บทที่ 7
ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ : ราชอาณาจักรกัมพูชา

7.1 บทนำ

(ที่มา : www.kaothap.com, 2016)

การบริการโลจิสติกส์ ถูกกำหนดให้เป็นสาขาที่เร่งรัดการเปิดเสรี ตามแผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) จึงต้องเปิดเสรีภายในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และจะถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยมีเงื่อนไขการเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุ บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์ บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ครอบคลุมการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงข่ายพลังงาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงข่ายทางหลวงอาเซียน เส้นทางรถไฟสิงคโปร์–คุนหมิง โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือในภูมิภาค โครงการเชื่อมต่อเครือข่ายพลังงานไฟฟ้าและท่อก๊าซ เป็นต้น รวมถึงและความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและสถาบัน (Institution) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง ได้แก่ การจัดตั้งระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร ณ จุดเดียวในระดับประเทศและอาเซียน เป็นต้น

ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎหมายและประสิทธิภาพการจัดการ ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์

7.2 ความตกลงว่าด้วย*การขนส่งข้ามพรมแดน*ในลุ่มแม่น้ำโขง

(ที่มา : www.fcs-thai.com, 2016)

เป็นความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation: GMS) เริ่มต้นจากประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อ 26 พ.ย. 2542 ต่อมาประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เหลือคือ กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ และเปลี่ยนชื่อเป็น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) ครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย GMS ได้มีการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงกับประเทศไทย ดังนี้

- ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) กำหนดเป็นเส้นทางหลัก R3 ที่เชื่อมโยงจีนตอนใต้-เมียนมา-สปป.ลาว-ไทย แยกเป็นเส้นทาง R3A จากคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต้น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ และเส้นทาง R3B จากคุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่ว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ

- ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ซึ่งเชื่อมโยงเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม เส้นทางสายตะวันออก เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้-ดานัง และเส้นทางสายตะวันตก ซึ่งเชื่อมโยงแม่สอด-เมียวดี-ปะอัน/ย่างกุ้ง-ท่าตอน เป็นการพัฒนาถนนเชื่อมต่อจากแม่สอด ไปยังมะละแหม่งและย่างกุ้ง ประเทศเมียนมาเพื่อออกสู่ทะเลอันดามัน

- ระเบียงเศรษฐกิจแนวตอนใต้ (South Economic Corridor: SEC) กำหนดเป็นเส้นทางหลัก R1 เชื่อมโยงจากทวาย (เมียนมา)-กรุงเทพฯ-พนมเปญ (กัมพูชา)-โฮจิมินห์ และต่อไปยังท่าเรือวุงเต่า (เวียดนาม) โดยเส้นนี้จะเชื่อมต่อกับอีกแนวย่อยสำคัญ คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) หรือเส้นทางหลัก R10 เป็นเส้นเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย จากเมืองกามูทางตอนใต้สุดของเวียดนาม ผ่านที่

ราบปากแม่น้ำโขง เข้าสู่กัมพูชาที่จังหวัดกัมปอต ไปยังเมืองชายทะเลสีหนุวิลล์ สู่เกาะกง เข้าสู่ประเทศไทยที่ตราด ผ่านเมืองพัทยา ท่าเรือแหลมฉบัง เข้ากรุงเทพฯ

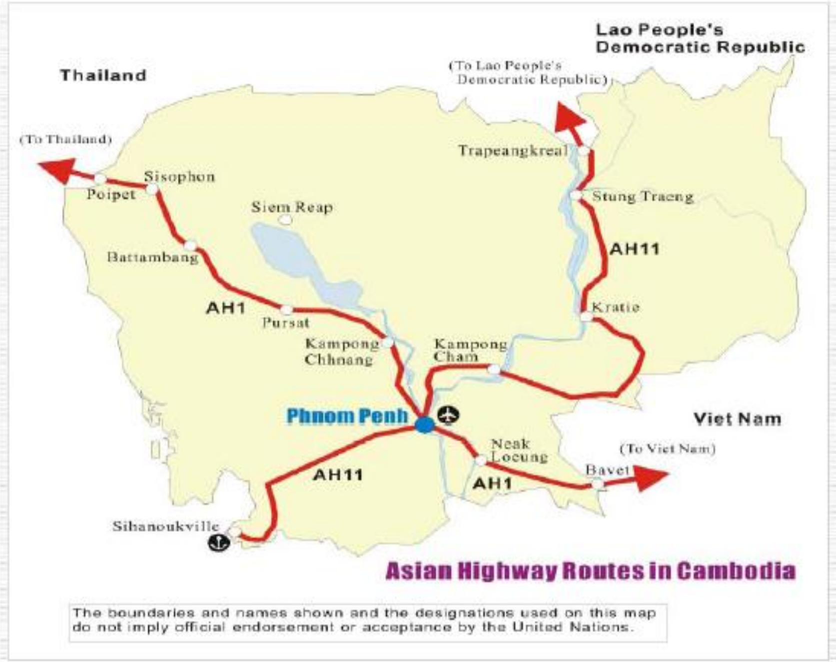
- ระเบียงเศรษฐกิจตอนกลาง (Central Economic Corridor: CEC) เป็นเส้นที่เชื่อมโยงระหว่างแนวพื้นที่เศรษฐกิจทั้งหมดไว้ด้วยกัน โดยเส้นที่ 1 เริ่มจากสัตหีบ–นครราชสีมา–ขอนแก่น–หนองคาย–เวียงจันทน์–หลวงพระบาง–และไปบรรจบกับเส้น NSEC ที่บ่อเต็น เส้นที่ 2 เชื่อมจากสีหนุวิลล์–พนมเปญ–ปากเซ–ท่าแขก–และบรรจบกับเส้นที่ 1 ที่เวียงจันทน์

รูปที่ 7.1 โครงข่ายถนนเชื่อมโยงกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง

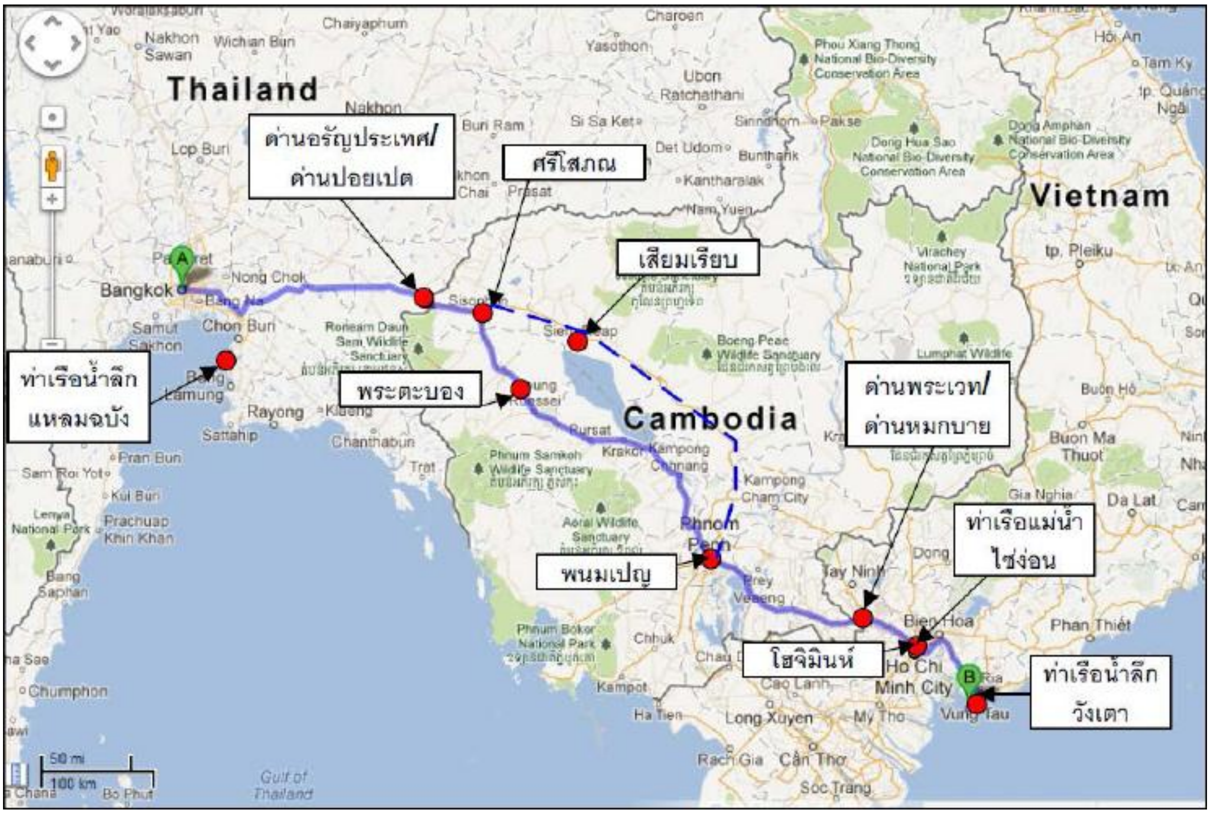
(ที่มา : BOI, 2015 และพิชัย อุทัยเชฏฐ์, 2558)

เส้นทางเอเชียนไฮเวย์ที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านจะอยู่ภายใต้เส้นทางหลักอาเซียนภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก–ตะวันตก (East–West Economic Corridor) ประกอบด้วย

1. เส้นทางตอนใต้ R1 เส้นทางหลักเชื่อมเมียนมา–ไทย–กัมพูชา–เวียดนาม (ทวาย–บ้านพุน้ำร้อน–อรัญประเทศ–ปอยเปต–ศรีโสภณ–พนมเปญ–โฮจิมินห์–วุงเต่า) โดยมีเส้นทางสาขาขึ้นเหนือ (Kampong Cham-Stung Treng) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังลาวตอนใต้และตะวันตกของเวียดนามได้ และเส้นทางสาขาลงทิศใต้ไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์
2. เส้นทางตอนใต้ R10 เชื่อมต่อไทย–กัมพูชา (ตราด–เกาะกง–Nam Khan)



รูปที่ 7.2 เส้นทางสาขาของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ R1 ในกัมพูชา



รูปที่ 7.3 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ R1

(ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557)

เส้นทาง R1 ที่เชื่อมโยงไทย–กัมพูชา–เวียดนาม

เส้นทางตอนใต้ R1 เส้นทางหลักเชื่อมโยงเมียนมา–ไทย–กัมพูชา–เวียดนาม (ทวาย–บ้านพุน้ำร้อน–อรัญประเทศ–ปอยเปต–ศรีโสภณ–พนมเปญ–ด่านบาเวท–ด่านหมกบาย–โฮจิมินห์–ท่าเรือวุงเต่า) โดยมีเส้นทางสาขาขึ้นเหนือ (กัมปงจาม–สตรึงเตรง) ซึ่งเชื่อมต่อไปยังลาวตอนใต้และภาคตะวันตกของเวียดนาม และเส้นทางสาขาลงทิศใต้ไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์

เส้นทาง R1 ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้–ดี มีอุปสรรคจากสภาพถนน กฎระเบียบการนำยานพาหนะเข้า รวมถึงพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ต่างกัน กัมพูชากำลังขยายปรับปรุงเส้นทางตลอดแนวให้เป็น 4 ช่องทาง

รูปที่ 7.4 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ R10

เส้นทาง R10 ที่เชื่อมโยงไทย–กัมพูชา–เวียดนาม

เส้นทางตอนใต้ R10 ที่เชื่อมโยงไทย–กัมพูชา–เวียดนาม เริ่มจาก จุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ผ่านจุดผ่านแดนเกาะกง แยกสแรออมเปิล ท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา ถึงท่าเรือวุงเต่าของเวียดนาม

ในกัมพูชาจะใช้เส้นทางหมายเลข 48 จากด่านเกาะกง–แยกสแรออมเปิล 155 กม. ทางหลวงหมายเลข 4 จากแยกสแรอัมเบิล–สีหนุวิลล์ 40 กม. ทางหลวงหมายเลข 3 จากสีหนุวิลล์–กัมปอต 55 กม. และทางหลวงหมายเลข 3 จากกัมปอต–ด่านฮาเตียนของเวียดนาม 40 กม.

เส้นทาง R10 ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้–ควรปรับปรุง สามารถใช้งานได้จริงเฉพาะจากตราด–จ.เกาะกงหลังจากนั้นผ่านภูเขาสูงชัน และมีโค้งอันตราย รถบรรทุกใหญ่ไม่สามารถผ่านได้ มีอุปสรรคจากสภาพถนน กฎระเบียบการนำยานพาหนะเข้า รวมถึงพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ต่างกัน จึงทำให้ปริมาณการค้าการขนส่งไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นการลำเลียงสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยไปยังเกาะกงเท่านั้น ยังไม่ไปถึงสีหนุวิลล์หรือเวียดนาม ในภาพรวมการขนส่งยังใช้ทางน้ำผ่านท่าเรือใน จ.ตราด ไปสีหนุวิลล์และกัมปอตเป็นหลัก เพราะมี ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำกว่า และสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง R10 ยังมีน้อยเมื่อเทียบกับ R1

ปัญหาเส้นทางการค้าตามถนนระเบียงเศรษฐกิจ

- รัฐบาลประเทศต่างๆ มีการควบคุมความเร็วของรถบรรทุก
- ศุลกากรในบางประเทศให้รถบรรทุกสินค้าผ่านแดนทำการถ่ายสินค้าที่เป็นพื้นที่ของเอกชน มีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มในการขนถ่ายสินค้า
- บางเส้นทาง มีด่านตรวจ 3–4 ด่าน อยู่ใกล้กันมาก เป็นการเพิ่มต้นทุน และเสียเวลานาน ถ้าจะต้องผ่านแขวงใน สปป.ลาว หลายแขวง แต่ละแขวงมีกฎระเบียบแนวปฏิบัติมาตรการด้านระบบภาษีและเวลาในการทำงานแตกต่างกัน

7.3 ช่องทางการขนส่งในกัมพูชา...

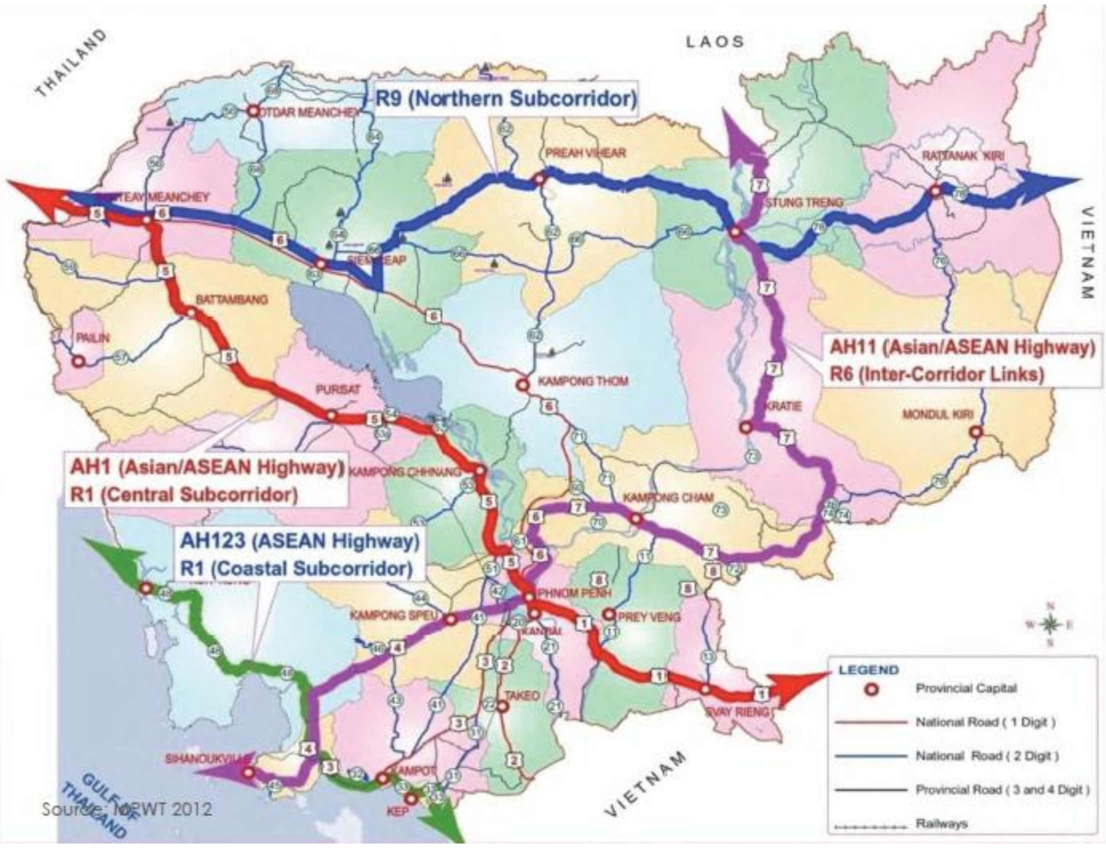
ช่องทางในการขนส่งสินค้าของกัมพูชา เพื่อการส่งออกไปต่างประเทศโดยเน้นสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีปริมาณมาก เช่น การขนส่งแร่หรือผลิตภัณฑ์ต่อเนื่อง นิยมส่งออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) การขนส่งทางถนน 2) การขนส่งทางรถไฟ 3) การขนส่งทางน้ำ และ 4) การขนส่งทางทะเล โดยมีรายละเอียดดังนี้

(ที่มา : www.fact.fti.or.th, 2016 และ www.emergingmarkets.asia, 2016)

1) การขนส่ง*ทางถนน*

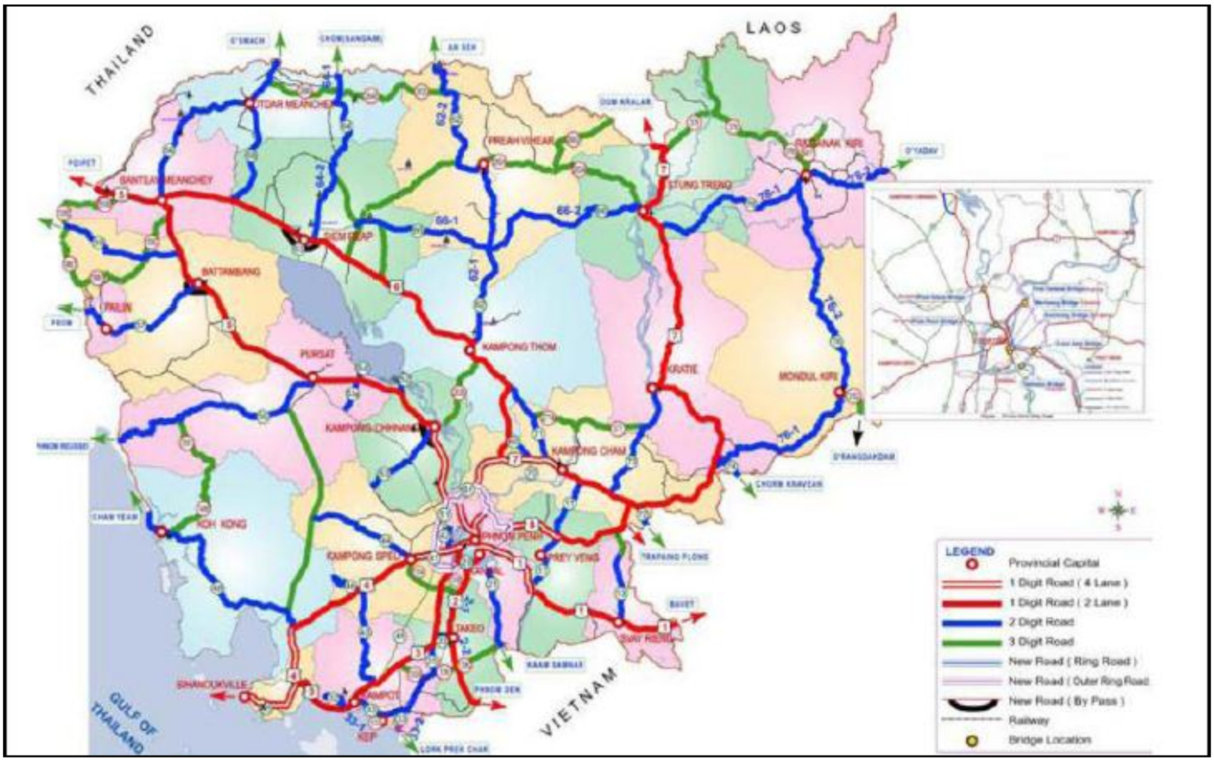
ประเทศกัมพูชามีเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจตามข้อตกลงภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 3 เส้นทาง คือ เส้นทาง R1 เส้นทาง R10 เลียบฝั่งทะเล และเส้นทาง R9 สาขา เส้นทางที่สำคัญคือ R1 ทั้งสองที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับพนมเปญ ผ่านทางปอยเปตและเกาะกง เส้นทางที่ผ่านปอยเปตจะเชื่อมต่อมาจากทางหลวงหมายเลข 33 ของไทยมาเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 5 ในกัมพูชา

เส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญและเมืองโฮจิมินห์ คือทางหลวงหมายเลข 1 ที่ลงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเมืองบาเวท ติดชายแดนเวียดนาม จากนั้นจะมีถนน 4 เลนเชื่อมต่อไปยังเมืองโฮจิมินห์ และท่าเรือ แต่ถนนในกัมพูชามีเพียง 2 เลน ทำให้วิ่งรถขนส่งได้ช้าเพราะมีการจราจรคับคั่งผ่านเมืองชุมชนขนาดเล็กหลายแห่ง



รูปที่ 7.5 เส้นทางขนส่ง ASEAN Highway ภายในประเทศกัมพูชา

(ที่มา: MPWT, 2012 และ CAMFFA, 2014)



รูปที่ 7.6 โครงข่ายทางหลวงในกัมพูชา

(ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, 2556)

เส้นทางหลวง

เส้นทางหลวงที่สำคัญในกัมพูชา ได้แก่

1) เส้นทางหมายเลข 1 กรุงพนมเปญ–ด่านบาเวท จังหวัดสวายเรียง (ชายแดนเวียดนาม) ระยะทาง 165 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญไปทางตะวันออก ผ่านจังหวัดกันดาล และเป็นจุดข้ามแม่น้ำโขงเพื่อต่อไปยังจังหวัดเปรเวงและสวายเรียง ก่อนไปสิ้นสุดที่ด่านบาเวท ซึ่งติดกับด่านหมกบายของเวียดนาม ทั้งนี้จากชายแดนเวียดนามสามารถใช้เส้นทางหมายเลข 22 ของเวียดนามต่อไปถึงนครโฮจิมินห์ของเวียดนามอีก 68 กิโลเมตร

2) เส้นทางหมายเลข 2 กรุงพนมเปญ–ด่านพนมเดิน จังหวัดตาแก้ว (ชายแดนติดกับเวียดนามที่หนาเบิง) เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ ผ่านจังหวัดกันดาลไปสิ้นสุดที่พนมเดิน จังหวัดตาแก้ว ซึ่งมีด่านท้องถิ่นข้ามไปเวียดนามที่หนาเบิง มีระยะทางรวม 121 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง ไหล่ทางแคบ มีสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กสำหรับข้ามแม่น้ำโขง

3) เส้นทางหมายเลข 3 กรุงพนมเปญ–จังหวัดกัมปอต เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงสะปือ และตาแก้ว ไปยังจังหวัดกัมปอตแล้วเลียบชายฝั่งไปทาง

ตะวันตกจรดกับเส้นทางหมายเลข 4 ใกล้กรุงสีหนุวิลล์ มีระยะทางรวม 202 กิโลเมตร ทั้งนี้ เส้นทางจากกรุงพนมเปญถึงจังหวัดกัมปอตในปัจจุบันได้ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร และปรับปรุงพื้นผิวถนนเป็นถนนลาดยาง

4) เส้นทางหมายเลข 4 กรุงพนมเปญ–กรุงสีหนุวิลล์ (กัมปงโสม) ระยะทาง 246 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกัมปงโสม และเกาะกง จนจรดอ่าวไทยบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดีและเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายสำคัญที่สุดของกัมพูชา

5) เส้นทางหมายเลข 5 กรุงพนมเปญ–ปอยเปต ระยะทาง 402 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงชะนัง โพธิสัต พระตะบอง ไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย ติดกับอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วของไทย สภาพถนนเป็นทางลาดยาง สภาพดี ยกเว้นช่วงอำเภอศรีโสภณ ไปจนถึงด่านชายแดนปอยเปต–จังหวัดอรัญประเทศ รวมระยะทาง 49 กิโลเมตร ในช่วงฤดูฝนถนนจะมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก ใช้งานได้เฉพาะในช่วงฤดูแล้ง

6) เส้นทางหมายเลข 6 กรุงพนมเปญ–อำเภอศรีโสภณ มีระยะทางรวม 416 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญขึ้นไปทางเหนือ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงจาม กัมปงทม และเสียมเรียบ แล้วไปบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 5 ที่อำเภอศรีโสภณ สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดี ยกเว้นช่วงจังหวัดเสียมเรียบ–อำเภอศรีโสภณ มีระยะทาง 90 กิโลเมตร เป็นถนนลูกรังที่ใช้งานได้ในช่วงฤดูแล้ง แต่ไม่ค่อยสะดวกใช้งานในช่วงฤดูฝน

7) เส้นทางหมายเลข 7 บ้านเชิงไพร จังหวัดกัมปงจาม–ด่านบ้านโอสวาย จังหวัดสตึงเตรง (ติดกับด่านเวือนคำ แขวงจำปาสักของลาว) เริ่มต้นจากจุดบรรจบของถนนหมายเลข 6 ที่บ้านเชิงไพรจังหวัดกัมปงจาม มุ่งสู่ชายแดนด้านเวียดนามก่อนเลี้ยวขึ้นไปทางเหนือ เข้าสู่จังหวัดกระแจะและสตึงเตรงไปจรดด่านบ้านโอสวาย ด่านเวือนคำ แขวงจำปาศักดิ์ของลาว รวมระยะทาง 461 กิโลเมตร

เส้นทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง

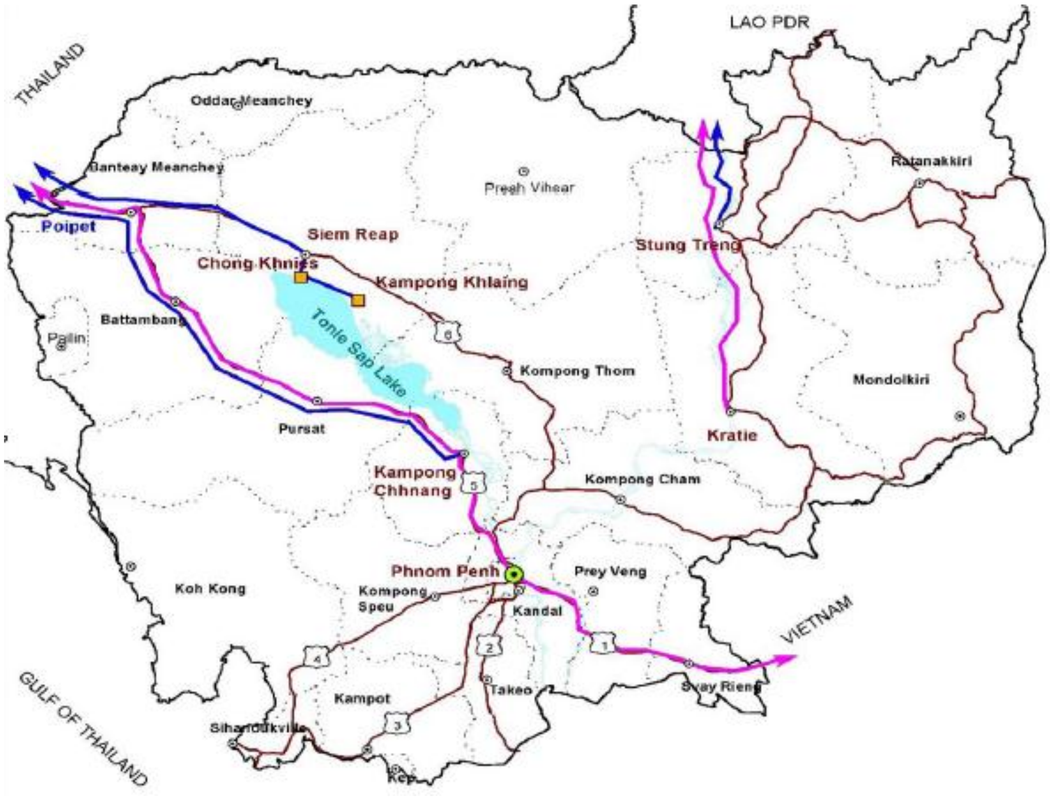
นอกจากนี้ ยังมีถนนที่ไทยให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าการขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่

1) ถนนหมายเลข 48 (เกาะกง–สแรอัมเบิล) ระยะทาง 151.5 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณกิโลเมตรที่ 143 ไปทางทิศตะวันตก สุดทางที่จังหวัดเกาะกงซึ่ง

ติดกับบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราดของไทย พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำตาไต สตึงซายอแรง อันดองติ๊ก และกัมปงโสม ซึ่งสะพานเหล่านี้จะช่วยให้ชาวกัมพูชาสามารถเดินทางจากจังหวัดเกาะกงถึงอำเภอสแรอัมเบิล และต่อไปยังกรุงพนมเปญได้อย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น

2) ถนนหมายเลข 67 (สะงำ–อันลองเวง–เสียมราฐ) ระยะทาง 138 กิโลเมตร ซึ่งแยกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย–กัมพูชา ในช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษของไทย และอำเภออันลองเวง จังหวัดอุดรมีชัยของกัมพูชา โดยจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่การท่องเที่ยวในจังหวัดเสียมเรียบ

3) ถนนหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ซึ่งทางการกัมพูชาขอให้ไทยพิจารณาให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย–กัมพูชา ในช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ของไทย และสำโรง จังหวัดอุดรมีชัยของกัมพูชา



รูปที่ 7.7 เส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศในกัมพูชา

2) การขนส่ง*ทางรถไฟ*

(ที่มา : www.thaibizchina.com, 2013)

กัมพูชามีเส้นทางรถไฟสำคัญ 2 สาย ที่มีขนาดรางรถไฟกว้าง 1 เมตร ได้แก่ สายเหนือ กรุงพนมเปญ–ศรีโสภณ (338 กม.) ซึ่งรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เพียง 10 ตันเท่านั้น แต่หลังจากมีการปรับปรุงจะสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ถึง 20 ตัน และใช้ความเร็วสูงสุดได้ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและสายใต้ กรุงพนมเปญ–กัมปงโสม หรือสีหนุวิลล์ (264 กม.) ที่ออกแบบมาเพื่อรองรับกับน้ำหนักบรรทุกได้ 20 ตัน

ขณะนี้รัฐบาลกัมพูชาอยู่ในระหว่างการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟช่วงศรีโสภณ–ปอยเปต ระยะทาง 48 ก.ม. เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อรองรับโครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์–คุนหมิง หลังจากกัมพูชาได้รับความช่วยเหลือจาก ADB ในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟศรีโสภณ–ปอยเปต แล้วเสร็จ ประเทศไทยจะต้องสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างคลองลึก–อรัญประเทศ ระยะทาง 6 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อ ทำให้ รฟท. ของบประมาณเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟและสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างไทย–กัมพูชา ในบริเวณดังกล่าว ซึ่ง รฟท .ได้ออกแบบเสร็จแล้ว โดยจะรองรับรางรถไฟขนาด meter gauge

(ที่มา : www.allaboutindustrial.com, 2016)

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟสาขาสั้นๆ (6 กม.) จากพนมเปญไปยังแม่น้ำโตนเลสาบ ซึ่งเป็นที่ตั้งคลังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และกัมพูชากำลังสร้างเส้นทางรถไฟในประเทศจากพระวิหาร–เกาะกง ระยะทาง 404 กม. ในระหว่างปี ค.ศ.2013 – 2016 และในอนาคตกัมพูชากับเวียดนามมีโครงการสร้างทางรถไฟจากพนมเปญไปยังเมือง Loc Ninh (255 กม.)

3) การขนส่ง*ทางน้ำ*

การขนส่งทางน้ำ มีท่าเรือระหว่างประเทศที่กรุงพนมเปญ และมีเส้นทางเดินเรือขนส่งภายในประเทศตามลำแม่น้ำโขง (30%) แม่น้ำโตนเลสาบ (15%) และแม่น้ำบาสัก (5%) นอกนั้นเป็นการขนส่งตามลำน้ำสาขาของแม่น้ำโขง ซึ่งมีความยาวรวม 1,750 กิโลเมตรในฤดูฝน และอาจลดเหลือ 580

กิโลเมตรในฤดูแล้ง สินค้าที่ขนส่งประกอบด้วย น้ำมันปิโตรเลียม ตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไป โดยใช้เรือ Barge ขนาดไม่เกิน 2,000 DWT ขนส่งตามลำน้ำโขงจากท่าเรือ Cai Mep และท่าเรือ HCMC (Ho Chi Minh City) ของเวียดนามมายังพนมเปญ

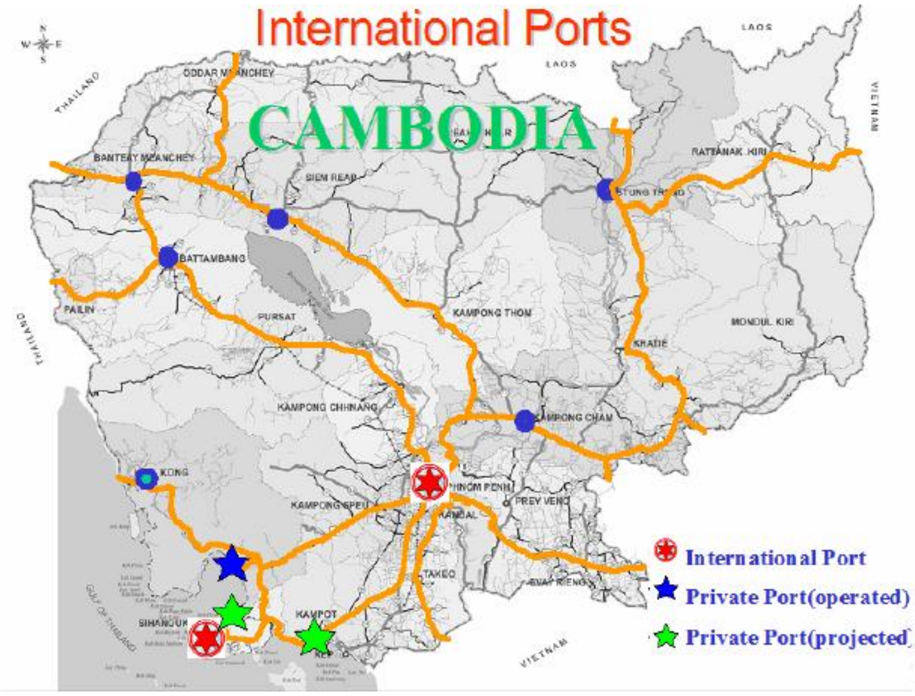
ท่าเรือขนส่งทางน้ำที่สำคัญคือท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Port) อยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 320 กิโลเมตร เป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก มีความยาวหน้าท่าประมาณ 183 เมตร และท่าลอยน้ำ 3 แห่ง รองรับเรือขนาดยาวไม่เกิน 100 เมตร สามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 2,000 ตันในฤดูแล้ง และ 5,000 ตัน ในฤดูน้ำหลาก เนื่องจากตั้งอยู่ตอนในของประเทศจึงไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

(ที่มา : www.thaibizchina.com, 2016)

ท่าเรือที่สำคัญของกัมพูชา

- ท่าเรือกัมปงจาม เป็นท่าเรือริมแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือพนมเปญ 105 กิโลเมตร
- ท่าเรือกระแจะ (Kratie) เป็นท่าเรือริมแม่น้ำโขง ห่างจากท่ากัมปงจาม 115 กิโลเมตร
- ท่าเรือสตึงเตรง เป็นท่าเรือสำคัญริมแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกระแจะ 115 กิโลเมตร
- ท่าเรือเนี้ยกเรือง เป็นท่าเรือสำคัญริมแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือพนมเปญ 60 กิโลเมตร
- ท่าเรือกัมปงชะนัง (Kompong Chhnang) ตั้งอยู่ริมโตนเลสาป และเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้กรุงพนมเปญ
- ท่าเรือจองคเนี้ยะ (เสียมเรียบ) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโตนเลสาบ ห่างจากเมืองเสียมเรียบ 5 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือกัมปงชะนัง 190 กิโลเมตร ใช้ได้เฉพาะฤดูน้ำหลากเท่านั้น
- ท่าเรือโพธิสัต (Pursat Port) ตั้งอยู่ริมโตนเลสาป (ทะเลสาบเขมร) และทางหลวงหมายเลข 5
- ท่าเรือพระตะบอง ตั้งอยู่ในเขตเมืองพระตะบอง ใช้ได้เฉพาะฤดูน้ำหลากเท่านั้น

การบริหารจัดการท่าเรือพนมเปญจะดูแลโดยบริษัทของรัฐบาลคือ Phnom Penh Automous Port (PPAP) เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำและทะเลสาบในกัมพูชา จะประหยัดกว่าทางถนน 2–6 เท่า และทำให้เข้าถึงชุมชนขนาดเล็กที่ห่างไกลจากถนน แต่ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงให้ปลอดภัย และบำรุงรักษาด้วยการการขุดลอกเพื่อให้เรือขนาดใหญ่สามารถใช้เส้นทางได้ อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศยังมีข้อจำกัด เนื่องจากระดับน้ำในฤดูฝนและฤดูแล้งมีความแตกต่างกันประมาณ 10 เมตร ทำให้บางครั้งเรือขนาดใหญ่มีปัญหาในการเทียบท่าโดยเฉพาะในฤดูแล้ง ทำให้ในปัจจุบันการขนส่งทางน้ำมีปริมาณลดลงเนื่องจากเปลี่ยนไปใช้การขนส่งด้วยรถบรรทุก



รูปที่ 7.8 เส้นทางการขนส่งทางน้ำในกัมพูชาและท่าเรือตามแม่น้ำ

(ที่มา : Ministry of Public Works &Transport และ Kingdom of Cambodia, 2007)

3) การขนส่ง*ทางทะเล และท่าเรือ*

กัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญคือท่าเรือนานาชาติสีหนุวิลล์ (Sihanoukville port) ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยเหนือท่าเรือไปเล็กน้อย มีหน้าท่ากว้าง 550 เมตร เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่แห่งเดียวของประเทศและทันสมัยที่สุด สามารถรองรับเรือระวางบรรทุกสินค้าขนาด 10,000–15,000 ตันได้พร้อมกัน 4 ลำ นอกจากนี้ ยังมีท่าเทียบเรือขนาดเล็กสำหรับเรือลำเลียงที่มีขนาดใหญ่ด้วย ท่าเรือนี้มีบริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

(ที่มา : www.jstlogistics.co.th, 2016)

บริการคลังสินค้า คลังน้ำมันเชื้อเพลิง และเขตเศรษฐกิจพิเศษ และมีทางหลวงหมายเลข 4 มาเชื่อมต่อเพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังพนมเปญ และในอนาคตจะมีระบบขนส่งทางรางมาเชื่อมต่อ

ท่าเรือสีหนุวิลล์ยังมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับท่าเรือน้ำลึกนานาชาติ และยังมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศต่างๆ ไม่มาก การบริหารจัดการท่าเรือสีหนุวิลล์จะดูแลโดยบริษัทของรัฐบาลคือ Port Autonomous Sihanoukville (PAS)

ท่าเรือเกาะกง (Koh Kong Port) เป็นท่าเรือเอกชนในเขตจังหวัดเกาะกง ตั้งอยู่ติดอ่าวไทยใกล้กับจังหวัดตราด อยู่เหนือขึ้นมาจากท่าเรือสีหนุวิลล์ ถ้ามาโดยทางรถยนต์จะมีระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร ถ้ามาจากกรุงพนมเปญจะมีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าจากไทยและมาเลเซีย สามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 500–1,000 ตัน

7.4 การเชื่อมโยงกับระบบขนส่งระหว่างประเทศเข้ากับประเทศไทย.....

ประเทศกัมพูชามีชายแดนติดต่อกับไทยเป็นระยะทาง 798 กม. โดยมี 7 จังหวัดชายแดน รัฐบาลไทยมีการพัฒนาและมีโครงการเชื่อมโยงระบบขนส่ง ได้แก่ (จุฬา สุขมานพ 2557 และ BOI 2015)

1) ถนนสาย 67 ช่องสะงำ–อัลลองเวง–เสียมราฐ
2) ถนนสาย 68 ช่องจอม –กรอลัน
3) ถนนสาย 48 จากช่องหาดเล็ก เกาะกง–สะแรอัมเบิล
4) ถนนสายอรัญประเทศ–พนมเปญ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองโฮจิมินห์

รูปที่ 7.9 เส้นทางขนส่งทางบกเชื่อมโยงไทย–กัมพูชา

(ที่มา : จุฬา สุขมานพ, 2557)

การขนส่งสินค้า ณ ด่านคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งอยู่บนเส้นทาง R10 เกือบทั้งหมดหรือเกินกว่าร้อยละ 95 จะยังเป็นการขนส่งทางน้ำ เพราะผู้ประกอบการยังอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก และไม่มีแผนในการเปลี่ยนมาใช้เส้นทางการขนส่งทางบก เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าต้นทุนการขนส่งทางบกค่อนข้างมาก โดยเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไม่ได้มีความแตกต่างกันมากนัก

เส้นทางหมายเลข 318 หรือสายตราด–คลองใหญ่ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนสาย 318 ซึ่งมีระยะทางกว่า 90 กิโลเมตรเป็นถนนสี่เลน ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งทางน้ำกว่า 3 เท่าตัว และจะมาทดแทนการขนส่งทางน้ำในที่สุด ซึ่งถนนสาย 318 เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกสู่อินโดจีน (จากกรุงเทพฯ–ตราด ประเทศไทย – จังหวัดเกาะกง–กัมปงโสม (กรุงสีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชา สู่ภาคใต้ของประเทศเวียดนาม ท่าเรือโฮจิมินห์) ซึ่งถนนสายนี้แล้วเสร็จในปี 2553

7.5 พื้นที่การลงทุนประเทศกัมพูชา

การขอส่งเสริมการลงทุนของประเทศกัมพูชา ต้องผ่านหน่วยงาน CDC ซึ่งทำหน้าที่ในการส่งเสริมและออกบัตรส่งเสริมการลงทุน ประเทศกัมพูชามีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในหลายพื้นที่ มีคณะกรรมการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Board of Cambodian Special Economic Zone) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ โดยเขตนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดที่สำคัญมีดังนี้

1) **เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ** มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่หลายแห่ง แต่ที่สำคัญคือเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh Special Economic Zone: PPSEZ) เป็นโครงการพัฒนาโดยบริษัท Japan–Cambodia Development Corporation ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจญี่ปุ่นและกัมพูชา มีแหล่งอุตสาหกรรมจำนวนมาก เช่น สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อาหารแปรรูป เฟอร์นิเจอร์ สินค้าอุปโภคและบริโภค เป็นต้น มีถนนหลัก 7 สายเชื่อมโยงไปยังจังหวัดต่าง ๆ โดยเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการปรับปรุงจาก 2 เป็น 4 ช่องทาง มีเส้นทางรถไฟ ท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือแห่งที่ 2 ที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และค่อนข้างมีความพร้อมด้านระบบสื่อสาร ไฟฟ้า และประปา แต่ยังมีราคาต่อหน่วยค่อนข้างแพง

2) **เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดบันเตียเมียนเจย** เป็นเมืองกาสิโน โดยมีด่านปอยเปต–อรัญประเทศ ติดกับ จ.สระแก้ว เป็นด่านชายแดนที่สำคัญ สินค้าประมาณร้อยละ 70 ผ่านด่านแห่งนี้ ทำให้มีการจราจรค่อนข้างคับคั่ง ปัจจุบันจังหวัดบันเตียเมียนเจย มีนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่

(ก) นิคมอุตสาหกรรมศรีโสภณ เป็นการลงทุนร่วมของนักธุรกิจไทยและกัมพูชา เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้รับกระแสไฟฟ้าจากประเทศไทย

(ข) นิคมอุตสาหกรรมปอยเปต–โอเนียง เป็นนิคมอุตสาหกรรมซึ่งพัฒนามาตั้งแต่ปี 2553 แต่มีปัญหาคือ กระแสไฟฟ้าและประปายังไม่เพียงพอ มีการลงทุนในอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มขนาดใหญ่จากไทยเข้าไปลงทุน 2–3 ราย แต่ส่วนใหญ่จะเป็นนักธุรกิจจากประเทศมาเลเซียและจีน

3) **เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง** อยู่ในจังหวัดเกาะกง ที่ตั้งห่างจาก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด 2 กิโลเมตร มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่แล้ว 2 แห่ง ซึ่งปัจจุบันมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ ผลิตสายไฟรถยนต์ ผลิตลูกวอลเลย์บอล และผลิตเสื้อกีฬา นิคมอุตสาหกรรมที่ที่สำคัญคือ นิคมอุตสาหกรรม Nearg Kok พื้นที่นี้ยังมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อย กำลังพัฒนาโรงงานพลังงานไฟฟ้าพลังน้ำโดยผู้ลงทุนจากจีน และโครงการพลังงานไฟฟ้าราชบุรีของไทย จังหวัดเกาะกงเหมาะในการปลูกปาล์มน้ำมันและโรงงานสกัดน้ำมัน มีสภาพของน้ำดีมาก และมีปริมาณน้ำมาก จึงเหมาะกับโรงงานประเภทฟอกย้อม

4) **เขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือสีหนุวิลล์** (Sihanukville Port SEZ) ตั้งอยู่ในจังหวัดกำปงโสม หรือ “สีหนุวิลล์” ห่างออกไปจากเกาะกง 227 กิโลเมตร ตามเส้นทางหมายเลข 48 เขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ติดกับท่าเรือน้ำลึกและสถานีรถไฟสีหนุวิลล์ ส่วนใหญ่เป็นมีโรงงานอุตสาหกรรมสิ่งทอของจีน ปัญหาใหญ่สำหรับการลงทุนที่กำปงโสมคือไฟฟ้าไม่เพียงพอและแรงงานไม่เพียงพอ ต้องนำมาจากต่างจังหวัด และมีอุปสรรคในการขนส่งที่รถบรรทุกใหญ่ไม่สามารถใช้เส้นทางนี้ได้ เพราะมีโค้งอันตรายระหว่างทาง จึงต้องเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกเล็กแทน ทำให้มีต้นทุนสูงขึ้น

5) **เขตอุตสาหกรรมสวายเรียง** เป็นเขตที่ติดต่อกับเมืองหมกไบ ประเทศเวียดนามตอนใต้ เขตนี้ยังมีการพัฒนาน้อย เพราะไม่มีโครงการจะสร้างโรงงานไฟฟ้า มีนิคมอุตสาหกรรม 3–4 แห่งที่เน้นการใช้แรงงานราคาถูก เช่น นิคมอุตสาหกรรมซอนเพียง ซึ่งนักธุรกิจจีน เกาหลี และเวียดนามเป็นเจ้าของ

ในประเทศกัมพูชา เขตเศรษฐกิจพิเศษคือพื้นที่พิเศษสาหรับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่รวมถึงอุตสาหกรรมการผลิตและกิจกรรมอื่นๆ และรวมถึง General Industrial Zones และ/หรือ Export Processing Zones ด้วย โดยในแต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องมีกิจกรรมการผลิต และอาจมีกิจกรรมอื่นๆ เช่น เขตการค้าเสรี เขตการให้บริการ เขตที่พักอาศัยและเขตการท่องเที่ยวเพิ่มเติม (Council for the Development of Cambodia: CDC)

7.6 ด่านชายแดนไทย–กัมพูชา..

(1) ด่านอรัญประเทศ–ปอยเปต–บันเตยเมียนเจย–โพธิสัต–กรุงพนมเปญ

(2) ด่านหาดเล็ก –เกาะกง จังหวัดตราด มีเส้นทางเชื่อมโยง จังหวัดไพลิน สแรอัมเบิล–เมืองกัมปอต และสามารถเชื่อมโยงกับ เมืองฮาเตียน ประเทศเวียดนามตอนใต้

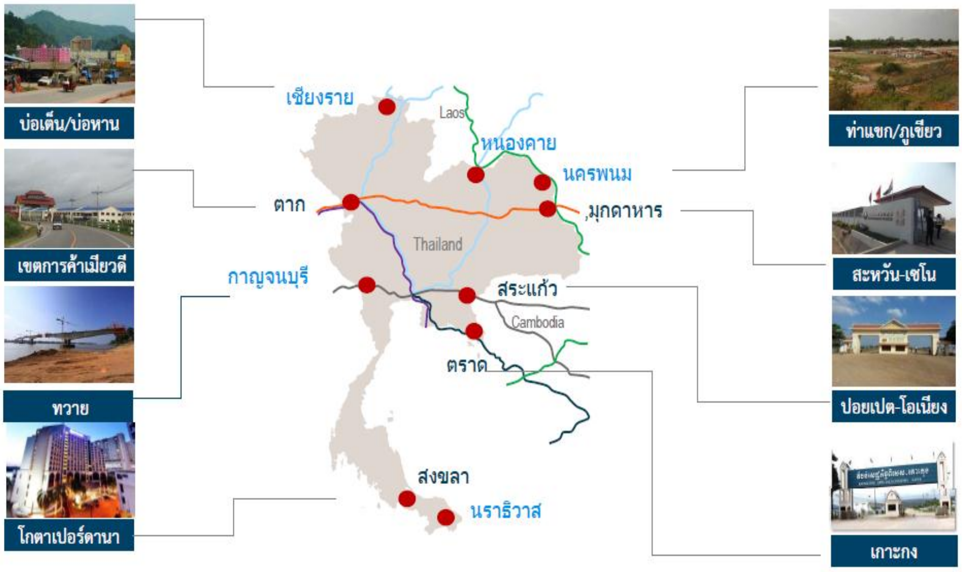
นอกจากนี้ยังมีจุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่ำ อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ประเภทสินค้าที่ซื้อขายคือ เครื่องอุปโภคบริโภคประจำวัน วัสดุและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องจักรกลการเกษตร และผลผลิตทางการเกษตร สิ่งประดิษฐ์หรือผลิตภัณฑ์จากรากไม้ เครื่องยาและเวชภัณฑ์ปศุสัตว์ และน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นต่าง ๆ ฯลฯ

7.7 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย...................................

รัฐบาลไทยมีนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 รูปแบบ ได้แก่ (อัฐพล จิรวัฒน์จรรยา 2558)

1) **เขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์** สำหรับธุรกิจที่ไม่เหมาะกับชายแดน และธุรกิจที่เป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น กิจการวิจัยและพัฒนา กิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและใช้แรงงานน้อย เป็นต้น เพื่อเชื่อมโยงกับผู้ผลิตต้นน้ำ–กลางน้ำ–ปลายน้ำ อุตสาหกรรมสนับสนุน สถาบันการศึกษา สถาบันเฉพาะทาง หน่วยงานรัฐ องค์กรเอกชน และเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจท้องถิ่น

2) **เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน** ที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมโยงการค้า/การลงทุน/การผลิตกับประเทศในภูมิภาค เน้นธุรกิจที่ใช้แรงงานจำนวนมาก ใช้วัตถุดิบจากท้องถิ่นบริเวณชายแดนหรือประเทศเพื่อนบ้าน และธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนไทยจะส่งเสริมกิจกรรมเศรษฐกิจเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้งสองประเทศ



รูปที่ 7.10 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย

(ที่มา : อาคม เติมพิทยาไพสิฐ, 2558)

รัฐบาลมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากรเพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จึงใช้กฎหมายพิเศษเพื่ออนุมัติ โครงการนิคมอุตสาหกรรม การส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะเรื่องการให้สิทธิประโยชน์การลงทุน การใช้แรงงานต่างด้าว ศูนย์ One stop service ที่มีประสิทธิภาพ และ มีคลังสินค้าชั่วคราวซึ่งได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากร

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษยังทำให้เกิดการเชื่อมโยงในด้านวัตถุดิบและห่วงโซ่อุปทานทางการผลิต (Supply Chain) ช่วยสร้างตลาดผู้บริโภคในพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน นักธุรกิจที่เข้าไปลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และได้รับประโยชน์จากการใช้แรงงานต่างด้าวที่จะสามารถเข้ามาทำงานในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้

รัฐบาลไทยได้วางนโยบายพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประชาคมอาเซียน เพื่อส่งเสริมศักยภาพเมืองประตูการค้าชายแดนและเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด 12 พื้นที่

- ระยะแรก 6 พื้นที่ (ปี 2557 – 2558) : 1) แม่สอด จ.ตาก 2) จ.มุกดาหาร 3) อรัญประเทศ จ.สระแก้ว 4) จ.ตราด 5) อ.สะเดา จ.สงขลา 6) จ.หนองคาย

- ระยะที่สอง 6 พื้นที่ (ปี 2559 เป็นต้นไป) : 1) แม่สาย จ.เชียงราย 2) เชียงแสน จ.เชียงราย 3) เชียงของ จ.เชียงราย 4) จ.นครพนม 5) จ.กาญจนบุรี 6) จ.นราธิวาส

7.8 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทยที่เชื่อมโยงกับกัมพูชา

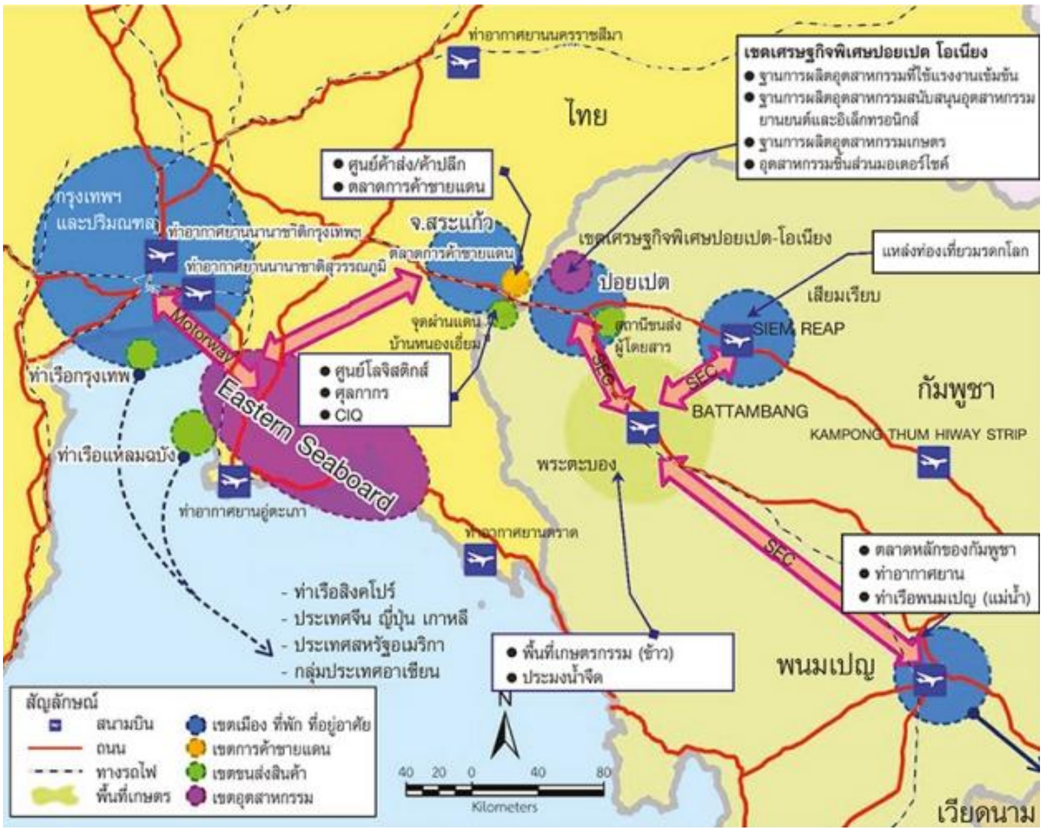
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว

จังหวัดสระแก้วมีพรมแดนติดกับกัมพูชา 165 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก 1 แห่ง และจุดผ่อนปรน (ทางการ) 3 แห่ง คือ บ้านตาพระยา บ้านหนองปรือ และบ้านเขาดิน

เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้วมีเป้าหมายพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ตลาดการค้าชายแดน และเป็นศูนย์โลจิสติกส์และคลังสินค้า เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่อง

รูปที่ 7.11 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.สระแก้ว

(ที่มา : พิชัย อุทัยเชฏฐ์, 2558)

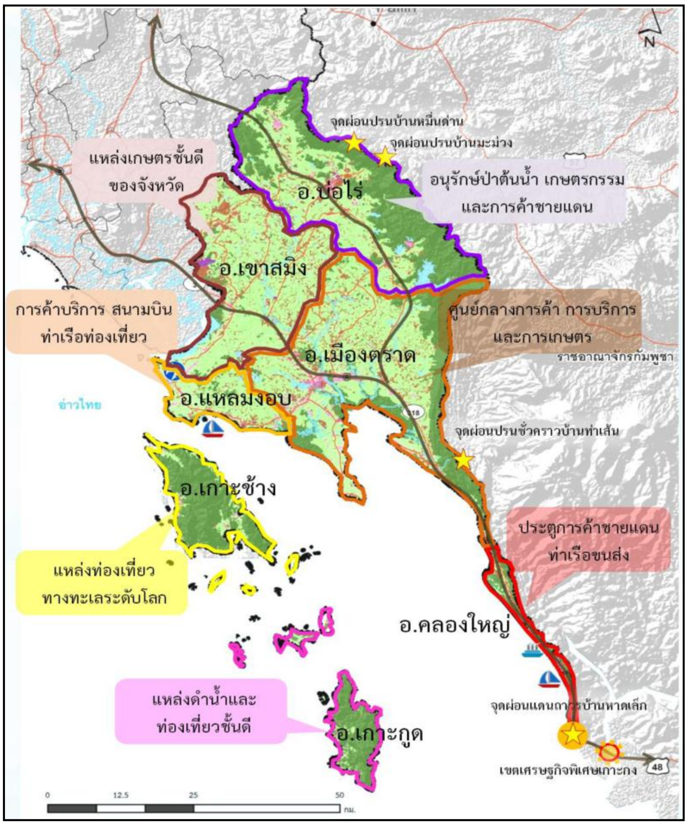


รูปที่ 7.12 เป้าหมายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.สระแก้ว

(ที่มา : อัฐพล จิรวัฒน์จรรยา, 2558)

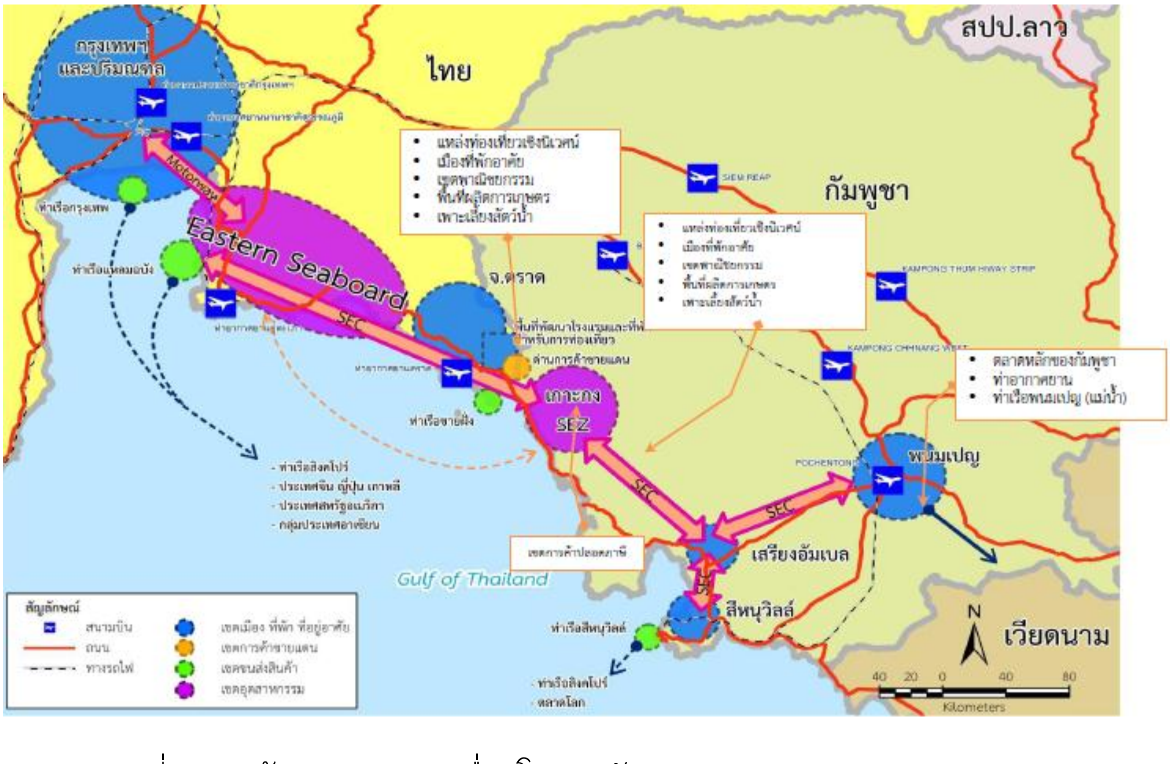
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด

การพัฒนาพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ ประตูเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง (ด่านบ้านหาดเล็ก) ไปสู่กัมพูชาและเวียดนาม ด้วยเส้นทางคมนาคมขนส่งทางหลวงหมายเลข 3 หมายเลข 318 และท่าเรือน้ำลึกคลองใหญ่ เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ท่าเรือสีหนุวิลล์ของกัมพูชา และเมืองท่าของเวียดนาม มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กระจายสินค้าโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมขนาดเล็ก (เกษตรอินทรีย์) โดยจะมีการพัฒนาท่าเรือรองรับ 2 แห่ง ศูนย์กระจายสินค้า และพื้นที่พัฒนาสำหรับธุรกิจการค้า



รูปที่ 7.13 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.ตราด

(ที่มา : พิชัย อุทัยเชฎฐ์, 2558)



รูปที่ 7.14 เป้าหมายและการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.ตราด

(ที่มา : อัฐพล จิรวัฒน์จรรยา, 2558)

7.9 เส้นทางขนส่งแร่จากกัมพูชามายังประเทศไทย

เนื่องจากแหล่งแร่ที่อาจจะเป็นเป้าหมายของผู้ลงทุนจากประเทศไทย ประกอบด้วย

1) ทรายแก้ว แหล่งทรายแก้วที่สำคัญ พบในจังหวัดเกาะกง และชายฝั่งอ่าวกัมปงโสม โดยเฉพาะที่คุณภาพดีพบทางชายฝั่งทางทิศตะวันตกของเกาะกง ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของกัมปงโสม และตลอดชายฝั่งตอนใต้จากกัมปงโสม ไปยังกัมปอต

2) ถ่านหิน พบในจังหวัด Oddar Meanchey และสตึงเตรง

3) แหล่งแร่พลอย ทับทิม และเซอร์คอน พบที่จังหวัดไพลิน และจังหวัดพระวิหาร ใกล้ชายแดนไทย

แหล่งทรายแก้วที่มีศักยภาพในการขนส่งมาใช้ในอุตสาหกรรมแก้วและกระจกของไทย คือ แหล่งทรายของบริษัท Mong RethThy Group Co, Ltd. ที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษจากรัฐบาลกัมพูชาให้ทำเหมืองในเขตพัฒนาอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้จำหน่ายแร่ทรายแก้วไปยังต่างประเทศได้ แหล่งแร่ทรายแก้วในพื้นที่สัมปทานของบริษัทตั้งอยู่ที่บริเวณอ่าวกัมปงโสม มีความหนาตั้งแต่ 1-2 เมตร ขึ้นไป มีปริมาณแร่สำรองไม่น้อยกว่า 20 ล้านตัน โดยปริมาณ 6 ล้านตัน มีคุณภาพดี สามารถนำมาใช้ในอุตสาหกรรมแก้ว กระจก และเซรามิกส์ได้

ช่องทางการขนส่งแร่

การขนส่งแร่จากแหล่งแร่ในกัมพูชามายังประเทศไทย อาจจะทำได้ 2 วิธี คือ

(ที่มา : www.aus.co.th, 2016)

1) ขนส่งจากแหล่งแร่มายังท่าเรือ Mong Reththy ของเอกชนที่เป็นเจ้าของแหล่งแร่ ซึ่งจะห่างกันประมาณ 2 กิโลเมตร จากนั้นขนส่งทางเรือมาที่ท่าเรือเอกชนที่ท่าเรือหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ซึ่งใช้เรือขนาดเล็กไม่เกิน 2,000 ตัน ใช้เวลาประมาณ 12 ชั่วโมง ถ้าเป็นแหล่งแร่ที่อยู่ทางตอนเหนือของกัมปงโสม และตลอดชายฝั่งตอนใต้จากกัมปงโสม ไปยังกัมปอต อาจจะใช้เรือขนาดใหญ่ โดยจะต้องขนส่งมาที่ท่าเรือกัมปงโสม หรือสีหนุวิลล์ (ห่างไปจากเกาะกง 227 กิโลเมตร) เพื่อใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งมาที่ท่าเรือของไทยที่จังหวัดระยอง การขนส่งทางน้ำจะมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าต้นทุนการขนส่งทางบก

2) ใช้ถนนสาย 48 สะแรอัมเบิล–เกาะกง โดยรถบรรทุกวิ่งมาที่ด่านเกาะกง–หาดเล็ก จังหวัดตราด แล้วใช้เส้นทางตราด–คลองใหญ่–หาดเล็ก (หมายเลข 318) ระยะทาง 90 กิโลเมตร มายังจังหวัดตราด จากนั้นใช้ถนนสุขุมวิท ขนส่งมายังจังหวัดจันทบุรี ระยอง และชลบุรีได้

หากผู้ประกอบการไทยสามารถนำเข้าแร่ทรายแก้วจากราชอาณาจักรกัมพูชาซึ่งอยู่ใกล้ประเทศไทย จะช่วยให้มีแหล่งวัตถุดิบและทำให้ผู้ประกอบการประหยัดค่าขนส่งมากกว่านำเข้าจากประเทศอื่นๆ ซึ่งเคยมีการนำเข้าแร่ทรายแก้วคุณภาพสูงจากประเทศออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

สำหรับแหล่งถ่านหินที่พบในจังหวัด Oddar Meanchey นั้น หากสามารถนำเข้ามาใช้ในประเทศได้ อาจจะใช้ถนนสาย 67 ช่องสะง่ำ–อัลลองเวง–เสียมราฐ มาที่จุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่ำ อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ หรือใช้ถนนสาย 68 ช่องจอม–กรอลัน มาที่ด่านช่องจอม จ.สุรินทร์ ขึ้นอยู่กับตำแหน่งของแหล่งแร่

7.10 สรุปโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา..

ในภาพรวมกัมพูชายังต้องการพัฒนาระบบขนส่งทางรางรถไฟ ลำน้ำ ท่าเรือ และปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐานเพื่อขนส่งได้ปลอดภัยและรวดเร็วขึ้น และยังมีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในประเทศค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติที่ว่าจ้างโดยอุตสาหกรรมสิ่งทอและรองเท้า

การขนส่งทางถนน

- ปัญหาเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านชายแดน มีการใช้งานเต็มความสามารถและเสื่อมสภาพ
- ปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่บริเวณรอบประตูการค้า
- การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามแดน การปรับปรุงกฎระเบียบ การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร
- ปัญหาป้ายจราจร ป้ายจราจรยังไม่ได้มาตรฐานและเพียงพอ

การขนส่งชายฝั่งทะเล

- ขาดท่าเรือชายฝั่งที่เป็นสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก
- ปัญหาร่องน้ำตื้นเขินในการเข้าเทียบท่า
- ไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ฝั่งอันดามัน
- ศักยภาพของท่าเรือค่อนข้างจำกัด

การขนส่งทางลำน้ำ

- ปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ และความคับคั่งของท่าเรือ
- ปัญหาความสูงของสะพาน
- อุปสรรคการเดินเรือจากร่องน้ำตื้นเขินในฤดูแล้ง

การขนส่งระบบราง

- การขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากความไม่แน่นอนในการจัดส่งสินค้า
- ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ
- ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ
- สิ่งอานวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ

สรุปอุปสรรคของการเชื่อมโยงทางกายภาพและข้อควรปรับปรุงที่ด่านชายแดน

- ควรปรับปรุงระบบศุลกากรในฝั่งกัมพูชา ปัญหาที่เกี่ยวเนื่องจากการเก็บภาษีศุลกากรและการขาดกฎหมายเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนในประเทศกัมพูชา ใช้เวลาและจำนวนเอกสารในพิธีการศุลกากรมาก

- รถบรรทุกสินค้าใช้เวลานานในการรอผ่านด่านไปยังประเทศกัมพูชาเพราะต้องรอให้คนข้ามแดนและรถเข็นจากประเทศกัมพูชาข้ามแดนมาก่อน ควรจัดระเบียบยานพาหนะและผู้คน โดยปรับปรุงให้มีช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์และปศุสัตว์หรือทำเป็นเส้นทางคู่ขนานกับเส้นทางหลัก ควรปรับปรุงพื้นที่ด่านพรมแดนของฝั่งไทย (อรัญประเทศ, บ้านหาดเล็ก) และฝั่งกัมพูชา(ปอยเปต, เกาะกง) ให้มีความกว้างขวาง

- การขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศกัมพูชาจะมีค่าขนส่งแพงกว่าประเทศไทยและเวียดนาม โยรถบรรทุกในกัมพูชาจะใช้น้ำมันดีเซล 1 ลิตรสำหรับระยะทาง 2.7 กม. ในขณะที่ของไทยและเวียดนามจะได้ระยะทางมากกว่า 3.5 กม. (World Bank, 2014, Trade Logistics Blueprint)

- ควรเจรจาเพื่อเพิ่มโควตายานพาหนะที่จะข้ามแดน และพิกัดน้ำหนักบรรทุกในกัมพูชา

ข้อเสนอแนะ

1) การพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกันและการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมจะเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงฐานการผลิตมากยิ่งขึ้น ควรสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมในพื้นที่ชายแดน เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางการค้า เช่น บริเวณพื้นที่ อ.แม่สอด จ.ตาก–เมียวดี พื้นที่คลองใหญ่ จ.ตราด–เกาะกง เป็นต้น

2) รัฐบาลไทยควรมีกลยุทธ์ในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) ด่านชายแดนควรได้รับการจัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วน แยกช่องทางการจราจรระหว่างรถท่องเที่ยวและรถบรรทุก แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน เพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมายบริเวณชายแดน สนับสนุนให้มีการทำพิธีการทางศุลกากรแบบครบวงจร พร้อมทั้งช่วยยกระดับพิธีด่านศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านให้มีระบบมากขึ้น รวมทั้งจัดตั้ง **"หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์"** ที่จุดผ่านแดนทำหน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการและกระบวนการค้าการขนส่งที่ด่านชายแดนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน

3) ต้องยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติ จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่นักธุรกิจ (Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมืออาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่ของทัศนคติ ทักษะ องค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ

4) ผู้ประกอบการไทยไม่มีเครือข่ายในการขนส่งหลายรูป แบบที่เชื่อมโยงต่อกันเหมือนต่างประเทศ อันนี้เป็นข้อเสียเปรียบอันหนึ่ง จึงอยากเสนอให้รัฐบาลต้องออก พ.ร.บ.ส่งเสริมการจัดตั้งเครือข่ายและการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการโดยแยกเป็น mode แต่เชื่อมโยงใน

การให้บริการ ซึ่งปัจจุบัน ทูตพาณิชย์ยังไม่ได้เข้าไปดำเนินการเรื่องนี้แต่อย่างใด ซึ่งการพัฒนาเครือข่าย จะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

5) ผู้ประกอบการไทยยังขาดความสามารถและความพร้อมในการออกไปลงทุนในต่างประเทศ เพราะถ้าจะแข่งขันในเชิงรุกจำเป็นต้องสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการไทยไปขยายเครือข่ายกิจการลงทุนในต่างประเทศให้ได้ โดยกระทรวงพาณิชย์น่าจะมีบทบาทเข้ามาส่งเสริม ในการจัดทำ business matching ระหว่างผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนด้วยกัน