

โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV  
จากนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

The opportunities for economic development between Thailand and CLMV  
countries from the policy and strategy development of infrastructure and  
the logistics system of Thailand

สุปรีชญา บุญมาก

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

supreechaya.work@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศ CLMV และวิเคราะห์ถึงโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายด้านยุทธศาสตร์และการพัฒนาในโครงการต่าง ๆ ซึ่งประเทศในกลุ่ม CLMV อันได้แก่ ประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนามซึ่งกลุ่มประเทศที่มีการค้าขายกับประเทศไทยมาอย่างยาวนาน ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศส่วนที่ 4 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นอกจากมุ่งเน้นทางด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ยังมุ่งเน้นในการการริเริ่มและต่อยอดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ผ่านทางการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและต่อเนื่องไปยังอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ อีกทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

คำสำคัญ: อาเซียน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์

## Abstract

*This article aims to study the development Strategies of Thailand infrastructure and logistics system under The twelfth national economic and social development plan (2017-2021) which is related to CLMV countries and analysis the opportunities of the economic between Thailand and CLMV countries. The CLMV countries namely Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam have been good relationship with Thailand for a long time. In strategy 7, strategy for advancing infrastructure and logistics to focus on the development of domestic infrastructure throughout the country. In additional it also focus on initiating and enhancing the development of international infrastructure and logistics system through various modes of transportation such as rail transportation, water transportation and road transportation for interconnection of infrastructure system of domestically and continually to sub-region and ASEAN. In order to promote Thailand as a gate way for the economic to Southeast Asia.*

**Keywords:** ASEAN, infrastructure system, logistics

## 1. บทนำ

กลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations) หรือ อาเซียน (ASEAN) ทั้ง 10 ประเทศ ซึ่งประกอบด้วย ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ และไทย เสถียรภาพในการจัดตั้งประชาคม 3 เสถียรภาพคือ

- หลักที่ 1 ประชาคมการเมืองความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community :APSC)
- หลักที่ 2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community :AEC)
- หลักที่ 3 ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community)



ภาพที่ 1 ดวงตราอาเซียน

ที่มา: เอกสารความรู้ สดร. ลำดับที่ 15 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในปี พ.ศ. 2550 ประเทศสมาชิกอาเซียน (สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2554) ได้ร่วมกันจัดทำแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community Blueprint) ซึ่งเป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจในด้านการดำเนินงานในภาพรวมที่นำไปสู่การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่สมบูรณ์ ซึ่งแผนงานมีการกำหนดองค์ประกอบสำคัญ 4 ด้าน คือ

ด้านที่ 1 การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน โดยมุ่งเน้นด้านการเคลื่อนย้ายการลงทุน การเงิน สินค้า บริการ และมีมือแรงงานภายในกลุ่มประชาคมได้อย่างเสรีมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการเดินทางภายในกลุ่มประเทศอาเซียนได้อย่างสะดวก รวมถึงการยกเลิกมาตรการอันเป็นอุปสรรคในการทำการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิก

ด้านที่ 2 การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยเป้าหมายสำคัญคือการสร้างให้ภูมิภาคมีความสามารถในการแข่งขันและสามารถรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยประกอบด้วย 6 องค์ประกอบหลัก คือ 1) นโยบายการแข่งขัน 2) การคุ้มครองผู้บริโภค 3) สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา 4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 5) มาตรการด้านภาษี 6) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ด้านที่ 3 การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค โดยประกอบไปด้วย 2 องค์ประกอบ คือ 1) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และ 2) ความริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียนผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น ข้อริเริ่มการรวมตัวกันของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration-IAI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างของการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก ให้สามารถดำเนินการตามพันธกรณีรวมถึงส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน และทำให้ประเทศสมาชิกสามารถได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค

ด้านที่ 4 การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก เพื่อเป็นตัวเชื่อมประสานด้านนโยบายเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศภายนอกเขตภูมิภาค รวมถึงการสนับสนุนการสร้างโครงข่ายด้านการผลิตและจำหน่ายของประเทศสมาชิกให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก



ภาพที่ 2 กลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
ที่มา: : เอกสารความรู้ สดร. ลำดับที่ 15 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับกลุ่มประเทศ CLMV (ลักษณะชาติ บัญชู่่ม, 2558) ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม อันเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีความใกล้ชิดกับประเทศไทย และในปัจจุบันกลุ่มประเทศดังกล่าวนั้นมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอันเป็นประโยชน์จากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV นั้นจากเดิมที่ประเทศต่าง ๆ มีความต้องการสินค้าจากประเทศไทยอยู่แล้ว และภายหลังที่มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) หากพิจารณาปัจจัยทางด้านโอกาสทางการค้าของประเทศไทยต่อกลุ่มประเทศ CLMV นั้นจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีโอกาสที่จะผลักดันด้านการเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศไทยต่อกลุ่มประเทศ CLMV ได้มากขึ้นซึ่งปัจจัยทางด้านพื้นที่ตั้งของประเทศไทยนั้นตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สามารถผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตู (Gateway) และศูนย์กลางการค้าการลงทุน (Hub) ในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV ได้เป็นอย่างดี

ปัจจัยที่ส่งเสริมการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจของอาเซียนนั้นประกอบด้วยปัจจัยสำคัญหลายประการเพื่อสร้างขีดความสามารถทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนให้มีความโดดเด่นและมีผลเป็นรูปธรรมประจักษ์แก่ประเทศอื่น ๆ อาทิ การกำหนดแนวทางนโยบายเศรษฐกิจร่วมกันในระดับภูมิภาคและการสร้างผลประโยชน์ร่วมของกลุ่มประเทศสมาชิก เช่น การปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายเพื่อให้มีความสอดคล้องกับข้อตกลงที่มีร่วมกัน สำหรับปัจจัยการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานถือว่าเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าทั้งในกลุ่มประเทศสมาชิกและยังเป็นการเอื้ออำนวยความสะดวกให้กับประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ให้ได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ระบบการขนส่งที่มีการเชื่อมโยงระหว่างกันของประเทศสมาชิกในภูมิภาค

จากความใกล้ชิดทั้งในด้านของภูมิประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมถึงการค้าและการลงทุนที่มีมาอย่างยาวนานของประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV บทความนี้ได้ทำการศึกษาความสัมพันธ์ของประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV โดยมุ่งเน้นไปที่ประเด็นนโยบายยุทธศาสตร์ทางด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งปัจจัยดังกล่าวนี้เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเชื่อมโยงโครงข่ายของการค้าและการลงทุนภายในประเทศและยังเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคเพื่อให้เกิดการพัฒนาและการเพิ่มศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศให้มีความเติบโตอย่างต่อเนื่องและมีการพัฒนาไปพร้อม ๆ กันของประเทศสมาชิก

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษานโยบายด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศ CLMV และวิเคราะห์ถึงโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายด้านยุทธศาสตร์และการพัฒนาในโครงการต่าง ๆ

## 3. นโยบายยุทธศาสตร์ทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศได้จัดทำขึ้นในช่วงเวลาของการปฏิรูปประเทศและสถานการณ์โลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วให้มีการเชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น

สำหรับส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นั้นได้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาขีดความสามารถและส่งเสริมคุณภาพในการใช้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเขตเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก อีกทั้งยังมุ่งเน้นการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อเป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ โดยวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ประกอบด้วย

3.1 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน

3.2 เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงาน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด ตลอดจนขยายโอกาสทางธุรกิจในภูมิภาคอาเซียน

3.3 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอย่างทั่วถึง และส่งเสริมธุรกิจดิจิทัลยุคใหม่ และนวัตกรรม รวมทั้งพัฒนาระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ให้มีความมั่นคง

3.4 เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและการขยายโครงสร้างบริการพื้นฐานด้านน้ำประปาในเชิงปริมาณและคุณภาพให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และสร้างกลไกการบริหารจัดการประกอบกิจการน้ำประปาในภาพรวมของประเทศ

3.5 เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ตามนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 นี้ มุ่งเน้นในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศให้อยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าในปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นทางการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) รวมถึงการขยายขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ การเพิ่มเครือข่ายโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงทางการขนส่งสินค้าทั้งประเทศต้นทางและประเทศปลายทางรวมถึงพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานในเส้นทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศ CLMV และยังสามารถเชื่อมโยงในการทำการค้ากับประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจด้านการค้าและการลงทุนของเศรษฐกิจโลกอีกประเทศหนึ่ง

#### 4. การพัฒนาระบบขนส่งทางรางตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

ในปัจจุบันประเทศไทยได้เป็นประเทศสมาชิกที่อยู่ในกรอบความร่วมมือหลายกรอบ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2559) เช่น แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ความร่วมมือกลุ่มอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการร่วมมือกันของประเทศสมาชิกในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ นั้นล้วนแล้วแต่มีนโยบายด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างประเทศ และในขณะเดียวกันแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของสาธารณรัฐประชาชนจีน ฉบับที่ 12 ได้ให้ความสำคัญต่อการเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นที่ตั้งของมณฑลยูนนานของประเทศจีนกับกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้มีการริเริ่มโครงการก่อสร้างทางรถไฟจำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 เส้นทางสายกลางซึ่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน-ประเทศลาว เส้นทางที่ 2 เส้นทางสายตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน-ประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ 3 เส้นทางสายตะวันตกซึ่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและประเทศเมียนมาร์

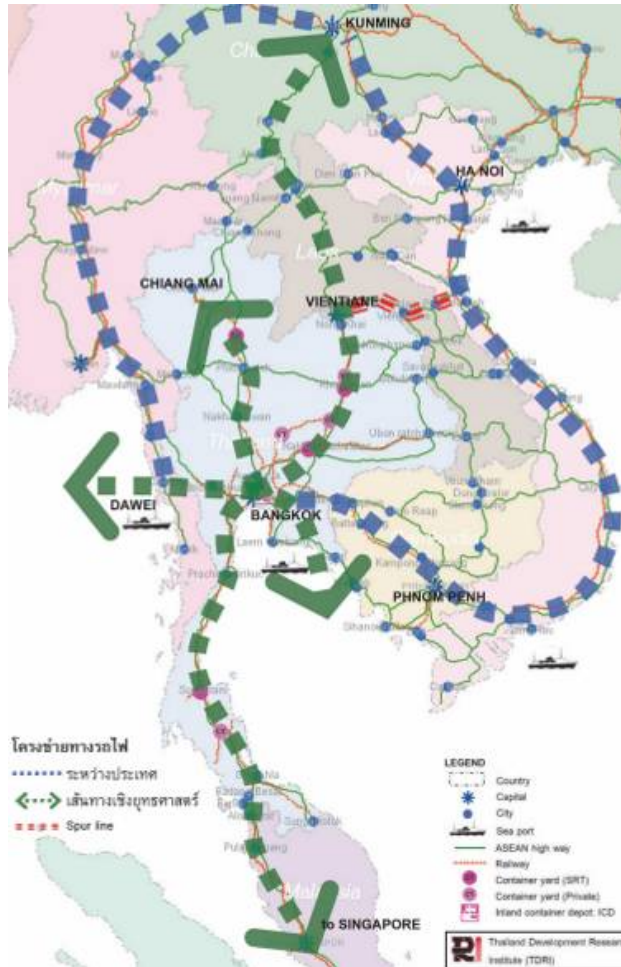
จากการมีโครงการพัฒนาการขนส่งทางราง (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556) ซึ่งเชื่อมต่อจากประเทศจีนในขณะเดียวกันประเทศในกลุ่ม CLMV แต่ละประเทศนั้นก็ได้มีการดำเนินโครงการแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อให้ระบบการขนส่งทางรางภายในประเทศนั้นสามารถเชื่อมกับการขนส่งทางรางของประเทศจีนดังนี้

ประเทศลาว ได้มีโครงการในการสร้างโครงข่ายทางรถไฟจำนวน 4 เส้นทาง รวมระยะทาง 1,700 กิโลเมตร รวมถึงทางรถไฟระหว่างประเทศลาว-จีน ซึ่งประเทศลาวได้รับความร่วมมือในด้านการพัฒนาโครงการรวมถึงเงินกู้ยืมจากประเทศจีนสำหรับการพัฒนาโครงการดังกล่าว

ประเทศเมียนมาร์ การพัฒนาเส้นทางรถไฟของประเทศเมียนมาร์ส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากมาจากประเทศจีน ซึ่งมีโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระหว่างประเทศในเส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศจีนอยู่ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางมณฑลยูนนาน-ฝั่งตะวันตกของพม่า และเส้นทางคุนหมิง-เมืองท่าย่างกุ้ง-ท่าเรือทวาย

ประเทศกัมพูชา ได้มีการจัดทำแผนการฟื้นฟูเส้นทางรถไฟภายใต้แผน GMA Rehabilitation of the railway in Cambodia เพื่อทำการฟื้นฟูระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

สำหรับโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้มีการมุ่งเน้นในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตรเพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ และเริ่มก่อสร้างทางคูในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ในระยะ 500 กิโลเมตรจากเขตกรุงเทพมหานคร รวมถึงเริ่มทำการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อทำให้ระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางรางของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน และด้านการศึกษาข้อมูลของการปรับเปลี่ยนระบบรถไฟจากรถจักรดีเซลเป็นการขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาศักยภาพทางด้านการให้บริการการขนส่งทางรางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีแผนการพัฒนาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ เช่น การจัดตั้งสถานีขนส่งและกระจายสินค้า การจัดหาอุปกรณ์เพื่อใช้สำหรับยกขนตู้สินค้าในบริเวณโครงข่ายทางรางเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมในบริเวณเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ท่าเรือระหว่างประเทศ ด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศ เป็นต้น



ภาพที่ 2 เส้นทางเชิงยุทธศาสตร์ของระบบการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV  
ที่มา: รายงานที่ตีอาร์ไอ ฉบับที่ 96 เดือนตุลาคม 2556

## 5. การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2560) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้มุ่งเน้นในด้านการปรับปรุงในด้านการใช้ประโยชน์จากท่าเรือภูมิภาคในปัจจุบัน และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการศึกษาถึงแนวทางสำหรับการบูรณาการทางด้านการบริหารจัดการ การพัฒนาทางด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในปัจจุบัน รวมถึงการสนับสนุนงบประมาณด้านการจัดหาอุปกรณ์ยกขนที่ทันสมัยสำหรับใช้ให้บริการในท่าเรือ การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งระหว่างท่าเรือภายในประเทศและต่างประเทศ โดยโครงการที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ คือ โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออกของสินค้าสำหรับกลุ่มประเทศ CLMV อันเป็นการสนับสนุนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ เช่นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) โดยท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่

5.1 ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นทางเรือน้ำลึกชายฝั่งตะวันออกของประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทยได้มีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้กลายเป็นประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้กลายเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าที่สำคัญไปสู่ทุกประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศเมียนมาร์ ลาว มาเลเซีย และกัมพูชา ในปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยท่าเทียบ

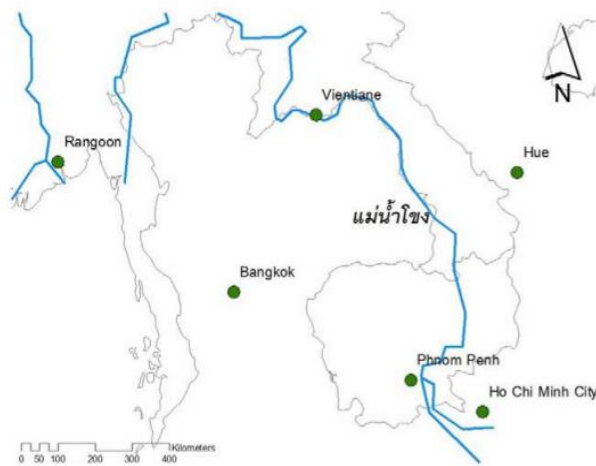
เรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 11 ท่า ซึ่งสามารถรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ทีอียู.ต่อปี และอยู่ในช่วงโครงการพัฒนาและปรับแผนการก่อสร้างในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 2 และมีแนวโน้มในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 เพื่อให้ท่าเรือสามารถรองรับปริมาณสินค้าและตู้สินค้าที่มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งหากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังครบทั้ง 3 โครงการนั้น จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าที่ผ่านท่าได้มากถึง 18 ล้าน ทีอียู.ต่อปี



ภาพที่ 3 ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: [http://www.laemchabangportphase3.com/port\\_03.html](http://www.laemchabangportphase3.com/port_03.html)

5.2 การขนส่งทางลำนํ้าระหว่างประเทศ สำหรับแม่นํ้าที่สำคัญในการขนส่งทางลำนํ้าระหว่างประเทศ คือ แม่นํ้าโขง สำหรับประเทศไทยกรมเจ้าท่าได้มีการสร้างท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่นํ้าโขง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้าตามตามโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย จีน ลาว และเมียนมาร์ เพื่อส่งเสริมช่องทางการกระจายสินค้าจากประเทศไทยไปยังมณฑลยูนนานซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน และประเทศในกลุ่ม CLMV ได้อย่างสะดวกและใช้เวลาดำเนินการได้รวดเร็ว



ภาพที่ 4 โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)



## 6. การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

จากที่ประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นประตูทางการค้าชายแดนที่มีศักยภาพจึงเป็นแผนพัฒนาที่มีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการเริ่มปรับปรุง พัฒนา และต่อขยายเส้นทาง (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2559) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับการขยายตัวของเศรษฐกิจที่ทวีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางเข้าสู่ด่านชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในบางเส้นทางนั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัดจากเส้นทางจราจรที่เป็นคอขวด รวมถึงสภาพของถนนที่ใช้ในการสัญจรยังไม่ได้มาตรฐานและไม่สามารถรองรับปริมาณของรถที่สัญจรไปมาระหว่างประเทศได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 จึงได้มีการให้ความสำคัญถึงประเด็นทางด้านการพัฒนาระบบการขนส่งโครงข่ายทางถนนทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศโดยการบำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมถึงตระหนักถึงความปลอดภัยของการขนส่งทางถนนและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งได้มีโครงการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญและมีความสำคัญต่อประเทศในด้านเศรษฐกิจ เช่น ด่านป่าดงเบซา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านบ้านพุน้ำร้อน อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าของทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในเขตการค้าชายแดนให้เอื้ออำนวยต่อการติดต่อการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกในกรอบความร่วมมือทั้งความร่วมมือทวิภาคและพหุภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งได้ก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการรองรับแผนความร่วมมือระหว่างประเทศจึงได้มีการร่วมกันจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวง เช่น โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) โครงการภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) โครงการภายใต้กรอบความร่วมมือทวิภาคีร่วมกับประเทศลาว เมียนมาร์ กัมพูชาและมาเลเซีย โดยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ส่วนให้เป็นโครงการเพื่อทำการขยายช่องทางการจราจรในเขตทางหลวงเดิมเพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่เป็นคอขวดในเส้นทางที่มุ่งสู่ด่านการค้าชายแดน (สำนักแผนงานกรมทางหลวง, 2559) ตัวอย่างเช่น

1. ทางหลวงหมายเลข 221 อำเภอกันทรลักษ์ - เขาพระวิหาร
2. ทางหลวงหมายเลข 214 อำเภอปราสาท - จอมทอง
3. ทางหลวงหมายเลข 1020 เชียงราย - เชียงของ
4. ทางหลวงหมายเลข 1021 อำเภอดอกคำใต้ - อำเภอเทิง
5. ทางหลวงหมายเลข 12 เลี้ยวเมืองแม่สอด - สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2

## 7. โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ซึ่งมีเป้าหมายในการยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การบริการ รวมถึงการลงทุนในภูมิภาค ผ่านทางยุทธศาสตร์ 3 หลัก คือ 1) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าของระบบห่วงโซ่อุปทาน 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ สำหรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นั้นถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญในสนับสนุนเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคและในกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ซึ่งประเทศในกลุ่ม CLMV อันได้แก่ ประเทศ

กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ซึ่งเป็นทั้งประเทศที่อยู่ในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเช่นเดียวกับประเทศไทยและกลุ่มประเทศดังกล่าวยังเป็นกลุ่มประเทศที่มีการค้าขายกับประเทศไทยมาอย่างยาวนาน

ดังนั้น จากความสำคัญของกลุ่มประเทศ CLMV ต่อเศรษฐกิจ ธุรกิจการค้าและบริการของประเทศไทย ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 จึงได้บรรจุยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศส่วนที่ 4 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นอกจากมุ่งเน้นทางด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ประชาชนทุกคนมีสิทธิในการเข้าถึงการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานอย่างเท่าเทียม และนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตของประชาชนแล้วนั้น ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศยังมุ่งเน้นในการการริเริ่มและต่อยอดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ผ่านทางการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้ง การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและต่อเนื่องไปยังอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และจากการพัฒนาทางด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นั้นยังเป็นการอำนวยความสะดวกและสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องเพื่อยกระดับประสิทธิภาพ มาตรฐานและบริการของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับผู้ประกอบการในต่างประเทศอันนำไปสู่ความเติบโตของเศรษฐกิจการค้าของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

## 8. เอกสารอ้างอิง

- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2560). **โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3**. กรุงเทพฯ: ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง  
ลักษณะชาติ บุญชุม. (2558). โอกาสการค้าการลงทุนใน CLMV ภายหลังจาก AEC ปี 2558. **สุทธิปริทัศน์**. 29(92), 1-20
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2559). **รายงานร่างยุทธศาสตร์การสร้างโอกาสทางการค้าการลงทุนรายประเทศ (AEC) โครงการการจัดทำยุทธศาสตร์การสร้างโอกาสทางการค้าการลงทุนรายประเทศ (AEC)**.  
ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2561 จาก <http://tdri.or.th/wp-content/uploads/2016/12.pdf>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2556). การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็น  
ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค. **รายงานที่ตีพิมพ์**, 2556 (96)
- สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2554). **เอกสารความรู้ สตร. ฉบับที่ 15/ปีงบประมาณ 2554  
เรื่อง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**. ค้นเมื่อ 8 มกราคม 2561 จาก <http://www.law.moi.go.th/pdf/asean2.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่  
สิบสอง พ.ศ. 2560-2564**. กรุงเทพฯ: เดอะบุคส์
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ  
ประเทศไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560-2564**. ค้นเมื่อ 8 มกราคม 2561 จาก [http://www.nesdb.go.th/ewt\\_dl\\_](http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923)  
[link.php?nid=6923](http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923)
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2553). **แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-  
2558(ฉบับปรับปรุง)**. กรุงเทพฯ
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2559). **แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560-  
2564**. กรุงเทพฯ: บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
- สำนักแผนงานกรมทางหลวง. **โครงการพัฒนาโครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ**. ค้นเมื่อ 5 มกราคม 2561 จาก  
[http://planning.doh.go.th/projects/sub\\_project\\_4](http://planning.doh.go.th/projects/sub_project_4)