

## ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนส่งไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้าในภูมิภาค

โดย นางขวัญใจ เตชเสนสกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

ท่ามกลางสถานการณ์ที่ประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกันขนานใหญ่ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้พร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ล่าสุดนับเป็นข่าวดีเมื่อภาครัฐให้ความสำคัญอย่างมากในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งช่วงปี 2556-2563 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นสิ่งจำเป็นเร่งด่วนที่จะช่วยผลักดันขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้สูงขึ้น โดยขอสรุปง่าย ๆ เป็น 3 ประเด็น เพื่อให้เห็นความจำเป็นของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนี้

### ❖ โครงสร้างระบบขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบัน

ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นการขนส่งทางถนนกว่า 80% รองลงมาเป็นทางแม่น้ำ 9% ทางชายฝั่งทะเล 8% ทางรถไฟ 2% และทางอากาศไม่ถึง 1% ขณะที่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่ขนส่งทางทะเลเกือบ 89% รองลงมาเป็นทางถนน 10% และอื่น ๆ อีก 1% จะเห็นได้ว่าการขนส่งของไทยยังพึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ขณะที่ต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งสินค้าทางถนนสูงกว่าทางรถไฟและทางน้ำ

### ❖ เปรียบเทียบศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ผู้เขียนรวบรวมตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญมาเปรียบเทียบระหว่างไทยกับประเทศคู่แข่งสำคัญในอาเซียนพบว่าสถานะของไทยอยู่ในระดับปานกลาง ยังเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่เหนือกว่าอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม

ตัวชี้วัด	ไทย	สิงคโปร์	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม
Logistics Performance Index (ดีที่สุด = 5)	3.18	4.13	3.49	2.94	3.02	3.00
Doing Business						
- ต้นทุนการส่งออก (ดอลลาร์สหรัฐ/ตู้คอนเทนเนอร์)	585	456	435	644	585	610
- ต้นทุนการนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐ/ตู้คอนเทนเนอร์)	750	439	420	660	660	600
IMD World Competitiveness Ranking						
- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ดีที่สุด = 1)	26	14	8	46	56	N/A

ที่มา : World Bank และ International Institute of Management Development (ปี 2555)

### ❖ สาเหตุที่ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แม้ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานของไทยอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับประเทศในอาเซียน แต่นับว่ายังห่างกับสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่พอสมควร โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยซึ่งอยู่ในระดับค่อนข้างสูงที่ 15.2% ขณะที่สิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ที่ 9% และ 13% ตามลำดับ นอกจากนี้ ประเทศเพื่อนบ้านของไทยล้วนเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก ทั้งเพื่อรองรับการค้าที่จะขยายตัวขึ้นจาก AEC รวมถึงเพื่อเชื่อมโยงการค้ากับประเทศเศรษฐกิจใหญ่ของโลกอย่างจีนด้วยโครงการรถไฟความเร็วสูงในหลายเส้นทาง อาทิ กรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซียกับสิงคโปร์ กรุงฮานอยกับนครโฮจิมินห์ของเวียดนาม เมืองคุนหมิงของจีนกับนครเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว (มีแผนเชื่อมต่อกับไทยที่จังหวัดหนองคาย) ยังไม่นับโครงการขยายท่าเรือและท่าอากาศยานของหลายประเทศในอาเซียน ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนเพื่อให้ประเทศไทยยังคงเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางคมนาคมขนส่งและการค้าในภูมิภาค หรือกล่าวง่าย ๆ ว่า ไม่ให้ไทยเป็นส่วนที่ทำให้เกิด Missing Link ของการขนส่งในภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญหากประเทศไทยต้องการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค

แม้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ขณะเดียวกันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยจำเป็นต้องเร่งพัฒนาศักยภาพควบคู่กันไปด้วย โดยเฉพาะความรู้ความเชี่ยวชาญในเทคโนโลยีใหม่ ๆ ท่ามกลางภาวะการแข่งขันที่รุนแรงของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติ เพื่อให้ผู้ให้บริการไทยจะได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว รวมถึงเพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน โดยเฉพาะการค้ากับกลุ่มประเทศ CLMV ที่จะเป็โอกาสสำคัญของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยบริเวณแนวชายแดน

*Disclaimer : คอลัมน์นี้เผยแพร่เพื่อให้ความรู้ด้านเศรษฐกิจมหภาค เศรษฐกิจต่างประเทศ รวมถึงภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล จึงไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความคิดเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย*