

North – South / East-West

Economic Corridor

เส้นทางแห่งโอกาสการค้า การลงทุนแห่งภูมิภาค

โดย

ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE

รองประธาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โครงการ Logistics Clinic สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ร่วมกับ คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

22 เมษายน 2551

22-2008

แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทย

- **เส้นทาง R3E** เส้นทางเชื่อมโยงภาคเหนือตอนบน-ประเทศจีนตอนใต้
- **เส้นทาง R9** เส้นทางเชื่อมโยงภาคอีสาน-เวียดนามตอนกลาง
- **East West / North-South** เป็นเส้นทางของภูมิภาค เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งเดิมการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-เวียดนาม-จีน ต้องพึ่งพิงรูปแบบการขนส่งทางทะเลแต่เพียงประเภทเดียว
- การที่ประเทศไทยจะใช้ประโยชน์ของเส้นทางจำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ทั้งในระดับท้องถิ่น-ระดับประเทศ และระดับภูมิภาคที่ชัดเจน

Why..Indo-China Trade?

- ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพึ่งพาความได้เปรียบของประเทศไทยเพื่อนบ้านในเชิงปัจจัยการผลิต
- ไทยมีมูลค่าการลงทุนสะสมในลาวเป็นอันดับหนึ่ง อันดับสามในพม่ารองจากสิงคโปร์ และอังกฤษ อันดับ 5 ในกัมพูชา และอันดับ 11 ในเวียดนาม
- ไทยมีการส่งออกสินค้าไปจีน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.76 และมีอัตราขยายตัวกว่าร้อยละ 19

New Trade Lane and New Market

การให้ความสำคัญต่อ สัดส่วนตลาดในภูมิภาค

ASEAN	21.3%	}	36.7%
CHINA	9.7%		
HK	5.77%		
EU	14.0%	}	38.5%
USA	12.6%		
JP	11.9		



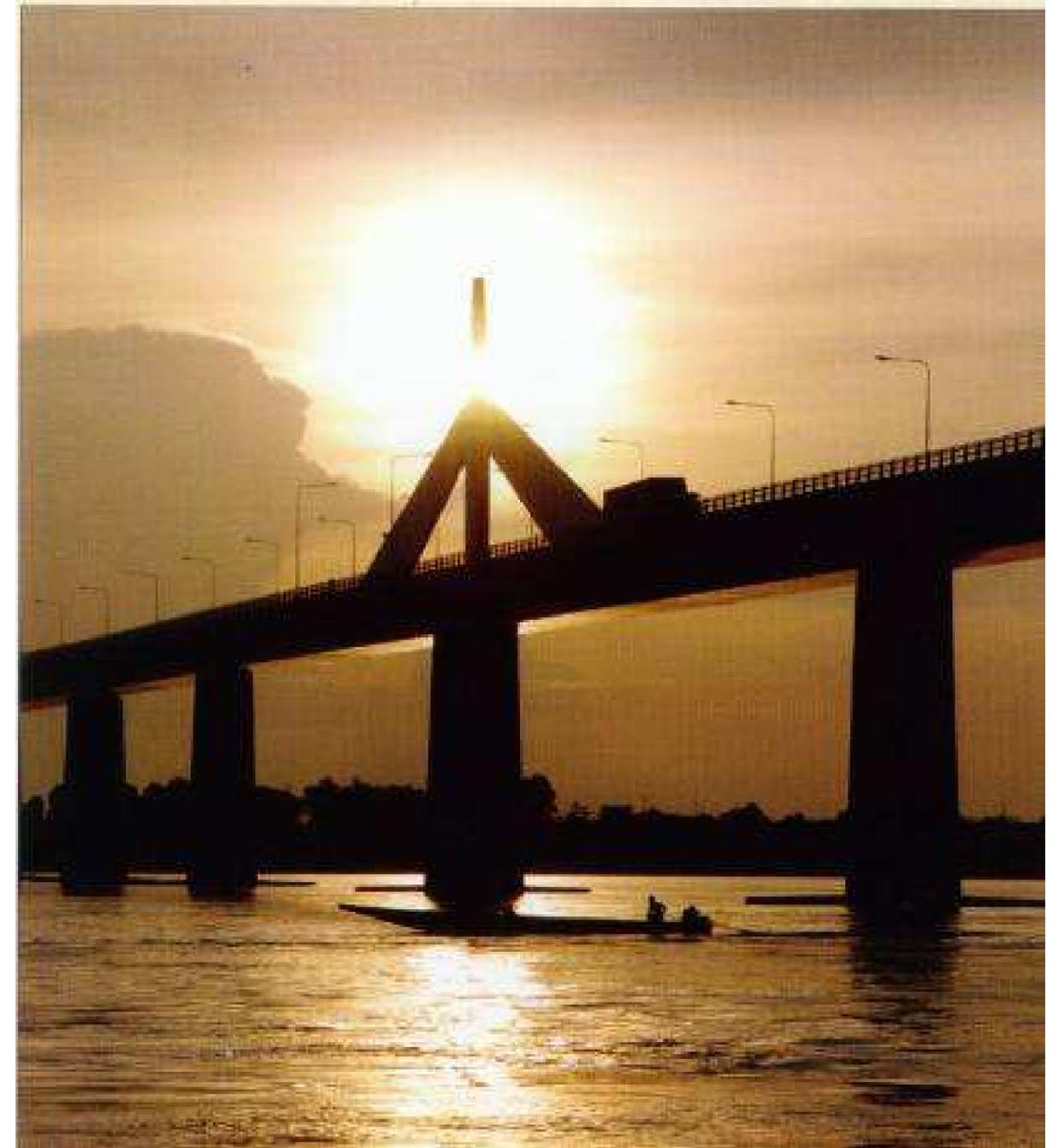
National Vision

การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น
การสร้างถนน สะพาน เขื่อน และโรงไฟฟ้า ซึ่ง
ถือเป็นการพัฒนาความเชื่อมโยงทางคมนาคม
และพลังงาน เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ
ระยะยาว

สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เชียงของ – บ่อแก้ว สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 นครพนม - ท่าแขก



บริเวณที่จะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง



การช่วยเหลือสร้างสถานรถไฟและทางรถไฟ หนองคาย — ท่านาแร่-เวียงจันทน์



R3E เส้นทางขนส่งของอนุภูมิภาค



การขนส่งทางถนน ในอนาคตอันใกล้ จะเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ และมีประสิทธิภาพมากกว่าทุก Mode การขนส่งในการเชื่อมโยงพื้นที่ภายในแผ่นดินของประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคอินโดจีน และจีนตอนใต้ ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงเส้นทางถนนถึงกันอย่างสะดวกส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลาง Logistics Hub ของภูมิภาค

การประชุมการใช้เส้นทาง R3E ในพิธีเปิดเส้นทางอย่างเป็นทางการ ณ กรุงเวียงจันทน์ วันที่ 30-31 เมษายน 2551



ระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงโครงข่ายเหนือ-ใต้ North – South Economic Corridor

1. เส้นทาง R3E ซึ่งเป็นถนนที่มีระยะทางสั้นที่สุดในการเชื่อมโยงประเทศไทย , ประเทศ สปป.ลาว และประเทศจีนตอนใต้
2. ภาคเหนือตอนบนกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ต่อโอกาสการขยายเส้นทางการค้าและการลงทุน ในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน
3. เส้นทาง R3E หรือที่จีนเรียกว่า คุณมั่ง-กงลู่ เป็นถนนตามมาตรฐาน GMS ที่สร้างเสร็จสมบูรณ์ สามารถใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่สั้นที่สุดในการเชื่อมประเทศไทยกับประเทศจีน

การเปิดเส้นทางถนน

North – South , East – West

Economic Corridor

เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน GMS



ท่าเรือกวนเลย

ท่าเรือดานัง

R9

โครงการท่าเรือ
เกาะกระแอกเรือ

ท่าเรือทวาย

ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือหลักฝั่ง
ตะวันตก ???

ท่าเรือกรัง
ท่าเรือตันจุง เพเลพาส





R3E กรุงเทพฯ – คุณหมิง ระยะทาง 2,036 กิโลเมตร

- เส้นทางในประเทศไทย มีระยะทางรวมกันประมาณ 945 กิโลเมตร ประกอบด้วย
 - ช่วงกรุงเทพ-เชียงใหม่ มีระยะทาง 830 กิโลเมตร
 - ช่วงอำเภอเชียงใหม่ – อำเภอเชียงใหม่ ระยะทาง 110 กิโลเมตร
- เส้นทางในประเทศ สปป.ลาว มีระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร
- เส้นทางในประเทศจีน มีระยะทาง 868 กิโลเมตร

1.

ห้วยทราย (Houay Xay) จนถึงบ้านสอด (Ban Sod)

เส้นทางช่วงแรก ห้วยทราย (Houay Xay) จนถึงบ้านสอด (Ban Sod) ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ประเทศไทยให้ลาวกู้ 1,210 ล้านบาท โดยระยะทางกิโลเมตรที่ 30-75 ทางจะผ่านภูเขาและมีโค้งหลายแห่ง ความลาดชันประมาณ 12-13 ต่อ 100 (หน่วยวัดความชัน) ซึ่งโครงการสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะมาบรรจบกับเส้นทางช่วงนี้ที่กิโลเมตรที่ 9



การเร่งทำความตกลงด้านการใช้ประโยชน์ร่วมของเส้นทาง

เส้นทาง R3E ในส่วนที่ไทยก่อสร้าง



2.

บ้านสอดจนถึงเมืองน้ำลิ่ง (Nam Lang)

เส้นทางช่วงที่สอง บ้านสอดจนถึงเมืองน้ำลิ่ง (Nam Lang) ระยะทาง 76.80 กิโลเมตร โดยทาง ADB ให้ลาวกู้จำนวน 30 ล้าน เหรียญสหรัฐ ซึ่งทางบริษัท เนาวรัตน์ พัฒนาจากประเทศไทยเป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง จากช่วงกิโลเมตรที่ 112 จะผ่านเมืองเวียงภูคา สภาพเป็นป่าสมบูรณ์ ถนนช่วงนี้ คดเคี้ยวมาก และทางขึ้นเขา บางแห่งทางแคบมาก ซึ่งเป็นปัญหากับรถเทลเลอร์ซึ่งบรรทุกตู้หนัก และถนนไม่ได้สร้างไหล่ทางสำหรับให้รถแข่ง



3.

เส้นทางน้ำล้าง-บ่อเต็น-หม้อฮั่น

เส้นทางช่วงที่สาม (เส้นทางน้ำล้าง-หลวง
น้ำทา) ไปจนถึงเมืองบ้านนาเตย และเมือง
บ่อเต็น (Boten) ติดชายแดนจีน ระยะทาง
66.43 กิโลเมตรทางจีนเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้ง
ให้กู้และก่อสร้างโดยให้เปล่า 249 ล้าน
หยวนและเงินกู้ไม่มีดอกเบี้ยอีก 499 ล้าน
หยวน โดยเส้นทาง R3E จากบ้านดอนมหา
วัน อำเภอเชียงของ จะมาสิ้นสุดที่เมือง
บ่อเต็นของ สปป.ลาว ระยะทาง 228
กิโลเมตร



4.

เส้นทางในประเทศจีน

จากชายแดน สปป.ลาว จนถึงนครคุนหมิงในมณฑลยูนนาน
มีระยะทางประมาณ 868 กิโลเมตร

- เส้นทางหม่ออัน – จิ่งหง ระยะทางประมาณ 330 กิโลเมตร
เส้นทางจะตัดตรงเข้าไปจนถึงเมืองกาหลันป้า ระยะทาง
ประมาณ 30 กิโลเมตร จะเข้าสู่ นครจิ่งหง
- เส้นทางจิ่งหง-คุนหมิง ระยะทางประมาณ 538 กิโลเมตร
เส้นทางจะผ่านอุโมงค์ทั้งเล็กและใหญ่ประมาณ 40 อุโมงค์

รถขนส่งของจีนระหว่างเส้นทาง R3 จังหวัด-คุนหมิง ในประเทศจีน



อุโมงค์มั่งเจียง ยาว 3.8 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของอุโมงค์ กว่า 40 แห่งของเส้นทาง R3 ในประเทศจีน



ระยะทางของเส้นทาง R3E จากกรุงเทพ - คนหมิง

Routeing	Activity	Distance (Km)	Time
กรุงเทพ - เชียงราย	Transport	830	10 hrs
เชียงราย - เชียงของ	Transport	110	1.5 hr
เชียงของ - ห้วยทราย	Border crossing	N/A	-
ห้วยทราย - บ่อเต็น	Transport	228	4 hrs
บ่อเต็น - บ่อหาน	Border crossing	N/A	-
บ่อหาน - อังทอง	Transport	330	6 hrs
อังทอง - คนหมิง	Warehouse Distribution	538	8 hrs
Total	N/A	2,036	-

เส้นทาง R3E เส้นทาง New Trade Land เชื่อมโยงพื้นที่ภายในของประเทศจีน

1. เส้นทาง R3E ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน
2. นครคุนหมิงก็ไม่ใช่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางสายนี้ เป็นเพียงมณฑลที่ยากจน โดย GDP อยู่ในลำดับ 23 จาก 31 มณฑล โดยรายได้ต่อหัวของประชาชนอยู่ในลำดับ 29 จาก 31 ลำดับ
3. คุนหมิงเป็น Hub-Link กับมณฑลทางภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำฉางเจียง มีเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลาง และเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจูเจียง มีนครกวางโจวเป็นศูนย์กลาง
4. คุนหมิงเป็นฐานกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตภายในประเทศไปสู่ประเทศไทย โดยมีกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ) เป็นจุดหมายปลายทาง

ถนนเชื่อมต่อมณฑลต่างๆของจีน
ส่วนใหญ่เป็นถนน Hi-Way ลอยฟ้า



SKY Tower ที่เซี่ยงไฮ้สูงอันดับ 2 ของโลก

Laemchabang Port



Thai export cargo become to import cargo in Malaysia, they are inspected and passed the customs formalities by Malaysia Customs Officers



การขนส่งข้ามแดนปาดังเบซาร์ ส่วนใหญ่ไป
ต่อรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าไปท่าเรือปีนัง 26
ขบวนต่อวัน

CY Yard in Malaysia border area



Route R9 East – West Corridor (Myanmar – Thailand - Vietnam)



Maw Lam Yine Port

Koh Ka Ekrok Port

Dawei Port

Ranong Port

Jinghong Port

Danang Port

**Krang Port
Tunjung Pelapas Port**

Route 9 West Side Maesod Border /Thai-Myanmar



เส้นทางตะวันตกของ R9
สู่ประเทศพม่า

Thai-Myanmar Border: Moei River



รูปแบบการขนส่งยังเป็น
แบบดั้งเดิมและเป็นการซื้อ-
ขายนอกระบบ





สะพานข้ามโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร



ท่าเรือคานั่ง ประเทศเวียดนาม

Opportunity or Threat

การปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน จึงต้องมีความเข้าใจทั้งในด้านจุดแข็งที่เป็น Strength และจุดอ่อนที่เป็น Weakness รวมทั้งโอกาสและภัยคุกคาม โดยการนำเส้นทางที่ไทยเชื่อมโยงกับจีนเช่นเส้นทางหมายเลข R3E เข้ามาพิจารณาในส่วนของ New Trade Lane ส่วนผลประโยชน์ที่ได้รับคงมีทั้งผู้ที่ได้ประโยชน์และกลุ่มเสียประโยชน์ ซึ่งภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณาผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ เพราะเป็นผลประโยชน์แห่งชาติ



ชายแดน บ่อเต็น-หม้อฮุ้น

ด่านตรวจคนเข้าเมือง บ่อเต็น ของ สปป.ลาว



Casino Plaza Complex
บนเนื้อที่ 1,640 เฮกเตอร์ บริเวณเมืองบ่อเต็น



ชนิด โซรัตน์

CHINA Destination Route

ยุทธศาสตร์ที่ประเทศไทยควรใช้กับจีน

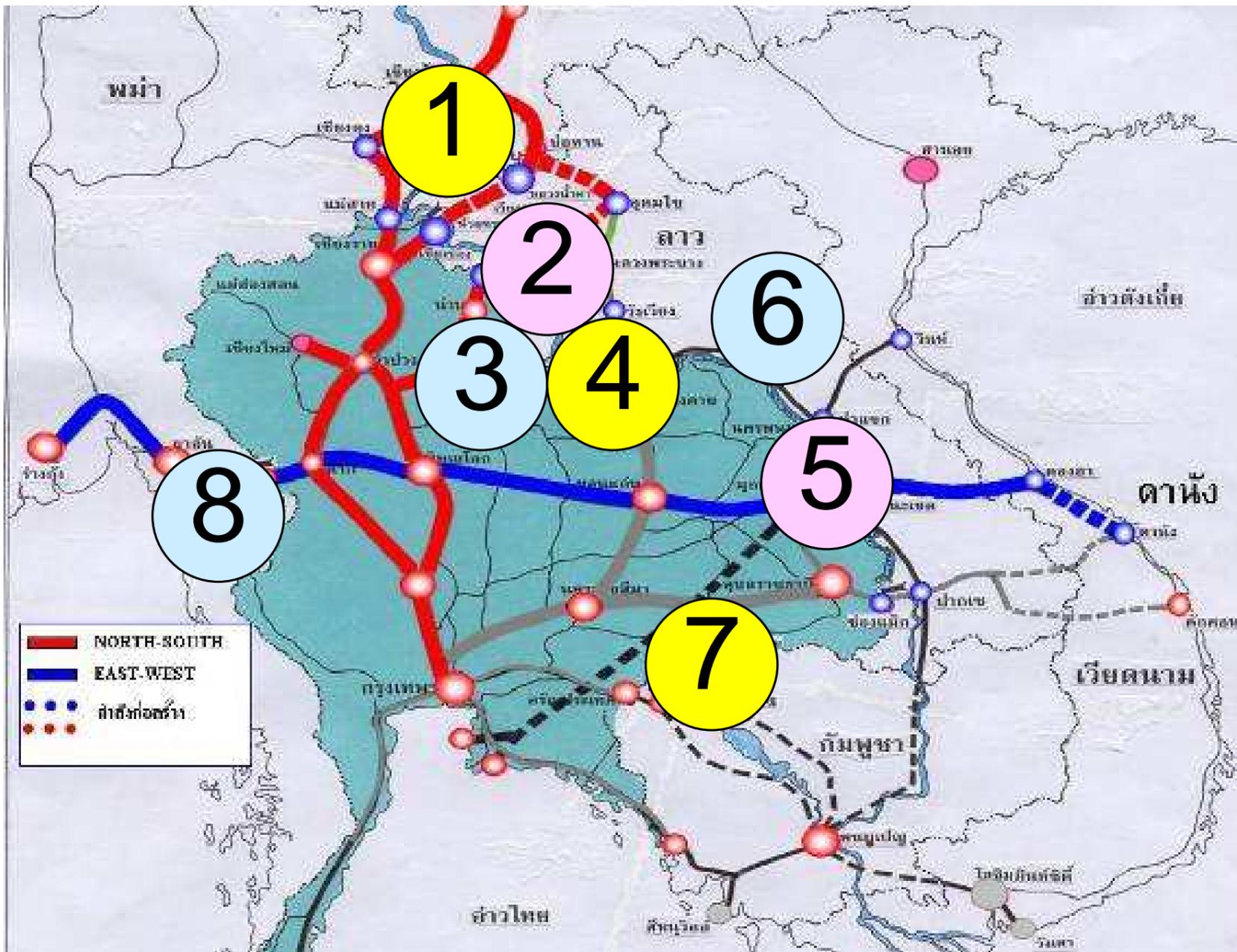
1. บทบาทของจีนที่มีต่อไทยและอาเซียน สินค้าจากจีนมีราคาถูกจากปัจจัยด้านค่าแรงที่ได้เปรียบไทย
2. การเป็นพันธมิตรทางโลจิสติกส์ ไทยไม่ควรแข่งกับจีนด้านราคา และไทยก็ไม่สามารถแข่งกับจีนด้านบุกเบิกเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้าน
3. การได้ประโยชน์ร่วมกัน ประเทศจีนมีความประสงค์ที่ชัดเจนในการต้องการมีบทบาทในฐานะผู้นำของการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขงของภูมิภาคอาเซียน
4. **2010 FTA จีน-อาเซียน** ภาษี VAT 13% ของจีน ทำให้ไทยเสียเปรียบจากการเปิด FTA ผักผลไม้ แต่ VAT 17% สำหรับสินค้าประเภทอื่น จะเป็นปัญหามากกว่าเมื่อเปิด FTA จีน-อาเซียนเต็มรูปแบบ

การวางยุทธศาสตร์ East-West / North-South

1. **New Trade Lane** เส้นทาง การกระจายสินค้าส่งออกของไทยไปสู่ตลาดจีน ประเด็นสำคัญ คือ สินค้าของไทยรายการใดบ้าง ที่มีศักยภาพในด้านต้นทุนและรูปแบบในการเข้าสู่ตลาดจีน
2. **Area Base** มีการศึกษาถึงกฎเกณฑ์และข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคของจุดหมายปลายทาง (Destination Focus) โดยศึกษาทั้งในระดับแขวงของ สปป. ลาว และในการเข้าถึงแต่ละมณฑลของประเทศจีน
3. **Commodities Base** จะต้องมีการศึกษาถึงสินค้าทั้งด้านเกษตร , เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรม ว่าประเภทใดมีศักยภาพที่จะเข้าไปแข่งขันในตลาดของประเทศจีน และสินค้าประเภทใดที่ไทยอาจสูญเสียตลาด ทั้งในประเทศและชายแดน
4. **Logistics Model** ระบบการจัดส่งและส่งมอบแบบ Door to Door ซึ่งประเทศจีนมีระบบศุลกากร และการคำนวณภาษี ซึ่งยังไม่เป็นสากล รวมทั้ง ยังมีระบบ NTB ทั้งที่เป็นรูปแบบและไม่เป็นรูปแบบ ซึ่งการเข้าถึงตลาดจีนเป็นสิ่งที่ยากที่สุด
5. **ยุทธศาสตร์เชิงบูรณาการเชิงพื้นที่**

แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทย

เส้นทาง เส้นทางคมนาคม แม่สอด-เมียวดี-กอกกอระ 48 กม. ห่งที่ 4



การปักปันเขตแดนทางบกไทย-ลาว จะแล้วเสร็จปีนี้

เปล่า 197 ล้านบาท คาดว่าเริ่มก่อสร้างปี 2549 แล้วเสร็จปี 2551

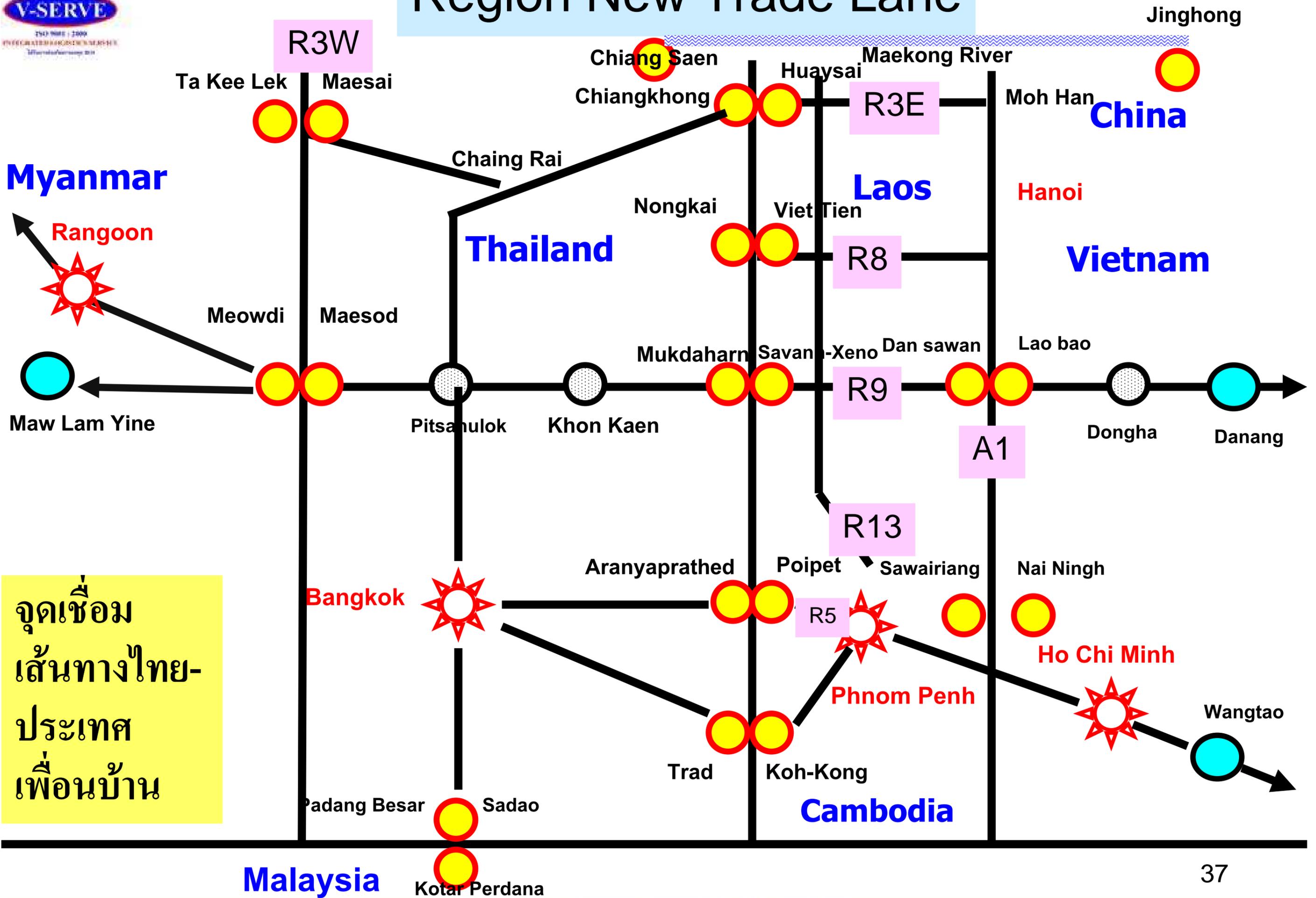
ไทย-ลาว ใช้เงินกู้ JBIC 4,753.7 ล้านบาท ก่อสร้าง 2547-2549 แล้วเสร็จปลายปี 49

Transport Integration

สภาพแม่น้ำโขงมีเกาะแก่งเป็น
อุปสรรคต่อการขนส่ง



Region New Trade Lane



จุดเชื่อม
เส้นทางไทย-
ประเทศ
เพื่อนบ้าน

Malaysia

ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

Cross Border Collaborate Strategy

1. เร่งแก้ไขระเบียบขนส่งข้ามแดนที่แต่ละประเทศ ซึ่งมีข้อตกลงระดับ GMS และอาเซียน และในทางปฏิบัติยังไม่สามารถใช้ให้เกิดผลในทางรูปธรรม ซึ่งต้องมีการเร่งในการทำ Truck Visa และ Diver Visa
2. SSI: Single Stop Inspection ภาครัฐของแต่ละประเทศจะต้องเร่งทำความตกลงให้เกิดเป็นผลโดยเร็วเนื่องจากพิธีการศุลกากรของแต่ละประเทศจะมีการตรวจที่มีการซ้ำซ้อนมีความล่าช้าซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญ
3. e-Logistics ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจะต้องมีการเร่งพัฒนาและส่งเสริมให้มีการในระบบ electronic มาใช้ในธุรกรรมการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งข้ามพรมแดนและการขนส่งระหว่างประเทศโดยให้ครอบคลุมทั้งกระบวนการ Customs Immigration freight transport
4. ส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปอยู่ระหว่างรายต่อของแต่ละประเทศเพื่อให้เกิดการส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มของการใช้ทรัพยากรและประโยชน์ของพื้นที่ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน

ศักยภาพและประโยชน์ที่ชัดเจนจากเส้นทาง

1. **ระยะสั้น** จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านเชิงท่องเที่ยวให้กับประเทศไทย-สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา) รวมทั้งแขวงพงศาลี และกับประเทศจีนโดยเฉพาะนครฉงชิ่งหรือสิบสองปันนา
2. **การท่องเที่ยว** ซึ่งจะเป็นมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจที่ชัดเจนที่จะได้จากเส้นทางสายนี้ โดยประเทศไทยและประเทศจีนจะได้รับประโยชน์มาก เพราะมีความพร้อมกว่า
3. **ส่งเสริมการลงทุน** จังหวัดเชียงรายและจังหวัดภาคเหนือตอนบนของไทย จะได้รับอนิสงค์ที่ชัดเจนด้านการท่องเที่ยว จึงควรมีการเตรียมการและการส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับโรงแรม , อาหาร , สถาบันบันเทิง และฯลฯ
4. **การจัดโซน** ภาครัฐส่วนกลางและท้องถิ่นจะต้องทำการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว โดยจัดโซนหนึ่งที่ชัดเจนว่าแหล่งท่องเที่ยวใดจะเป็นเขตวัฒนธรรม

“GMS” Offshore Factory Nation Investment

- **Resource searching, such as, contract farming, mine, fishry, energy and gem.** หาแหล่งวัตถุดิบ เช่น การเกษตร (Contract Farming)เหมืองแร่ ประมง พลังงาน และอัญมณี
- **Market expansion in other countries both service and cargo, such as, spare part, transformed agriculture, animal food,, telecommunication, hotel, industrial estate, and construction.** ขยายตลาดในต่างประเทศทั้งสำหรับสินค้าและบริการ เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารสัตว์ เกษตรแปรรูป โทรคมนาคม โรงแรม นิคมอุตสาหกรรมและก่อสร้าง
- **Searching for low cost production base or have more ready production factor, such as, textile, garment and decoration.** หาฐานการผลิตต้นทุนต่ำหรือที่มีความพร้อมด้านปัจจัยการผลิตมากกว่า เช่น สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม และเครื่องประดับ
- **Absorbing and adapting technology by investing with potential foreign business.** ดูดซับเทคโนโลยีโดยผ่านการลงทุนร่วมกับธุรกิจต่างประเทศที่มีศักยภาพ

Opportunity

- 1. Border Industrial Free Zone :**
เขตอุตสาหกรรมการผลิตชายแดน
- 2. Co-Production :** การผลิตร่วมด้วยการใช้
ศักยภาพด้านทรัพยากรและแรงงาน
- 3. Off Shore Factory :** การลงทุนในประเทศ
เพื่อนบ้าน

Offshore Factory

อุตสาหกรรมไทยที่เหมาะสม

1. **Industry which use local content material.** อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบประเภท Local Content
2. **Textile industry which use a lot of labor content.** อุตสาหกรรมสิ่งทอซึ่งใช้แรงงานมาก Labour Content
3. **Spare part industry.** อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วน
4. **Electric and electronic equipment which use the benefit from value chain connection with foreign country.** เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งถือเป็นการใช้ประโยชน์การเชื่อมโยง Value Chain กับต่างประเทศ
5. **Household furniture industry which made of natural material.** อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องเรือน เฟอร์นิเจอร์ที่ใช้วัสดุธรรมชาติ
6. **transformed agriculture industry** อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

Route Service Utility

- Corridor Logistics Center ศูนย์ให้บริการงานโลจิสติกส์ตามจุดเชื่อมโยงที่เป็นประตูเศรษฐกิจ ซึ่งจะให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร การให้บริการเปลี่ยนหัวลาก หรือรวบรวมสินค้าให้เต็มรถหรือให้บริการขนส่งเที่ยวเปล่า Back Haul
- Health Care Center ศูนย์สุขภาพของภูมิภาค
- Region Tourist Hub ศูนย์ท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบน-จีนตอนใต้
- Tourist HUB Link ศูนย์กลางการท่องเที่ยว ภาคเหนือไทย - ภาคใต้จีน

การเตรียมพร้อมและมีขีดความสามารถในการ ให้บริการ การขนส่งและส่งมอบสินค้าในระดับภูมิภาค

1. Cross Border/ Frontier Delivery
ระดับขนส่งชายแดน
2. Transshipment Service
ระดับขนส่งผ่านแดน
3. International Logistics Service
ระดับขนระหว่างประเทศ



ปัญหา-อุปสรรคของการใช้ถนน R3E

1. การเร่งทำความตกลงเกี่ยวกับการใช้ถนนร่วมกันระหว่างประเทศไทย – ลาว และ จีน
2. ท้องถิ่นและผู้ประกอบการ ยังขาด “Awareness” ต่อการเตรียมพร้อมของเส้นทางและ สะพาน โดยไม่เข้าใจถึงผลกระทบที่เส้นทางนี้จะมีผล ทั้งโอกาสและภัยคุกคามทาง เศรษฐกิจ
3. การลงทุนด้านการประกอบกิจการขนส่งในประเทศลาว ผู้ประกอบการไทยไม่ สามารถทำได้ จะต้องถือเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ ต้องผ่านรัฐบาลกลางเท่านั้น
4. ระบุว่าด้วยการขนส่งยังไม่มี เป็นปัญหาเกี่ยวกับจำนวนรถของแต่ละฝ่ายที่ใช้ เส้นทางเข้าไปลึกมากน้อยเพียงใด
5. การขออนุญาตรถขนส่งผ่านแดนไทย-จีนไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ซึ่งการขออนุญาตใช้ รถผ่านแดนปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนด จะต้องรอคำสั่งและระเบียบจากรัฐบาลเวียงจันทน์ ก่อนจึงจะทำได้
6. ด้านการประกันภัยตามเส้นทาง ซึ่งปัจจุบันทางฝั่งลาวก็ไม่มีระเบียบชัดเจนด้านความ รับผิดชอบ ซึ่งรถที่เข้าไปใช้เส้นทางนี้ จะต้องไปทำประกันภัยกับบริษัทลาว

ปัญหา-อุปสรรคของการใช้ถนน R3E

7. การเก็บค่าผ่านทางยังไม่ชัดเจน เพราะมีทั้งแบบในระบบและนอกระบบและการเก็บจะมีการซ้ำซ้อนกัน 2 แขวง โดยลาวให้การยืนยันว่าทั้งสองแขวงจะใช้ข้อตกลงโดยเฉพาะค่าผ่านทางหรือที่เรียกว่าค่าผ่านทางในอัตราเดียวกัน
8. น้ำหนักบรรทุกทุก กำหนดให้รถบรรทุกสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 12 เมตริกตันต่อเพลลา โดยจะมีด่านซึ่งทั้งที่สะพานและตามจุดที่มีการกำหนด โดยทางลาว จะให้ความเข้มงวดต่อน้ำหนักบรรทุกมาก
9. ความตกลงเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนน ปัจจุบันทั้ง 3 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย-สปป.ลาว และประเทศจีน ยังไม่ได้มีการเจรจาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถนน ควรให้ สปป.ลาว มีการกันเงินค่าผ่านทางไว้ส่วนหนึ่งสำหรับซ่อมถนน กรณีตัวอย่างเห็นได้จากเส้นทาง R9 ซึ่งสร้างเพียงปีเศษๆ ถนนชำรุดมากและไม่มีเงินในการซ่อมแซม
10. สินค้าส่วนใหญ่ไปอยู่นอกระบบ โดยไม่ดำเนินพิธีการศุลกากรที่ถูกต้อง จำเป็นต้องพัฒนาผู้ประกอบการท้องถิ่นซึ่งอยู่ช่วงรอยต่อชายแดนของแต่ละประเทศให้มีขีดความสามารถในการบริหารที่เกี่ยวกับศุลกากร คลังสินค้าขนาดเล็ก และขนส่งทางถนน รวมถึงพาหนะอื่นๆ

Logistics Development in the GMS countries

❑ Infrastructure Development

Making mission together and making image to the target countries.
การสร้างพันธมิตรร่วมกัน การสร้างภาพลักษณ์ต่อประเทศเป้าหมาย

❑ Trade Facilitation

Supporting the private roles and collaboration between private section. การอำนวยความสะดวกทางการค้าและข้อตกลงด้านการขนส่งที่ทำให้สะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

❑ Business Collaborate

Making social and economic partnership, look to benefit together.
การสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจและสังคม การแสวงหาผลประโยชน์ร่วมกัน

กุญแจแห่งความสำเร็จของการใช้เส้นทาง

East-West / North-South Economic Corridor

การพัฒนาการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อเส้นทางหมายเลข R3E ภาครัฐจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนไม่ใช่ปล่อยให้เอกชนและท้องถิ่นไปตามยถากรรม เนื่องจากเส้นทาง R3E ไม่ใช่เป็นเพียง “New Trade Lane” ของประเทศไทย แต่ก็เป็นเส้นทางการค้าใหม่ของประเทศจีน

ภาครัฐของไทยไม่ควรที่จะใช้สูตรสำเร็จมาใช้กับภาคธุรกิจในการใช้รับมือกับประเทศจีน

ธุรกิจของไทยที่เป็น SMEs จะมีปัจจัยอะไรที่เป็นจุดแข็งที่จะย้ายฐานการผลิตเข้าไปในจีน

ภาครัฐจะต้องให้ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริง มีทั้งที่เป็นบวกและเป็นลบ และควรมีการศึกษาและหรือวิจัยในเชิงลึก เพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานสำหรับนักธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศจีน

การขาดการบูรณาการของหน่วยงานของรัฐ ในการแก้ปัญหากฎเกณฑ์และกลไกของประเทศเพื่อนบ้านให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของภาคธุรกิจ ซึ่งภาครัฐไม่ควรจะเน้นที่ Protocol หรือรูปแบบ แต่จะต้องเน้นที่ผลลัพธ์ที่สามารถจับต้องเป็นรูปธรรม



END