นทาง R9 : ดานัง - ลาวบาว (เวียดนาม) - แตนสะหวัน - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - มุกดาหาร - แม่สอด (ไทย) - เมียวดี - เมาะละแหม่ง (พม่า)** ถือเป็นเส้นทางสำคัญภายใต้กรอบ East-West Economic Corridors (EWEC) ที่หลายประเทศกำลังจับตามอง เนื่องจากเป็น Land Bridge เชื่อมโยงการขนส่งจากมหาสมุทรแปซิฟิกสู่มหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งจากไทยสู่จีน โดยสินค้าไทยที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้คือสินค้าเกษตร ทั้งผัก ผลไม้ และยางพาราที่มีแหล่งเพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทาง R9 ซึ่งตัดผ่านหลายจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ไปสู่ท่าเรือดานังในเวียดนาม หรือเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนาม ผ่านฮานอย และเข้าสู่เมืองสำคัญของจีนตอนใต้ (คุณหมิง กวางโจว หานหนิง) รวมทั้งการขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างไทยกับเวียดนามตอนเหนือที่เป็นฐานการผลิตสำคัญของบริษัทญี่ปุ่น ทั้งนี้ ปัจจุบันการก่อสร้างเส้นทาง R9 แล้วเสร็จเกือบทั้งหมดยกเว้นเส้นทางในพม่า (แม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก) และสะพานมิตรภาพไทย-พม่าแห่งที่ 2 (แม่สอด-เมียวดี) ที่อยู่ระหว่างเตรียมก่อสร้าง

- เส้นทางสำคัญอื่นๆ เช่น เส้นทางรถไฟหนานนิง - ฮานอย - กรุงเทพฯ - สิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นระบบรางสำคัญที่เชื่อมต่อกับจีนตอนใต้กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเชื่อมต่อการขนส่งระบบรางสู่ท่าเรือต่างๆ เช่น ท่าเรือไฮฟอง (เวียดนาม) ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ท่าเรือสิงคโปร์ เส้นทาง R12 (นครพนม-ท่าแขก-ฮาดินห์) อาจเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญจากไทยสู่ฮานอยและจีนตอนใต้ เนื่องจากมีระยะทางสั้นกว่าเส้นทาง R9 โดยเฉพาะเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-ท่าแขก) แล้วเสร็จในปี 2554

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่คาดว่าจะมีโอกาสตามเส้นทาง NSEC และ EWEC

GMS Economic Corridors	เส้นทาง	โอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์
North-South Economic Corridors	<b>R3A</b> : कुनหมิง - บ่อหาน (จีน) - บ่อเต็น - หัวทราย (สปป. ลาว) - เชียงของ - กรุงเทพฯ (ไทย)	ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ธุรกิจคลังสินค้า โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ซึ่งคาดว่าจะกลายเป็นคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าสำคัญในภูมิภาค ขณะที่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ และธุรกิจผู้ให้บริการขนส่งต่อเพื่อหลายรูปแบบ (Multi-Modal) ก็น่าจะมีโอกาสเพิ่มขึ้น หากมีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของไทย เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือปากบารา เพราะจีนอาจหันมาใช้เส้นทาง R3A ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือทางฝั่งตะวันตกของไทย เพื่อออกสู่มหาสมุทรอินเดีย
	<b>R3B</b> : कुนหมิง - ต้าลั่ว (จีน) - ท่าซี้เหล็ก (พม่า) - แม่สาย - กรุงเทพฯ (ไทย)	ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ธุรกิจคลังสินค้าและกระจายสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อไปกระจายในพม่า
East-West Economic Corridors	<b>R9</b> : ดานัง - ลาวบาว (เวียดนาม) - แดนสะหวัน - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - มุกดาหาร - แม่สอด (ไทย) - เมียวดี - เมะละแหม่ง (พม่า)	ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ธุรกิจคลังสินค้า รวมทั้งธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ในบริเวณชายแดนไทย-พม่า ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ของไทยมีแผนจะจัดตั้ง Logistics Park และศูนย์ One Stop Service ด้านการส่งออกและนำเข้า ตลอดจนธุรกิจขนส่งแบบ Multi-Modal เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับทางถนนที่คาดว่าจะมีมากขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะบริเวณจังหวัดขอนแก่นที่จะมีการตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ซึ่งจะขยายการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R9 ไปสู่การขนส่งระบบรางของไทยที่อาจเชื่อมโยงไปถึงท่าเรือแหลมฉบังในระยะต่อไป

ทั้งนี้ แม้ในอนาคตธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยจะมีโอกาสเพิ่มขึ้นจาก GMS Economic Corridors แต่ยังมีปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งปรับปรุงและแก้ไข ซึ่งนอกจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานแล้ว กฎระเบียบ

การข้ามแดน GMS CBTA (Cross Border Transport Agreement) ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้จริงก็นับเป็นอุปสรรคสำคัญ แม้มีการลงนามในพิธีสารและภาคผนวกเพิ่มเติมต่างๆ ครบถ้วนแล้ว เนื่องจากยังติดข้อจำกัดหลายด้าน เช่น ขัดแย้งกับกฎหมายของไทยที่ไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรจากต่างประเทศเข้ามาปฏิบัติงานในประเทศ ทำให้ขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการทดลองดำเนินการในบางจุดผ่านแดน เช่น ด่านลาวบาว-แดนสะหวัน ด่านบเวท-มอไซ ซึ่งหาก GMS CBTA สามารถบังคับใช้และดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง รวมทั้งช่วยกระตุ้นปริมาณกิจกรรมโลจิสติกส์ในเส้นทาง GMS Economic Corridors ให้เพิ่มขึ้นด้วย

ส่วนวิจัยธุรกิจ 1 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

เดือนตุลาคม 2552