

รายงานสรุปผล

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า R๑๐

ณ จังหวัดตราด ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(R๑๐ : กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สีหนุวิลล์-กัมปอต/ฮาเตียน-เกิ่นเทอ-โฮจิมินห์)

ระหว่างวันจันทร์ที่ ๒๓ - เสาร์ที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๘

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยนายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ นำคณะข้าราชการและผู้ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เดินทางไปศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า R๑๐ ณ จังหวัดตราด (ประเทศไทย) ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ระหว่างวันจันทร์ที่ ๒๓ - วันเสาร์ที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๘

คณะเดินทาง จำนวน ๒๐ คน ประกอบด้วย ผู้บริหารและข้าราชการกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน ๕ คน ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ธุรกิจให้บริการด้านขนส่งสินค้า คลังสินค้า ตัวแทนออกของและพิธีการศุลกากร จำนวน ๑๕ คน โดยมีกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

๑. การสำรวจสภาพเส้นทาง R๑๐ (กรุงเทพฯ - จังหวัดตราด / เกาะกง - สีหนุวิลล์ - กัมปอต / ฮาเตียน - เกิ่นเทอ - โฮจิมินห์ หรือ เส้นทางสายกรุงเทพฯ - โฮจิมินห์) หรือ แนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) ตามแนวเส้นทางพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor - SEC)

การเดินทางเริ่มต้นที่กระทรวงพาณิชย์ สนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี มุ่งหน้าสู่อำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด เข้าสู่ราชอาณาจักรกัมพูชา ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก-เกาะกง (กัมพูชา) มุ่งหน้าสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงและเดินทางตามถนนเลียบชายฝั่งทะเล และเส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างเมือง และเข้าสู่สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ที่จุดผ่านแดนด่านตรวจคนเข้าเมืองฮาเตียน ไปสิ้นสุดที่เมืองโฮจิมินห์ รวมระยะทางจากกรุงเทพมหานคร - นครโฮจิมินห์ ประมาณ ๑,๑๙๖ กิโลเมตร ทั้งนี้ เส้นทาง R๑๐ เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย ๑๒๓ (ทางหลวงเอเชียสาย ๑๒๓ (AH๑๒๓) ถนนเครือข่ายทางหลวงสายเอเชีย ประเภทสายรอง เริ่มต้นจากพรมแดนพม่าที่ช่องทางผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดนครปฐม ถึงทางแยกต่างระดับนครชัยศรี แยกซ้าย ถึงกรุงเทพมหานคร จากนั้นเริ่มต้น ถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี หรือมอเตอร์เวย์ ถึงทางแยกต่างระดับโป่ง ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ถึงแยกปลวกเหตุ ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง แยกผ่านจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด สิ้นสุดที่พรมแดนกัมพูชา ด้านพรมแดนบ้านหาดเล็ก ตำบลหาดเล็ก อำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด ระยะทาง ๖๔๓ กิโลเมตร) ที่ยังไม่ค่อยได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการขนส่งทางบก และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ทั้งนักท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียน และนักท่องเที่ยวชาติอื่นๆ) มากเท่าที่ควร

๑.๑ สภาพเส้นทางและองค์ประกอบ ๒ ฝั่งถนน จากจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด - จังหวัดเกาะกง - เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ (จังหวัดพระสีหนุ) - ด่านตรวจคนเข้าเมืองฮาเตียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ระยะทางรวมประมาณ ๔๐๔ กิโลเมตร

(๑) เกาะกง (จังหวัดเกาะกง) - สีหนุวิลล์ (จังหวัดพระสีหนุ) ระยะทางประมาณ ๒๔๐ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๓.๓๐ ชั่วโมง การเดินทางจะต้องเปลี่ยนเลนเป็นขับชิดขวา (พวงมาลัยซ้าย) มุ่งหน้าไปทางตะวันตกตามถนนสาย ๔๘ (เป็นถนนช่วงหนึ่งของเส้นทาง R๑๐) ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร ลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินเขาสูงสลับทางลาดชัน สภาพถนนมีลักษณะคดเคี้ยว ไม่มีไหล่ทาง ไม่มีจุดพักรถระหว่างทางที่ได้มาตรฐาน ไม่มีไฟส่องแสงสว่างบนถนน รถใหญ่ขับผ่านได้ยาก ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน อีกทั้ง หากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ส่วนใหญ่รถที่ใช้ขนส่งสินค้าจะเป็นรถกระบะ ๔ ล้อ และรถบรรทุก ๖ ล้อ การสัญจรบนถนนมีรถปริมาณค่อนข้างน้อยรถสามารถใช้ความเร็วได้ประมาณ ๔๐ - ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้ ระหว่างเส้นทางบนเขา พบว่า มีรถกระบะขนส่งสินค้าอย่างแตก และรถเก๋งติดหล่มหินจากการซ่อมแซมถนน ดังนั้น ผู้ขับขี่จึงควรตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมที่สุด องค์ประกอบ ๒ ผังถนน เป็นพื้นที่ป่า หุบเหว และหุบเขา สลับกับชุมชนเล็กๆ

ระหว่างทางในจังหวัดเกาะกง จะผ่านสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำ ๕ แห่ง ซึ่งรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือก่อสร้างแบบให้เปล่าตั้งแต่ปี ๒๕๔๖ จำนวน ๔ แห่ง

เมื่อลงสู่ถนนพื้นราบ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๔ ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร สลับถนนคอนกรีตทางเรียบ ระหว่างทางมีการซ่อมแซมถนนและก่อสร้างขยายถนนเป็นระยะ เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง กับ เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ ถนนไม่มีไหล่ทาง จุดพักรถ คือบริเวณหน้าร้านขายของชำเล็กๆ ริมทาง หรือร้านขายอาหารริมทาง ไม่มีไฟส่องแสงสว่าง องค์ประกอบ ๒ ผังถนน เป็นชุมชนขนาดเล็กกระจายเป็นจุดๆ สลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกข้าว / สวนยางพารา / สวนปาล์ม และพืชผักสวนครัว

เมื่อเข้าสู่ตัวเมืองสีหนุวิลล์ (จังหวัดพระสีหนุ) ถนนค่อนข้างสะดวกสบาย เป็นถนนลาดยาง ๔ ช่องจราจร มีแสงไฟส่องสว่าง ขับมาตามถนนเอกราช (Ekareach Street) จนถึงบริเวณวงเวียนสิงห์โตทอง (Golden Lion Traffic Circle) ซึ่งเป็นแหล่งการค้าการลงทุนที่ค่อนข้างคึกคัก มีทั้งโรงแรม ร้านค้า ร้านอาหาร ซูเปอร์มาร์เก็ต และที่สำคัญ คือ มีอาคารพาณิชย์จำนวนมากที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง แสดงถึงการขยายตัวของเมืองและการค้าที่กำลังเจริญเติบโต นอกจากนี้ บริเวณนี้ยังเป็นจุดที่ตั้งโรงงานผลิตเบียร์ขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียงที่สุดของประเทศกัมพูชา และโรงงานผลิตเสื้อผ้าขนาดใหญ่ ทั้งนี้ รถสามารถใช้ความเร็วได้ประมาณ ๖๐ - ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

ข้อสังเกต ๑ ตลอดการเดินทางเส้นทางเกาะกง - สีหนุวิลล์ พบสถานีบริการน้ำมันเพียง ๑ แห่งเท่านั้น จนกระทั่งเดินทางเข้าตัวเมืองสีหนุวิลล์จึงพบสถานีบริการน้ำมันมากขึ้น (๔ สถานี) น้ำมันมีราคาสูงกว่าประเทศไทยประมาณ ลิตรละ ๒ - ๓ บาท (ดีเซล) รวมทั้ง ไม่พบร้านซ่อมรถขนาดใหญ่หรือจุดเปลี่ยน/ปะยางรถขนาดใหญ่ (เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางถนน) พบแต่ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเท่านั้น

ข้อสังเกต ๒ ร้านค้าระหว่างทางจะจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภคของประเทศไทยทั้งสิ้น ซึ่งจากการสอบถามพบว่า ประชาชนชาวกัมพูชานิยมสินค้าของประเทศไทยเป็นพิเศษ เนื่องจากชาวกัมพูชามองว่าสินค้าของไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ และพร้อมที่จับจ่ายใช้สอยเมื่อมีสินค้าไทยไปจำหน่ายถึงถิ่น ทั้งนี้ สามารถใช้เงินบาทไทย หรือเงินดอลลาร์สหรัฐในการจับจ่ายซื้อของได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องแลกเป็นเงินเรียลของกัมพูชา

เส้นทางจากเกาะกงถึงสีหนุวิลล์



(๒) สีหนุวิลล์ - กัมปอต ระยะทางประมาณ ๑๑๔ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๒ ชั่วโมง ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร ถนนไม่มีไหล่ทาง องค์กรประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นชุมชนขนาดเล็ก กระจายตลอดเส้นทาง สลับกับพื้นที่ปลูกข้าว และพืชผักสวนครัว มีตลาดชุมชนขนาดใหญ่ ๒ แห่ง (บริเวณตลาด การจราจรค่อนข้างติดขัด เนื่องจากมีปริมาณรถจักรยานยนต์ค่อนข้างมาก รถจอดซื้อของไม่เป็นระเบียบ) ไม่มี สถานีบริการน้ำมันขนาดใหญ่ มีแต่สถานีบริการน้ำมันท้องถิ่น (ขนาดเล็ก) ประมาณ ๓-๔ แห่ง รถสามารถใช้ ความเร็วได้ประมาณ ๖๐ - ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง



(๓) กัมปอต - ด้านตรวจคนเข้าเมืองฮาเตียน (เวียดนาม) ระยะทางประมาณ ๕๐ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๑.๑๕ ชั่วโมง (เป็นเส้นทางตัดใหม่ สามารถช่วยย่นระยะทางได้ประมาณ ๔๐ กิโลเมตร) ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร ถนนไม่มีไหล่ทาง องค์ประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นชุมชนขนาดเล็กกระจายตลอดเส้นทาง สลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกข้าว และพืชผักสวนครัว มีตลาดชุมชนขนาดใหญ่ ๑ แห่ง ไม่มีสถานีบริการน้ำมันขนาดใหญ่ มีแต่สถานีบริการน้ำมันท้องถิ่น (ขนาดเล็ก) ประมาณ ๒ แห่ง รถสามารถใช้ความเร็วได้ประมาณ ๕๐ - ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง



๑.๒ สภาพเส้นทางและองค์ประกอบ ๒ ฝั่งถนน จากด่านตรวจคนเข้าเมืองฮาเตียน - เกียนยาง - เกิ่นเทอ - เมืองโฮจิมินห์ ระยะทางรวมประมาณ ๓๗๘ กิโลเมตร

(๑) ด้านตรวจคนเข้าเมืองฮาเตียน - เกียนยาง ระยะทางประมาณ ๑๐๕ กิโลเมตร เวลาเดินทางประมาณ ๒ ชั่วโมง ใช้เส้นทางเลียบริมชายฝั่งทะเล ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร จนกระทั่งเดินทางเข้าถึงตัวเมืองเกียนยางเป็นถนนลาดยาง ๔ ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง องค์ประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นชุมชนเรียงรายตลอดเส้นทาง สลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกข้าว และสวนมะพร้าว เมื่อเริ่มเข้าเมืองจะมีการค้าขายเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นคนพื้นเมืองที่ออกมาจับจ่ายใช้สอย ไม่ค่อยพบนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเท่าไรนัก มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะจำนวนมาก การจราจรจะติดขัดมากในช่วงเช้าและเย็น มีแต่สถานีบริการน้ำมันท้องถิ่น (ขนาดเล็ก) ตลอดเส้นทาง เมื่อเข้าตัวเมืองจะมีสถานีบริการน้ำมันขนาดใหญ่ตลอดเส้นทางเช่นกัน ทั้งนี้ กฎจราจรของเวียดนามกำหนดให้รถสามารถใช้ความเร็วได้ประมาณ ๔๐ - ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมงเท่านั้น (ซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางถนน)



(๒) เกียนยาง - เกินเทอ ระยะทางประมาณ ๑๐๓ กิโลเมตร เวลาเดินทางประมาณ ๓ ชั่วโมง ใช้ทางหลวงระหว่างเมืองสายเกียนยาง - เกินเทอ เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร (ค่อนข้างแคบ) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขยายถนนเป็น ๔ ช่องทางจราจร ไม่มีไหล่ทาง มีแสงไฟส่องสว่าง (ไฟสลัว) องค์กรประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นชุมชนเรียงรายหนาแน่นตลอดเส้นทาง ดังนั้น รถสามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง บางช่วงเป็นสะพานข้ามคลองขนาดเล็ก รถขนาดใหญ่ไม่สามารถสวนกันได้ ต้องชะลอและหยุดให้คันใดคันหนึ่งไปก่อน การทำเวลาจึงเป็นไปได้ยาก ระหว่างทางมีร้านซ่อมรถใหญ่ ประมาณ ๑ - ๒ ร้าน และมีสถานีบริการน้ำมันขนาดเล็ก ๒ แห่ง

เมื่อเข้าสู่ตัวเมืองเกินเทอ (เป็นเมืองใหญ่ศูนย์กลางของสามเหลี่ยมแม่น้ำโขง หรือ Mekhong Delta) เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ๔ ช่องทางจราจร มีแสงไฟส่องสว่างตลอดเส้นทาง การจราจรค่อนข้างหนาแน่นถึงติดขัด เนื่องจากเป็นย่านการค้าที่สำคัญ ปริมาณรถจักรยานยนต์บนท้องถนนมีจำนวนมาก องค์กรประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นร้านค้าเรียงรายหนาแน่นตลอดเส้นทาง มีตลาดขนาดใหญ่ ๓ - ๔ แห่ง มีการแยกจำแนกประเภทสินค้าชัดเจน เช่น ตลาดสด ตลาดดอกไม้ - ผลไม้ ตลาดขายของชำ เป็นต้น มีศูนย์การค้าขนาดเล็ก - กลาง ๔ แห่ง ทั้งนี้ ในเมืองเกินเทอ มีห้าง Big C ของประเทศไทยตั้งอยู่ด้วย ๑ สาขา ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนชาวเกินเทอเป็นอย่างมาก



(๓) เกินเทอ - นครโฮจิมินต์ ระยะทางประมาณ ๑๗๐ กิโลเมตร เวลาเดินทางประมาณ ๓.๓๐ ชั่วโมง ใช้ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ซึ่งเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ๔ ช่องจราจร โดยบางช่วงมีความกว้างถึง ๖ ช่องจราจร (เป็นถนนใหม่ที่เพิ่งเปิดให้บริการได้เพียง ๒ - ๓ ปีเท่านั้น) สามารถย่นระยะเวลาการเดินทางได้เป็นอย่างดี (เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วได้มากขึ้น) มีแสงไฟส่องสว่าง สะดวกสบาย การจราจรเคลื่อนตัวได้ดี องค์กรประกอบ ๒ ฝั่งถนน เป็นชุมชนขนาดใหญ่กระจายเป็นจุดๆ สลับกับพื้นที่ปลูกข้าว ระหว่างทางมีสถานีบริการน้ำมันขนาดใหญ่ตลอดเส้นทาง นอกจากนี้ เส้นทางเกินเทอ - นครโฮจิมินต์ ถือว่าเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ เนื่องจากจะเห็นรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่วิ่งไปมาทั้งขาขึ้นและขาล่องจำนวนมาก

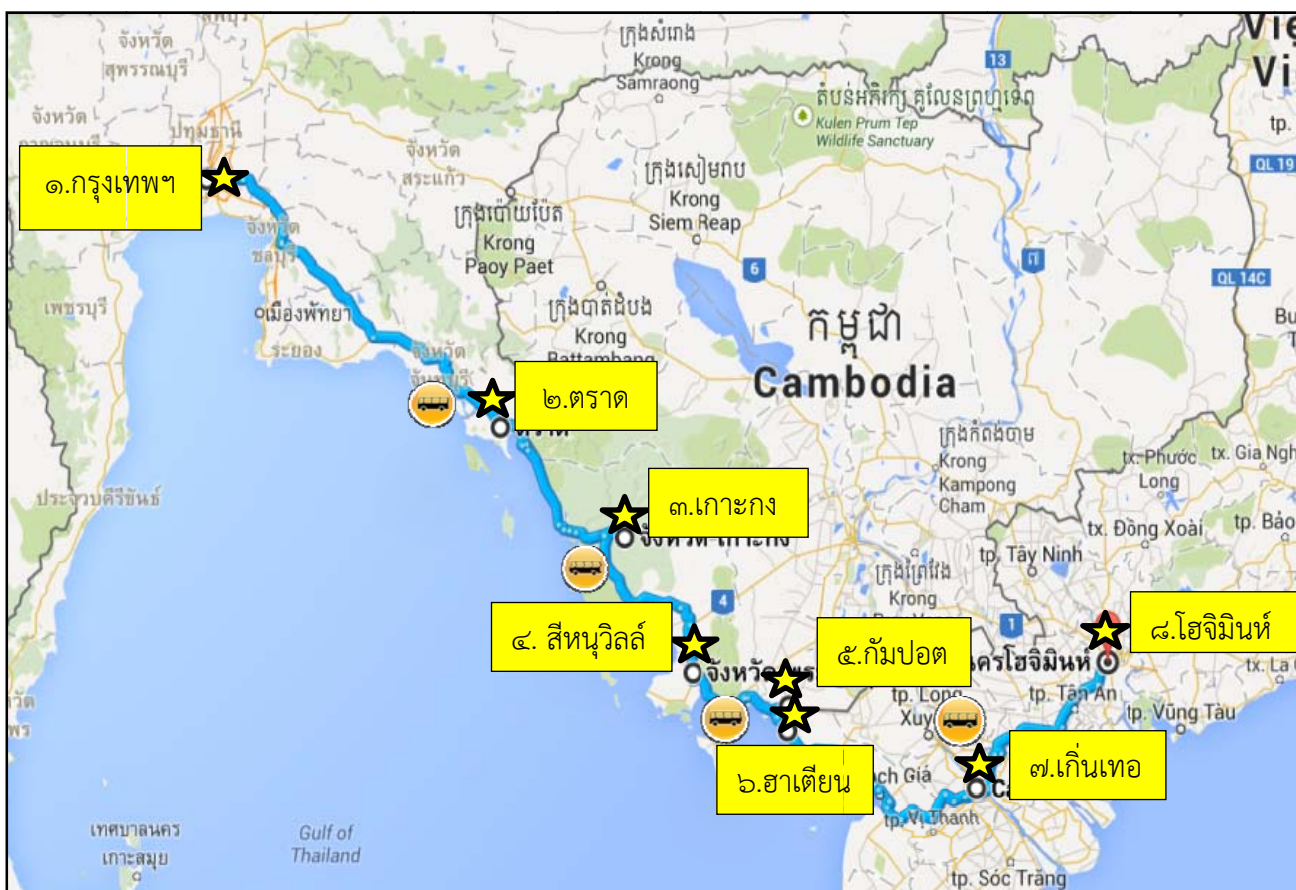
เมื่อเดินทางเข้านครโฮจิมินต์การจราจรค่อนข้างติดขัด ปริมาณรถจักรยานยนต์และรถยนต์บนท้องถนนมีจำนวนมาก ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ๔ - ๖ ช่องจราจรเรียบแม่น้ำโขงอัน การจัดผังเมืองของนครโฮจิมินต์แบ่งเป็นโซน A ถึง D โดยมีแม่น้ำโขงอันกัน เช่น ในตัวนครโฮจิมินต์ ซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจและการค้าจะจัดเป็น

โซน A (เป็นเขตที่เจริญที่สุด เป็นศูนย์รวมเศรษฐกิจของเมือง และย่านการค้าที่สำคัญที่สุด มีราคาเช่าที่ดินแพงที่สุด) เมื่อต้องการออกนอกเมืองโฮจิมินห์ (โซน A) ไปโซน B จะใช้อุโมงค์ลอดแม่น้ำโขงอัน ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวกสบายและการจราจรคล่องตัว องค์ประกอบ ๒ ฝั่งถนน ประกอบด้วย อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ บริษัท ห้างร้าน โรงแรม ระดับ ๓ - ๕ ดาว ย่านการค้ารอบเมือง โดยมีตลาดขายของที่ระลึกแก่นักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง (ตลาดบินถัน) ทั้งนี้ เมื่อเข้าสู่ใจกลางนครโฮจิมินห์ (ย่านการค้า) ส่วนใหญ่ถนนจะเหลือ ๒ ช่องจราจร ที่มีปริมาณรถคับคั่ง และไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาในใจกลางเมือง (ยกเว้นรถบรรทุกท่องเที่ยว) การขนส่งสินค้าเข้ามาในใจกลางเมืองนิยมใช้รถกระบะ ๔ ล้อเป็นหลัก แต่รอบๆ ใจกลางเมืองรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่สามารถวิ่งได้

ทั้งนี้ ท่าเรือขนส่งสินค้า (ทางทะเล) ของนครโฮจิมินห์ตั้งอยู่บริเวณโซน B ตามผังเมืองที่กำหนด และใช้เวลาเดินทางประมาณ ๒๐ นาที (จากโซน A) ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ๔ ช่องจราจร



เส้นทางโลจิสติกส์การค้า R๑๐ (ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม)
(กรุงเทพฯ - ตราด / เกาะกง - สีหนุวิลล์ - กัมปอต / ฮาเตียน - เกิ่นเทอ - โฮจิมินห์)
(ระยะทางรวม ๑,๑๙๖ กิโลเมตร)



๒. การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ (จังหวัดตราด)

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือร่วมกับด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยนายวิศวะ ปิติสุขสมบัติ นายด่านศุลกากรคลองใหญ่ ให้การต้อนรับ และบรรยายภาพรวมของด่านศุลกากรคลองใหญ่ สรุปได้ดังนี้

๑) ข้อมูลทั่วไป ด้านศุลกากรคลองใหญ่ รับผิดชอบพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัดตราด เพื่อให้บริการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการควบคุมทางศุลกากร มีพื้นที่รับผิดชอบตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งสิ้น ๒,๘๑๙ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๑,๗๖๑,๘๗๕ ไร่ ปัจจุบันตั้งอยู่เลขที่ ๑๐๐ หมู่ที่ ๑ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โทรศัพท์ ๐๓๙ ๕๘๑ ๐๑๘ โทรสาร ๐๓๙ ๕๘๑ ๓๖๑

๒) หน้าที่ความรับผิดชอบ

- อำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศ
- ป้องกันและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- จัดเก็บอากรศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้า - ขาออก ภาษีอากรแทนหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่พันธกรณีต่างๆ กับต่างประเทศ

๓) ช่องทางการนำเข้า - ส่งออกสินค้า ๓ ช่องทาง ประกอบด้วย

- ทางบก : ด้านพรมแดนบ้านหาดเล็ก (จุดผ่านแดนถาวร) ช่องทางบริเวณเนิน ๔๐๐ (จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านมะม่วง) และบ้านท่าเส้น อำเภอเมือง (ช่องทางธรรมชาติ)
- ทางทะเล : มีท่าเทียบเรือเอกชน ๕ แห่ง อยู่ห่างจากด่านประมาณ ๑๐ ก.ม. ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ ส.กฤตวัน (ใหญ่ที่สุด) ท่าเทียบเรือชลาลัย ท่าเทียบเรือ ป.เกษมศิริ ท่าเทียบเรือ กัลปงหา ท่าเทียบเรือทรัพย์ชลธร ทั้งนี้ ทางทะเลมีร่องน้ำลึกที่เหมาะสมแก่การขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชาและเวียดนามตอนใต้
- ทางอากาศ : สนามบินตราด ต.ท่าโสม อ.เขาสมิง จ.ตราด (สนามบินศุลกากร)

ปัจจุบันด้านศุลกากรคล่องใหญ่ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร เช่น e-Import, e-Export, e-Express, e-Inspection เป็นต้น และได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลด้านต่างๆ กับหน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงาน (NSW : National Single Window) เพื่อให้พิธีการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๔) สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า เพิ่มขึ้นทุกปี ดังนี้

- ปี ๒๕๕๕ มูลค่านำเข้า ๒๘๑,๗๘๔,๑๒๑.๙๖ บาท มูลค่าส่งออก ๒๔,๒๗๕,๙๑๙,๖๒๑.๗๙ บาท ไทยเกินดุลอยู่ ๒๓,๙๙๔,๑๓๕,๔๙๙.๘๓ บาท
- ปี ๒๕๕๖ มูลค่านำเข้า ๑,๒๓๑,๒๘๕,๙๙๓.๑๔ บาท มูลค่าส่งออก ๒๕,๔๘๙,๐๙๐,๑๑๓.๗๗ บาท ไทยเกินดุลอยู่ ๒๔,๒๕๗,๘๐๔,๑๒๐.๖๓ บาท
- ปี ๒๕๕๗ มูลค่านำเข้า ๒,๐๔๘,๑๑๐,๙๗๙.๓๖ บาท มูลค่าส่งออก ๒๖,๑๑๘,๗๒๐,๙๒๔.๒๖ บาท ไทยเกินดุลอยู่ ๒๔,๐๗๐,๖๐๙,๙๔๔.๙๐ บาท
 - สินค้าส่งออก ๑๐ อันดับ ได้แก่ น้ำตาลทราย เครื่องดื่ม, น้ำอัดลม, น้ำหวาน นม และอาหารเสริม โทรศัพท์มือถือพร้อมอุปกรณ์ เบียร์ ลวดและสายเคเบิลใช้กับรถ ผงชูรส, ผงปรุงรส ท่อ, แป้น้ำ และอุปกรณ์ ยางรถยนต์ และน้ำมันหล่อลื่น
 - สินค้านำเข้า ๑๐ อันดับ ได้แก่ ชุดสายไฟรถยนต์สำเร็จรูป กากน้ำตาล ปลาทะเลสด ยางในลูกบอล ไม้แปรรูป กระเพาะปลาตากแห้ง มะพร้าวผล เนื้อในเมล็ดปาล์ม น้ำมัน หวาย และปลาหมึกตากแห้ง

จากตัวเลขดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวด้านการค้าและการขนส่งบริเวณด่านชายแดนบริเวณจังหวัดตราดเป็นอย่างมาก

ด้านศุลกากรคลองใหญ่ตั้งอยู่ใกล้กับเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ประเทศกัมพูชา (ระยะห่างประมาณ ๒ ก.ม.) นอกจากนี้ จังหวัดตราดอยู่ระหว่างการก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๙) เพื่อรองรับการขนส่งทางน้ำไปยังประเทศกัมพูชา เวียดนาม และภูมิภาคอินโดจีน/จังหวัดเกาะกง กอปรกับจังหวัดโพธิ์สัณฑ์ และจังหวัดพระตะบองของประเทศกัมพูชา มีการพัฒนาเส้นทางทางการขนส่ง และการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ทำให้จังหวัดตราดเป็นประตูการค้าที่เชื่อมสู่กลุ่มประเทศอาเซียนได้เป็นอย่างดี

ทั้งนี้ ในอนาคตจังหวัดตราดได้มีโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โดยการขยายช่องทางจราจรถนนเป็น ๔ เลน จากจังหวัดตราด จนถึงด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) รวมถึงการรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการค้าชายแดน ทั้งนี้ข้อจำกัดของด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก ปัจจุบันขนาดของพื้นที่ค่อนข้างคับแคบ จะต้องมีการปรับปรุงและขยายพื้นที่ด้านให้รองรับการค้าชายแดนที่จะเกิดขึ้น จึงเป็นโอกาสอันดีสำหรับผู้ที่ต้องการจะประกอบกิจการด้านการค้าการขนส่งผ่านทางด่านศุลกากรคลองใหญ่ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจทั้งของจังหวัดตราด และประเทศกัมพูชา (ฝั่งเลียบชายฝั่งทะเล) มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงพัฒนาไปจนถึงฝั่งประเทศเวียดนามด้วย

ประชุมหารือ แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ณ ด้านศุลกากรคลองใหญ่



๒.๒ เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (Koh Kong Special Economic Zone : KKSEZ)

ราชอาณาจักรกัมพูชา

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ณ เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง โดยมี Ms. Tino Nong ตำแหน่ง Sale Marketing ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง สรุปได้ดังนี้

๑) ข้อมูลทั่วไป เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง หรือ ก่อตั้งเมื่อปี ค.ศ. ๒๐๐๖ เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีศักยภาพเหมาะสำหรับการลงทุนเป็นอย่างมาก (ปัจจุบันราชอาณาจักรกัมพูชามีเขตเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน ๒๒ แห่ง) เนื่องจากรัฐบาลกัมพูชามีนโยบายต้องการพัฒนาเกาะกงให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนทางฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ และเป็นประตูสู่กัมพูชา นอกจากนี้ยังจะพัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวควบคู่กันไป ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพียง ๓๓๐ กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพฯ ๔๐๐ กิโลเมตร ห่างจากพนมเปญเพียง ๒๔๗ กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือสีหนุวิลล์ ๒๓๓ กิโลเมตร ซึ่งเป็นที่ตั้งมีความได้เปรียบในเรื่องการขนส่งและโลจิสติกส์ KKSEZ ได้กำหนด

เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (KKSEZ) บริหารงานโดยบริษัท L.Y.P.Group บนพื้นที่ ๓๓๖ เฮกตาร์ (Hectare) (๑ เฮกตาร์ = ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร) ตั้งอยู่ในจังหวัดเกาะกง ห่างจากชายแดนไทย ๒ กม.

๒) สิทธิประโยชน์ที่ให้แก่นักลงทุน

- ยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรที่นำมาผลิตเพื่อการส่งออก รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง

- สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรทั้งในอัตรา MFN หรือ Most-Favored Nation Rate (อัตราปกติ เป็นอัตราอากรศุลกากรที่บังคับใช้เป็นทางการทั่วไปสำหรับประเทศที่เป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก) และในอัตรา GSP (สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (GSP) ที่กลุ่มสหภาพยุโรปและอเมริกาให้แก่ประเทศกำลังพัฒนา ประเทศพัฒนาน้อยที่สุด และดินแดนในเขตปกครองต่างๆ รวมทั้งสิ้น ๘๙ ประเทศ ทั้งในรูปแบบของการยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร (Duty Free) และการลดอัตราภาษีศุลกากร (Tariff Reduction))

- ไม่มีข้อจำกัดด้านการแลกเปลี่ยนเงินตราและการโอนเงิน (สามารถโอนเงินกำไรทั้งหมดออกนอกประเทศได้ โดยไม่ผิดกฎหมาย)

- ยกเว้นภาษีรายได้ยาวนานถึง ๙ ปี

- การให้บริการ One Stop Service แก่นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนใน KKSEZ เช่น การจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท การจดทะเบียนการลงทุน พิธีการศุลกากร การจัดจ้างแรงงาน การออกวีซ่าถาวร (Permanent Visa) แก่คนงานต่างชาติที่เข้ามาทำงานใน KKSEZ ฯลฯ ทำให้ได้รับบริการอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดหาคนงานป้อนเข้าสู่โรงงาน โดยจะมีหน่วยงานราชการย่อยๆ มาตั้ง ณ KKSEZ และรัฐบาลกัมพูชาได้ให้เจ้าหน้าที่กระทรวงพาณิชย์และศุลกากรมาตั้งสำนักงานที่ KKSEZ เพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องเอกสาร อินวอยซ์ และใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) หรือใบ CO เพื่อส่งออกจาก KKSEZ

ทั้งนี้ บริเวณรอบๆ KKSEZ มีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์จำนวนกว่า ๑๐๐ ยูนิต โดยให้เช่าในอัตราเดือนละ ๓,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ บาท และสร้างบ้านพักสำหรับคนงานจำนวนมากเพื่อรองรับการจ้างงานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

๓) ต้นทุนในการประกอบการ

- ค่าเช่าที่ดิน (เป็นเวลา ๕๐ ปี) ๔๐ USD/ตารางเมตรอัตราขึ้นอยู่กับภาวะอุปสงค์ ทั้งนี้ นักลงทุนสามารถเจรจาเรื่องอัตราค่าเช่าได้ โดยขึ้นอยู่กับจำนวนพื้นที่ และระยะเวลาการเช่า

- ค่าไฟฟ้า ๖.๕๐ บาท/กิโลวัตต์
- ค่าน้ำ ๑๘ บาท/ลูกบาศก์เมตร
- ค่าขนขยะ ๓.๕๐ บาท/กิโลกรัม
- ค่าบำรุงรักษาสาธารณูปโภค ๑.๔ บาท/ตารางเมตร/เดือน

๔) ธุรกิจที่ลงทุนใน KKSEZ มีจำนวน ๕ บริษัท ประกอบด้วย

(๑) CAMKO Motor Co., Ltd. เป็นโรงงานประกอบรถยนต์ Hyundai จากเกาหลี มีกำลังการผลิตประมาณ ๕๐ คันต่อเดือน เป็นการผลิตเพื่อใช้ในประเทศเท่านั้น

(๒) YAZAKI (Cambodia) Products Co., Ltd. บริษัทผลิตสายไฟของญี่ปุ่น

(๓) MIKASA Sport (Cambodia) Co.,Ltd. โรงงานผลิตเครื่องกีฬา อุปกรณ์วอลเลย์บอล

(๔) KKN Apparel Co.,Ltd. โรงงานผลิตเสื้อผ้าของไทย ผลิตเพื่อส่งออก โดยส่วนใหญ่ขนส่งไปทางท่าเรือแหลมฉบัง ได้ขยายพื้นที่เป็น ๓ โรงงาน

(๕) HANA Microelectronics Co., Ltd. จากประเทศฮอลแลนด์ ผลิตเพื่อส่งออกไมโครชิพ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ต้องการเข้าไปลงทุนใน KKSEZ จำเป็นต้องศึกษารายละเอียด พร้อมทั้งกฎระเบียบให้ดี โดย Ms. Tino Nong แนะนำว่าควรหาพันธมิตรและลงทุนร่วมกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชาวกัมพูชาจะดีกว่า ยกเว้นกรณีที่จะขนส่งเข้ามาในประเทศไทยสามารถติดต่อบริษัทที่เข้ามาลงทุนใน KKSEZ ได้โดยตรง ทั้งนี้ปัจจุบันพบว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง จำนวนนักลงทุนยังน้อยมากเมื่อเทียบกับขนาดของพื้นที่ ซึ่งยังเหลือพื้นที่เพื่อให้ลงทุนเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ปัญหาเกิดจากการขาดแคลนแรงงาน

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ณ เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (KKSEZ)



๒.๓ ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port)

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ณ ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ โดยมี Mr. Rithy Thay ตำแหน่ง Sale Marketing ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ สรุปได้ดังนี้

ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ หรือ Sihanoukville Autonomous Port (SAP) ตั้งอยู่ในจังหวัดกำปงโสม หรือชื่อใหม่ว่า จังหวัดพระสีหนุ ซึ่งถือว่าเป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน และเป็นท่าเรือน้ำลึกระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียวของราชอาณาจักรกัมพูชา (เนื่องจากเป็นเส้นทางเดียวของประเทศที่ใช้เป็นทางออกทะเล) มีเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงกับหลายประเทศ เช่น ไทย เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน ฮองกงจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เริ่มเปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๖๐ นอกจากจะขนถ่ายด้วยท่าเรือของไทยทางด้านตะวันตก และนครโฮจิมินห์ของเวียดนามทางด้านตะวันออกแล้ว ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ยังสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางท่าเรือนานาชาติ ๒ แห่งคือ สิงคโปร์ และฮ่องกง ซึ่งเป็นศูนย์กลางท่าเรือนานาชาติที่สามารถเชื่อมต่อกับตลาดหลักของโลกอย่างสหรัฐ สหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่นอีกด้วย ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ให้บริการเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าและส่งออกราวร้อยละ ๗๐ ของสินค้าทั้งหมดของประเทศที่ถูกลำเลียงผ่านทางเรือแห่งนี้ โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ข้าว เครื่องจักร ซีเมนต์ ปุ๋ย น้ำตาล

ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งของรัฐบาลกัมพูชา มีสถานภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมี Mr. Lou Kim Chhun ดำรงตำแหน่ง Chairman & CEO รับหน้าที่ควบคุมท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้ ด้วยระดับน้ำชายฝั่งที่มีความลึกตั้งแต่ระดับ ๘.๕ เมตร ถึง ๑๓ เมตร ซึ่งสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือเดินสมุทรได้ถึง ๔ ลำพร้อมกัน ทำให้ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์กลายเป็นความหวังทางธุรกิจและเป้าหมายหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลกัมพูชา

ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ แบ่งการพัฒนามาออกเป็น ๖ เฟส ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในการพัฒนาของเฟส ๖ (ซึ่งเป็นเฟสสุดท้าย) (ค.ศ. ๒๐๑๕ - ๒๐๑๗) ท่าเรือฯ มีพื้นที่ในการใช้งานทั้งสิ้น ๑๒๔.๗๖ เฮกตาร์ (Hectare) ซึ่งนอกจากท่าเรือฯ จะใช้ที่เป็นท่าในการส่งออกและนำเข้าสินค้าแล้ว ยังใช้เป็นที่เทียบเรือสำราญหรือ เรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise Ship Services) จากภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลกด้วย

ในอนาคตท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ จะมีการขยายพื้นที่และการให้บริการเพิ่มเติมออกไปอีกในทุกๆ ส่วน ได้แก่ Passenger Terminal, Container Terminal, Special Economic Zone, Multipurpose Terminal & Logistics และ Future Port Expansion

ด้วยทำเลที่ตั้งของจังหวัดพระสีหนุ ทำให้ได้เปรียบในหลายๆ ด้าน ทั้งยุทธศาสตร์ที่ติดกับทะเลจนกลายเป็นท่าเรือน้ำลึกในปัจจุบัน และการค้นพบน้ำมันดิบในแปลงสำรวจน่านน้ำอ่าวไทยของกัมพูชา ความสมบูรณ์ทางธรรมชาติ ทั้งยังได้รับความร่วมมือจากทั้งจีนและญี่ปุ่นที่เข้ามาสนับสนุนทั้งเงินกู้และวิชาการ ประกอบกับเสถียรภาพทางการเมืองที่เริ่มนิ่ง ความพร้อมในด้านสาธารณูปโภคที่เริ่มมีมากขึ้น กัมพูชาจึงกลายเป็นประเทศที่น่าลงทุน และเป็นคู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทยในอนาคต

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ณ ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์



๒.๔ เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ (Cambodia Sihanoukville Special Economic Zone :SSEZ)

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ณ เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ โดยมี Ms. Lisa Liu ตำแหน่ง Marketing Department ๒ ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ สรุปได้ดังนี้

เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และแข็งแกร่งที่สุดในราชอาณาจักรกัมพูชา ก่อสร้างด้วยเงินลงทุนกว่า ๓๒๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นการร่วมทุนระหว่างเอกชนจีนและรัฐบาลกัมพูชา มีขนาดพื้นที่ทั้งหมด ๑,๑๑๓ เฮกตาร์ (Hectare) เปิดดำเนินการเฟสแรกแล้วขนาด ๕๒๘ เฮกตาร์ (Hectare) ตั้งแต่ปี ๒๐๐๙

ปัจจุบันมีบริษัทที่จดทะเบียนตั้งโรงงานในพื้นที่ทั้งหมด ๕๖ บริษัท โดยมี ๓๒ บริษัทที่ดำเนินการผลิตแล้ว ส่วนที่เหลืออยู่ระหว่างการก่อสร้าง โรงงานที่ตั้งใน SSEZ กว่าร้อยละ ๘๐ เป็นบริษัทจากประเทศจีน ทั้งนี้ ยังไม่มีบริษัทจากประเทศไทยเข้ามาลงทุนใน SSEZ เลย

จุดเด่นของ SSEZ คือ ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวของประเทศกัมพูชา มีระยะห่างเพียง ๑๒ กม. ภายในและบริเวณรอบๆ เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจร เช่น การให้บริการ one stop service หน่วยงานภาครัฐ โรงแรม ร้านอาหาร ธนาคาร สถานีตำรวจ และกำลังดำเนินการก่อสร้างสนามบินนานาชาติสีหนุวิลล์ (อยู่ห่างจาก SSEZ ประมาณ ๒ กิโลเมตร) รวมทั้งสามารถผลิตไฟฟ้าใช้เอง โดยให้พลังงานได้ถึง ๗๐๐๐ kw/h

SSEZ ให้เช่าพื้นที่ระยะยาวถึง ๕๐ ปี โดยคิดอัตราค่าเช่าตารางเมตรละ ๒๘ - ๓๐ ดอลลาร์สหรัฐ โดยให้เช่าพื้นที่ในการก่อสร้างโรงงานขนาดต่ำสุด คือ ๔,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ถ้าใช้ก่อสร้างเป็นคลังสินค้า คิดอัตราค่าเช่าเพียง ๒.๑๐ ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน/ตารางเมตร ทั้งนี้ นักลงทุนสามารถเจรจาเรื่องอัตราค่าเช่าได้ โดยขึ้นอยู่กับจำนวนพื้นที่ และระยะเวลาการเช่า ฯลฯ

สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ดำเนินการอยู่ที่ SSEZ มีทั้งสิ้น ๕ บริษัท (ไม่มีบริษัทจากประเทศไทยเลย) ทั้งนี้ หากนักธุรกิจด้านการให้บริการโลจิสติกส์ของไทยต้องการเข้าไปลงทุนใน SSEZ จำเป็นต้องศึกษารายละเอียด พร้อมทั้งกฎระเบียบให้ดี โดย Ms. Lisa Liu แนะนำว่าควรหาพันธมิตรและลงทุนร่วมกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชาวกัมพูชาที่ดำเนินการอยู่แล้วจะดีกว่า เนื่องจากสามารถใช้สิทธิพิเศษต่างๆ ได้ รวมทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชาวกัมพูชารู้จักผู้ประกอบการใน SSEZ แล้วเป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ยังมีสิทธิประโยชน์ต่างๆ มีหลายอย่างสำหรับนักลงทุนชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนใน SSEZ (เฉพาะผลิตเพื่อการส่งออกเท่านั้น) คือ

- สามารถลงทุนได้ ๑๐๐% (ยกเว้นการซื้อที่ดินยังคงใช้สัดส่วน ๔๙/๕๑) โดยไม่จำเป็นต้องมีชาวกัมพูชาร่วมลงทุน

- นักลงทุนชาวต่างชาติจะเสียภาษีเหมือน/เท่ากับนักลงทุนชาวกัมพูชา

- ยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรที่นำมาผลิตเพื่อการส่งออก รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง

- สิทธิในการซื้อสิ่งหาหมิทรัพย์ ได้แก่ คอนโดมิเนียม สามารถซื้อได้ทันที

- ไม่มีข้อจำกัดด้านการแลกเปลี่ยนเงินตราและการโอนเงิน (สามารถโอนเงินกำไรทั้งหมดออกนอกประเทศได้ โดยไม่ผิดกฎหมาย)
- สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรทั้งในอัตรา MFN และอัตรา GSP
- การให้บริการ One Stop Service แก่นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนใน SSEZ เช่น การจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท การจดทะเบียนการลงทุน พิธีการศุลกากร การจัดจ้างแรงงาน การออกวีซ่าถาวร (Permanent Visa) แก่คนงานต่างชาติที่เข้ามาทำงานใน SSEZ ฯลฯ รวมทั้งการจัดหาคนงานป้อนเข้าสู่โรงงาน โดยค่าจ้างแรงงานอยู่ที่ประมาณ ๑๒๘ ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน รวมสวัสดิการต่างๆ แล้ว เช่น ค่า OT ค่าประกันสังคม ฯลฯ จะอยู่ที่ประมาณ ๑๗๐ - ๑๙๐ ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน
- นักลงทุนชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนใน SSEZ เป็นระยะเวลานาน รัฐบาลกัมพูชาจะให้สัญชาติกัมพูชา (สิทธิพิเศษ) แก่นักลงทุนนั้น (สามารถซื้อที่ดินได้ ๑๐๐%)

สิ่งที่ควรรู้ในประเทศกัมพูชา

- เวลาในการติดต่อราชการของราชอาณาจักรกัมพูชา คือ ระหว่างเวลา ๘.๐๐ - ๑๑.๐๐ น. และ ๑๔.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. (พักกลางวันระหว่างเวลา ๑๑.๐๐ - ๑๔.๐๐ น.) ทั้งนี้ ถ้าติดต่อราชการในช่วงเวลาพักกลางวัน ถือว่าผิดมารยาท และเป็นสิ่งที่ไม่ควรทำ
- เวลาเรียนหนังสือของเยาวชนชาวกัมพูชา ระหว่างเวลา ๗.๐๐ - ๑๑.๐๐ น. และ ๑๓.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. โดยในช่วงพักกลางวันจะให้เด็กนักเรียนกลับไปทานข้าวกลางวันที่บ้าน หรือช่วยพ่อแม่ทำนา ทั้งนี้ โรงเรียนบางแห่งจะเรียนเพียงช่วงเช้าช่วงเดียว แต่ต้องมาเรียนชดเชยในวันเสาร์

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ณ เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ (SSEZ)



๒.๕ ด้านศุลกากรอาเซียน จังหวัดฮาเตียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ณ ด้านตรวจคนเข้าเมือง และด้านศุลกากรฮาเซีย จังหวัดฮาเตียน โดยมี Mr. Mai Xuan Thanh ตำแหน่ง Director of Kien Ging Custom Dept. ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของด่านตรวจคนเข้าเมือง และด้านศุลกากรฮาเซีย สรุปได้ดังนี้

จังหวัดฮาเตียนเป็นเมืองเลียบชายฝั่งทะเลตอนใต้ของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ถือเป็นอู่ข้าวอู่น้ำที่สำคัญ และเป็นจุดศูนย์กลางในการผลิตสินค้าประมง (สินค้าทางทะเล) ที่สำคัญที่สุด โดยจะส่งสินค้า (อาหารทะเล) ขึ้นไปทางเหนือของประเทศเพื่อเป็นอาหารแก่ประชากรชาวเวียดนามทั่วประเทศ และเพื่อการส่งออก นอกจากนี้จังหวัดฮาเตียนยังเป็นจุดกระจายสินค้าต่างๆ ไปยังประเทศกัมพูชา และประเทศไทย

ในการประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ณ ด้านตรวจคนเข้าเมือง และด้านศุลกากรฮาเซีย จังหวัดฮาเตียน มีผู้เข้าร่วมประชุมจากทางเวียดนามประกอบด้วย นายด้านศุลกากร นายด้านตรวจคนเข้าเมือง คณะกรรมการประชาชนระดับอำเภอ นักธุรกิจชาวเวียดนาม และสื่อมวลชนท้องถิ่น รวมทั้งสิ้น ๒๑ คน

จังหวัดฮาเตียนถือเป็นประตูหน้าด่านสำคัญที่จะใช้ผ่านเข้าไปยังประเทศเวียดนาม โดยนักธุรกิจที่ต้องการเข้ามาลงทุนในจังหวัดฮาเตียนต้องได้รับการอนุญาตจากประธานคณะกรรมการประชาชนของจังหวัดฮาเตียนก่อน โดยสามารถเข้ามาเช่าที่ดินในการประกอบธุรกิจได้ (แต่ไม่สามารถทำการซื้อที่ดินได้) และต้องมีชาวเวียดนามร่วมลงทุนด้วยในอัตรา ๔๙/๕๑ ซึ่งปัจจุบันมีนักธุรกิจชาวไทยเข้ามาลงทุนในจังหวัดฮาเตียนน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเข้าไปลงทุนในนครโฮจิมินห์และเมืองใหญ่ในประเทศเวียดนามมากกว่า

สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้า ประเทศเวียดนามยินยอมให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ของประเทศกัมพูชาสามารถข้ามแดนมายังเวียดนามได้โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ้ายรถ เป็นการส่งเสริมให้การค้าและการขนส่งของทั้งสองประเทศเป็นไปอย่างราบรื่น

ประเทศเวียดนาม (ทุกจังหวัด) มีการจำกัดความเร็วของรถ (ทุกประเภท) คือ อยู่ที่ประมาณ ๔๐ - ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำให้รถไม่สามารถทำความเร็วได้ ซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ทางถนน แต่เนื่องจากรัฐบาลเวียดนามมีมาตรการการปกป้องผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (โดยเฉพาะทางถนน) ทำให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ชาวเวียดนามได้เปรียบคู่แข่งจากประเทศอื่นๆ และหากผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องการเข้าไปประกอบธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนาม ควรหาพันธมิตรและลงทุนร่วมกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชาวเวียดนามที่ดำเนินการอยู่แล้วจะดีกว่า หรือหากต้องการลงทุนฯ ด้วยตนเองจริงๆ ควรศึกษากฎระเบียบต่างๆ โดยละเอียด และคำนวณต้นทุนในการลงทุนให้ดี

ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามใช้ระบบการบริหารงานระบบผู้ว่า CEO คือ มีอำนาจการตัดสินใจทุกๆ เรื่อง (ยกเว้นนโยบายระดับประเทศ เช่น นโยบายทางการทหาร นโยบายด้านการต่างประเทศ ฯลฯ) ทำให้การบริหารจัดการด้านต่างๆ มีประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก นักลงทุนต่างชาติสามารถพูดคุยต่อรองเกี่ยวกับด้านการค้าการลงทุนกับผู้ว่า CEO ได้ และจะได้รับคำตอบทันที โดยไม่ต้องรออนุมัติจากรัฐบาลกลาง ทั้งนี้ บริษัทต่างชาติสัญชาติเกาหลี และสัญชาติญี่ปุ่นคือผู้ลงทุนรายใหญ่ในประเทศเวียดนาม เช่น Samsung Acer จากเกาหลี Panasonic Sony จากญี่ปุ่น โดยเฉพาะ Samsung ที่มีการตั้งฐานการผลิตสินค้าในเครือทุกประเภท ถึง ๓ โรงงานในประเทศเวียดนาม ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนามในปีที่ผ่านมาสูงถึง ๑๖% (เกินกว่าครึ่งเป็นผลพวงจากการส่งออกสินค้าของ Samsung)

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ณ ด้านศุลกากรฮาเตียน จังหวัดฮาเตียน



๒.๖ บริษัท Vinatrans จำกัด สาขาเกิ่นเทอ

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ กับบริษัท Vinatrans จำกัด สาขาเกิ่นเทอ โดยมี Mr. Nguyen Hoang Phuong ตำแหน่ง Branch Director ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของบริษัท Vinatrans จำกัด สรุปได้ดังนี้

บริษัท Vinatrans จำกัด ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. ๑๙๗๕ เป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ และทางถนน รวมทั้งให้บริการเกี่ยวกับคลังสินค้ารายใหญ่ในประเทศเวียดนาม โดยเป็นบริษัทของชาวเวียดนาม ๑๐๐% มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครโฮจิมินห์ โดยมีสาขากระจายอยู่ทั่วทั้งประเทศเวียดนาม

ในสมัยที่ประเทศเวียดนามมีการแบ่งออกเป็นเวียดนามเหนือ และเวียดนามใต้ จังหวัดเกิ่นเทอ ถือเป็นเมืองหลวงของเวียดนามใต้ ดังนั้นความเจริญต่างๆ จึงกระจุกตัวอยู่ที่จังหวัดเกิ่นเทอเป็นหลัก จนกระทั่งเวียดนามรวมเป็นหนึ่งเดียว จังหวัดเกิ่นเทอก็ยังคงมีความสำคัญทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการเกษตร ด้านการค้า การลงทุน ดังนั้น ภาคธุรกิจต่างๆ ทั้งของชาวเวียดนาม และชาวต่างชาติจึงหลั่งไหลเข้าสู่จังหวัดเกิ่นเทอ

ปัจจุบัน บริษัท Vinatrans จำกัด สาขาเกิ่นเทอ ถือเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่ในจังหวัดเกิ่นเทอ มีผลประกอบการที่เป็นบวกในอัตราที่เพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะเมื่อประเทศในกลุ่มอาเซียนรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (Asean Community) บริษัทคาดว่าอัตราการเจริญเติบโตของบริษัทจะเพิ่มขึ้นเป็น ๒ หลัก ทั้งนี้ คู่แข่งที่สำคัญของบริษัท คือ บริษัทให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเป็นหลัก แต่ในอนาคตคาดว่าหลังจากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ คู่แข่งจากกลุ่มประเทศอาเซียนคงจะเข้ามาทำการค้าการลงทุนในประเทศเวียดนามมากขึ้น รวมทั้ง ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ก็จะเป็นธุรกิจหนึ่งที่เข้ามาลงทุนในประเทศเวียดนามด้วยเช่นกัน แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น บริษัทยังคงเห็นว่าบริษัทฯ มีความแข็งแกร่ง สามารถต่อสู้กับบริษัทต่างชาติได้ เนื่องจากเป็นบริษัทที่เป็นที่ยอมรับของนักธุรกิจชาวเวียดนาม กอรปกับเป็นธุรกิจที่เปิดตัวมานานมีฐานลูกค้าทั้งชาวเวียดนามและชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ทำให้บริษัทฯ ยังคงได้รับความนิยมอยู่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการนำเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาช่วยในการบริหารจัดการ ทำให้บริษัทฯ มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน และมีการเตรียมความพร้อมในการแข่งขันกับบริษัทให้บริการโลจิสติกส์ทั้งของประเทศเวียดนาม และของชาวต่างชาติ

แต่ทั้งนี้ ในอนาคตบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อขยายตลาดและกลุ่มลูกค้ามากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งให้คำแนะนำกับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ชาวไทยว่า ก่อนการเข้ามาลงทุนในประเทศเวียดนามควรทำการศึกษากฎระเบียบต่างๆ ให้ละเอียดและรอบคอบ รวมทั้งหากจะร่วมลงทุนกับบริษัทในประเทศเวียดนามควรตรวจสอบสถานะของแต่ละบริษัทอย่างละเอียด และควรศึกษาถึงการบริหารจัดการภายในบริษัทอย่างลึกซึ้งด้วย

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ กับ บริษัท Vinatrans จำกัด สาขาเกิ่นเทอ



๒.๗ บริษัท Thami Shipping & Airfreight Corporation (TMC) สาขาเกินเทอ

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ กับ Thami Shipping & Airfreight Corporation (TMC) สาขาเกินเทอ โดยมี Mr. Le Van Dong ตำแหน่ง Vice Director ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของ Thami Shipping & Airfreight Corporation (TMC) สาขาเกินเทอ สรุปได้ดังนี้

Thami Shipping & Airfreight Corporation (TMC) ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. ๑๙๙๘ เป็นบริษัท ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตัวแทนบุคลากร รวมทั้งให้บริการ เกี่ยวกับคลังสินค้ารายใหญ่ในประเทศเวียดนาม มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครโฮจิมินห์ ปัจจุบันมีสาขาจำนวน ๘ สาขา ทั่วประเทศเวียดนาม บริหารงานภายใต้สโลแกน We Ship Your Trust

TMC ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วโลก ทั้งส่งสินค้าออกจากประเทศเวียดนาม และนำสินค้าเข้าสู่ ประเทศเวียดนาม โดยมีตัวแทนที่เป็นเครือข่ายของ TMC อยู่ทั่วทุกมุมโลก ในแต่ละเดือนจะมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ (ทางทะเล) มากกว่า ๕,๐๐๐ TEUs (TEUs ย่อมาจาก Twenty-foot คือ หน่วยนับสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ความยาว ๒๐ ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ ๒๐ ฟุต เท่ากับ ๑ ทีอียู ตู้คอนเทนเนอร์ ๔๐ ฟุต เท่ากับ ๒ ทีอียู)

นอกจากนี้ ยังเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศรายใหญ่ในประเทศเวียดนาม โดยมีการ ตั้งสำนักงานสาขาที่สนามบินนานาชาติทั้งที่นครโฮจิมินห์ และที่ฮานอย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ ทำให้การบริหารจัดการเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์

TMC มีการใช้กลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้และรู้จักแก่ลูกค้าทั้งชาว เวียดนามและชาวต่างชาติ โดยมีการใช้ข้อความในการประชาสัมพันธ์เพื่อสื่อถึงการให้บริการของบริษัทกับลูกค้า กลุ่มต่างๆ แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถสื่อถึงความพร้อมของบริษัทในการให้บริการลูกค้าได้เป็นอย่างดี ประกอบด้วย

ด้านการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ ใช้ข้อความเพื่อการประชาสัมพันธ์ “You simply tell Us what you want, we will do all the rest for you.”

ด้าน World-wide LCL Consolidation (LCL Consolidation คือ รวบรวมสินค้าของลูกค้า หลายๆ รายจนมีปริมาณมากพอที่จะต่อรองเรื่องราคาและระวางกับผู้นำส่งได้ ถึงแม้จะมีลูกค้าบางรายส่งสินค้ามาไม่ ทัน ก็หาลูกค้ารายอื่นที่จะเติมเต็มระวางพื้นที่ที่จองได้ ทำให้ไม่ต้องยกเลิกหรือปล่อยให้พื้นที่เสียเปล่า) ใช้ข้อความเพื่อ การประชาสัมพันธ์ “All you have to do is to tell us what you need and leave the rest to us”

ด้านตัวแทนบุคลากร และบริการโลจิสติกส์ ใช้ข้อความเพื่อการประชาสัมพันธ์ “We do not tell you when you can have shipment, you tell us when you want it, even on holiday, and you will get it on time”

การขนส่งภายในประเทศ ใช้ข้อความเพื่อการประชาสัมพันธ์ “you simply tell us where is your job site, we will show you how it could be done”

ทั้งนี้ การใช้ข้อความเพื่อการประชาสัมพันธ์ข้างต้น ที่มีการแยกประเภทของกลุ่มลูกค้าอย่างชัดเจน ทำให้บริษัทสามารถสื่อสารกับลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเห็นภาพการให้บริการโดยไม่จำเป็นต้องเคยใช้บริการ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการประชาสัมพันธ์การให้บริการประเภทต่างๆ ของบริษัทได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบัน TMC ถือเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่ในประเทศเวียดนาม มีผลประกอบการที่เพิ่มขึ้นทุกปี ในอนาคตจะมีการขยายธุรกิจให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม โดยขณะนี้กำลังอยู่ในช่วงของการก่อสร้างคลังสินค้าขนาดใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรมแต่ละจังหวัด (ที่มีสาขาของ TMC ตั้งอยู่) คาดว่าเมื่อการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จ ก็จะทำให้บริษัทฯ มีความแข็งแกร่งด้านการให้บริการคลังสินค้ามากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการนำเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาช่วยในการบริหารจัดการมากขึ้น มีการพัฒนางานทุกๆ ระบบให้มีความคล่องตัวและเป็นสากลมากขึ้น รวมทั้ง มีโครงการที่จะร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อขยายตลาดและกลุ่มลูกค้า รวมทั้งหากผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ชาวไทยต้องการเป็น Joint Venture กับบริษัทฯ ก็มีความยินดี โดยสามารถพูดคุยกันเบื้องต้นผ่านทาง e-Mail ได้

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ กับ บริษัท Thami Shipping & Airfreight Corporation (TMC) สาขาเกิ่นเทอ



๒.๘ สมาคมด้านโลจิสติกส์ (Vietnam Logistics Business Association : VLA) นครโฮจิมินห์

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับผู้แทนสมาคมด้านโลจิสติกส์ของเวียดนาม (VLA) โดยมี Mr. Nguyen Hung ตำแหน่ง Deputy Secretary-General ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของ VLA สรุปได้ดังนี้

สมาคมด้านโลจิสติกส์ของประเทศเวียดนาม ประกอบด้วยสมาชิกผู้ให้บริการโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ จำนวน ๒๓๙ บริษัท มีทั้งบริษัทที่เป็น SMEs ขนาดเล็กและขนาดกลาง จนถึงบริษัทที่

มีความแข็งแกร่งขนาดใหญ่ ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๙๓ โดยเป็นศูนย์กลางในการให้คำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์และที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของสมาชิกด้วยกัน และผู้ประกอบการอื่นที่ต้องการเข้ามาใช้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ ยังเป็นศูนย์ถ่ายทอดประสบการณ์จากสมาชิกที่ประสบความสำเร็จแก่สมาชิกที่เพิ่งเริ่มดำเนินธุรกิจ เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม และการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก ซึ่งจะเป็นผลดีต่อสมาคมและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เวียดนามทั้งระบบ

VLA มีการดำเนินงาน การส่งเสริม และพัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์ ภายใต้วิสัยทัศน์ “Connection and cooperating the domestic and foreign freight forwarders, transports, logistics service providers in order to create the leading industry of Vietnam”

และพันธกิจ “To enhance the professionalism and excellence, to promote the modern logistics, to integrating the national logistics with the region and global in the order to efficiently contribute into the development of enterprises in the industry as well as the country’s economic development in Vietnam”

ทั้งนี้ สมาชิกของสมาคมฯ จะให้ความสำคัญกับการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ตั้งไว้เป็นอย่างมาก และคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลัก โดยจะให้การช่วยเหลือระหว่างสมาชิกในลักษณะ “พี่ช่วยน้อง” เพื่อร่วมกันพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องของประเทศเวียดนามให้เป็นที่ยอมรับในภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบัน ระบบการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนาม ประกอบด้วย ทางถนน ทางทะเล ทางอากาศ และทางรถไฟ โดย ๘๐% เป็นการขนส่งภายในประเทศ การขนส่งทางถนนมีปริมาณมากที่สุดถึง ๕๙% ดังนั้น รัฐบาลเวียดนามจึงให้ความสำคัญในการขยายถนนเพิ่มเป็น ๔ - ๖ เลน และปรับปรุงถนนทั่วประเทศให้มีความแข็งแรง และมีความสะดวกสบาย รวมถึงใช้เป็นเส้นทางเชื่อมสู่ประเทศต่างๆ ภายในภูมิภาคอาเซียน และภูมิภาคใกล้เคียง

ในปี ๒๐๑๔ ประเทศเวียดนามมีระดับ Logistics Performance Index เป็นอันดับที่ ๔๘ จาก ๑๖๖ ประเทศทั่วโลก (เป็นอันดับที่ ๔ ในภูมิภาคอาเซียน รองจาก สิงคโปร์ (อันดับที่ ๕) มาเลเซีย (อันดับที่ ๒๕) และประเทศไทย (อันดับที่ ๓๕)) มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้ารวมประมาณ ๒๙๘ พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นทุกปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๐๔

การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ๑๐ สินค้าที่ส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ๑) โทรศัพท์มือถือ และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง ๒) เสื้อผ้า ๓) อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ ๔) รองเท้า ๕) ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล ๖) ชิ้นส่วนเครื่องจักร ๗) Base Oil ๘) ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ๙) ชิ้นส่วนยานยนต์ ๑๐) กาแฟ

และ ๑๐ สินค้านำเข้ามากที่สุด ได้แก่ ๑) เครื่องมือ เครื่องจักร ๒) ผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ และอิเล็กทรอนิกส์ ๓) เสื้อผ้า ๔) โทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง ๕) เหล็ก ๖) ปิโตรเลียม ๗) เมล็ดพลาสติก ๘) วัสดุสำหรับผลิตรองเท้า ๙) วัสดุเพื่อการผลิตอื่นๆ ๑๐) เคมีภัณฑ์

อีกทั้งการให้บริการขนส่งทางอากาศก็มีอัตราที่เพิ่มขึ้นทุกปีด้วยเช่นกัน โดยในปี ๒๐๑๒ มีการขนส่งรวมจำนวน ๖๔๙,๐๐๐ ตัน ปี ๒๐๑๓ จำนวน ๗๗๐,๐๐๐ ตัน และ ปี ๒๐๑๔ จำนวน ๙๐๕,๐๐๐ ตัน

เมื่อเทียบกับ GDP ของประเทศเวียดนาม อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีส่วน ในปี ๒๐๑๒ = ๕.๐๓%, ปี ๒๐๑๓ = ๕.๔๒%, ปี ๒๐๑๔ = ๕.๙๘% (เพิ่มขึ้นทุกปี)

นอกจากนี้ ในการบริหารงานของด้านโลจิสติกส์ของประเทศเวียดนามมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจัดการเกือบ ๑๐๐% ทำให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพสูง ตรงต่อเวลา และสามารถตรวจสอบได้ง่าย รวมทั้ง พิธีการทางศุลกากรได้มีการใช้รหัสศุลกากรใหม่ (New Customs Code) เข้ามาช่วยในการบริหารงานของศุลกากรเวียดนามด้วย เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและชิปปิงในการออกของ

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับผู้แทนสมาคมด้านโลจิสติกส์เวียดนาม (VLA)



๒.๙ Saigon NewPort Corporation (Cat Lai Seaport) นครโฮจิมินห์

คณะเดินทางฯ ได้ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับผู้แทนของ Saigon NewPort Corporation (Cat Lai Seaport) โดยมี Ms. Pham Thi Thuy Van ตำแหน่ง Vice Director Marketing ให้การต้อนรับและบรรยายภาพรวมของ Saigon New Port Corporation สรุปได้ดังนี้

Saigon NewPort เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของประเทศเวียดนาม ตั้งอยู่ที่นครโฮจิมินห์ โซน B จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี ๑๙๘๙ มีท่าเทียบเรือเดินสมุทร ๑ ท่า ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า ๓๑ ท่า และโกดังซึ่งมีพื้นที่ราว ๕ แสนตารางเมตร รวมทั้งมีเครนในการยกตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด ๒๕ - ๑๐๐ ตัน จำนวน ๑๖ ตัว ในช่วงที่ผ่านมา มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแห่งนี้เพิ่มขึ้นมาก

Saigon NewPort มีพื้นที่ครอบคลุม ๕๗๐,๐๐๐ ตารางเมตรและเป็นท่าเรือชั้นนำที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดสูง โดยมีผู้ประกอบการในโฮจิมินห์ใช้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า คิดเป็น ๘๕% และทั่วประเทศ คิดเป็น ๕๐%

Saigon NewPort ตั้งอยู่ที่แม่น้ำโขงตอน อยู่บริเวณห่างจากสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงประมาณ ๘๐ กิโลเมตร

ปัจจุบัน Saigon NewPort มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการภายในท่าเรือ เช่น e-Customs, e-Banking, e-Manifest, e-Port ฯลฯ และได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เช่น ศุลกากร ธนาคาร และหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนอื่นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ

นอกจากนี้ ได้มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการตลอด ๒๔ ชั่วโมง ขึ้นภายใน Saigon NewPort ด้วย เพื่อควบคุมการบริหารจัดการภายในท่าเรือให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และปลอดภัย

ในอนาคต Saigon NewPort จะมีการขยายพื้นที่การให้บริการ รวมทั้งรูปแบบการให้บริการที่มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น เพื่อบริการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามที่คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น และเพื่อบริการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย

ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับผู้แทน Saigon NewPort Corporation (Cat Lai Seaport)



๒.๑๐ หน่วยงานภาครัฐของไทย ณ นครโฮจิมินห์ ดังนี้

- ๑) สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์ นางสาวพรรณพิมล สุวรรณพงศ์ กงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์
- ๒) สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ นครโฮจิมินห์ นางมาลินี หาญบุญทรง ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- ๓) สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นายภิญโญ แสงแก้ว ผู้ช่วย ผู้อำนวยการ ทั้ง ๓ หน่วยงานได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การค้า การลงทุนในเวียดนามภาคใต้ สรุปได้ดังนี้

๑) ข้อมูลเศรษฐกิจ

- ๑.๑) ทรัพยากร ได้แก่ แร่ธาตุ (ฟอสเฟต บ็อกไซต์) น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ นอกชายฝั่ง ถ่านหินแอนทราไซต์ ไม้ซุง
- ๑.๒) อุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อาหารแปรรูป สิ่งทอ รองเท้า เครื่องจักร เหมืองแร่ ถลุงเหล็ก ปูนซีเมนต์ ปุ๋ยเคมี ยางรถยนต์ กระดาษ โทรศัพท์มือถือ
- ๑.๓) สินค้าส่งออก ได้แก่ เสื้อผ้า สิ่งทอ น้ำมันดิบ ข้าว อาหารทะเล รองเท้า คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกล
- ๑.๔) ตลาดส่งออก ได้แก่ สหรัฐฯ EU อาเซียน จีน และญี่ปุ่น
- ๑.๕)สินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักร น้ำมันดิบ คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เส้นใยสิ่งทอ เหล็ก พลาสติก ส่วนประกอบรถยนต์
- ๑.๖) ตลาดนำเข้า ได้แก่ จีน อาเซียน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น EU

๒) การเตรียมความพร้อมของเวียดนามเพื่อรองรับ AEC

➤ ปัจจัยท้าทาย

- (๑) ภาคเอกชนขาดความพร้อมและสินค้ายังไม่ได้มาตรฐาน
- (๒) ระบบโลจิสติกส์
- (๓) การขาดแคลนแรงงานฝีมือ
- (๔) ความสามารถทางด้านภาษา
- (๕) คนในประเทศยังไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการเข้าสู่ AEC

➤ เป้าหมาย

- (๑) ปฏิรูปกฎหมายให้สอดคล้องกับข้อตกลงต่าง ๆ ของอาเซียน
- (๒) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศเพื่อ

รองรับประชาคมอาเซียน

- (๓) ส่งเสริมความเชื่อมโยงระดับประชาชนสู่ประชาชน
- (๔) พัฒนาบุคลากร ทั้งในด้านภาษา และฝีมือแรงงาน

๓) การลงทุนของไทย

๓.๑) สาขาการลงทุน ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรม กลุ่มเกษตรกรรมกลุ่มประมง และผลิตภัณฑ์อาหารทะเล กลุ่มสินค้าอุปโภคและบริโภค กลุ่มธนาคาร และกลุ่มธุรกิจบริการ

๓.๒) ปัญหาการลงทุน เมื่อนักลงทุนไทยไปประกอบธุรกิจในเวียดนาม ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่พบว่า ขาดความเข้าใจวิธีการทำงานของคนเวียดนาม กฎระเบียบการค้าการลงทุน ไม่รู้ภาษาเวียดนาม ราคาอัตราค่าเช่าที่ดินและอาคารมีอัตราสูง ไม่สามารถเข้าหาแหล่งเงินทุนได้ นอกจากนี้ยังประสบปัญหา เรื่อง การทำรายงานการเงิน/ บัญชี ขาดผู้บริหารระดับกลางและแรงงานที่มีทักษะ ข้อจำกัดด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการขาดแคลนไฟฟ้าในฤดูแล้ง ผู้ประกอบการไทยต้องพึ่งพาผู้จัดจำหน่ายเวียดนาม หุ่นส่วนท้องถิ่นในการทำธุรกิจ บริษัทท้องถิ่นลอกเลียนแบบสินค้าไทย ภัยธรรมชาติ โดยเฉพาะน้ำท่วม และโรคระบาด ซึ่งส่งผลต่อการลงทุน ภาคเกษตรและประมง

หากนักลงทุนไทยต้องการไปประกอบธุรกิจในเวียดนาม สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ จ้างบริษัทที่ปรึกษากฎหมาย ติดตามศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ศึกษาการทำรายงานการเงินและบัญชี รวมทั้งการแปลภาษา เนื่องจากปัจจุบันภาษาที่ใช้เอกสารจะเป็นภาษาเวียดนาม ดังนั้น นักลงทุนจะต้องให้ความสำคัญในเรื่องการแปลภาษา และที่สำคัญคือต้องศึกษาพฤติกรรมของผู้บริโภค ศึกษาตลาดของเวียดนาม ว่ามีสินค้าอะไร ถ้าหากมีก็ไม่ควรนำสินค้านั้นไปขาย เพราะไทยไม่สามารถแข่งขันในด้านต้นทุนได้ เนื่องจากเวียดนามได้รับสิทธิ GSP ทำให้ต้นทุนต่ำกว่าไทย

ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐของไทย ณ นครโฮจิมินห์



๓. การวิเคราะห์โอกาส – อุปสรรค – จุดแข็ง – จุดอ่อนของเส้นทาง R๑๐ เพื่อศึกษาความน่าจะเป็นในการเข้าไปประกอบธุรกิจขนส่ง หรือ ให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

เส้นทาง R๑๐ เป็นเส้นทางเพื่อการส่งเสริมเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตามแนวเส้นทาง ประเทศไทย - ตราด (บ้านหาดเล็ก) - เกาะกง (กัมพูชา) - สีหนุวิลล์ - กัมปอต - ฮาเตียน (เวียดนาม) - เกียนยาง - เกิ่นเทอ - โฮจิมินห์

จากการสำรวจที่ได้เห็นสภาพเส้นทางที่แท้จริง รวมทั้งได้พูดคุยกับผู้ประกอบการที่ร่วมเดินทางไปด้วย ทั้งแบบเชิงลึกและแบบการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ทำให้สามารถวิเคราะห์โอกาส – อุปสรรค – จุดแข็ง - จุดอ่อน ของเส้นทาง R๑๐ ได้ดังนี้

โอกาส	อุปสรรค
๑. สินค้าไทยเป็นที่นิยมของชาวกัมพูชา เนื่องจากชาวกัมพูชามองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ ๒. ผู้ประกอบการชาวกัมพูชามองว่าผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพและความพร้อมทุกด้าน ๓. ระยะสั้น ตลาดการค้าชายแดนบนเส้นทาง R๑๐ ระหว่างไทย-กัมพูชาค่อนข้างมีความอ่อนไหวสูงจากผลกระทบของปัจจัยภายนอกด้านการเมืองและสังคมระหว่างกัน ประกอบกับมีการตั้งด่านถี่จนตลอดเส้นทาง ทำให้ระยะสั้นเส้นทาง R๑๐ จึงไม่เป็นที่น่าสนใจของผู้ประกอบการขนส่งไทยมากนัก ระยะยาว เมื่อสภาวะปัจจัยภายนอกด้านการเมืองและสังคมมีเสถียรภาพมากขึ้น เส้นทางนี้น่าจะเป็นอีกตลาดหนึ่งที่สามารถขยายการเติบโตทางภาคเศรษฐกิจและการขนส่งของไทยในภาคตะวันออกได้อีกทางหนึ่ง โดยผู้ประกอบการไทยอาจพิจารณาเป็นเส้นทางโอกาสในการสร้างฐานการปฏิบัติการในอนาคต ๔. ประเทศประเทศไทยมีราคาน้ำมันที่ถูกกว่ากัมพูชา และเวียดนามทำให้มีต้นทุนพื้นฐานต่ำกว่า	๑. ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ยังไม่มีนโยบายในการผลักดันการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามแนวเส้นทางนี้ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม แต่จะเน้นขนส่งด้านการท่องเที่ยวมากกว่า โดยใช้ชื่อว่า “R๑๐ Road of Paradise” ๒. ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ยังไม่มีข้อตกลงความร่วมมือทางการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้ไม่มีการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกสินค้าที่ใช้ช่องทางจุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก ผ่าน จังหวัดเกาะกง กัมพูชา ถึงนครโฮจิมินห์ เวียดนาม ๓. การขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนามทางถนนเสียเปรียบการขนส่งทางเรือ ๔. มีการตั้งด่านถี่จนเกินไปเรียกเก็บค่าอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางถนน ๕. เส้นทางขนส่งทางถนนก่อนถึงสีหนุวิลล์ มีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเนินเขาสูงที่รถใหญ่ผ่านได้ยาก หากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ๖. ถนนหลายช่วงในกัมพูชาทำการขนส่งสินค้าลำบาก เนื่องจากมีสภาพเป็นหลุม เป็นบ่อและแคบ

โอกาส (ต่อ)	อุปสรรค (ต่อ)
	๗. ถนนเชื่อมระหว่างเมืองในเวียดนามมีขนาดเล็ก และมีสะพานข้ามคลองที่แคบ ทำให้รถใหญ่ขนส่งสินค้าลำบาก ๘. ไทย - กัมพูชา มีปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ๙. ไม่มีจุดพักรถที่ได้มาตรฐานตลอดเส้นทางในกัมพูชา ๑๐. ความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนในประเทศกัมพูชายังค่อนข้างต่ำ ๑๑. ระหว่างเส้นทางก่อนถึงตัวเมืองสีหนุวิลล์ กัมพูชา ไม่มีสถานบริการน้ำมัน ไม่มีร้านปะยาง และร้านอะไหล่รถ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ๑๒. เวียดนามมีการจำกัดความเร็วของรถทั่วประเทศ และทุกประเภท ทำให้รถไม่สามารถทำความเร็วได้ และผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ๑๓. เวียดนามมีการลักลอบนำเข้าสินค้าไทยผ่านตามแนวชายแดนของกัมพูชา โดยผู้ส่งออกไทยจะจำหน่ายสินค้าให้กับผู้นำเข้ารายใหญ่ของกัมพูชาที่อยู่ตามชายแดน เพื่อส่งต่อไปยังผู้ค้าส่งค้าปลีกของเวียดนาม เพื่อกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคในเมืองต่างๆ ของเวียดนามอีกทอดหนึ่ง ทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียโอกาสในการขนส่งสินค้า ๑๔. เมื่อผู้ประกอบการไทยนำสินค้าจากประเทศไทยไปจอดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเป็นรถของกัมพูชา ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ก่อนส่งไปยังพนมเปญและจังหวัดอื่นๆ ขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายสินค้าเจ้าของรถชาวกัมพูชาจะนำรถมาจอดรอ โดยส่วนใหญ่จะเป็นรถตู้โดยสารดัดแปลง (ยกเก้าอี้ผู้โดยสารออก) เพื่อให้มีพื้นที่ว่างสำหรับวางสินค้า ซึ่งรถตู้เหล่านี้สามารถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละไม่มาก ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้ามีราคาสูงขึ้น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
๑. ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพเหนือกว่าผู้ประกอบการกัมพูชา และเวียดนาม ๒. ประเทศไทยมีจุดยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียน ทำให้มีเส้นทางหลายเส้นทางในการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓. การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดตราดไปยังกัมพูชา ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กที่มีรถสิบล้อประมาณ ๕-๑๐ คัน และมีจำนวนผู้ประกอบการไม่มากนักในเกาะกง ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งไทยจึงมีความพร้อมและศักยภาพที่เหนือกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งกัมพูชา	๑. ต้นทุนการขนส่งทางเรือถูกกว่า และขนส่งได้คราวละมากๆ ๒. จุดผ่านแดน อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ผ่าน พระตะบอง พนมเปญ เข้าสู่ครโฮจิมินต์ มีระยะทางสั้นกว่า และมีสภาพที่ถนนดีกว่าเส้นทาง R๑๐ ๓. สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างไทยและกัมพูชายังไม่นิ่ง ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยยังอยู่ในสภาพที่ค่อนข้างถูกกีดกันจากภาครัฐของกัมพูชา ๔. ผู้ประกอบการเวียดนามมีความสามารถในการจัดการต้นทุนได้ดีกว่าผู้ประกอบการไทย จึงเป็นการยากที่ผู้ประกอบการไทยจะแข่งขันโดยตรง ๕. กัมพูชาและเวียดนามมีความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันมากกว่าไทย-กัมพูชา หรือ ไทย-เวียดนาม ๖. ไทย-เวียดนาม ไม่มีพรมแดนติดกัน ทำให้การค้าส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยทำการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ การค้าทางถนนมีสัดส่วนน้อยมาก ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางผ่านทางชายแดนลาว-เวียดนาม เนื่องจากมีข้อตกลงความร่วมมือการขนส่งระหว่างประเทศพหุภาคี ไทย-ลาว-เวียดนาม โดยการขนส่งสินค้าไทยไปเวียดนามจะสะดวกกว่า ๗. การขนส่งข้ามแดนจากจังหวัดตราดไปกัมพูชา ผู้ประกอบการขนส่งไทยทำได้เพียงแค่ขนส่งสินค้ามาลงที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่จังหวัดเกาะกง กัมพูชา ซึ่งอยู่ห่างจากพรมแดนประมาณ ๒ กม. ดังนั้น รูปแบบการแข่งขันบนเส้นทางนี้ จึงเป็นการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งไทยด้วยตนเอง

๔. ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

๔.๑ ในการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า ควรจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญ ที่มีความรู้ ประสบการณ์ หรือดำเนินธุรกิจในประเทศตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้านั้น เพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจ มีความรู้ เข้าใจเส้นทาง ตลอดจนสภาพแวดล้อม ประเพณี และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

๔.๒ การทำธุรกิจระหว่างประเทศในกัมพูชา และเวียดนาม นอกจากจะต้องคำนึงถึงกฎระเบียบ การดำเนินธุรกิจ ความมีเสถียรภาพในด้านนโยบายส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลในประเทศนั้น ๆ แล้ว ผู้ประกอบธุรกิจ ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการแสวงหาพันธมิตร (Alliance) เพื่อเป็นตัวแทนการทำธุรกิจ เนื่องจากบุคลากรของประเทศนั้นๆ จะเข้าใจวิธีการทำงาน เข้าใจกฎระเบียบการค้า การลงทุน ตลอดจนวัฒนธรรม ประเพณีของตนเองเป็นอย่างดี ซึ่งจะส่งผลให้การทำธุรกิจระหว่างประเทศประสบความสำเร็จได้

๔.๓ การสำรวจสภาพตลาดและพฤติกรรมของผู้บริโภค พบว่าสินค้าอุปโภคบริโภคในท้องตลาด และห้างสรรพสินค้าในกัมพูชาและเวียดนาม ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่เป็นแบรนด์ไทย ที่ได้รับความนิยม และเป็นที่ต้องการของตลาดอย่างมาก เนื่องจากผู้บริโภคของทั้งสองประเทศเห็นว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ดังนั้น ผู้ประกอบธุรกิจไทยควรรักษามาตรฐานคุณภาพของสินค้าให้มีความน่าเชื่อถือตลอดไปและคงความเป็นเอกลักษณ์ไทย อย่างไรก็ตาม การที่สินค้าไทยได้รับความนิยมในตลาดอาจถูกลอกเลียนแบบได้ โดยสินค้าลอกเลียนแบบเหล่านั้นมีคุณภาพต่ำ ทำให้สินค้าไทยสูญเสียความน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ ภาครัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างมาตรฐานคุณภาพของตัวสินค้าและบริการ ให้เทียบเท่าระดับสากล รวมทั้งการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยี มาสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าและบริการ

๔.๔ เส้นทาง R๑๐ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ปัจจุบันพบว่ากิจกรรมด้านการค้า การลงทุนยังมีไม่มากเท่าที่ควร โดยเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนน้อยมาก และความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าจากไทย ไปกัมพูชาและเวียดนามภาคใต้ ยังมีปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดเรื่องกฎ ระเบียบการขนส่งสินค้าข้ามแดน การจำกัดความเร็วในการวิ่งของเวียดนามความไม่พร้อมด้านระบบสาธารณูปโภค และสภาพถนน เส้นทางขนส่ง ทางบก หากผู้ประกอบธุรกิจไทยต้องการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังสองประเทศ ตามเส้นทาง R๑๐ ส่วนใหญ่จะเลือกการขนส่งสินค้าทางเรือ เนื่องจากมีความสะดวก เพราะแต่ละเมืองที่มีความสำคัญด้านเศรษฐกิจจะอยู่ติดกับทะเล นอกจากนี้การขนส่งทางเรือมีต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับค่าขนส่งประเภทอื่น สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและปริมาณมากได้ดี มีความปลอดภัยมาก เพราะใช้ความเร็วต่ำ ทั้งนี้เส้นทาง R๑๐ ปัจจุบันเหมาะสำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์มากกว่า โดยใช้ชื่อว่า “R๑๐ Road of Paradise” ในอนาคตหากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคแล้ว จะส่งผลให้กิจกรรมที่จะได้รับความสนใจและเป็นที่ยอมรับจากผู้ประกอบธุรกิจเป็นอย่างมากก็คือ กิจกรรมด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางถนน

กองส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ

เมษายน ๒๕๕๘