



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ
เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ระหว่างไทย-เวียดนาม”

โดย รศ.ดร.อรรถกร เก่งพล และคณะ

เมษายน 2553

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ
เลือกกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ระหว่างไทย-เวียดนาม”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

รศ.ดร.อรรถกร	เก่งพล	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ผศ.สมชาย	พรชัยวัฒน์	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
นาย วรพจน์	มีถม	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ คือ การสร้างระบบช่วยการตัดสินใจ เลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม สำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ในการตัดสินใจเมื่อกำหนดจุดต้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง คือ กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ ภายใต้ปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ งบประมาณที่มี เวลาในการขนส่งสินค้าที่กำหนดไว้ และปัจจัยตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง จากการศึกษาพบว่าสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า 2) ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง และ 3) ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ระบบการตัดสินใจนี้จะประกอบด้วยเครื่องมือ 2 เครื่องมือ คือ 1) รูปแบบการคิดต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาคำนวณหาต้นทุนและเวลาในการขนส่งในเส้นทางต่างๆ เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบตัดสินใจ 2) โปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ เพื่อกำหนดหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมภายใต้งบประมาณที่ต่ำที่สุด ใช้เวลาในการขนส่งตรงต่อเวลาที่กำหนดมากที่สุด และความเสี่ยงของการขนส่งแต่ละด้านต่ำที่สุด ตามความต้องการของผู้ตัดสินใจกำหนด และผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ในการตัดสินใจแต่ละครั้งตามสถานการณ์ที่ผู้ตัดสินใจต้องการได้ จากการศึกษาพบว่า เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบันที่มีศักยภาพในทุกด้านที่สุดคือ กรุงเทพฯ-ไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง ผลการคำนวณเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางที่ใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ไปกรุงฮานอย มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางที่ใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ไปนครดานัง มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่ดานัง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า

Abstract

The objective of research is to develop a decision support system that can accommodate evaluation models to optimize multimodal transportation routes between Thailand and Vietnam for Logistics service providers: small and medium enterprises. This research is for transporting services, originated from Bangkok in Thailand to destinations in Hanoi, Danang and Ho Chi Minh City in Vietnam within the qualitative criteria (risks of transportation) and quantitative criteria (budgets and time). The risks of routes are divided into 3 groups; risks of freight, risks of infrastructure and equipment of transport routes and risks of illegality. The decision support system consists of a *multimodal transport cost-model* which is used to find costs and time of each route as the database for making decision and the *Zero-One Goal Programming (ZOGP)* which is used to calculate the optimal amount of transportation routing costs, routing time and risks of route: under budget, time and risk criteria from the user. The user can define the significance of 5 criteria as user's desires. From the study, the high potential routing is the route from Bangkok to Ho Chi Minh City, it consists of 9 multimodal transportation routes. Then the calculation, the optimal multimodal transportation route is the one that a truck carries goods from a customer's factory to Lam Chabang Port and they (goods) are transported to Ho Chi Minh City port then are carried to a customer's site by truck. The route between Bangkok to Hanoi, consists of 21 multimodal transportation routes. The optimal route is the one used by carrying from a customer's factory to Lam Chabang port by truck and moving to Hai Phong port then carrying goods by truck to a customer. The route from Bangkok to Da nang, consists of 11 multimodal transportation routes. The optimal multimodal transportation route is the one of which goods are carried from a customer's factory to Lam Chabang port by truck and they (goods) are moved to Da nang port then carried by truck to a customer.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทที่ 1 ประเทศเวียดนาม	1-1
1.1 ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ	1-2
1.2 โครงสร้างการเมืองการปกครอง	1-7
1.3 ประชากร กำลังแรงงาน และการศึกษา	1-9
1.4 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม	1-11
1.5 นโยบายต่างประเทศของเวียดนาม	1-13
1.6 โครงสร้างพื้นฐาน	1-16
1.7 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดที่สำคัญ	1-22
1.8 บทสรุป	1-29
บทที่ 2 ภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม	2-1
2.1 เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญและแนวโน้ม	2-3
2.2 การค้าระหว่างประเทศ	2-6
2.3 ตลาดการเงิน	2-28
2.4 บทสรุป	2-33
บทที่ 3 การลงทุนในเวียดนาม	3-1
3.1 ข้อดีของเวียดนามที่เหมาะสมต่อการลงทุน	3-1
3.2 ปัจจัยสนับสนุนการลงทุนในเวียดนาม	3-5
3.3 รูปแบบการลงทุน	3-6
3.4 กฎระเบียบด้านการลงทุนของเวียดนาม	3-8
3.5 กฎระเบียบด้านการค้าของเวียดนาม	3-14
3.6 การสนับสนุนการค้าการลงทุน	3-15
3.7 การนำเข้าและการจัดจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม	3-18
3.8 กฎระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	3-27
3.9 การลงทุนของไทยในเวียดนาม	3-36
3.10 การวิเคราะห์ SWOT การลงทุนในเวียดนาม	3-42

3.11 บทสรุป	3-46

บทที่ 4 การขนส่งในเวียดนาม 4-1

4.1 การขนส่งทางบก	4-1
4.2 การขนส่งทางน้ำ	4-6
4.3 การขนส่งทางอากาศ	4-29

บทที่ 5 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในปัจจุบัน 5-1

5.1 เส้นทาง R9 มุกดาหาร-สะพานมิตร-ลาวบาว-เว้-ดานัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนว ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก	5-2
5.2 เส้นทางกรุงเทพ-นครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย	5-8
5.3 เส้นทาง อุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)	5-15
5.4 เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์	5-24

บทที่ 6 เส้นทางและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม 6-1

6.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-1
6.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-7

บทที่ 7 สรุป 7-1

7.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-1
7.2 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ	7-13
7.3 สถานการณ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน	7-14
7.4 ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในประเทศเวียดนาม	7-19
7.5 ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในไทย	7-20
7.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-21
7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-22
7.8 ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย	7-27

ภาคผนวก

กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก 1	ผ 1
ภาคผนวก 2	ผ 2
ภาคผนวก 3	ผ 3
ภาคผนวก 4	ผ 4
ภาคผนวก 5	

บทความ

ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้

ตารางกิจกรรมที่ดำเนินงานกับผลที่ได้รับ

เอกสารอ้างอิง

สารบัญภาพ	
รายการ	หน้า
รูปที่ 1.1 แผนที่ประเทศเวียดนาม	1-1
รูปที่ 1.2 แผนที่ประเทศเวียดนามแบ่งตามภาค	1-3
รูปที่ 1.3 จังหวัดต่างๆ ในเวียดนาม	1-8
รูปที่ 1.4 โครงสร้างการปกครองเวียดนาม	1-9
รูปที่ 1.5 เส้นทางหลวงในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง	1-18
รูปที่ 1.6 แผนที่นครโฮจิมินห์	1-23
รูปที่ 1.7 แผนที่นครฮานอย	1-25
รูปที่ 1.8 แผนที่นครดานัง	1-28
รูปที่ 2.1 การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ	2-19
รูปที่ 2.2 การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ	2-21
รูปที่ 2.3 แนวโน้มการนำเข้าของเวียดนามจากไทยในระยะ 6 เดือนแรกของปี 2552	2-23
รูปที่ 4.1 เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน	4-3
รูปที่ 4.2 เส้นทางรถไฟในเวียดนาม	4-6
รูปที่ 4.3 บริเวณท่าเรือดานัง	4-10
รูปที่ 4.4 บริเวณคลังสินค้า	4-11
รูปที่ 4.5 ท่าเทียบเรือดานัง	4-11
รูปที่ 4.6 เรือเทียบท่าเรือดานัง	4-12
รูปที่ 4.7 ขนถ่ายขึ้นรถบรรทุก	4-12
รูปที่ 4.8 บริเวณท่าเรือดานัง	4-13
รูปที่ 4.9 Photos of the Berth System	4-14
รูปที่ 4.10 Le Thanh Tong Container Yard	4-15
รูปที่ 4.11 Chua Ve Terminal CFS	4-16
รูปที่ 4.12 Chuave Container Yard	4-19
รูป 4.13 Saigon-Vungtau Access Channel	4-21
รูปที่ 4.14 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อน ในนครโฮจิมินห์	4-21
รูปที่ 4.15 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนาม	4-22
รูปที่ 4.16 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในภูมิภาคอาเซียน	4-22
รูปที่ 4. 17 สนามบินประเทศเวียดนาม	4-30

รูปที่ 4. 18 ภายในอาคารท่าอากาศยานนอยไบ	4-31
รูปที่ 5.1 เส้นทางรถขนส่งใน GMS	5-1
รูปที่ 5. 2 เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯ สู่นครดานัง	5-4
รูปที่ 5.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า	5-6
รูปที่ 5.4 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก	5-6
รูปที่ 5.5 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3	5-9
รูปที่ 5.6 เส้นทางรถขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ สู่กรุงฮานอย	5-11
รูปที่ 5.7 เส้นทางรถขนส่งทางถนนระหว่าง กรุงเทพฯ สู่นครโฮจิมินห์ ผ่านภาคอีสาน ของไทย	5-18
รูปที่ 5.8ด่านพรมแดนและสภาพเส้นทาง	5-22
รูปที่ 5.9 เส้นทางรถขนส่งทางถนนกรุงเทพฯ สู่นครโฮจิมินห์ ผ่านภาคตะวันออกของ ไทย	5-25
รูปที่ 6.1 เส้นทางรถขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม	6-4
รูปที่ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนกลุ่มกับค่าความแปรปรวนของกลุ่ม (eigenvalue)	6-17
รูปที่ 6.3 ตัวอย่างโครงสร้างแบบหลายตัวแปร	6-20
รูปที่ 6.4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ	6-26
รูปที่ 6.5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	6-34
รูปที่ 6.6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของ ผู้ตัดสินใจ	6-35
รูปที่ 6.7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด	6-35
รูปที่ 7.1 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1	7-3
รูปที่ 7.2 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2	7-3
รูปที่ 7.3 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3	7-4
รูปที่ 7.4 แผนที่ของเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1, 2 และ 3	7-5
รูปที่ 7.5 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4	7-6
รูปที่ 7.6 แผนที่เส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4	7-7
รูปที่ 7.7 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5	7-8
รูปที่ 7.8 แผนที่เส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5	7-9
รูปที่ 7.9 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6	7-10
รูปที่ 7.10 แผนที่ของเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6	7-11
รูปที่ 7.11 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7	7-12

รูปที่ 7.12 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7

7-13

สารบัญตาราง	
รายการ	หน้า
ตารางที่ 2.1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี	2-2
ตารางที่ 2.2 การขยายตัวด้านการผลิต ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551	2-3
ตารางที่ 2.3 เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจ 2551-2552	2-4
ตารางที่ 2.4 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจสำคัญของเวียดนาม ปี 2544 ถึง วันที่ 31 ก.ย. 2552	2-5
ตารางที่ 2.5 ตารางมูลค่าการค้าและดุลการค้าต่างประเทศของเวียดนาม 2547 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-6
ตารางที่ 2.6 ตลาดส่งออกที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)	2-7
ตารางที่ 2.7 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549-2550	2-8
ตารางที่ 2.8 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-9
ตารางที่ 2.9 ราคาข้าวส่งออกของเวียดนาม ปี 2551	2-10
ตารางที่ 2.10 การส่งออกข้าวของเวียดนามในเดือนมิถุนายน และ 6 เดือนแรกในปี 2551	2-10
ตารางที่ 2.11 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)	2-12
ตารางที่ 2.12 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 – 2550	2-12
ตารางที่ 2.13 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-13
ตารางที่ 2.14 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-14
ตารางที่ 2.15 สินค้าที่ไทยส่งออกไปเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-15
ตารางที่ 2.16 สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-18
ตารางที่ 2.17 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-19
ตารางที่ 2.18 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม	2-19
ตารางที่ 2.19 การส่งออกสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-20
ตารางที่ 2.20 สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-21
ตารางที่ 2.21 การนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-22
ตารางที่ 2.22 สินค้าที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดในเวียดนามในลำดับต้นๆ (มค. – พค. 2552)	2-22
ตารางที่ 2.23 แนวโน้มการนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนามจากไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-23
ตารางที่ 2.24 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-24

รายการ	หน้า
ตารางที่ 2.25 การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม	2-25
ตารางที่ 2.26 ค่าการันต์ตัวชี้วัดเศรษฐกิจเวียดนาม ปี 2553	2-26
ตารางที่ 2.27 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม	2-27
ตารางที่ 2.28 เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม	2-27
ตารางที่ 3.1 ธุรกิจบริการการลงทุนของบริษัทต่างชาติ	3-12
ตารางที่ 3.2 ชื่อและประเภทของร้านค้าปลีก (Supermarkets/Hypermarkets/Wholesale Store)	3-25
ตารางที่ 3.3 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ ตาม Decree No.164/2003/ND-CP	3-28
ตารางที่ 3.4 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มตาม Decree No.148/2004/ND-CP	3-31
ตารางที่ 3.5 อัตราภาษีเงินได้ของชาวต่างชาติกับชาวเวียดนาม	3-32
ตารางที่ 4.1 อัตราค่าขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับจังหวัดต่างๆ	4-2
ตารางที่ 4.2 แสดงการคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก	4-2
ตารางที่ 4.3 แสดงราคาการขนส่งโดยทางรถไฟ	4-5
ตารางที่ 4.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต	4-7
ตารางที่ 4.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของผู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต	4-7
ตารางที่ 4.6 อัตราค่าใช้จ่ายเครื่องมือการขนย้ายสำหรับท่าเรือคานัง	4-9
ตารางที่ 4.7 Container ship schedule calling at the port สำหรับท่าเรือคานัง	4-10
ตารางที่ 4.8 Access channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-14
ตารางที่ 4.9 Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-15
ตารางที่ 4.10 Kind of warehouses/stowage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-15
ตารางที่ 4.11 Access channel Cargo Handling Rates สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-17
ตารางที่ 4.12 ท่าเทียบเรือ สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-19
ตารางที่ 4.13 สถานที่เก็บสินค้า สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-19
ตารางที่ 4.14 แสดงอุปกรณ์และเครื่องมือ สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-21
ตารางที่ 4.15 รายละเอียดท่าเรือโฮจิมินห์	4-27
ตารางที่ 4.16 Berths	4-28
ตารางที่ 4.17 เครื่องจักรและอุปกรณ์	4-28
ตารางที่ 4.18 ปริมาณสินค้าปี 2002-2007	4-29
ตารางที่ 4.19 แสดงโครงการและแผนการพัฒนา	4-29
ตารางที่ 4.20 รายละเอียดท่าอากาศยานนานาชาติโนยไบ (Sân bay Quốc tế Nội Bài)	4-31

รายการ	หน้า
ตารางที่ 4.21 สายการบินและจุดหมายปลายทางของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง	4-32
ตารางที่ 4.22 ท่าอากาศยานนานาชาติเตนเซินญัตต์ (Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhứt)	4-34
ตารางที่ 4.23 สายการบินและจุดหมายปลายทาง ของท่าอากาศยานนานาชาติเตนเซินญัตต์	4-35
ตารางที่ 4.24 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง	4-37
ตารางที่ 5.1 แสดงรายการสินค้าผ่านแดนมุกดาหาร ประจำปีงบประมาณ 2550	5-5
ตารางที่ 5.2 แสดงรายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2550	5-15
ตารางที่ 5.3 แสดงสินค้าผ่านแดนด่านพรมแดนช่องเม็ก ประจำปีงบประมาณ 2550	5-16
ตารางที่ 5.4 รายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนอรัญประเทศประจำปีงบประมาณ 2550	5-26
ตารางที่ 5.5 แสดงรายการมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านศุลกากรคลองใหญ่ ปี 2549	5-34
ตารางที่ 6.1 เส้นทางขนส่งรูปแบบต่างๆ มีเส้นทางเชื่อมต่อจากประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม	6-1
ตารางที่ 6.2 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์	6-5
ตารางที่ 6.3 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย	6-5
ตารางที่ 6.4 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครดานัง	6-7
ตารางที่ 6.5 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-8
ตารางที่ 6.6 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-9
ตารางที่ 6.7 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครดานัง	6-11
ตารางที่ 6.8 ข้อมูลเบื้องต้นของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-12
ตารางที่ 6.9 ผลการคำนวณหาค่าความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรม SPSS	6-13
ตารางที่ 6.10 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-14
ตารางที่ 6.11 ค่า KMO and Bartlett's Test สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัย	6-15
ตารางที่ 6.12 ค่า Total Variance Explained ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-16

รายการ	หน้า
ขนส่ง	
ตารางที่ 6.13 ค่า Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง	6-18
ตารางที่ 6.14 ค่า Rotated Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง	6-18
ตารางที่ 6.15 ชื่อตัวแปรที่ใช้ในโปรแกรม SPSS รายละเอียดของปัจจัยแต่ละตัว และค่า Factor Loading กับค่า Reliability Cronbach's Alpha ที่ได้จากโปรแกรม	6-21
ตารางที่ 6.16 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-22
ตารางที่ 6.17 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-23
ตารางที่ 6.18 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครดานัง	6-23
ตารางที่ 6.19 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-24
ตารางที่ 6.20 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-30
ตารางที่ 6.21 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-31
ตารางที่ 6.22 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครดานัง	6-33

กิตติกรรมประกาศ

คณะวิจัยฯ ขอขอบคุณหน่วยงาน สมาคม สมาพันธ์วิชาชีพ ผู้ประกอบ และบุคคลต่างๆ ที่ให้สัมภาษณ์ ให้ข้อมูล ให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้ จำนวนมากไม่สามารถที่นำเสนอได้ทั้งหมด ยกตัวอย่างดังนี้

- ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ กรุงเทพมหานคร (Thai Trade Center Ha Noi)
- ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ นครโฮจิมินห์ (Thai Trade Center Ho Chi Minh City)
- สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA)
- สมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS)
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Logistic Federation and Operation)
- บจก.SCT Vietnam logistic
- บจก.วี เสรฟ
- บจก.แอลจีลิตี้
- บจก.ซีแอนด์แอร์
- บจก.พัฒนายนต์
- หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร
- หอการค้าจังหวัดนครพนม
- หอการค้าจังหวัดหนองคาย

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการ การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางและรูปแบบการขนส่งในอุตสาหกรรมของไทยสู่ประเทศเวียดนาม และออกแบบระบบการตัดสินใจเลือกรูปแบบ เส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกำหนดเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมที่สุด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ภายใต้ต้นทุนในการขนส่ง และเวลาในการขนส่งที่ถูกกำหนดขึ้น ไปยังประเทศเวียดนาม โดยพิจารณาจากจุดต้นทางและจุดปลายทาง โดยระบบการตัดสินใจจะพิจารณาทั้งเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

1.การสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

1.1 **สำรวจข้อมูลเอกสารการศึกษาที่เกี่ยวข้อง** ทั้งทางการสัมภาษณ์ การหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ทางด้านลักษณะภูมิศาสตร์ สังคมศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ การเมืองการปกครองเบื้องต้นเกี่ยวกับประเทศเวียดนาม นโยบายต่างประเทศ นโยบายทางด้านอุตสาหกรรม แนวทางในการพัฒนาประเทศ ประเทศเวียดนาม มีเมืองหลักอยู่ 3 เมือง คือ

ฮานอย (Ha Noi) เป็นเมืองหลวงอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ เป็นศูนย์กลางด้านการเมือง การปกครอง วัฒนธรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนเหนือของเวียดนาม ฮานอยแบ่งเขตการปกครองเป็นเขตเมือง 9 เขต และเขตชนบท 5 เขต ฮานอยมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน โดยเฉพาะแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำแดง ฮานอยอยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 5-20 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัด Thai Nguyen ด้านใต้ ติดกับจังหวัด Ha Tay ด้านตะวันตกเฉียงเหนือติดกับจังหวัด Vinh Phuc ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Bac Giang และHa Bac

นครดานัง (Da Nang) เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว นครดานังเป็น 1 ใน 5 นครใหญ่ของเวียดนาม (เกิ่นเซอ, ดานัง, โฮจิมินห์, ไฮฟอง และฮานอย) มีฐานะเทียบเท่าจังหวัด พื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร คาดว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านคน ในปี 2563 นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัด ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกออกจากจังหวัดกว๋างนาม (Quang Nam) เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเป็นจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

ตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ของ GMS ตามทางหลวงหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ด้านการปกครองแบ่งออกเป็นเขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 2 เขต

นครโฮจิมินห์ อยู่ทางตอนใต้ของเวียดนาม นอกจากเป็นเมืองแห่งเศรษฐกิจการค้า และเป็นเมืองที่มีแรงงานที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยหลายแห่ง อีกทั้งยังเป็นเมืองที่เป็นเป้าหมายสำคัญทางการค้าของไทย เนื่องจากอยู่ใกล้กับกรุงเทพฯ จึงทำให้สะดวก และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าเมื่อเทียบการเดินทางไปเมืองฮานอย เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เซือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย-หุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจ นครโฮจิมินห์เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคใต้ และของประเทศเวียดนามอีกด้วย

1.2 เศรษฐกิจเวียดนาม

เวียดนามเป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยสูงสุดในระหว่างปี 2546 – 2550 อัตราเติบโตเฉลี่ย 8.0% ต่อปี เทียบกับประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่มีอัตราการขยายตัว 4% - 5% ต่อปี ในช่วงเดียวกัน เวียดนามเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 2 ในเอเชีย รองจากจีน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลงทุนของต่างประเทศ การส่งออกวัตถุดิบ (น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน) สิ่งทอ เครื่องหนัง และสินค้าเกษตร เป็นต้น

ตารางที่ 1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP(%)	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6

ที่มา : IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

การค้ากับประเทศไทย ในปี 2550 ที่ผ่านมา ไทยได้ดุลการค้าเวียดนาม 2,691.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้ารวม 4,916 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2551 นายกรัฐมนตรีของไทยเดินทางเยือนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและนายกฯ ได้เสนอให้ปรับเป้าหมายมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย – เวียดนามให้เป็น 10,000 เหรียญสหรัฐในปี 2553 (ค.ศ. 2010) ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นจากเป้าหมายเดิม 1 เท่าตัว (จากเดิมที่กำหนดไว้ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2553) ซึ่งนายกรัฐมนตรีเวียดนามเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว

ตารางที่ 2 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

	2547	2548	2549	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
มูลค่าการค้ารวม	2,313.19	3,253.52	3,970.52	4,915.56	3,304.32
ไทยส่งออก	1,876.51	2,363.80	3,074.97	3,803.65	2,570.59
ไทยนำเข้า	436.68	889.71	895.55	1,111.91	733.73
ดุลการค้าไทย-เวียดนาม	1,439.84	1,474.09	2,179.43	2,691.75	1,836.86

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

1) การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่าได้ 2,570.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.77 เทียบจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	มก. – มีย. 2551	มก. – มีย. 2552	± %
รวมทั้งหมด	2,575.5	1,932.2	-24.9%
1. เคมีภัณฑ์	78.8	90.9	+15.4%
2. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	38.2	44.7	+17.1%
3. เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	16.3	20.7	+26.9%
4. ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	17.4	19.6	+12.9%
5. น้ำตาลทราย	13.0	18.6	+43.1%
6. แก้วและกระจก	6.4	14.3	+125.0%

รายการ	มก. – มีย. 2551	มก. – มีย. 2552	± %
7. ผลิตภัณฑ์อูมิเนียม	9.4	12.6	+34.3%
8. สิ่งทออื่น ๆ	9.0	12.6	+39.3%
9. ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	2.6	9.6	+276.3%
10. ชูบและอาหารปรุงแต่ง	1.9	8.5	+345.9%
11. แผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า	6.1	7.7	+27.3%
12. กุ้งสด แช่เย็น แช่แข็ง	2.3	7.6	+234.7%
13. วงจรพิมพ์	1.2	7.0	+469.9%
14. มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	3.1	5.2	+70.6%
15. พัดลม	2.6	3.8	+46.3%
สินค้าอื่น ๆ	2,367.2	1,648.8	-30.3%

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

รายละเอียดสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปเวียดนาม ปี 2551 (มก.-มีย.) ได้แก่

1. น้ำมันสำเร็จรูป เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยและเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 - 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี 29.34, 25.32, 9.11, 8.77 ตามลำดับ

2. เม็ดพลาสติก เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยรองจากฮ่องกง และจีน โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะเดียวกันบริษัท ปตท. ได้เปิดสำนักงานตัวแทน ณ นครโฮจิมินห์ เพื่อเปิดตลาดแนะนำเม็ดพลาสติกโพลิเอทิลีนคุณภาพสูง ภายใต้แบรนด์ Inno Plus

3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ไทยส่งออกไปตลาดเวียดนามเป็นอันดับที่ 4 และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี 21.85, 49.97, 30.87 และ 39.07 ตามลำดับ จากความพยายามของไทยที่ตั้งเป้าเป็นผู้นำตลาดเหล็กแผ่นรีดร้อนชั้นคุณภาพพิเศษของอาเซียน จึงมุ่งเน้นการขายสินค้าชั้นคุณภาพพิเศษ (High Grade) ที่มีราคาขายเฉลี่ยสูงกว่าสินค้าชั้นคุณภาพทั่วไป (Commercial Grade) ทำให้ส่วนต่างระหว่างราคาขายกับวัตถุดิบสูงขึ้น (Spread) บวกกับนโยบายควบคุมต้นทุนการผลิตที่ดี

4. เครื่องยนต์สันดาปภายใน เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 5 ของไทย โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.36 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

5. เคมีภัณฑ์ เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 8 ของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่าปี 2548 เป็นเพียงปีเดียวที่มีอัตราการขยายตัวลดลง (-0.2%) ในขณะที่ปี 2549 - 2551 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.83, 47.07 และ 48.02 ตามลำดับ สำหรับอนาคตตลาดเคมีภัณฑ์มีแนวโน้มไปดี เพราะสินค้า เคมีภัณฑ์จะเข้าไปอยู่ในวิถีชีวิตของผู้คนมากขึ้น คนตื่นตัวเรื่องของสุขภาพอนามัยสูงขึ้น ต้องมีการแยกผลิต แยกการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2. การขนส่งในเวียดนาม

2.1. การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกของประเทศเวียดนามประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ทางรถบรรทุกและทางรถไฟ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1.1 รถบรรทุก

เป็นวิธีขนส่งที่ได้รับความนิยม สะดวก ส่งได้ทุกพื้นที่ มีมากพอกับความต้องการ ตามจังหวัดใหญ่ๆ จะมีบริษัทรับส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ส่วนจังหวัดเล็กๆ จะมีรถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าเข้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าหลัก

เวียดนามมีทางหลวงแผ่นดินยาวประมาณ 93,300 กิโลเมตร รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2548 ทางหลวงทุกสายจะลาดยาง หรือคอนกรีตเรียบร้อย และภายในปี 2553 ถนนในจังหวัดทุกสายลาดยางหรือคอนกรีตด้วย โดยรัฐบาลจะเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนพัฒนา เส้นทางสายหลักมี 7 สายคือ

1) *เส้นทางหมายเลข 1* เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุดจากเหนือสุดติดชายแดนจีนจาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi-Da Nang-Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร ปัจจุบันรัฐบาลเวียดนามอนุมัติสร้างทางหลวงหมายเลข 1B เป็นทางคู่ขนาน

2) *เส้นทางหมายเลข 2* ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

3) *เส้นทางหมายเลข 3* ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

4) *เส้นทางหมายเลข 5* ระหว่าง Ha Noi-Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

5) *เส้นทางหมายเลข 8* ระหว่าง Ha Tinh-Vinh และมีเส้นทางถนนต่อไปถึงชายแดนติดกับจังหวัดบอลิคำไซของลาว ความยาวประมาณ 90 กิโลเมตร

6) *เส้นทางหมายเลข 9* ระหว่าง Da Nang-Hue-Quang Tri ไปจนถึงชายแดนติดกับจังหวัดสะหวันนะเขตของลาว ยาวประมาณ 250 กิโลเมตร

7) *เส้นทางหมายเลข 51* ระหว่าง Ho Chi Minh City-Vung Tau ยาวประมาณ 75 กิโลเมตร

ทั้งนี้ค่าขนส่งสินค้าต่อรองขึ้นอยู่กับความสม่ำเสมอของการให้บริการ พื้นที่ปริมาณน้ำหนัก ความน่าเชื่อถือ ความสะดวกของเส้นทาง ปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการคำนวณราคาที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งอาจจะคิดเป็นลักษณะของหีบห่อหรือน้ำหนัก ขึ้นอยู่กับข้อตกลง

การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีข้อจำกัดหลายอย่างและมีผลกระทบต่อต้นทุนที่แพงขึ้น ได้แก่

ข้อจำกัดเรื่องเวลา ตามเขตเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์รถบรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ตันวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.00-16.00 น. และ 20.00-6.00 น. ส่วนรถที่เกินกว่า 2.5 ตัน ห้ามวิ่งเวลา 6.00-21.00 น. นอกเส้นทางหลวงระหว่างเมืองวิ่งได้ตลอดวัน

ความเร็ว โดยทั่วไปรถบรรทุกวิ่งได้เร็วสูงสุดไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่บางเขตอาจต่ำกว่านี้ เช่น ย่านชุมชนของนครโฮจิมินห์วิ่งได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะที่ตามเส้นทางระหว่างจังหวัดจะมีป้ายกำหนดเป็นระยะๆ ว่าวิ่งได้เร็วมากน้อยเพียงใด

ข้อจำกัดด้านความเร็ว เป็นผลมาจากการที่เวียดนามยังมีถนนขนาดเล็ก ตลอดจนมีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก ถ้ารถบรรทุกวิ่งเร็วเกินกำหนดเกรงจะเกิดอันตราย แม้แต่รถยนต์ก็อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุดบริเวณนอกตัวเมืองได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีบทลงโทษที่รุนแรง นอกจากจะถูกปรับแล้ว อาจถูกยึดรถเป็นเวลา 10 วัน

น้ำหนักบรรทุก รถบรรทุกจะไม่สามารถบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่ขออนุญาต เช่น 550-850, 1,250-1,300, 1,400-1,900 กิโลกรัม มิฉะนั้นจะถูกตำรวจเปรียบเทียบปรับ บางเส้นทางห้ามรถบรรทุกใหญ่ผ่านเข้า-ออก อีกทั้งถนนหลายสายห้ามจอดรถ เพราะเกรงจะทำให้การจราจรติดขัด

ดังนั้น แม้รถบรรทุกถูกใช้เป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้า แต่ก็ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งล่าช้า ถึงแม้จะใช้รถบรรทุกเล็กที่มีความคล่องตัวมากกว่า แต่บรรทุกได้ไม่มาก จำนวนเที่ยวก็ขึ้นอยู่กับความเร็วและระยะเวลาที่อนุญาตให้วิ่งได้ในแต่ละท้องถิ่น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงตามไปด้วย อัตราค่าขนส่งก็ยังไม่มีความมาตรฐานแน่นอน

2.1.2 การขนส่งทางรถไฟ

เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ข้อดีคือสินค้าไม่ค่อยเสียหาย แต่ข้อเสีย คือล่าช้า ไม่สามารถไปได้ทั่วถึง บริการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับกรุงฮานอย

เวียดนามมีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ 6 สาย ดังนี้

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง
- 6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮัว (Bien Hoa City) ในจังหวัดดองไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

2.2 การขนส่งทางน้ำ

หากเป็นการขนส่งภายในประเทศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากยุ่งยากต้องผ่านการตรวจของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ จะนิยมก็เฉพาะการนำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญหลายแห่งได้แก่

Hai Phong Port อยู่ที่เมืองไฮฟอง เป็นท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าไปยังกรุงเทพมหานคร ตลอดจนจังหวัดต่างๆ บริเวณตอนเหนือ ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port) เป็นท่าเรือริมแม่น้ำ Cua Cam ในนครไฮฟองที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดในภาคเหนือ ปริมาณการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือนี้ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านตัน ต่อปี เป็น 12 ล้านตันต่อปี ในปี 2553 ปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาด 8 พันตัน และรัฐบาลมีแผนจะพัฒนาเพื่อยกระดับท่าเรือแห่งนี้ให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 1 หมื่นตัน รวมถึงมีแผนจะยกระดับท่าเรือ Dinh Vu ในนิคมอุตสาหกรรม Dinh Vu Economic Zone ให้ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับเรือขนาด 3 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ 12 ล้านตันต่อปี

Tan Cang Port, Saigon Port, Ben Nghe Port, Tan Thuan Dong Port เป็นท่าเรือสำคัญของทางภาคใต้ เนื่องจากเป็นเมืองเศรษฐกิจ นำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

Da Nang Port ตั้งอยู่ที่นครดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนามติดกับจังหวัดถัวเทียน-เว้ (Thua Thien – Hué) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกจากจังหวัด กว๋านัม (Quang Nam) ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหม่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้าน เศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะปัจจุบันจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ประกอบด้วยท่าเรือสองแห่ง คือ Tien Sa Terminal และ Song Han Terminal ท่าเรือ Tien Sa มีความยาว 1,493 เมตร มีความสามารถรับการขนถ่ายสินค้าได้ 5 ล้านตันต่อปี Tien Sa Terminal เป็นท่าเรือน้ำลึก มีความลึก 10.12 เมตร , Total Length of Berth 965 m. Container Ships ได้ 2,000 TEU และ Passenger Ships ได้ถึง 75,000 GRT มีการขยายคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 60,000 ตร.ม. โดยจัดหารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 80 ตัน นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีกหนึ่งแห่ง คือ Song Han Terminal ซึ่งเป็นแม่น้ำเดิมของนครดานัง กับความยาว 528 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 5 พันตัน ปริมาณของส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน

Sai Gon Port รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซ่ง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 2 หมื่นตัน มีการขนส่งสินค้ากว่า 10

ล้านต้นต่อปี ปัจจุบัน รัฐบาลเวียดนามมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่นี้

2.3 ท่าอากาศยาน

เวียดนามมีท่าอากาศยานรวม 18 แห่ง แต่เป็นท่าอากาศยานสากล 3 แห่งที่กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์

1) *Noi Bai International Airport* อยู่ทางตอนเหนือห่างจากนครฮานอย ประมาณ 40 กิโลเมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีเที่ยวบินตรงไปยังฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ ไทเป คูไบปารีส เบอร์ลิน มอสโก มะนิลา และกรุงเทพฯ เป็นต้น

2) *Da Nang International Airport* อยู่ทางภาคกลาง ในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐฯ ปัจจุบันให้บริการการบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

3) *Tan Son Nhat International Airport* เป็นสนามบินใหญ่ที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ 7 กิโลเมตร รัฐบาลมีโครงการจะย้ายสนามบินห่างออกไปอีก 40 กิโลเมตร แต่คงใช้เวลาอีกนาน ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8-10 ล้านคนต่อปี

การขนส่งในประเทศเวียดนามมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ แต่ยังมีอุปสรรค อยู่พอสมควร เนื่องจากยังมีขนาดเล็ก และเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกยังมีไม่เพียงพอ เหมาะสม แต่รอการพัฒนาในอนาคต

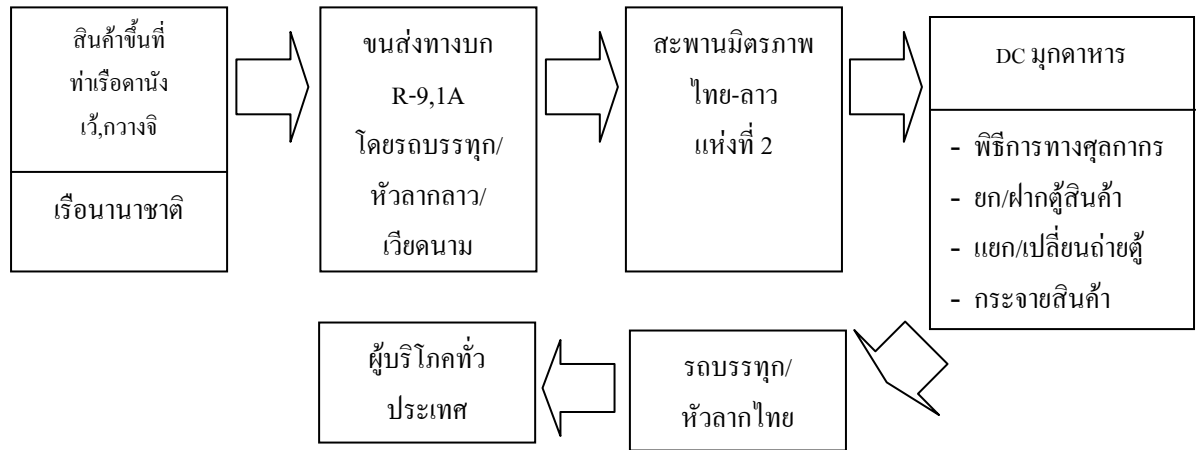
3. เส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม

มีเส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ตอนบน กรุงเทพฯกับกรุงฮานอย ส่วนที่ 2 ตอนกลางกรุงเทพฯกับนครดานัง และส่วนที่ 3 กรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์ มี 5 เส้นทางหลัก ดังนี้

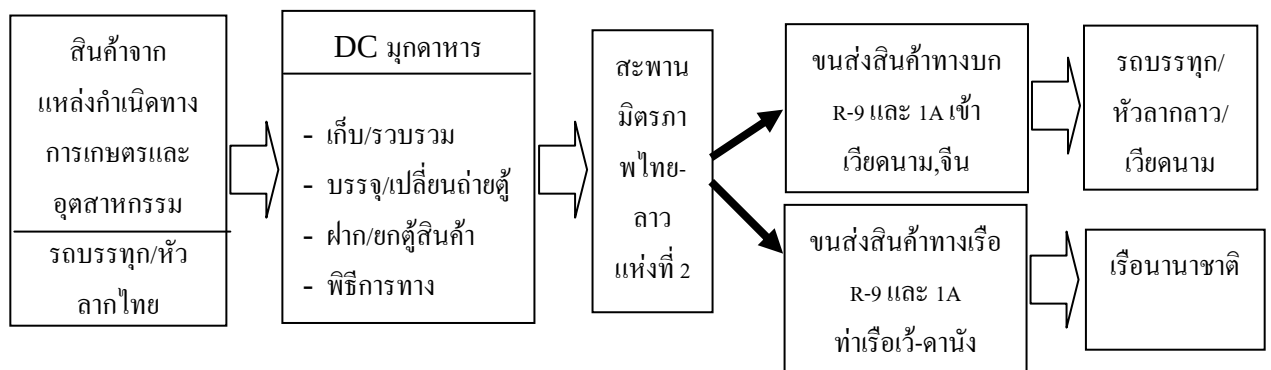
3.1. เส้นทางมุกดาหาร-สะพานหะเขต-ถนนหมายเลข 9-ดองฮา-ดานัง โดยมีอุโมงค์จากดานัง-เว้

เส้นทาง R9 มุกดาหาร สะพานหะเขตด่านงเสร็จเรียบร้อยแล้ว เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคนี้ จะเห็นได้จากปริมาณรถยนต์เข้า-ออก ปริมาณสินค้าเข้า-ออก และสินค้าผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมากโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวในเวียดนาม ถึงแม้ว่าจะยังมีปัญหาอุปสรรคบ้าง เช่น กฎระเบียบที่ไม่ตรงกัน การห้ามรถพ่วงมาลยขาเข้าไปวิ่งในเวียดนาม ทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้น จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป รวมทั้งการสร้างทางรถไฟและสนามบินให้

สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เส้นทางนี้มีศักยภาพสูงมากที่จะรองรับการขนส่งและเส้นทางท่องเที่ยว



รูปที่ 1 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า



รูปที่ 2 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก

3.2. เส้นทางโลจิสติกส์หมายเลข 12 ของ สปป.ลาว จากนครพนม-ท่าแขก-หลักขาว-วินท์-ฮานอย

เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพค่อนข้างสูงสำหรับการขนส่งสู่เวียดนามตอนกลาง และส่งออกทางทะเลที่ท่าเรือเมืองวินท์ แต่มีอุปสรรคที่ถนนบางช่วงใน สปป.ลาว และบริเวณชายแดน สปป.ลาว-เวียดนาม ต้องขึ้นเขาที่มีความชันค่อนข้างสูง และต้องลัดเลาะไปตามไหล่เขา เส้นทางดังกล่าวเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้งใน สปป.ลาว และเวียดนาม ที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ใน 2-3 วัน หากมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก เสร็จ จะทำให้มีปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิดด่านที่บ้านแพงเพิ่มเติม นอกจากนี้ จำเป็นจะต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนมเพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม

- เส้นทางหมายเลข 12 นครพนม-ท่าแขก-ฮาดิ่ง

เส้นทาง R-12 เป็นเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่าน สปป.ลาว สู่วียดนามที่มีระยะทางที่ใกล้ที่สุด แต่สภาพถนนในเวียดนามต้องมีการพัฒนาอีกมาก มีศักยภาพในการพัฒนาสู่การขนส่งบนเส้นทางนี้ค่อนข้างสูง เดินทางโดยทางบกทางถนนหรือรถไฟสู่ตอนเหนือของเวียดนาม หรือลงทางด้านใต้ของเวียดนามได้ เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามโขงแห่งที่ 3 สร้างเสร็จจะทำให้การเดินทางขนส่งสะดวกขึ้น และควรต่อเส้นทางรถไฟมาถึงนครพนมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อไปถึงเวียดนามต่อไป

3.3.เส้นทาง อุดรราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)

เส้นทางวงกลมเศรษฐกิจสู่สามเหลี่ยมมรกตเป็นเส้นทางที่เริ่มมีการให้ความสำคัญของไทย-สปป.ลาว-กัมพูชาและเวียดนาม ที่สามารถพัฒนาสู่การขนส่งสินค้าไทยและท่องเที่ยวสู่เวียดนามที่นครโฮจิมินห์ภายใน 1 วัน แล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจทั้งแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมจากมรดกโลก ถึงแม้ว่าสภาพถนนยังไม่เสร็จเรียบร้อยตลอดเส้นทาง และด่านชายแดนเป็นลักษณะด่านชั่วคราวก็ตาม แต่มีนโยบาย/แผนงานที่จะดำเนินการปรับปรุงให้สะดวกยิ่งขึ้น ทางจังหวัดอุดรราชธานีควรมีการวางแผนต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟให้ไปถึงด่านช่องเม็ก และมีการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและการขนส่งมากยิ่งขึ้น

- เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-คอนตูม-กวีเยิน

เป็นเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้า จากไทยสู่เวียดนามได้ในระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก สภาพถนนเป็นถนนลาดยางมาตรฐานระดับ 3 ปัจจุบันเป็นเส้นทางขนไม้ซุงจาก สปป.ลาว เข้าเวียดนาม และส่งขายต่างประเทศต่อไป มีอุปสรรคที่ด่านพูกูของ สปป.ลาวที่ยังไม่เปิดสากลเท่าที่ควร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ควรมีการต่อเชื่อมทางรถไฟจากจังหวัดอุดรราชธานีมาถึงด่านช่องเม็ก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะพืชผลทางการเกษตรและบริการสำหรับนักท่องเที่ยว

3.4.เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์

เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 900 กว่า กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงขนส่งสินค้าข้ามประเทศจากกรุงเทพฯ หรือบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบังสู่โฮจิมินห์ได้ภายใน 1 วัน (เมื่อถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้งหมด) มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือโฮจิมินห์ที่สามารถเชื่อมต่อได้ถึงกัน และในอนาคตทางรถไฟได้ดำเนินการปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว จะทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปัญหาด้านกฎระเบียบการใช้รถพ่วงมาลัยขวาไม่สามารถเข้าไปเวียดนามได้ ต้องมีการเปลี่ยนรถ/เปลี่ยนหัวลาก ควรมีการเร่งรัดให้ต่อเชื่อมทางรถไฟไปถึงชายแดนตลาด

โรงเกลือ และใช้สนามบินวัฒนานครเชิงพาณิชย์ สำหรับปัญหาเรื่องเขตแดนควรให้เป็นหน้าที่ของ คณะกรรมาธิการเขตแดนร่วมไทย – กัมพูชา (JBC) เป็นผู้พิจารณาต่อไป

3.5.เส้นทาง กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-พนมเปญ-โฮจิมินห์

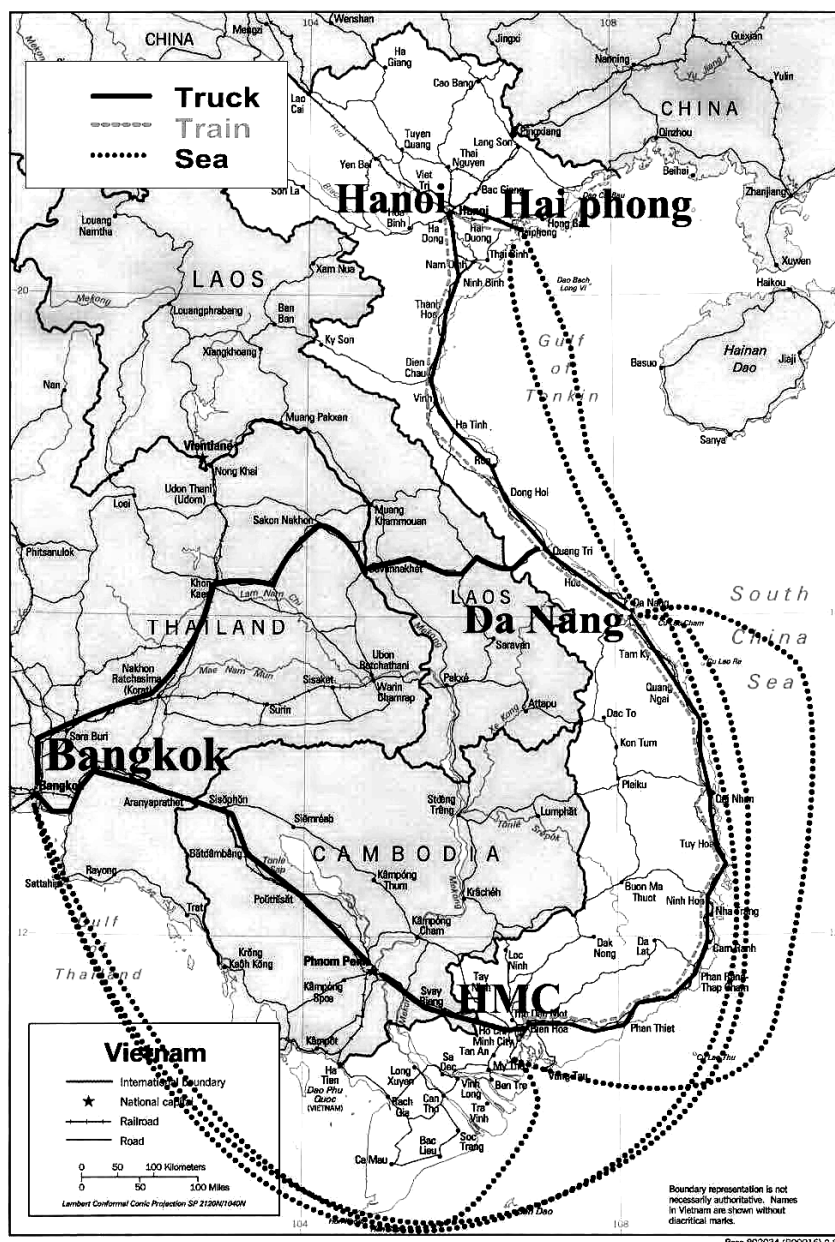
เส้นทางหมายเลข 48 ตราด - หาดเล็ก - เกาะกง - สีหนุวิลล์ - พนมเปญ เป็นอีกเส้นทางหนึ่ง ที่มีศักยภาพสูงมากในการขนส่งสินค้า และเดินทางท่องเที่ยวเข้าสู่กัมพูชาและเวียดนาม สภาพถนน เสร็จสมบูรณ์มาตรฐานดี แต่ต้องพัฒนาปรับปรุงด่านผ่านแดนทั้ง 2 ฝ่าย ให้เป็นมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น แต่ไทยและกัมพูชายังมีปัญหาเรื่องพื้นที่เขตแดนทับซ้อนอยู่

4 เส้นทางขนส่งและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากการศึกษาเส้นทางขนส่งระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม โดยกำหนด จุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ นครดานัง และกรุงฮานอยของ ประเทศเวียดนาม คณะวิจัยฯ พบว่ามีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ จำนวน เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม ดังนี้

1. กรุงเทพมหานครไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 9 เส้นทาง
2. กรุงเทพมหานครไปนครดานัง มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 11 เส้นทาง
3. กรุงเทพมหานครไปกรุงฮานอย มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 21 เส้นทาง



รูปที่ 3 เส้นทางการขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม

4.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทางการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

4.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม และจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับเวียดนามและผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้นในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม น่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็นว่าปัจจัยมีกำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามอย่างไร โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับแบบลิเคิร์ต (Likert scale) ผลจากการสำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS Version 16.0 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มคือ

1. ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางช่วงฤดูร้อน ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนถ่ายต่างๆ ในเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

2. ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

3. ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ

ค) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้วขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 5 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003))

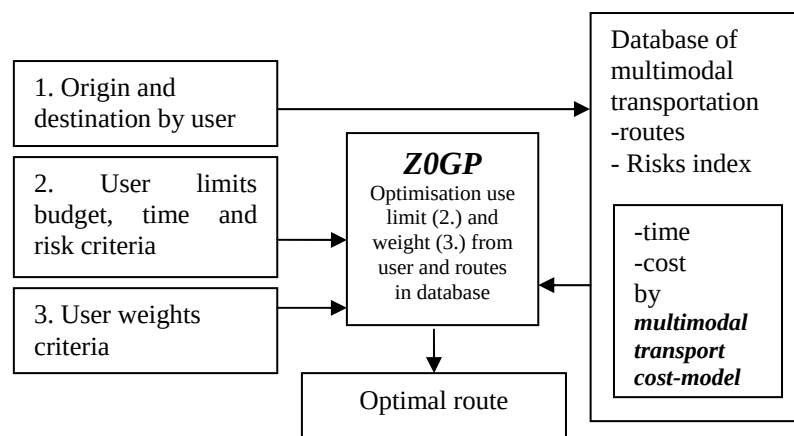
ตารางที่ 5 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.2 ระบบการตัดสินใจ

ระบบการตัดสินใจนี้ประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจุบันเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะ เป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้อุปสงค์การเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะ คำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลา ในการขนส่งตรงตามที่คุณตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของ การโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลในส่วนของ 1 มาเป็น เงื่อนไขจำกัดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกใน การตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หาก ต้องการเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจาก สมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to:

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสี่ยงของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = (\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100 / \text{budget of user})$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ X_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง r_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$R = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$L = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่ เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจนี้ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร นครโฮจิมินห์ หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มีเวลาในการขนส่งที่มีความเสี่ยงขั้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 5 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอ ดังรูปที่ 6 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูป 7 เมื่อ

ใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางการขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



รูปที่ 5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 fts.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %
Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container: Container Size 20 fts.
Original Country: Thailand
Destination Country: Vietnam
Original City: BKK
Destination City: Da Nang
Budget: 2000 USD\$
Time: 14 Days
Risk of freight: 6 = fairly risk
Risk of Infrastructure: 6 = fairly risk
Risk of Legal: 6 = fairly risk
Criteria Weight on Budget: 10 %
Criteria Weight on Time: 35 %
Criteria Weight on Risk of freight: 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure: 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal: 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK##HMC##Da Nang	1831.5	10.10	5.00	5.00	3.67	28.44
TV25	BKK##Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	22.17

Remark: truck ---, train ---, sea --- and air ---

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

รูปที่ 7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

6.3 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

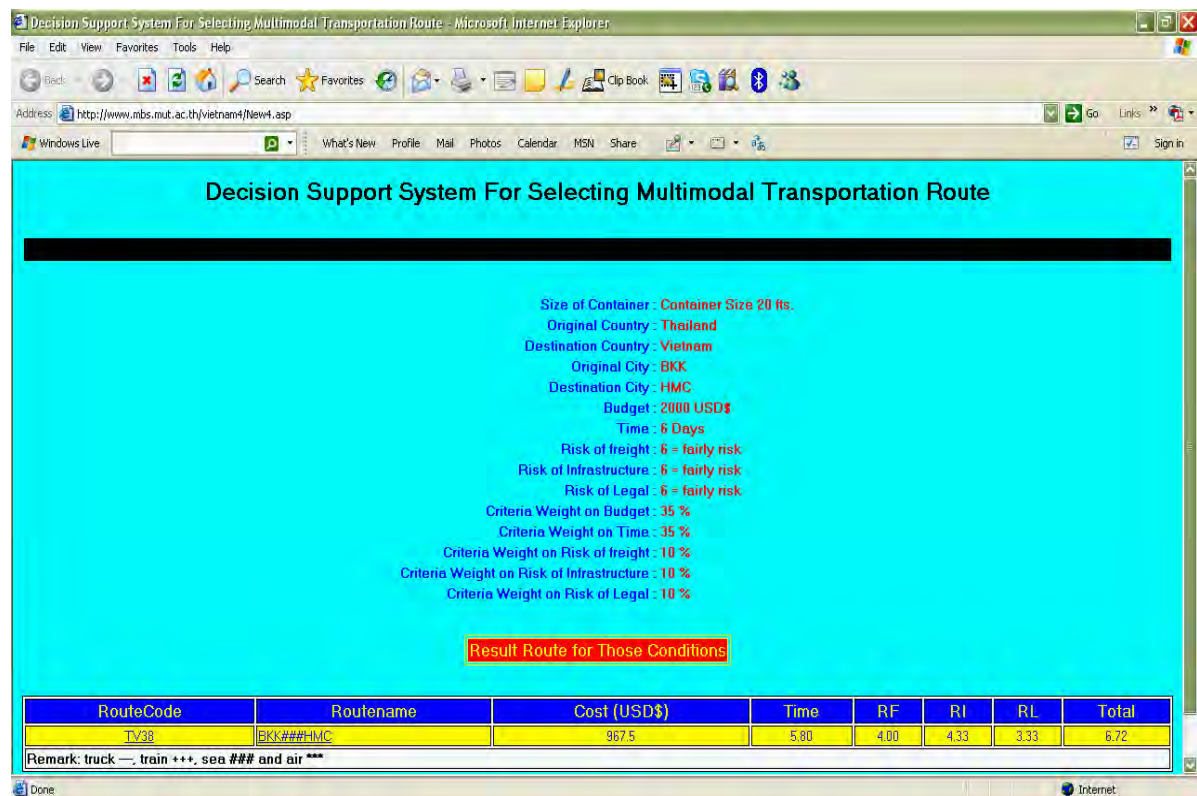
เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามที่เป็นไปได้ และมีความเหมาะสมที่สุดเป็นดังนี้

4.3.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ HMC คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครโฮจิมินห์ นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้ขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้านไม่สูงมากนัก

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  HMC เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งมาก ระยะทางไม่ไกล ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัยในการเข้าท่าเรือ

กรณีตัวอย่างที่ 1 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มิงงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10



รูปที่ 8 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 8 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง Bkk  HCM (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 9



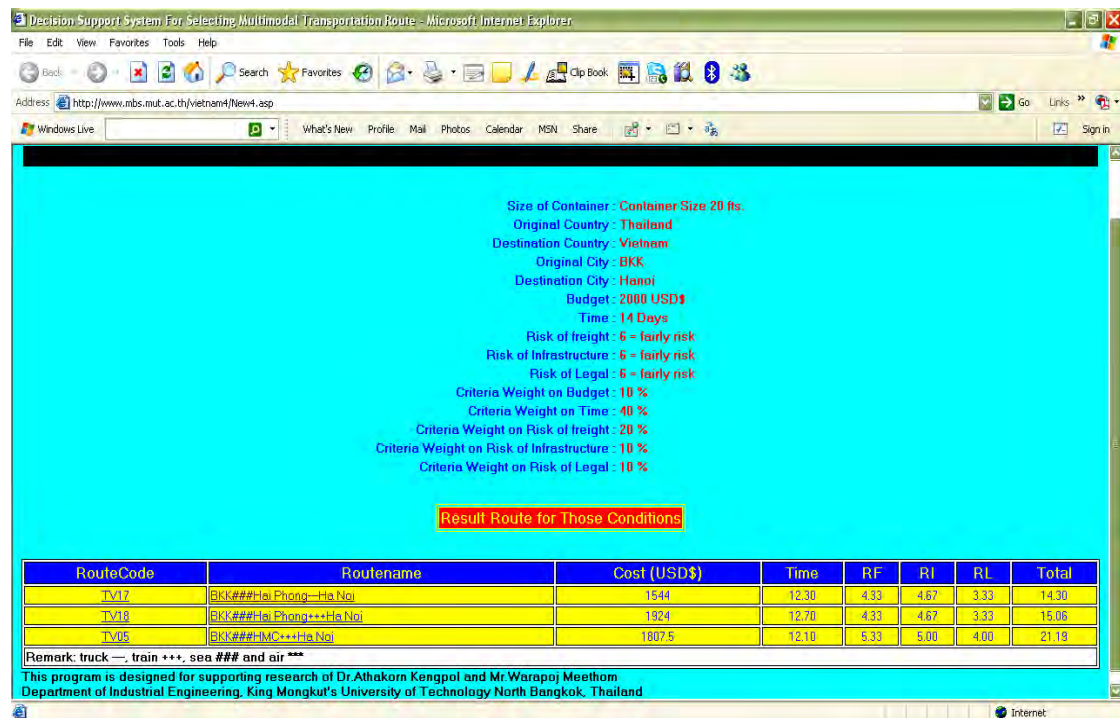
รูปที่ 9 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

4.3.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ Ha Noi คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่กรุงฮานอย นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายรวมโดยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเรือในการขนส่งมากพอสมควร ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัย

กรณีตัวอย่างที่ 2 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 10



รูปที่ 10 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 11



รูปที่ 11 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

4.3.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

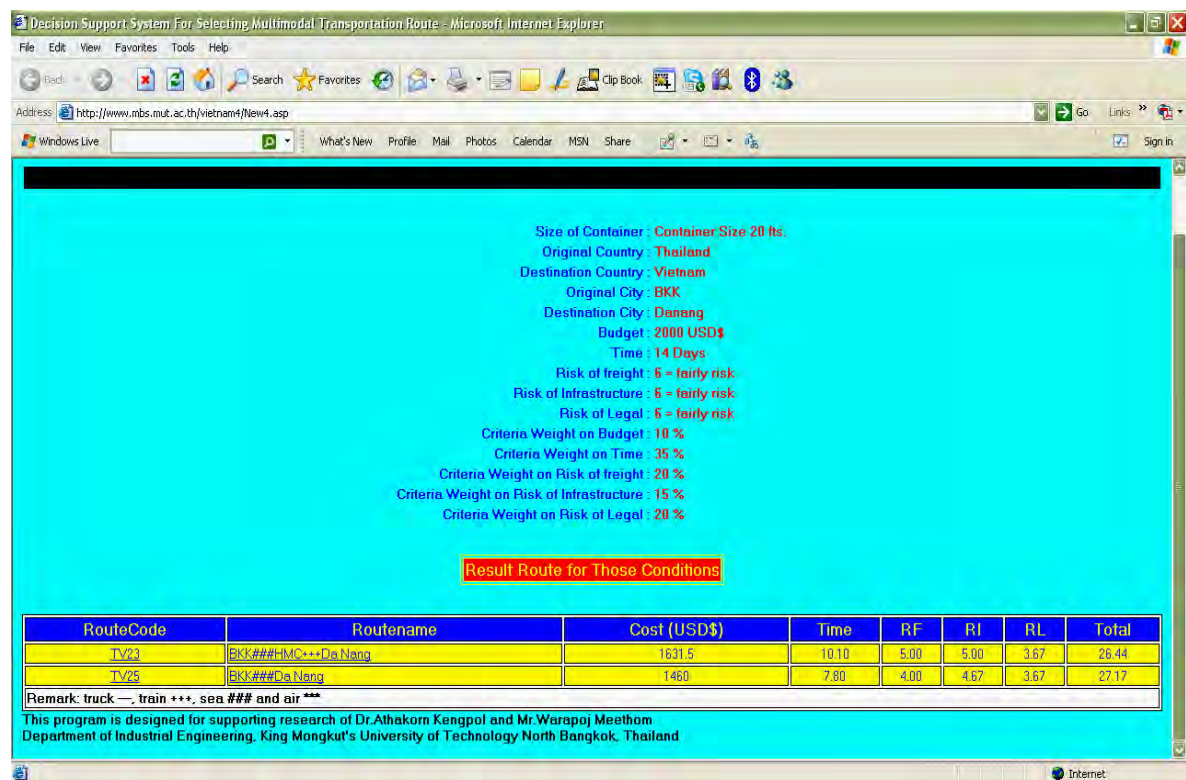
มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ✈️ Da Nang คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครดานัง นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับผู้สินค้าขนาด 20 ไร่ ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk 🚢 Da Nang (TV25) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่

คานั่ง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายโดยรวมสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,460 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอก่อนส่งสินค้า

กรณีตัวอย่างที่ 3 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 12 เส้นทางในการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 13



รูปที่ 12 หน้าจอของการเลือกเส้นทางในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 13 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3

4.5 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ

เนื่องจากระบบการตัดสินใจนี้ต้องการข้อมูลที่นำมาเป็นฐานข้อมูลที่ทันสมัยอย่างยิ่ง เช่น ค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบการขนส่งต่างๆ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในด้านต่างๆ และเส้นทางการขนส่งสินค้าใหม่ที่เกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ระบบจึงจำเป็นต้องมีผู้ดูแล และปรับข้อมูลให้ทันสมัยสำหรับข้อมูลค่าขนส่งสินค้าในช่วงต่างๆ ของระบบฐานข้อมูลที่ใช้ต้องได้มาจากบริษัทที่ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งไทยและเวียดนาม ทางคณะวิจัยฯ จึงติดต่อสมาคมพันธมิตรโลจิสติกส์ไทย เป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาระบบ และสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA) ที่จะเป็นผู้ประสานงานกับสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อเป็นผู้ประสานงานสมาชิกใน

การปรับข้อมูลให้ทันสมัย ดังกล่าวข้างต้น จากการหารือเบื้องต้นได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี ในการเสนอความคิดเห็นและพยายามให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง ทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศเวียดนามต่อไป ดังรายงานการสำรวจข้อมูล ที่นครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4

5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

1. ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทยและของเวียดนาม ต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันมากกว่านี้ ต้องมีความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการขนส่งต่อเนื่องกัน ถึงขนาดที่ต้องสามารถรับผิดชอบแทนกันได้ในการขนส่งสินค้า

2. ความปลอดภัยของเส้นทางขนส่งทางบก มีความเสี่ยงสูงและเสียเวลามาก ต้องมีการเจรจาพูดคุยกันในระดับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ด้วยกัน และเจ้าหน้าที่ของรัฐในการขนส่งข้ามแดนใน ประเทศลาว และกัมพูชา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเส้นทางขนส่งทางถนน

3. ปริมาณสินค้าที่มีการส่งข้ามแดนระหว่างกันไม่สมดุลย์ มีสินค้าจากไทยไปเวียดนามมากกว่าสินค้าจากเวียดนามมาไทยทำให้ค่าขนส่งสินค้าสูง ต้องแบกรับภาระค่าขนส่งที่แพงกลับ

4. ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าข้ามแดนยังใช้เวลานานอยู่ทำให้เสียเวลามาก สำหรับการตรวจสอบจากศุลกากร สนับสนุนให้เกิด Single Window อย่างเป็นรูปธรรม

5. การขนส่งทางรถไฟของประเทศเวียดนามเต็มกำลังความสามารถแล้ว โดยใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า ส่วนการขนส่งสินค้าจะเป็นสินค้าที่มีจำนวนมากๆ เช่น น้ำมัน ปูนซีเมนต์ นอกจากนั้นทางรถไฟในเวียดนามไม่ได้มีไว้ขนส่งสินค้าเป็นหลักแต่จะมีไว้ขนส่งคนมากกว่า ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นรถไฟแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ หัวรถจักรมีสภาพเก่า จำนวนที่ขี้น้อย และรางรถไฟและสะพานก็รับน้ำหนักได้ไม่มากนัก เส้นทางนี้ต้องได้รับการปรับปรุงก่อน

6. ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามก็เป็นแบบหลายรูปแบบต่อเนื่องกันอยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีสัญญาใดๆ เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าที่ยังมีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ก็เป็น การขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแล้วทางลูกค้าก็จะนำรถบรรทุกมารับเอง

7. ค่าขนส่งสินค้าในเวียดนามไม่ว่าจะเป็นทางรถบรรทุก เรือทะเล ทางเครื่องบินมีค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสูงมาก เมื่อเทียบค่าขนส่งในประเทศไทย

6. ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม เส้นทางที่มีความเสี่ยงในด้านต่างๆ น้อย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่มีการเดินทางสู่เวียดนามโดยตรง

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และความเสี่ยงไม่มากนัก คือ การขนส่งผ่านทางเรือเดินทะเลจากแหลมฉบังสู่นครโฮจิมินห์โดยตรง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการก็ใช้เส้นทางนี้เป็นหลัก จากการสัมภาษณ์บริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม สองสามบริษัทให้สัมภาษณ์ตรงกันว่าเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งคิดว่ประมาณ 80% ของการขนส่งที่มีทั้งหมด แต่ที่ขนส่งปัจจุบันเป็นการขนส่งเป็นทอดๆ แต่ไม่ใช่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีสัญญาในการขนส่งฉบับเดียว ระหว่างผู้จ้างและผู้รับจ้างขนส่งโดยตรง ส่วนใหญ่จะมีเจ้าของสินค้าหรือลูกค้าจะมารับสินค้าที่ทำเรือ แล้วนำส่งไปที่บริษัทหรือลูกค้าเองอีกทอดหนึ่ง

เส้นทางการเนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างไทยกับเวียดนามไม่ว่าจะเป็นเมืองใดก็ตามมีค่าขนส่งสูงมาก

ในปัจจุบัน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างต่อเนื่อง ตามแผนพัฒนาต่างๆ โดยการสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กร และประเทศต่างๆ ในกลุ่มเอง

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างช้าๆ และในช่วงเวลา 5-10 ปี ข้างหน้านี้ ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดที่สามารถทำให้เปลี่ยนรูปแบบระบบการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามมากนัก เช่น

การขนส่งทางถนน จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้นในการขนส่งเส้นทางนี้ โดยเปลี่ยนจากการข้ามโดยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากเป็นการข้ามสะพาน แต่ไม่ได้ทำให้ค่าขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามในเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายลดลงมากนัก ค่าใช้จ่ายที่สูงมาจากระบบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน คือประเทศลาว และเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงมาก เนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น ถนนที่ไม่สะดวกทั้งสภาพถนนและสภาพการจราจร การเดินทางไปได้ย่ำช้า โดยเฉลี่ยแล้วเคลื่อนที่ได้ประมาณ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การจราจรที่มีความวุ่นวายบนถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยานยนต์ จักรยาน คน และสัตว์เลื้อย มาใช้ถนนร่วมกัน และบางช่วงที่เป็นในตัวเมืองหรือเขตชุมชนมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นการขนส่งสินค้าที่มีเที่ยวไปจากประเทศไทยมีมากกว่า แต่การขนส่งที่ขากลับจากประเทศเวียดนามมาประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่ามาก ทำให้ค่าขนส่งสูง ฉะนั้นต้องพยายามสร้างให้เกิดการขนส่งจากประเทศเวียดนามกลับสู่ประเทศไทย จากการสำรวจเส้นทางของคณะวิจัย พบว่าประเทศเวียดนามมีวัตถุดิบต้นน้ำหลายหลากชนิดที่สามารถนำเข้ามาเพื่อแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มกับเป็นสินค้าต่อไป ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งได้ดำเนินการอยู่แล้ว เช่น ถั่ว ปลาหมึก เป็นต้น

บทที่ 1

ประเทศเวียดนาม

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (The Socialist Republic of Vietnam) หรือเรียกสั้นๆ ว่า “เวียดนาม” ตั้งอยู่ระหว่างเส้นละติจูด 23°22' เหนือ ถึง 8°30' เหนือ และลองจิจูด 109°29' ตะวันออก ถึง 102°10' ตะวันออก ทิศเหนือจรดจีน ทิศตะวันตกจรดลาว ทิศตะวันตกเฉียงใต้จรดกัมพูชา ทิศตะวันออกจรดทะเลจีนใต้ และทิศตะวันออกเฉียงใต้จรดอ่าวไทย ดังรูปที่ 1.1



รูปที่ 1.1 แผนที่ประเทศเวียดนาม

มีพื้นที่ประมาณ 331,689 ตารางกิโลเมตร ประมาณ 3 ใน 4 ของเวียดนาม ประกอบด้วยภูเขาและป่าไม้ บริเวณแผ่นดินทั้งหมดของเวียดนามมีพื้นที่ประมาณ 328,000 ตารางกิโลเมตร นอกจากนั้นเป็นไหล่เขาและหมู่เกาะต่างๆ อีกนับพันเกาะเรียงรายตั้งแต่อ่าวตังเกี๋ยไปจนถึงอ่าวไทย ภาคตะวันตกติดชายแดนลาวมีความยาว 2,130 กิโลเมตร ภาคใต้ติดกัมพูชา มีความยาว 1,228 กิโลเมตร มีชายฝั่งทะเลที่ยาวจากทิศตะวันออกติดกับทะเลจีนใต้ ทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดอ่าวไทย โดยมีชายฝั่งทะเลยาวจากเหนือจรดใต้ 3,444 กิโลเมตร ความยาวจากเหนือจรดใต้ 1,650 กิโลเมตร มีรูปร่างประเทศเหมือนรูป S

ภูมิอากาศ มีความแตกต่างตามลักษณะทางพื้นที่ภูมิศาสตร์ของเวียดนาม คือ ภาคเหนือมีอากาศค่อนข้างหนาวเย็น แบ่งออกเป็น 4 ฤดู ได้แก่ ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว ขณะที่ภาคกลางและภาคใต้มีสภาพภูมิอากาศที่ค่อนข้างร้อนตลอดทั้งปี ซึ่งมีเพียง 2 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝนและฤดูแล้ง

- อุณหภูมิเฉลี่ย	กรุงฮานอย	17.8 - 28.70 °C
	นครดานัง	21.7 - 29.40 °C
	นครโฮจิมินห์	26.1 - 31.900 °C
- ระดับน้ำฝน	กรุงฮานอย	2,537 มิลลิเมตร
	นครดานัง	2,115 มิลลิเมตร
	นครโฮจิมินห์	1,804 มิลลิเมตร

1.1 ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ

เนื่องจากแผ่นดินของเวียดนามมีความยาวมาก ทำให้ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยอาจแบ่งได้เป็น 4 ส่วนคือ ภาคเหนือ ภาคกลาง เขตที่ราบสูงและภาคใต้ ซึ่งประเทศเวียดนามมีทั้งหมด 59 จังหวัดและ 5 เทศบาลนคร ดังรูปที่ 1.2

1.1.1 ภาคเหนือ

จากพื้นที่เหนือสุดถึงจังหวัดกว๋างบินห์ (Quang Binh) ภูมิประเทศประกอบด้วยภูเขาสูงมากมาย โดยเฉพาะเทือกเขาฟานซีปัน (Fansipan) ซึ่งสูงถึง 3,143 เมตร สูงที่สุดใน อินโดจีน มีแม่น้ำสำคัญคือ แม่น้ำกุง (Cung) ซึ่งไหลไปบรรจบกับแม่น้ำแดงเป็นดินดอนสามเหลี่ยมที่อุดมสมบูรณ์ (Red River Delta) เหมาะแก่การเพาะปลูกและยังเป็นที่ตั้งของกรุงฮานอย (Ha Noi) อันเป็นเมืองหลวง นอกจากนี้ยังมีที่ราบลุ่ม Cao Bang และ Vinh Yen อ่าว Halong Bay และมีชนกลุ่มน้อยหลากหลาย



รูปที่ 1.2 แผนที่ประเทศเวียดนามแบ่งตามภาค (คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ)

ภูมิอากาศในเขตภาคเหนือแบ่งออกได้เป็น 4 ฤดู คือ

- ฤดูใบไม้ผลิ (มีนาคม-เมษายน) มีฝนตกปรอยๆ และความชื้นสูง อุณหภูมิประมาณ 17°C - 23°C
- ฤดูร้อน (พฤษภาคม-สิงหาคม) อากาศร้อนและมีฝน อุณหภูมิประมาณ 30°C - 39°C เดือนที่ร้อนที่สุดคือ มิถุนายน
- ฤดูใบไม้ร่วง (กันยายน-พฤศจิกายน) อุณหภูมิ 23°C - 28°C
- ฤดูหนาว (ธันวาคม-กุมภาพันธ์) อากาศจะหนาวเย็นที่สุดในรอบปี ประมาณ 7°C - 20°C แต่ในบางครั้งอุณหภูมิอาจลดลงถึง 0°C เดือนที่หนาวเย็นที่สุดคือมกราคม

เมืองสำคัญทางภาคเหนือ ได้แก่

ฮานอย (Ha Noi) เป็นเมืองหลวง มีพื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 3.1 ล้านคน ตั้งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแดง โดยมีแม่น้ำมากมายไหลผ่าน ได้แก่ The Duong, The Cau, The Ca Lo, The Day, The Nhue, The Tich, The To Lich และ The Kim Nguu นอกจากนี้ ฮานอยยังเป็นศูนย์กลางการบริหารประเทศและเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า และโลจิสติกส์ทางภาคเหนือ

ไฮฟอง (Hai Phong) มีพื้นที่ 1,519 ตารางกิโลเมตร มีประชากรราว 1.8 ล้านคน เป็นเมืองท่าสำคัญในภาคเหนือและเป็นเขตอุตสาหกรรมหนัก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเคมี ต่อเรือ และวัสดุก่อสร้าง มีท่าเรือสำคัญคือ Hai Phong Port และมีสนามบิน Cat Bi Airport

กว๋างนินห์ (Quang Ninh) มีพื้นที่ 5,899 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 1 ล้านคน กว๋างนินห์เป็นเมืองท่าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเวียดนาม มีท่าเรือสำคัญได้แก่ Hon Gai Port นอกจากนี้ ยังเป็นจังหวัดที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรมากมาย อาทิ ป่าไม้ และเป็นแหล่งถ่านหินที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ

เซินลา (Son La) มีพื้นที่ 14,055 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 9 แสนคน โดยพื้นที่กว่าร้อยละ 80 เป็นภูเขา ซึ่งเหมาะแก่การทำฟาร์มโคนม มีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ชาดำ

ลายเจิว (Lai Chau) มีพื้นที่ 7,365 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 2 แสนคน มีสนามบินคือ Dien Bien Phu Airport

เตวียนกวาง (Tuyen Quang) มีพื้นที่ 5,868 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 692,500 แสนคน เป็นจังหวัดที่อุดมไปด้วยป่าไม้ และไม่มีค่าต่างๆ รวมถึงพืชสมุนไพรกว่า 1,000 ชนิด

หลาวกาย (Lao Cai) มีพื้นที่ 8,057 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6 แสนคน มีป่าไม้อุดมสมบูรณ์และไม้หายากหลายชนิด อาทิ Po Mu (Fukiena), Lat Hoa (Chukrasia Tabularia Cho Chi) รวมถึงพืชสมุนไพรและสัตว์หายากอื่นๆ เช่น กวาง หมูป่า เสือ เป็นต้น

1.1.2 ภาคกลาง

ตั้งแต่จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ถึงคานหว่า (Khanh Hoa) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงซึ่งเต็มไปด้วยหินภูเขาไฟ หาดทราย เนินทราย และทะเลสาบ สภาพภูมิอากาศค่อนข้างร้อนตลอดปี และมีเพียง 2 ฤดูคือ

ภูมิอากาศในเขตภาคกลางแบ่งออกได้เป็น 2 ฤดู คือ

- **ฤดูฝน** (พฤษภาคม-ตุลาคม) เดือนที่อากาศร้อนที่สุดคือ มิถุนายน-กรกฎาคม อุณหภูมิเกือบ 40°C
- **ฤดูแล้ง** (ตุลาคม-เมษายน) เดือนที่อากาศเย็นที่สุดคือ มกราคม อุณหภูมิเกือบ 20°C

เมืองสำคัญทางภาคกลางได้แก่

ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) มีพื้นที่ 5,009 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1,078,900 คน เป็นเมืองสำคัญทางประวัติศาสตร์และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเวียดนาม

ดานัง (Da Nang) มีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร ประชากร 715,000 แสนคน เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การท่องเที่ยว และเป็นเมืองท่าสำคัญ และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคกลาง โดยมีสนามบินคือ Da Nang Airport และมีท่าเรือคือ Da Nang Port

1.1.3 เขตที่ราบสูง

บริเวณชายแดนติดกับลาวตอนใต้และกัมพูชา นับตั้งแต่จังหวัดคอนตูม (Kon Tum) ถึงลำดอง (Lam Dong) ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงและภูเขา

1.1.4 ภาคใต้

นับตั้งแต่จังหวัดดองไน (Dong Nai) จนถึงดินแดนใต้สุด แม้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่ราบสูง แต่ก็มีที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong River Delta หรือที่รู้จักกันในชื่อ กู๋ลองยาง - Cuu Long Giang) อันอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) หรืออดีตไซ่ง่อน (Saigon) และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ภาคใต้

ภูมิอากาศของภาคใต้ค่อนข้างร้อน อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 27° C มี 2 ฤดู คือ

- **ฤดูฝน** (พฤษภาคม-ตุลาคม) เดือนที่อากาศร้อนที่สุดคือ เมษายน อุณหภูมิประมาณ 39° C
- **ฤดูแล้ง** (ตุลาคม-เมษายน) เดือนที่อากาศเย็นที่สุดคือ มกราคม อุณหภูมิประมาณ 26° C

ภาคใต้มีเมืองสำคัญได้แก่

โฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) มีพื้นที่ 2,095 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6.2 ล้านคน เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การนำเข้าส่งออก และเป็นเมืองท่าสำคัญ โดยมีสนามบินนานาชาติ Tan Son Nhat Airport และมีท่าเรือ Saigon Port นครโฮจิมินห์ได้รับฉายาว่า "ไข่มุกแห่งเอเชียตะวันออก"

เกิ่นเทอ (Can Tho) มีพื้นที่ 1,390 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1.1 ล้านคนเป็นเมืองอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารที่สำคัญ และเป็นแหล่งปลูกข้าวที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนาม

เตี๋ยยาง (Tien Giang) มีพื้นที่ 2,367 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1.6 ล้านคน เตี๋ยยางตั้งอยู่ในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ซึ่งมีดินอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชเขตร้อน จึงเป็นแหล่งผลิตข้าวและผลไม้ต่างๆ อาทิ ทุเรียน มะม่วง รวมถึงผลไม้เมืองร้อนชนิดอื่นๆ

บาเรีย - หุงเต่า (Ba Ria - Vung Tau) มีพื้นที่ 1,975 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 8 แสนคน เป็นเมืองที่มีการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ โดยเวียดนามสามารถผลิตน้ำมันได้มากที่สุดใ้ในคาบสมุทรอินโดจีน แหล่งผลิตสำคัญอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองเรียกว่า "Bac Ho" หรือ "White Tiger"

เนื่องจากเวียดนามมีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศที่หลากหลาย จึงทำให้เวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย มีแม่น้ำไหลผ่านหุบเขาและที่ราบมากกว่า 2,800 สาย โดยเป็นแม่น้ำที่มีความยาวมากกว่า 10 กิโลเมตรกว่า 2,300 สาย มีพื้นที่ป่าเขตร้อนมากถึงร้อยละ 40 ของพื้นที่ประเทศ รวมถึงป่าชายเลนที่มีพื้นที่ประมาณ 200,000 เฮกตาร์ (1.25 ล้านไร่) มีรุกขชาติมากกว่า 7,000 ชนิด แบ่งเป็น 239 สายพันธุ์ เป็นแหล่งกำเนิดน้ำมันยางไม้และพืชสมุนไพรมากมาย ที่ราบสูงเหมาะแก่การปลูกพืชเขตร้อน เช่น กาแฟ ใบชา ปอ และในบริเวณที่ราบลุ่มเหมาะแก่การปลูกพริกไทย ยางพารา ข้าว นอกจากนี้ ยังมีสัตว์ป่ามากมาย เป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมมากกว่า 270 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 180 ชนิด นก 1,000 ชนิด และปลา 1,000 ชนิด โดยเป็นสายพันธุ์เดียวกับสัตว์ในอ่าวเบงกอล และคาบสมุทรมาลายู

เวียดนามยังมีสินแร่ที่ค้นพบแล้วมากกว่า 2,000 ชนิด โดยหลายชนิดมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและมีปริมาณมากพอสำหรับการขุดเจาะในเชิงพาณิชย์ เช่น เหล็ก พบมากในจังหวัดท้ายเหวียน (Thai Nguyen) และในบริเวณลุ่มแม่น้ำแดง ถ่านหิน โดยเฉพาะถ่านหินแอนทราไซต์ที่มีคุณภาพดี ให้ความร้อนสูง ใช้ในอุตสาหกรรมถลุงเหล็ก พบมากในจังหวัดกว๋างนินห์ (Quang Ninh) และบริเวณที่ราบสูงเตหิเยนในแถบตอนกลางของประเทศ ทองแดง พบในจังหวัด เซินลา (Son La) ทอง พบที่จังหวัด กว๋างนัม (Quang Nam) และหลั่งเซิน (Lang Son) รวมถึงก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน ที่พบมากบริเวณชายฝั่งหุงเต่า (Vung Tau)

จากการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว ทำให้มีการทำลายป่าไม้ สัตว์ป่า และมีการขุดเจาะแร่ธาตุต่างๆ เพื่อใช้ในเชิงเศรษฐกิจจำนวนมาก ทำให้ปริมาณทรัพยากรลดลงอย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการลงทุนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้นภาครัฐจึงจัดให้มีการจัดอันดับการแข่งขันการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจระดับจังหวัด (PCI) เพื่อส่งเสริมให้แต่ละจังหวัดมีการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมและสามารถดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในแต่ละจังหวัด

จากการสำรวจการจัดอันดับการแข่งขันการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจระดับจังหวัด ใน 42 จังหวัดในปี 2549 พบว่า อันดับที่ 1 คือ จังหวัดบิ่न्हเหิ่ญ (Binh

Duong) อันดับที่ 2 คือ เมืองดานัง (Da Nang) และอันดับที่ 3 คือ จังหวัดบิ่นห์ดีน (Binh Dinh) ส่วนอันดับสุดท้าย คือ จังหวัด Lai Chau

1.2 โครงสร้างการเมืองการปกครอง

เวียดนามปกครองโดยระบบสังคมนิยม มีพรรคการเมืองเดียว คือ "พรรคคอมมิวนิสต์แห่งเวียดนาม (Communist Party of Vietnam หรือ CPV)" เป็นสถาบันการเมืองที่มีอำนาจสูงสุดตามรัฐธรรมนูญซึ่งประกาศใช้ล่าสุดปี 2535 มี "สภาแห่งชาติ (National Assembly)" ที่มาจากการเลือกตั้ง มีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปี และรัฐบาลที่ได้รับการแต่งตั้งโดยสภาแห่งชาติ ซึ่งมีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปีเช่นกัน

โครงสร้างการปกครองของเวียดนาม แบ่งเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่

1.2.1 ฝ่ายนิติบัญญัติ ได้แก่ สภาแห่งชาติ (Quoc Hoi หรือ National Assembly) มีสมาชิกรวม 498 คน มีอำนาจสูงสุดในการกำหนดนโยบายทั้งภายในและต่างประเทศ มีหน้าที่บัญญัติและแก้ไขกฎหมาย แต่งตั้งประธานาธิบดีตามที่พรรคคอมมิวนิสต์เสนอ ให้การรับรองหรือถอดถอนนายกรัฐมนตรีตามที่ประธานาธิบดีเสนอ รวมทั้งแต่งตั้งคณะรัฐมนตรีตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ อันเป็นระบบการบริหารแบบผู้นำร่วม

สมาชิกสภาแห่งชาติมาจากการเลือกตั้ง มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี ซึ่งแม้ว่าโดยมากจะเป็นสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์ แต่กฎหมายเวียดนามก็อนุญาตให้ผู้ที่มิได้เป็นสมาชิกของพรรคลงสมัครรับเลือกตั้งได้เช่นเดียวกัน โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากแนวร่วมปิตุภูมิแห่งชาติ อันเป็นองค์กรส่วนหนึ่งของพรรคคอมมิวนิสต์ ที่ทำหน้าที่ดูแลรักษาอุดมการณ์สังคมนิยม

เนื่องจากคณะผู้บริหารประเทศรวมถึงสมาชิกภายในองค์กรนิติบัญญัติล้วนแล้วแต่เป็นสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์ และเป็นผู้ที่ได้รับการสนับสนุนโดยแนวร่วมปิตุภูมิแห่งชาติอันเป็นส่วนหนึ่งของพรรคคอมมิวนิสต์เช่นกัน จึงทำให้อำนาจการปกครองถูกผูกขาด

ภายในพรรคคอมมิวนิสต์ยังแบ่งเป็น 3 กลุ่มใหญ่ที่ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน ได้แก่ *กลุ่มปฏิรูป* ซึ่งสนับสนุนการเปิดการค้าเสรี นำโดยนายกรัฐมนตรี *กลุ่มอนุรักษ์นิยม* มีแนวคิดต่อต้านการเปิดประเทศ และ *กลุ่มที่เป็นกลาง* นำโดยประธานาธิบดี ซึ่งการคานอำนาจในลักษณะนี้ แม้ว่าจะทำให้ประเทศสามารถเปิดกว้างและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น แต่ก็ทำให้การพัฒนาไม่รวดเร็วเท่าที่ควร

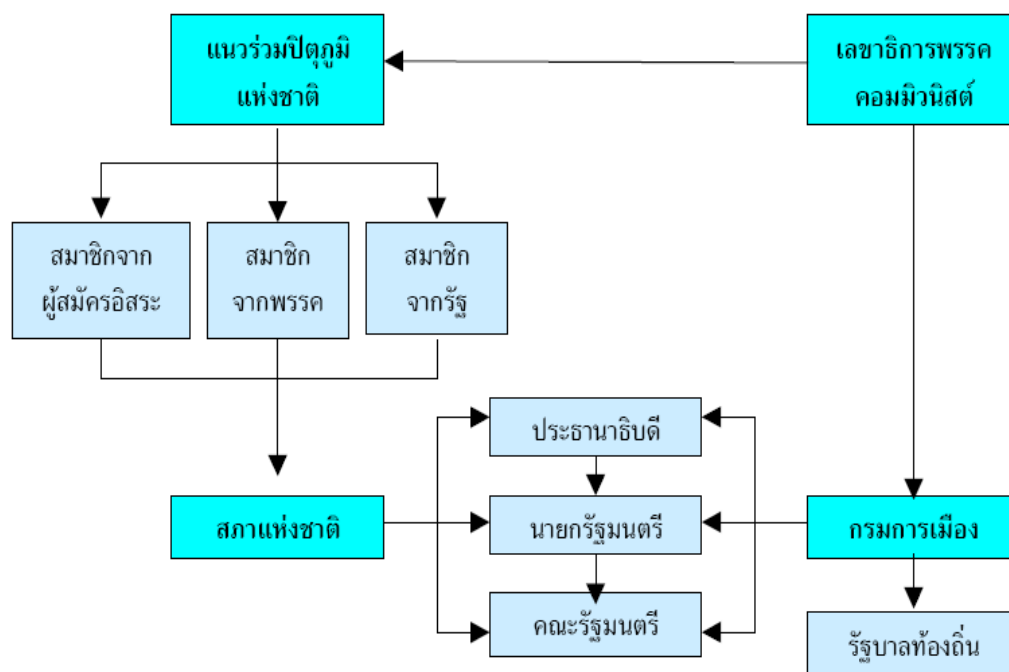


รูปที่ 1.3 จังหวัดต่างๆ ในเวียดนาม

1.2.2 ฝ่ายบริหาร (หรือรัฐบาลส่วนกลาง) ประกอบด้วย *ประธานาธิบดี* ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากสภาแห่งชาติ *นายกรัฐมนตรี* *คณะรัฐมนตรี* รวมไปถึงตำแหน่งสำคัญในพรรคคอมมิวนิสต์ เช่น *สมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งมีวาระ 5 ปี มีหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กรบริหารระดับสูง *เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดของพรรค *คณะกรรมการกลางของพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม และ *กรมการเมือง (Politburo)* ซึ่งเป็นองค์กรบริหารสูงสุด เป็นศูนย์กลางอำนาจในการกำหนดนโยบายและควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด

1.2.3 การปกครองท้องถิ่น ในแต่ละจังหวัดจะมี *คณะกรรมการประชาชน (Provincial People's Committee)* ทำหน้าที่บริหารงานภายในท้องถิ่นให้เป็นไปตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ

นโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ที่บัญญัติโดยองค์กรของรัฐที่อยู่ในระดับสูงกว่า ระบบการบริหารราชการท้องถิ่นของเวียดนามจะแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับจังหวัด มี 59 จังหวัด กับอีก 5 นคร คือ ฮานอย โฮจิมินห์ ไฮฟอง ดานัง และเกิ่นเซอ ระดับเมืองและเทศบาลมีประมาณ 600 หน่วย และระดับตำบลมีประมาณ 1 หมื่นตำบล



ที่มา : ฝ่ายวิจัย ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

รูปที่ 1.4 โครงสร้างการปกครองเวียดนาม

แนวโน้มทางการเมือง คาดว่าพรรคคอมมิวนิสต์แห่งเวียดนามยังคงมีความมั่นคงสูงจนถึงปี 2549 ซึ่งจะมีการเลือกตั้งสมาชิกแห่งชาติครั้งใหม่ แม้ในระหว่างนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต่างๆ อยู่บ้าง แต่คงไม่มีผลต่ออุดมการณ์ของพรรค ดังนั้น เวียดนามจึงมีความมั่นคงทางการเมืองสูงและมีความต่อเนื่องของนโยบาย ซึ่งจะเป็นโอกาสสำหรับนักลงทุนไทย

1.3 ประชากร กำลังแรงงาน และการศึกษา

ปี 2551 เวียดนามมีประชากรประมาณ 86.96 ล้านคน เป็นชาวเวียดนามมากถึง ร้อยละ 90 อาศัยอยู่ตามปากสามเหลี่ยมแม่น้ำแดงและแม่น้ำโขง ที่เหลือเป็นชนกลุ่มน้อยอื่นๆ อีก 54 กลุ่ม กลุ่มใหญ่ที่สุดคือ ขิ่น (Kinh) ประมาณร้อยละ 88 อาศัยอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำแดง ชายฝั่งทะเลตอนกลางของประเทศ บริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ และเมืองใหญ่อื่นๆ ส่วนที่เหลืออีก 53 กลุ่มกระจายอยู่ตามเขตเทือกเขาและที่ราบสูงที่มีพื้นที่ประมาณ 2 ใน 3 ส่วนของประเทศ

ประชากร 86,967,524 ล้านคน (ปี 2551)

- ความหนาแน่น = 258 คน/ตารางกิโลเมตร
- อัตราการเพิ่มประชากร = 1.16 %
- อัตราการเกิด = 16.7 คน/1,000 คน
- อัตราการตาย = 6.8 คน/1,000 คน
- อายุขัยเฉลี่ย = 71 ปี
- โครงสร้างประชากร ดังนี้

* แบ่งเป็นอายุ 0-14 ปี 25.51% (ชาย 11,323,811 คน หญิง 10,503,353 คน)

15-59 ปี 65.04% (ชาย 29,026,748 คน หญิง 29,463,228 คน)

60 ปี ขึ้นไป 9.45% (ชาย 1,927,816 คน หญิง 3,037,409 คน)

(ทั้งนี้ ปี 2550 เวียดนามมีผู้ใช้แรงงานที่มีอายุระหว่าง 15-59 ปีจำนวน 55.385

ล้านคน คิดเป็น 65.04% ของประชากรทั้งหมด ส่วนอัตราการว่างงานคิดเป็น

4.6%)

* แบ่งเป็นเชื้อชาติ

Kinh (Viet) 86.2 %

Tay 1.9 %

Thai 1.7 %

Muong 1.5 %

Hoa 1.1 %

Khmer 1.4 %

Nung 1.1 %

H' Mong 1.0 %

Others 4.1 %

ศาสนา

พุทธ 9.3%

คริสต์ 7.2%

อิสลาม 0.1%

อื่นๆ 2.6%

ไม่นับถือศาสนา 80.8% (ขงจื้อ)

รายได้

กรุงเทพมหานครเฉลี่ย 1,350 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี

นครโฮจิมินห์เฉลี่ย 1,700 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี

ประชากรในเมืองเฉลี่ย 70 เหรียญสหรัฐ/คน/เดือน

ประชากรในชนบทเฉลี่ย 45 เหรียญสหรัฐ/คน/เดือน

การศึกษา	ภาคบังคับ	15.15 ล้านคน
	ภาคอาชีวศึกษา	12.23 ล้านคน
	ภาคอุดมศึกษา	0.54 ล้านคน
	การศึกษานอกโรงเรียน	0.11 ล้านคน
	สัดส่วนผู้อ่านออกเขียนได้	(10 ขวบขึ้นไป) 90%

ประชากรเวียดนามมีอายุเฉลี่ย 70 ปี อัตราเพิ่มเฉลี่ยของประชากรประมาณร้อยละ 1.3 แต่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เป็นประชากรในวัยแรงงานประมาณ 42.6 ล้านคน หรือร้อยละ 51 ของประชากรทั้งหมด และมีอัตราการว่างงานในปี 2549 ประมาณร้อยละ 4.4 ชาวเวียดนามมีความขยัน อดทน เรียนรู้เร็ว อัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับบริษัทต่างชาติในเมืองใหญ่ประมาณ 50 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน และในเขตรอบนอก 36 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน ส่วนในพื้นที่ห่างไกลประมาณ 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน แต่นายจ้างต้องจ่ายค่าประกันสังคมให้ลูกจ้างอีกร้อยละ 15 และประกันสุขภาพร้อยละ 2 ของค่าจ้าง รวมทั้งโบนัสอย่างน้อยปีละ 1 เดือน แรงงานที่ทำงานกับบริษัทต่างชาติส่วนใหญ่ได้รับค่าจ้างสูงกว่าอัตราดังกล่าว

เวียดนามมีประชากรในเขตเมืองประมาณ 20 ล้านคนหรือร้อยละ 25 ของประชากรรวม ขณะที่ภาคชนบทมีประชากรถึง 60 ล้านคน หรือร้อยละ 75 อย่างไรก็ตาม ประชากรในเมืองมีจำนวนเพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่าประชากรในชนบทประมาณ 4 เท่าตัว อันเนื่องมาจากการอพยพย้ายถิ่นของประชาชนในชนบทเพื่อมาทำงานในเมือง

ประชากรเวียดนามส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธนิกายมหายานประมาณร้อยละ 80 ที่เหลือ นับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่นๆ รวมทั้งศาสนาทั่วไป และฮั่วเห่า ซึ่งเป็นศาสนาดั้งเดิมของเวียดนาม ภาษาราชการคือ ภาษาเวียดนาม นอกจากนี้ มีการใช้ภาษาอื่นๆ อีก เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ จีน รัสเซีย และภาษาถิ่นของชาวเขาและชนกลุ่มน้อยเผ่าต่างๆ

ทางด้านระบบการศึกษา พบว่าเวียดนามมีระบบการศึกษาระดับประถมที่มีคุณภาพ เทียบเท่ามาตรฐานสากล อีกทั้งในปัจจุบัน ภาครัฐให้ความสนใจกับระบบการศึกษามากขึ้น และพยายามวางโครงการปรับปรุงการศึกษาระดับชั้นมัธยมให้เทียบเท่ามาตรฐานสากลด้วย เวียดนามมีอัตราการรู้หนังสือซึ่งเกือบทั้งประเทศประชากรสามารถอ่านออกและเขียนได้มีมากถึงร้อยละ 90.3 ของจำนวนประชากรทั้งหมด

1.4 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม

ประเทศเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองเป็นสังคมนิยม โดยมีพรรคคอมมิวนิสต์เป็นองค์กรทางการเมืองสูงสุด แต่เวียดนามก็ยังนับเป็นประเทศหนึ่งในแถบคาบสมุทรอินโดจีนที่มีขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมที่เก่าแก่ สัมมาเป็นระยะเวลานาน และยังคงสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

1.4.1 วิถีชีวิตของชาวเวียดนาม

เวียดนามมีความสัมพันธ์กับจีนมายาวนานก่อนการปฏิวัติระบบการปกครอง จึงทำให้มีความเชื่อ ศิลปะ วิธีการดำรงชีวิต ตลอดจนประเพณีและวัฒนธรรมต่างๆ ที่ใกล้เคียงกับจีน ลัทธิความเชื่อต่างๆ ของจีนได้แพร่ขยายมายังเวียดนามด้วย ทั้งลัทธิขงจื๊อ ที่ให้ความสำคัญต่อการนับถือบรรพบุรุษ ลัทธิเต๋า ที่สอนเรื่องความสมดุลของธรรมชาติ รวมไปถึงศาสนาพุทธ นิกายมหายานที่สอนเรื่องกรรมดีและกรรมชั่ว ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลคอมมิวนิสต์ของเวียดนามจะทำลายความเชื่อและศาสนาส่วนหนึ่งไปในช่วงปฏิวัติระบบการปกครอง แต่ปัจจุบันมีการผ่อนปรนมากขึ้น โดยอนุญาตให้มีนักบวชในศาสนาพุทธและศาสนาอื่นๆ ได้ อีกทั้งพลเมืองส่วนหนึ่งยังคงรักษาคติธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

ชาวเวียดนามยังมีความนับถือสวรรค์หรือที่เรียกว่า "Ong Troi" และเชื่อว่าทุกหนทุกแห่งมีเทพเจ้าสถิตย์อยู่ ไม่ว่าจะเป็นเทพเจ้าดิน เทพเจ้าน้ำ หรือเทพเจ้าอื่นๆ ดังนั้นนอกจากวัดในศาสนาพุทธ (Chua) ศาลาประชาคม (Dinh) หรือแท่นบูชาจักรพรรดิในอดีต (Den) แล้ว ยังมีการตั้งแท่นบูชาเทพเจ้า (Mieu) กระจายอยู่โดยทั่วไป ประชาชนนิยมนำดอกไม้ ธูป เทียน และผลไม้ มาสักการะบูชาในวันที่ 1 และ 15 ค่ำ

คำสอนของขงจื๊อก็ยังคงอิทธิพลอยู่ในเวียดนาม ทำให้ชาวเวียดนามให้ความสำคัญกับการเซ่นไหว้บรรพบุรุษ

1.4.2 กิจกรรมสำคัญทางศาสนา

ชาวเวียดนามจะเฉลิมฉลองเทศกาลต่างๆ อย่างน้อย 3-7 วัน ติดต่อกัน โดยมีเทศกาลทางศาสนาที่สำคัญที่สุด คือ "เต๊ตเหวียนดาน (Tet Nguyen Dan)" แปลว่า “เทศกาลแห่งรุ่งอรุณแรกของปี” ที่ชาวบ้านนิยมเรียกกันสั้นๆ ว่า “เทศกาลเต๊ต (Tet)” เทศกาลจะเริ่มต้นขึ้น 1 สัปดาห์ก่อนที่จะถึงวันขึ้นปีใหม่ตามจันทรคติคือ จะอยู่ระหว่างปลายเดือนมกราคมถึงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ในวันขึ้น 15 ค่ำ ของวันที่ดวงอาทิตย์อยู่ใกล้เส้นศูนย์สูตรมากที่สุดในฤดูหนาว กับวันที่กลางวันยาวเท่ากับกลางคืน (วิษุวัต) ในฤดูใบไม้ผลิ เทศกาลนี้เป็นการเฉลิมฉลองในภาพรวมทั้งหมดของความเชื่อในเทพเจ้า ลัทธิเต๋า และขงจื๊อ ศาสนาพุทธ รวมถึงการเคารพบรรพบุรุษ

ชาวเวียดนามจะทำเสาไม้ไผ่สูงเรียกว่า "Cay neu" แปลว่า "ต้นไม้สัญญาณ" แขนงด้วยปายดินเหนียว มีผ้าเหลืองติดอยู่บนยอดเสา มีเสียงดังกังวานติดไว้หน้าบ้านเป็นสัญลักษณ์ของพระพุทธเจ้า เพื่อป้องกันพวกปีศาจหรือวิญญาณชั่วร้ายที่จะมารบกวน และของกินประจำเทศกาลคือ Banh Chung ที่ทำจากข้าวเหนียวสอดไส้หมู ถั่ว และหัวหอมแห้ง นอกจากนี้ ยังต้องจุดประทัดเพื่อขับไล่ปีศาจ Ma Qui กับภรรยาผู้ชั่วร้ายของมัน จนในปี 2538 รัฐบาลจึงประกาศห้ามการจุดประทัด แต่ชาวบ้านก็หาวิธีเลี่ยงโดยการเปิดเทปของเสียงประทัดแทนการจุด

เทศกาลที่สำคัญของชาวเวียดนาม คือ “เทศกาลกลางฤดูใบไม้ร่วง” โดยนับตามจันทรคติตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำเดือน 8 ของทุกปี ชาวบ้านจัดประกวด "ขนมบันดรงทุ" หรือ ขนมเปี้ยะโก๋ญวน ที่มีรูปร่างกลม มีไส้ถั่วและไส้ผลไม้ พร้อมทั้งจัดขบวนแห่เซียมังกรขึ้น เพื่อแสดงความเคารพต่อพระจันทร์ ซึ่งในบางหมู่บ้าน อาจประดับโคมไฟ พร้อมทั้งจัดงานขับร้องเพลงพื้นบ้าน

1.4.3 วันหยุดสำคัญของเวียดนาม

เวลาของเวียดนามตรงกับเวลาของไทยคือ เร็วกว่าเมืองกรีนิชประมาณ 7 ชั่วโมง สำหรับเวลาทำการของหน่วยงานราชการ สำนักงาน และองค์กรให้บริการสาธารณสุขคือ 8.00-16.30 น. ซึ่งจะเปิดให้บริการตั้งแต่วันจันทร์-ศุกร์ แต่หากเป็นพิพิธภัณฑ์จะเปิดให้บริการในวันเสาร์อีกครั้งวันด้วย ร้านค้าเอกชนทั่วไปเปิดให้บริการระหว่าง 6.00-18.30 น. ธนาคารพาณิชย์จะให้บริการวันจันทร์-ศุกร์ ระหว่างเวลา 8.00-16.00 น. (หยุดพักเวลา 12.00-13.00 น.) และสำนักงานไปรษณีย์โทรเลขจะให้บริการตั้งแต่ 7.00-20.00 น. โรงงานอุตสาหกรรมทำงานวันจันทร์-ศุกร์ และวันเสาร์อีกครั้งวัน โดยเวลาทำงานรวมไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ หากเกินจากนี้ต้องจ่ายค่าล่วงเวลา สำหรับวันหยุดประจำสัปดาห์ต้องจ่ายค่าจ้างเพิ่ม 2 เท่า และวันหยุดนักขัตฤกษ์จ่ายเพิ่ม 3 เท่าวันหยุดธนาคารของเวียดนาม มีประมาณ 8 วันต่อปี ดังนี้

วันขึ้นปีใหม่	1 มกราคม
วันตรุษ	หยุด 4 วัน เป็นวันขึ้นปีใหม่ตามจันทรคติ หรือ “เต็ดเหวียนดาน” (ซึ่งตรงกับวันตรุษจีน)
วันปลดแอกกรุงไซ่ง่อน	30 เมษายน
วันแรงงานแห่งชาติ	1 พฤษภาคม
วันชาติ	2 กันยายน

ยังมีวันสำคัญทางศาสนาที่แตกต่างกันออกไป สำหรับศาสนาพุทธ ทุกวันที่ 8 และ 15 ค่ำเป็นวันพระ และวันสำคัญอื่นๆ ได้แก่ วันมาฆบูชา วิสาขบูชา อาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา และวันออกพรรษา

1.5 นโยบายต่างประเทศของเวียดนาม

หลังจากการใช้นโยบาย Doi Moi เพื่อการพัฒนาประเทศ รัฐบาลเวียดนามได้เจริญสัมพันธไมตรีกับประเทศต่างๆ เรื่อยมา โดยในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2547 ไทยและเวียดนามได้เข้าร่วมประชุมคณะรัฐมนตรีร่วม ที่นครดานัง ประเทศเวียดนาม และนครพนมของไทย ซึ่งนับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่ทั้ง 2 ประเทศจัดการประชุมในลักษณะนี้ ซึ่งช่วยเพิ่มความร่วมมืออย่าง

ใกล้ชิด และนำไปสู่ข้อตกลงความร่วมมือระยะยาวระหว่างไทยกับเวียดนาม โดยได้แถลงการณ์ร่วมว่าด้วยกรอบความร่วมมือไทย-เวียดนามในทศวรรษที่ 21 มี 6 ข้อดังนี้

- 1) ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน โดยเคารพในเอกราชอธิปไตยและบูรณภาพ รวมถึงไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ ทั้งสองประเทศต้องป้องกันไม่ให้มีการใช้ดินแดนเพื่อการอันเป็นปฏิปักษ์และส่งผลกระทบต่อความสงบมั่นคงของอีกประเทศ
- 2) จัดตั้งกลไกหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทวิภาคี เพื่อสนับสนุนการเป็นหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ
- 3) จัดการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-เวียดนาม รวมทั้งจัดตั้งคณะอนุกรรมการด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม
- 4) เสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเพื่อป้องกันการกระทำคุกคามต่อเอกราชของแต่ละประเทศ รวมถึงการต่อสู้กับอาชญากรรมข้ามชาติ
- 5) ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน โดยเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกันร้อยละ 15 ต่อปี ในปี 2553 มีเป้าหมายมูลค่าการค้าระหว่างกันสูงถึง 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 1.2 แสนล้านบาท โดยไทยจะส่งเสริมให้ภาคเอกชนเพิ่มการลงทุนในเวียดนาม และร่วมมือผลิตและส่งออกข้าวมากขึ้น เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาข้าว และยกระดับความเป็นอยู่ของเกษตรกรทั้งสองประเทศ
- 6) ส่งเสริมความร่วมมือด้านต่างๆ อาทิ ด้านพลังงานและการศึกษา การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การคลังและธนาคาร วัฒนธรรม การศึกษา และร่วมมือกันแก้ปัญหาความยากจน

สำหรับการประชุมกลุ่มย่อยคณะรัฐมนตรีไทย-เวียดนาม ได้จัดหารือกันประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1) ด้านการเมือง หารือเรื่องการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อบูรณาการความมั่นคงระหว่างสองประเทศ เพื่อดำเนินการต่อต้านการก่อการร้าย แลกเปลี่ยนข่าวกรอง แก้ไขปัญหาชายแดนติดร่วมมือด้านการทหาร อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ และป้องกันการฟอกเงิน
- 2) ด้านเศรษฐกิจ เสนอให้ความร่วมมือด้านการเงิน การค้า การธนาคาร การผลิต การค้าสินค้าเกษตร สุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การลงทุน การท่องเที่ยว พลังงาน สิ่งแวดล้อม คมนาคม ซึ่งประเด็นที่หยิบยกขึ้นมาหารือ คือการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้านโรคระบาดในสัตว์ปีก นอกจากนี้ ยังหารือความร่วมมือเกี่ยวกับสินค้าข้าวที่ไทยและเวียดนามต่างก็เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก โดยจะกระชับความร่วมมือให้ใกล้ชิด

มากขึ้น และไทยจะผลักดันให้นักลงทุนเข้าไปลงทุนใน เวียดนามมากขึ้น รวมทั้งหาหรือ
การเปิดเสรีการบินระหว่างกันด้วย

ความร่วมมือด้าน การเงิน การค้า การธนาคาร ทั้งสองประเทศได้หารือถึงการร่วมแก้ไข
ปัญหาทางการเงิน การธนาคาร ในภาพรวมและดูทางในการขยายความร่วมมือตามความตกลงจัดตั้ง
คณะอนุกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือการค้า

ส่วนความร่วมมือด้านการเกษตรและสุขอนามัย เสนอให้จัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมใน
สินค้าประมง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ขยายความร่วมมือเรื่องข้าว โดยเฉพาะด้าน
เทคโนโลยีการผลิตข้าวลูกผสม (Hybrid Rice) ของเวียดนาม

ขณะที่ความร่วมมือด้าน พลังงานและการลงทุน ทั้งสองฝ่ายหารือเกี่ยวกับการกำหนด แนว
ทางการยอมรับมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมระหว่างกัน การผลักดันให้นักลงทุนไทยขยายการ
ลงทุนในเวียดนาม โดยเฉพาะการลงทุนทำเหมืองแร่บอโกไซด์และการถลุงอะลูมิเนียม และการเชิญ
เวียดนามร่วมลงทุนและมีส่วนร่วมในศูนย์กลางการค้าพลังงานของไทยที่ศรีราชา ตลอดจนการร่วม
ลงทุนกับบริษัท ปตท.สผ.ในการสำรวจแหล่งก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งทะเลเวียดนาม

ด้าน การท่องเที่ยว ทั้งสองฝ่ายหารือกันถึงโครงการสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างสอง
ประเทศ ทั้งทางรถยนต์และเครื่องบินในโครงการวันเดียวกันข้าวสามแผ่นดิน โครงการอีสาน-อิน
โดจีน Travel Mart และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ตลอดจนการขยายความ
ร่วมมือด้านการบินโดยใช้สนามบินเชียงใหม่และตราดเป็น Gateway หรือประตูเชื่อมโยงด้านการ
บินระหว่าง 2 ประเทศ

การประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย-เวียดนามครั้งนี้ เวียดนามได้ขอให้ไทยสนับสนุน
เวียดนามในการเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) รวมทั้ง
ขอให้ไทยช่วยเหลือเรื่องการค้าที่ไทยเกินดุลเวียดนามอยู่มาก เพราะปัจจุบัน เวียดนามซื้อสินค้าไทย
ปีละกว่า 1,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ขายไทยได้ไม่ถึง 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างเวียดนามและสหรัฐอเมริกาพบว่า ทั้งสองประเทศได้ร่วมลง
นามในความตกลงการค้าระหว่างกันเมื่อกรกฎาคม ปี พ.ศ.2543 มีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ.2545 โดย
ความตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญคือ สหรัฐอเมริกา จะสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าระดับปกติ
(Normal Trading Relation) กับเวียดนาม โดยลดภาษีนำเข้าสินค้าเวียดนามจากสูงสุดร้อยละ 60
เหลือเพียงร้อยละ 3 ยกเว้นสินค้าบางชนิดที่มีผลบังคับใช้ตามข้อตกลงอื่น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า
สำเร็จรูป ส่วน เวียดนาม ต้องให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) กับสหรัฐฯ คือ ไม่มี
การเลือกปฏิบัติระหว่างชาวเวียดนามกับชาวอเมริกัน ลดการนำเข้าสินค้าจากสหรัฐฯ ลง 1 ใน 3
ภายใน 3 ปี รวมถึงลดมาตรการจำกัดการนำเข้า (Quantitative Restriction) ภายใน 3-7 ปี ลด
กฎระเบียบการ ลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น การจำกัดการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ รวมถึง

อนุญาตให้นักลงทุนสหรัฐฯ เข้าไปลงทุนในภาคบริการของเวียดนามได้ ได้แก่ การประกันภัย ธนาคาร บัญชี กฎหมาย วิชาการ คอมพิวเตอร์ การศึกษา สาธารณสุข ก่อสร้าง การค้นคว้าทาง การตลาดและวิศวกร ยกเว้น กิจกรรมโทรคมนาคม ทั้งนี้ ทั้งสองประเทศ จะต้องให้การคุ้มครอง ทรัพย์สินทางปัญญาระหว่างกันตามข้อกำหนด TRIPs (Trade-related Aspects of Intellectual Property Rights)

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 ราชนาวิสหรัญญ์ เยือนเวียดนามเป็น ครั้งแรกนับจากปี 2516 เป็นต้นมา ภายหลังจากที่พลเอกฝั่ม วัน จ๋า (Pham Van Tra) รัฐมนตรีกลาโหม คนปัจจุบันของ เวียดนามได้เข้าพบนาย Donald Rumsfeld ที่วอชิงตัน แสดงถึงการสถาปนาความสัมพันธ์ระดับ ปกติดระหว่างทั้ง 2 ประเทศ ทั้งด้านการเมือง (โดยมีการแลกเปลี่ยนทางการทูตในระดับปกติ) ด้าน เศรษฐกิจ (โดยการลงนามในข้อตกลงทางการค้าร่วมกัน) และทางด้านการทหาร

1.6. โครงสร้างพื้นฐาน

1.6.1 ท่าเรือ

เวียดนามมีท่าเรือพาณิชย์ 17 แห่ง รองรับสินค้าได้ 15 ล้านตันต่อวัน และสามารถรับเรือ ขนาด 1 หมื่นตันได้ ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือไซ่ง่อน ดานัง ไฮฟอง คามรานห์ ฮาลอง วินห์ หวง เด่า เป็นต้น นอกจากนี้ ยังทดลองสร้างท่าเรือนอกชายฝั่งของจ่าวินห์เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาด 2 หมื่นตัน รวมทั้งสร้างท่าเรืออีก 4 แห่ง ในจ่าวินห์ สกจาง เบนแจ และเกียนยาง เพื่อกระจายปริมาณ การขนส่งสินค้าจากท่าเรือไซ่ง่อน

สำหรับการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศของประเทศเวียดนามนั้นมีหลากหลายบริษัท ทั้ง ที่เป็นบริษัทของเวียดนามเอง หรือเป็นกิจการร่วมทุนกับต่างประเทศ โดยบริษัทที่สำคัญมีดังนี้

- **Vinalines** เป็นบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศเวียดนามในด้านการรองรับ สินค้า แต่อย่างไรก็ตามบริษัทนี้ยังไม่ได้รับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ

- **Gematrans** เป็นบริษัทร่วมทุนเริ่มดำเนินการเมื่อ 1989 โดย บริษัท Vinalines และ French CGM บริษัทนี้ทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยสามารถรองรับได้ประมาณ 4,000 TEU และขนส่งสินค้า ทั้งขาเข้า และขาออกของทั้งประเทศเวียดนามประมาณ 30%

- **APM Maersk Saigonship** เป็นอีกหนึ่งบริษัทร่วมทุนระหว่าง Saigonship และ Danish AP Moller บริษัทนี้รับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยมีเส้นทางจาก Saigon ถึง HongKong, Kaoshiung, Busan และ Singapore ซึ่งมีส่วนครองตลาดในการขนส่งทางเรือของประเทศเวียดนามประมาณ 30%

- **Foreign Carriers** เป็นบริษัทที่ให้บริการอยู่ที่ท่าเรือของ นครโฮจิมินห์ และไฮฟอง ศูนย์ การดำเนินการใหญ่จะอยู่ที่ประเทศฮ่องกง ไต้หวัน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น โดยจะมีการขนส่งแบบ เชื่อมต่อกันโดยมีเส้นทางขนส่งทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ตาม

ยังไม่มี การขนส่งโดยตรงที่จะไปถึง หรือมาจากกลุ่มประเทศยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่ง การขนส่งจากประเทศเหล่านี้ต้องผ่านจุดรับส่งสินค้าอื่น ๆ มาก่อน

1.6.2 ท่าอากาศยาน

เวียดนามมีท่าอากาศยานรวม 18 แห่ง แต่เป็นท่าอากาศยานสากล 3 แห่งที่กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์

1) *Noi Bai International Airport* อยู่ทางตอนเหนือห่างจากนครฮานอย ประมาณ 40 กิโลเมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีเที่ยวบินตรงไปยังฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ ไทเป ดูไบ ปารีส เบอร์ลิน มอสโก มะนิลา และกรุงเทพฯ เป็นต้น

2) *Da Nang International Airport* ตั้งอยู่ทางภาคกลางที่นครดานังในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐฯ ปัจจุบันนี้ขาด การบำรุงรักษาส่วนใหญ่จึงใช้สำหรับเครื่องบินภายในประเทศเท่านั้น ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แต่บางครั้งมีการรับเครื่องบินเช่าเหมาจากต่างประเทศ ที่นำนักท่องเที่ยวบินตรงมายังเมืองดานัง

3) *Tan Son Nhat International Airport* เป็นสนามบินใหญ่ที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ 7 กิโลเมตร รัฐบาลมีโครงการจะย้ายสนามบินห่างออกไปอีก 40 กิโลเมตร แต่คงใช้เวลาอีกนาน ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8-10 ล้านคนต่อปี

1.6.3 ทางหลวง

เวียดนามมีทางหลวงแผ่นดินยาวประมาณ 93,300 กิโลเมตร รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2548 ทางหลวงทุกสายจะลาดยาง หรือคอนกรีตเรียบร้อย และภายในปี 2553 ถนนในจังหวัดทุกสาย ลาดยางหรือคอนกรีตด้วย โดยรัฐบาลจะเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนพัฒนา เส้นทางสายหลักมี 7 สายคือ

1) *เส้นทางหมายเลข 1* เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุดจากเหนือสุดติดชายแดนจีนจาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi-Da Nang-Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร ปัจจุบันรัฐบาลเวียดนามอนุมัติสร้างทางหลวงหมายเลข 1B เป็นทางคู่ขนาน

2) *เส้นทางหมายเลข 2* ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

3) *เส้นทางหมายเลข 3* ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

4) *เส้นทางหมายเลข 5* ระหว่าง Ha Noi-Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

5) เส้นทางหมายเลข 8 ระหว่าง Ha Tinh-Vinh และมีเส้นทางถนนต่อไปถึงชายแดนติดกับ จังหวัดบอลิคำไซของลาว ความยาวประมาณ 90 กิโลเมตร

6) เส้นทางหมายเลข 9 ระหว่าง Da Nang-Hue-Quang Tri ไปจนถึงชายแดนติดกับจังหวัด สะหวันนะเขตของลาว ยาวประมาณ 250 กิโลเมตร

7) เส้นทางหมายเลข 51 ระหว่าง Ho Chi Minh City-Vung Tau ยาวประมาณ 75 กิโลเมตร



รูปที่ 1.5 เส้นทางหลวงในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

เวียดนามมีโครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับไทย ลาว และกัมพูชา 5 เส้นทาง โดยเป็นเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ-ถนน หมายเลข 9-ดงฮา-คานัง โดยมีอุโมงค์จากคานัง-เว้ ระยะทาง 12.3 กิโลเมตร และอุโมงค์คู่ ระยะทาง 6.4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมต่ออีก 5.9 กิโลเมตร เชื่อมเส้นทางหมายเลข 1 สามารถเปิด การจราจรได้แล้วในปี 2548 เส้นทางนครพนม-ท่าแขก-วินห์ กำลังจัดหาผู้สนับสนุนทางการเงิน เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-ควีนอน อยู่ระหว่างหาผู้สนับสนุนทางการเงินเช่นกัน และเป็น เส้นทางแนวตอนใต้ อีก 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์- หวง เต่า ซึ่งถนนช่วงเน็กเล็ง (Neak Loueng) ถึงบาเวท ชายแดนกัมพูชาติดกับเวียดนาม บูรณะเสร็จแล้ว เมื่อพฤษภาคม 2547 ส่วนเส้นทางจากชายแดนกัมพูชาถึงโฮจิมินห์และหวงเต่า ได้รับการบูรณะแล้ว เช่นกัน และเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตราด-เกาะกง-สะเรแอมเปิล-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หวงเต่า ซึ่ง ถนนช่วงกัมพูชา-เวียดนาม กำลังบูรณะ ส่วนเส้นทางในเวียดนาม มีการศึกษาความเป็นไปได้ เบื้องต้นเสร็จแล้ว ส่วนการก่อสร้างได้รับการสนับสนุนจาก ADB ในปี 2549

1.6.4 ทางรถไฟ

ประเทศเวียดนามมีโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศตลอดตั้งแต่เหนือจรดใต้ 6 สาย ดังนี้

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง
- 6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮว่า (Bien Hoa City) ในจังหวัดดองไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

1.6.5 การขนส่งภายในประเทศ

SOE's In-house Transport (SOE = State-Owned Enterprises) หลายบริษัทที่บริหารงาน โดยรัฐบาลเวียดนามได้เข้ามาอยู่ในธุรกิจการขนส่งสินค้าที่ได้รับมาจากการนำเข้า หรือสินค้า ส่งออก ซึ่งทำการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น โดยมีเหตุผลหลายประการดังนี้คือ

1. บริษัทขนส่งของท้องถิ่นไม่ได้ให้บริการที่ดีพอ
2. มีการรั่วไหลของข้อมูลทางด้านราคา และปริมาณการขายให้กับบริษัทขนส่งอื่น
3. ไม่มีบริษัทขนส่งสำหรับ B2B โดยเฉพาะ

1 Local Freight Forwarding

ในช่วงต้นทศวรรษที่ 2530 การขนส่งภายในประเทศนั้นถูกรับรองโดยบริษัท VIETRANS และ VINATRANS แต่ในช่วงกลางทศวรรษได้มีการเปิดรับบริษัทใหม่ ๆ ให้เข้ามาทำการแข่งขัน จนกระทั่งในปัจจุบันมีบริษัทขนส่งอยู่ไม่น้อยรายทั้งที่เป็นของ SOE และบริษัทร่วมทุน ซึ่งบริษัทเหล่านั้นได้มีการพัฒนาทั้งใน และรอบๆ นครโฮจิมินห์ ไม่เพียงแต่บริษัทร่วมทุนของต่างชาติเท่านั้น แต่บริษัทของเวียดนามเองก็สามารถพัฒนาให้มีมาตรฐานสากลด้วยเช่นกัน

2 Foreign and JV Forwarders

ในช่วงปี 2530 บริษัทร่วมทุนต่าง ๆ ได้มีการดำเนินการในการจัดการขนส่งสินค้าให้กับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในเวียดนามด้วยมาตรฐานที่เป็นสากล ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ผลิตชาวเวียดนามจะใช้บริการการขนส่งในท้องถิ่นมากกว่า เนื่องจากราคาถูกกว่า

3 Express Delivery

ในปัจจุบันบริษัทต่างชาติได้เข้ามาทำธุรกิจส่งสินค้าแบบ B2C ด้วยการทำสัญญากับผู้ร่วมลงทุนของประเทศเวียดนาม โดยที่เวียดนามสัญญาว่า จะให้บริษัทต่างชาติที่ทำสัญญาร่วมกับผู้ร่วมลงทุนชาวเวียดนามให้สามารถถือหุ้นของบริษัทในประเทศเวียดนามได้ 100% หรือเป็นบริษัทต่างชาติโดยตรงภายใน 5 ปี เนื่องมาจากการเข้าร่วมในองค์การการค้าโลก (WTO)

1.6.6 การสื่อสารและอินเทอร์เน็ต

โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขยายตัวอย่างรวดเร็วในเวียดนาม ปัจจุบันมีผู้ให้บริการรวม 6 ราย แบ่งเป็น 2 ระบบ ดังนี้

1) ระบบ GSM ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล มี 3 บริษัท ได้แก่

- วินาโฟน (Vinaphone) ก่อตั้งเมื่อปี 2539 บริหารงานโดยบริษัท Vietnam National Post and Telecommunications Company ซึ่งเป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงไปรษณีย์และโทรคมนาคม และเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดของเวียดนาม อีกทั้งเป็นเครือข่ายที่ให้บริการครอบคลุมมากที่สุดถึง 61 จังหวัด จนถึงต้นปี 2548 มีผู้ใช้บริการเกือบ 3 ล้านคน
- โมบิโฟน (Mobifone) ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2536 เป็นผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบ GSM 900/1800 รายแรกของเวียดนาม เป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงไปรษณีย์และโทรคมนาคมเช่นกัน เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่อันดับสอง มีสมาชิกราว 2 ล้านราย

- *เวียตเทล (Viettel)* ก่อตั้งขึ้นในปี 2538 เป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงกลาโหม และเป็นรายล่าสุดของเครือข่าย GSM แต่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากการเก็บค่าบริการที่ต่ำกว่ารายอื่นและเสนอบริการที่หลากหลาย ทำให้เวียตเทลกลายเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่อันดับสาม ภายในเวลาเพียง 5 เดือนหลังการเปิดบริษัท มีสมาชิกแล้ว 250,000 ราย

2) ระบบ CDMA (Code Division Multiple Access) เป็นมาตรฐานของสหรัฐอเมริกา มี 3 บริษัท ได้แก่

- เอสโฟน (S-Fone) เป็นการลงทุนของเกาหลีใต้ ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการราว 205,000 ราย
- วีพีเทลคอม (VP-Telecom) เปิดดำเนินการเมื่อปลายปี 2547 มีสมาชิกประมาณ 10,000 ราย แต่กำลังขยายกิจการอย่างรวดเร็ว
- ฮานอยเทลคอม (Hanoi Telecom) ก่อตั้งเมื่อปี 2544 เป็นผู้ให้บริการรายใหม่ล่าสุด จากการร่วมทุนระหว่างบริษัทฮานอยเทลคอมของนครฮานอย กับกลุ่มฮัซซันจากฮ่องกง เงินลงทุน 655 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สมาคมนักลงทุนและการเงินเวียดนาม (Vietnam Association of Financial Investors : VAFI) เสนอรัฐบาลให้เร่งนำบริษัทวินาโฟนและโมบีโฟน เข้าตลาดหลักทรัพย์ เพราะเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีกำไร โดยรัฐบาลอาจยังคงถือครองหุ้นส่วนใหญ่คือ ร้อยละ 51 ส่วนที่เหลือกระจายให้นักลงทุนที่สนใจ

โทรศัพท์พื้นฐานในปี 2548 เวียดนามมีจำนวน 6.5 ล้านเลขหมาย

สถานีวิทยุ เวียดนามมีสถานีวิทยุ AM จำนวน 65 สถานี FM 7 สถานี และคลื่นสั้น 29 สถานี

อินเทอร์เน็ต ประเทศเวียดนามมีผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Internet Service Provider: ISP) รวม 7 รายคือ

- 1) Vietnam Post and Telecommunications Corporation (VNPT) เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุด มีสมาชิก 653,492 ราย
- 2) Corporation for Financing and Promoting Technology (FPT) 301,333 ราย
- 3) Netnam 72,849 ราย
- 4) Saigonnet 51,981 ราย
- 5) Viettel 22,131 ราย
- 6) OCI 18,410 ราย
- 7) Ha Noi Telcom 1,162 ราย

รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2563 จะมีบริการไปรษณีย์ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตทั่วประเทศ ในราคาเท่ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 11-12 พันล้านดอลลาร์

สหรัฐฯ แต่รัฐบาลยังไม่เปิดให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน นอกจากนี้ ยังมีโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 เส้นทางคือ เส้นทางกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-วินห์-โฮจิมินห์-พนมเปญ-กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-หลวงน้ำทา-ลา-เชียงรุ่ง-กุนหมิง-ฮานอย-วินห์-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ โดยทั้ง 2 เส้นทางอยู่ในแผนเร่งด่วนให้มีการร่วมมือกัน นอกจากนี้ ยังมีเส้นทาง ไทย-เวียดนาม-ฮ่องกง ซึ่งปัจจุบันสามารถรับส่งสัญญาณได้แล้ว

1.6.7 ไฟฟ้า

ปีพ.ศ. 2544 เวียดนามผลิตกระแสไฟฟ้าได้ 29.8 พันล้านกิโลวัตต์ มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 14 ต่อปี ระหว่างปีพ.ศ.2534-2546 พื้นที่ประมาณร้อยละ 93 ของประเทศ มีสายไฟฟ้าเข้าถึงแล้ว แต่ในชนบทมีเพียงประมาณร้อยละ 83 ของพื้นที่ ในอนาคตเวียดนามมีแผนสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (Thermo plant) และขยายเครือข่ายสายไฟฟ้า (Gridline) ทั่วประเทศ รวมทั้งศึกษาสู่ทางการตั้งโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ด้วย

สำหรับเป้าหมายในอนาคต จะให้มีสายไฟฟ้าเข้าถึงทุกพื้นที่ภายในปี พ.ศ. 2563 และช่วงปี พ.ศ.2549-2553 มีโรงไฟฟ้าทั่วประเทศ 52 แห่ง คาดว่าจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งรัฐบาลจะเปิดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในลักษณะ BOT โดยเฉพาะโรงไฟฟ้าพลังความร้อนและโรงไฟฟ้าพลังน้ำ

รัฐบาลเวียดนามได้ยกเลิกระบบอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักในเวียดนาม ตั้งแต่เดือนมกราคม 2548 ส่งผลให้อัตราค่าไฟฟ้าในเวียดนามปัจจุบันมีอัตราเดียวที่เรียกเก็บจากทั้งชาวต่างชาติและชาวเวียดนาม

1.7. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดที่สำคัญ

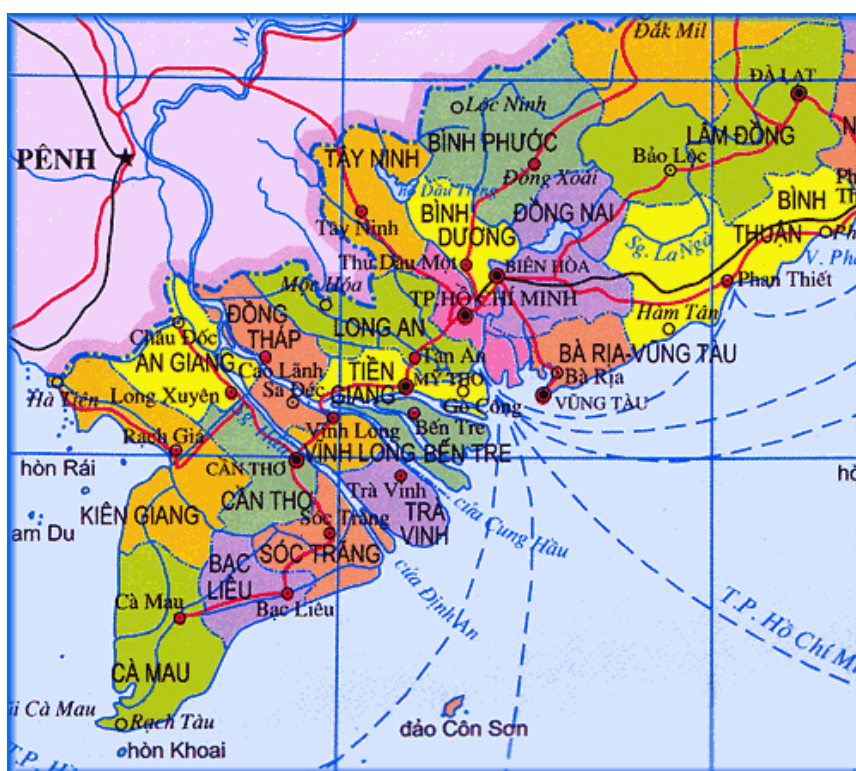
1.7.1 นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City)

ความน่าสนใจของนครโฮจิมินห์ คือนอกจากเป็นเมืองแห่งการค้า และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคใต้ แล้วยังเป็นเมืองที่มีแรงงานที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยหลายแห่ง อีกทั้งยังอยู่ใกล้กับกรุงเทพฯ จึงทำให้สะดวกและใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าเมื่อเทียบการเดินทางไปเมืองฮานอย และจากการจัดอันดับ PCI ในปี 2549 นครโฮจิมินห์ ได้ขึ้นมาอยู่เป็นอันดับที่ 7 จากอันดับที่ 17 ในปี 2548 ซึ่งขึ้นมาจากเดิม 10 อันดับ ทั้งนี้อันดับที่เพิ่มของนครโฮจิมินห์ก็เนื่องมาจากคะแนนที่เพิ่มขึ้นจากการวัดในเรื่องของความปลอดภัยและ นโยบายการพัฒนาในภาคเอกชน รวมถึงคะแนนเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาทักษะของแรงงานจึงทำให้เมืองโฮจิมินห์ขยับอันดับขึ้นมาจากเดิมมาอยู่ในอันดับต้นๆ โดยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 63.39 เปอร์เซนต์

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

“นครโฮจิมินห์” หรือ “ไซ่ง่อน” เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย-หุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจไม่น้อย

นครโฮจิมินห์ เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของประเทศ



รูปที่ 1.6 แผนที่นครโฮจิมินห์

(<http://www.vietnamembassy-usa.org/images/maps/map-hcmc.gif>)

นครโฮจิมินห์ มีพื้นที่ประมาณ 2,095 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่ 7 ล้านคนในปี พ.ศ.2549 (6 ล้านคนมีสำมะโนครัว โดยที่ 1 ล้านคนไม่

มีสำมะโนครัว) คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของประชากรทั้งประเทศ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคน ในปี 2563 ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนวัยหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ส่วนใหญ่เป็นชาว จีน (Kinh) และ ฮวา (Hoa) นอกจากนี้ ได้แก่ Tay, Muong, Nung, Thai, Meo, Han, Cao Lan, Sau Diu, Tho และ Man

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

นครโฮจิมินห์ เป็นจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานดีที่สุดจังหวัดหนึ่งของประเทศรวมถึงระบบการขนส่งและโทรคมนาคม

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- ทางหลวงหมายเลข 1A เชื่อมระหว่าง Ha Noi - Ho Chi Minh City

- ทางหลวงหมายเลข 14 และ 14B เชื่อมระหว่าง Ho Chi Minh City-Chon Thanh - Da Nang

- ทางหลวงหมายเลข 20 เชื่อมระหว่างเมืองดาลัด กับทางหลวงหมายเลข 1 ที่ตรงไปนครโฮจิมินห์

- ทางหลวงหมายเลข 22 เชื่อมระหว่างเมืองม็อกไบ (Moc Bai) กับนครโฮจิมินห์

- ทางรถไฟ มีทางรถไฟจากสถานีไซ่ง่อน ผ่านไปยังเมืองต่างๆ ตามเส้นทางฮานอย-โฮจิมินห์ ความยาว 1,730 กิโลเมตร รัฐบาลมีแผนจะสร้างทางรถไฟยกระดับจากสถานี Hoa Hung Station ถึง Bien Hoa City ในจังหวัดด่งไน และรถไฟความเร็วสูง (High-speed Railway) สำหรับรถไฟที่มีความเร็ว 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เส้นทางโฮจิมินห์-หุงเต่า และโฮจิมินห์-เกิ่นเซอ อีกด้วย

- ท่าเรือ รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซ่ง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 3 หมื่นตัน มีการขนส่ง สินค้ากว่า 34.5 ล้านตัน ในปี 2548 อย่างไรก็ตาม หนังสือพิมพ์ Nhan Dan ของเวียดนาม ฉบับวันที่ 23 สิงหาคม 2548 ระบุว่า รัฐบาลมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนา ท่าเรือแห่งใหม่นี้

- สนามบิน มีสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ชื่อ ดัน เซิน ยัต (Tan Son Nhat Airport) อยู่ห่างจากใจกลางกรุงประมาณ 7 กิโลเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 15 ล้านคนต่อปี มีเที่ยวบินไปเมืองสำคัญต่างๆ เช่น กรุงเทพฯ คุไบ กวางเจา ฮองกง เกาสง กัวลาลัมเปอร์ มาเก๊า มะนิลา เมลเบิร์น มอสโก โอซากา ปารีส พนมเปญ โซล สิงคโปร์ ชิดนีส์ ไทเป เวียนนา ซูริก เป็นต้น

2) **โทรคมนาคมสื่อสาร** มีสำนักงานไปรษณีย์ครอบคลุมทุกพื้นที่ รวมถึงเครือข่ายโทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์เคลื่อนที่ และบริการอินเทอร์เน็ต รัฐบาลมีเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนโทรศัพท์ต่อประชากรเป็น 28.4 : 100 ในปี 2548 และ 35.9 : 100 ในปีพ.ศ. 2553 และจำนวนผู้ใช้บริการอินเทอร์เน็ตจากประมาณ 1.6 แสนคนในปี 2548 เป็น 3 แสนคนในปีพ.ศ. 2553

1.7.2 นครฮานอย (Ha Noi)

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

กรุงฮานอย (Ha Noi) ในภาษาเวียดนามคำว่า "Ha" แปลว่า "แม่น้ำ" หมายถึง Song Hong River หรือแม่น้ำแดงนั่นเอง และ "Noi" แปลว่า "ข้างใน" เนื่องจากกรุงฮานอยมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน โดยเฉพาะแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำแดง ฮานอยอยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 5-20 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัด Thai Nguyen ด้านใต้ ติดกับจังหวัด Ha Tay ด้านตะวันตกเฉียงเหนือติดกับจังหวัด Vinh Phuc ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Bac Giang และ Ha Bac ฮานอย เป็น 1 ใน 5 นครใหญ่ของเวียดนาม (เกิ่นเซอ, ดานัง, โฮจิมินห์, ไฮฟอง และฮานอย) มีฐานะเทียบเท่าจังหวัด พื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ 3.1 ล้านคนในปีพ.ศ. 2547 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านคน ในปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 1.7 แผนที่กรุงฮานอย

(<http://www.vietnamembassy-usa.org/images/maps/map-hanoi.gif>)

กรุงฮานอยเป็นเมืองหลวงของเวียดนาม เป็นศูนย์กลางด้านการเมือง การปกครอง วัฒนธรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนทางตอนเหนือของเวียดนาม และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคเหนือ ฮานอยแบ่งเขตการปกครองเป็นเขตเมือง 9 เขต และเขตชนบท 5 เขต

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

ฮานอยเป็นจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานดี รวมถึงระบบการขนส่งและโทรคมนาคม

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- เส้นทางหลวงหมายเลข 1 เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุด จากเหนือสุดติดชายแดนจีน คือ จาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi - Da Nang - Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 2 ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 3 ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 5 ระหว่าง Ha Noi - Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

- ทางรถไฟ มี 5 สาย ได้แก่

- Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร

- Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง

- Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง

- Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง

- Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง

โดย ในปี พ.ศ.2548 กรุงฮานอย มีโครงการจะสร้างทางรถไฟความเร็วสูง (High Speed Railway) รวม 3 เส้นทางคือ

1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ทางรถไฟความเร็วสูงรางคู่สายนี้มีความยาว 1,630 กิโลเมตร ออกแบบสำหรับรถไฟที่มีความเร็วในระดับ 200-350 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง โดยจะสร้างขนานไปกับทางรถไฟปัจจุบันจากกรุงฮานอยในภาคเหนือ ศูนย์โฮจิมินห์ในภาคใต้ โครงการสร้างรถไฟเส้นทางนี้จะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 33.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้ดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2563

2) Ha Noi-Hai Phong

3) Ha Noi-Dong Dang ซึ่งทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองสายหลังนี้สร้างไว้เพื่อรองรับรถไฟที่มีความเร็ว 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2551 สำหรับค่าก่อสร้างเครือข่ายราง

รถไฟความเร็วสูงทั้ง 3 สาย รวมทั้งสิ้น 38 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะใช้เงินจากสำนักงานงบประมาณของเวียดนาม องค์กรเพื่อการพัฒนาโพ้นทะเลของญี่ปุ่น (Overseas Development Agency: ODA) และรายได้จากการออกพันธบัตรรัฐบาล

บริษัทการรถไฟเวียดนาม (Vietnam Railway Corporation) มีแผนจะลงทุนอีก 150 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐฯ แบ่งเป็นเงินช่วยเหลือให้เปล่าจากจีน 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินกู้จากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) จำนวน 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่เหลือเป็นงบประมาณของรัฐ เพื่อยกระดับทางรถไฟในภาคเหนือของประเทศ โดยจำนวน 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะใช้ในการยกระดับรถไฟ เส้นทาง Yen Vien - Lao Cai เพื่อเพิ่มความเร็วของรถไฟโดยสารเป็น 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟขนส่งสินค้า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตลอดจนปรับปรุงระบบสัญญาณและสร้างสะพานข้ามรถไฟเพิ่ม และอีก 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะใช้ในโครงการปรับปรุงระบบสัญญาณให้ทันสมัย ตามเส้นทาง Ha Noi - Thai Nguyen, Ha Noi - Dong Dang, Ha Noi - Lao Cai และเส้นทางรถไฟอื่นๆ ที่เชื่อมกับนครฮานอย ขณะเดียวกัน เมื่อต้นปี 2548 นายกรัฐมนตรีเวียดนาม ได้อนุมัติ โครงการสร้างระบบรถรางในชั้นทดลองในนครฮานอย ความยาว 14.5 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุน 508 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเงินส่วนหนึ่งมาจากฝรั่งเศสและใช้เทคโนโลยีของฝรั่งเศส เพื่อสร้างรถรางแบบ Light Railway Transit (LRT) ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รถรางสายนี้จะเชื่อมเขต Cau Dien ทางตะวันตกของนครฮานอย กับสถานีรถไฟฮานอย กำหนดแล้วเสร็จในปี 2553 สามารถให้บริการผู้โดยสารได้ชั่วโมงละ 9,000-10,000 คนต่อ 1 เส้นทาง

- **สนามบิน:** มีสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่คือ Noi Bai International Airport อยู่ที่เขต ซ็อกเซิน (Soc Son) ห่างจากใจกลางกรุงฮานอย 40 กิโลเมตร

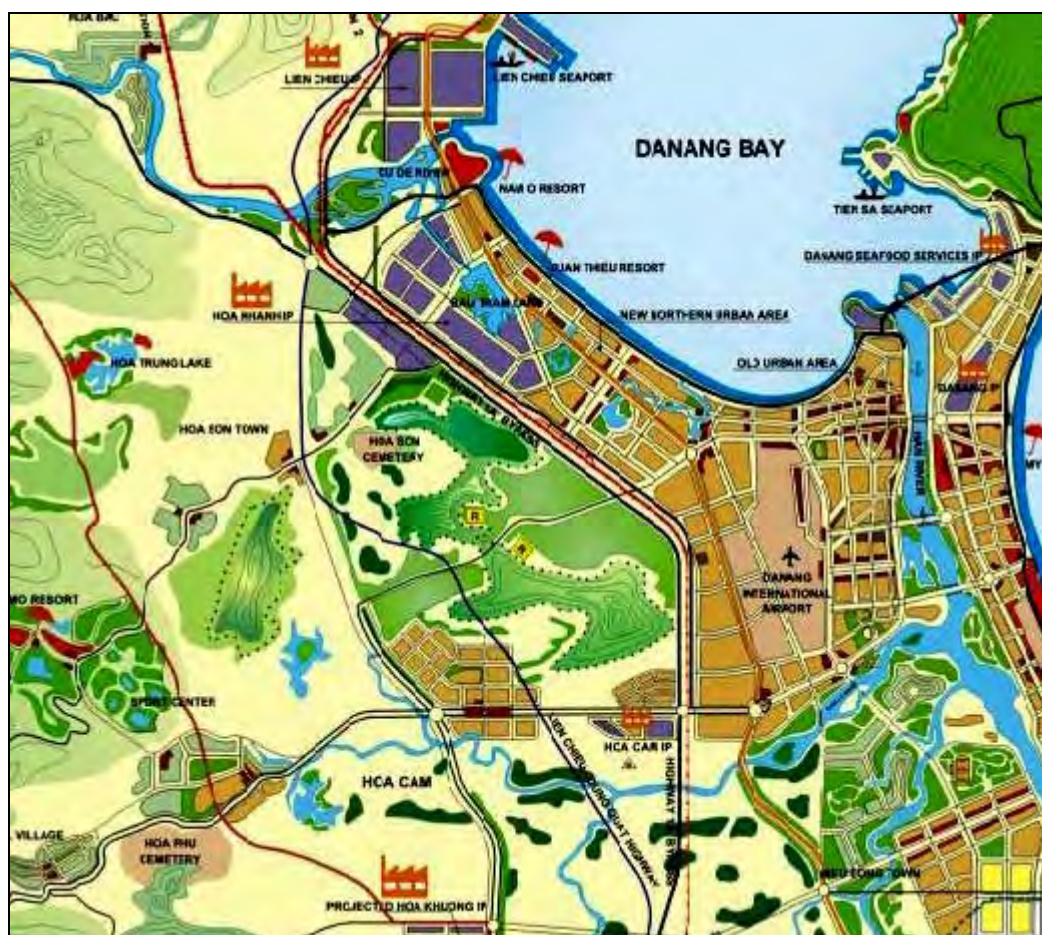
2) สาธารณูปโภค ฮานอยมีกระแสไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการใช้ของธุรกิจและประชากร ขณะที่น้ำประปาในฮานอยอาศัยน้ำจากลุ่มแม่น้ำแดง (Red River) และ Duong River นอกจากนั้นยังมีน้ำใต้ดินอยู่จำนวนมากและมีคุณภาพดี ซึ่งเพียงพอต่อการใช้บริโภคในครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรม สำหรับระบบโทรคมนาคมและสื่อสารในฮานอยมีเครือข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่รวมถึงโทรศัพท์พื้นฐานและโทรศัพท์เคลื่อนที่

1.7.3 นครดานัง (Da Nang)

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัด ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกออกจากจังหวัดกว๋างนาม (Quang Nam) เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและ

ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเป็นจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหลวงหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ด้านการปกครองแบ่งออกเป็นเขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 2 เขต



รูปที่ 1.8 แผนที่นครดานัง

(http://www.business-in-asia.com/images/danang_ip_map.jpg)

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- ทางหลวงหมายเลข 1A เชื่อมระหว่าง Ha Noi - Da Nang – Ho Chi Minh City
- ทางหลวงหมายเลข 14 และ 14B เชื่อมระหว่าง Ho Chi Minh City - Chon Thanh - Da Nang
- ทางหลวงหมายเลข 9 เชื่อมระหว่าง Da Nang - Hue - Dong Ha – Lao Bao ชายแดนเวียดนามติดกับลาว - แดนสะหวัน และเมืองพิน ของลาว และเมื่อสะพานข้าม แม่น้ำโขงที่

มุกดาหาร - สะหวันนะเขต เสร็จสมบูรณ์ จะสามารถเดินทางโดยรถยนต์ไปจนถึงพม่าได้ ปัจจุบันสามารถเดินทางโดยรถยนต์จากสะหวันนะเขตของลาว ถึงนครดานังได้สะดวก ซึ่งทางการเวียดนามอนุญาตให้รถพ่วงมาลัยขวาจากไทยเข้าด่านได้ เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยว โดยยังไม่รวมถึงรถบรรทุกสินค้า อย่างไรก็ตาม ยังมีอุปสรรคอยู่บ้างในด้านพิธีการศุลกากรเพื่อข้ามพรมแดน

- **ทางรถไฟ** มีเส้นทางรถไฟสาย ฮานอย-ดานัง-โฮจิมินห์ โดยสถานีดานังเป็น 1 ในสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

- **ท่าเรือ** มีท่าเรือทะเล Tien Sa Seaport สามารถรองรับเรือได้ถึงขนาด 2.5 หมื่นตัน รับขนถ่ายสินค้าได้ 2.5 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันกำลังพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับเรือได้ถึง 3.5 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ถึง 4 ล้านตันต่อปีภายในปี 2552 นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีก 1 แห่งคือ Han River Port สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 5 พันตัน ปริมาณขนส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน

- **สนามบิน** มีสนามบินนานาชาติ Da Nang International Airport ห่างจากใจกลางเมืองทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ประมาณ 2.5 กิโลเมตร มีเที่ยวบินประจำไปนครฮานอย และโฮจิมินห์ทุกวัน ไปนครโฮฟอง 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สนามบินแห่งนี้สามารถรองรับผู้โดยสาร 8 แสน - 1 ล้านคนต่อปี และปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น

2) สาธารณูปโภค

- **โทรคมนาคมสื่อสาร** ดานังเป็น 1 ใน 3 เมืองที่เป็นศูนย์กลางด้านโทรคมนาคมสื่อสารของเวียดนาม และมีสถานีเคเบิลใต้น้ำที่สามารถรองรับความต้องการใช้ของภาคกลางและเขตที่ราบสูง มีสายส่งเคเบิลใยแก้ว ครอบคลุม 9 จังหวัด รัฐบาลกำลังเร่งพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตและโครงข่ายโทรคมนาคมระหว่างประเทศ โดยภายในปี 2553 จะต้องมีโทรศัพท์ 38 เครื่องต่อประชากร 100 คน เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 21 เครื่องต่อ 100 คน

- **ไฟฟ้า** นครดานังใช้กระแสไฟฟ้าจากสายส่งของประเทศที่เชื่อมต่อ-ได้ ขนาด 500 KV รัฐบาลมีเป้าหมายให้ทุกครัวเรือนมีกระแสไฟฟ้าใช้ภายในปี 2553

- **ประปา** กำลังการผลิตน้ำประปาในนครดานังปัจจุบันกว่า 2 แสนลูกบาศก์เมตร/วัน และกำลังพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

1.8 บทสรุป

จากเนื้อหาที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น จะทำให้ทราบถึงลักษณะและสภาพทั่วไปของประเทศเวียดนาม ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่มีความสำคัญต่อสภาพการดำเนินเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมทั้งทำให้ทราบถึงลักษณะ และสภาพเศรษฐกิจพื้นฐานใน 3 เมืองสำคัญของประเทศเวียดนาม ซึ่งถือได้ว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญต่อการดำเนินเศรษฐกิจของ

ทั้งชาวเวียดนาม และชาวต่างชาติ โดยเนื้อหาในบทถัดไปจะเป็นการนำเสนอภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ และเศรษฐกิจระหว่างประเทศของเวียดนาม

บทที่ 2

ภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม

เวียดนามเป็นประเทศในกลุ่มอาเซียน ที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยสูงสุดในระหว่างปี 2546 – 2550 อัตราเติบโตเฉลี่ย 8.0% ต่อปี เทียบกับประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่มีอัตราการขยายตัว 4% - 5% ต่อปี ในช่วงเดียวกัน เวียดนามเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 2 ในเอเชีย รองจากจีน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลงทุนของต่างประเทศ การส่งออกวัตถุดิบ (น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน) สิ่งทอ เครื่องหนัง และสินค้าเกษตร เป็นต้น ยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ

เวียดนามเป็นตลาดการค้าและแหล่งลงทุนแห่งใหม่ที่ต่างชาติให้ความสำคัญ มากขึ้น โดยปี 2550 มีนักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในเวียดนาม รวม 15,000 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นถึง 40% จากปีก่อน จากผลของการเปิดเสรีด้านการลงทุนของรัฐบาลเวียดนาม เพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงขององค์การการค้าโลก จึงทำให้นักลงทุนต่างชาติมั่นใจที่จะเข้าไปลงทุนในเวียดนามมากขึ้น และแม้ว่าขณะนี้สาธารณูปโภคของเวียดนามยังไม่เพียงพอกับความต้องการ แต่ขณะนี้ในเขตรอบนอกเมืองฮานอยและโฮจิมินห์มีการก่อสร้างถนนขนาดใหญ่เชื่อมจากใจกลางเมืองไปยังเขตรอบนอกเมือง พร้อมกับลงทุนพัฒนาทางรถไฟเพื่อรองรับการขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นรอบเมืองใหญ่และการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ที่สำคัญคือ ปัจจุบันเวียดนามมีนิคมอุตสาหกรรมทางซอฟต์แวร์ โดยเฉพาะที่เปิดให้บริการแล้ว 1 แห่ง คือ Quang Trung Software Industrial Park มีพื้นที่กว่า 430,000 ตร.ม. อยู่ห่างจากสนามบินนานาชาติ ในนครโฮจิมินห์เพียง 15 นาที ซึ่งขณะนี้ มี บริษัทไอที 89 แห่ง เข้ามาลงทุนในนิคมนี้แล้ว และเป็นบริษัทจากต่างชาติดีกว่า 49 แห่ง โดยทั้งหมดได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 4 ปี หลังจากเริ่มมีกำไรและในอีก 9 ปีหลังจากนั้นยังได้รับการลดอัตราภาษีให้อีก 50% จากอัตราปกติ 28% ที่สำคัญคือซอฟต์แวร์และบริการด้านซอฟต์แวร์ที่เกิดขึ้นในนิคมอุตสาหกรรมนี้ไม่ต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่ม นอกจากนี้ยังมีแผนการจะสร้าง Hoa Lac Hitech Park ห่างจากฮานอยเพียง 30 นาที เพื่อเป็นศูนย์รวมของบริษัทในอุตสาหกรรมไอที ซอฟต์แวร์ ที่ตั้งของมหาวิทยาลัยและศูนย์ฝึกอบรมด้านไอที โดยเฉพาะ ซึ่งจะเริ่มสร้างเฟสแรกในปีหน้า และจะเสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดในอีก 4 ปี ข้างหน้า ปี 2550 มูลค่าตลาดไอทีในเวียดนามมีประมาณ 795 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ในอีก 2 ปีข้างหน้า รัฐบาลเวียดนามประเมินว่าจะมีมูลค่าสูงถึง 1,100 ล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้รัฐบาลยังส่งเสริมให้การผลิตบุคลากรด้านคณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์ และตั้งเป้าจะผลิตนักไอซีที ที่มีทักษะด้านภาษาดี มากให้ถึง 1 แสนคนในอีก 2 ปีข้างหน้า

ตารางที่ 2.1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP (%)	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6

ที่มา : IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

แนวโน้มอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปี 2549 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 8.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จากเดิมที่ร้อยละ 7.5 และคาดการณ์ว่าในปี 2550 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 8.5 เศรษฐกิจเวียดนามขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ในช่วงที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจในเอเชีย แต่เวียดนามก็มิได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากตลาดการเงินยังมีขนาดเล็ก และไม่สัมพันธ์กับระบบการเงินโลกมากนัก อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดต่างๆ เช่น ความไม่มีเสถียรภาพของเศรษฐกิจโลก การระบาคของใช้หวัดนก การปรับขึ้นของราคาน้ำมันทั่วโลก รวมถึงความล่าช้าในการปฏิรูปกิจการต่างๆ ของรัฐบาล เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและเตรียมพร้อมต่อการเข้าร่วมเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) รวมถึงการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาว

ปัญหาท้าทายของการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ อัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 15.96 ในปี 2551 ในขณะที่ปี 2548, 2549 และ 2550 อัตราเงินเฟ้อมีอัตราแค่ร้อยละ 8.3, 8.7 และ 12 ตามลำดับ อัตราเงินเฟ้อที่สูงกว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้สร้างความกังวลแก่รัฐบาลเวียดนามอย่างมาก ธนาคารชาติของเวียดนามได้ใช้นโยบายการเงินเพื่อดูดซับสภาพคล่องส่วนเกินในตลาดเงิน โดยให้ธนาคารพาณิชย์เพิ่มสัดส่วนการกันเงินสำรองและออกมาตรการต่างๆ รวมถึงการออกพันธบัตรให้อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น แต่ก็ไม่เพียงพอที่จะควบคุมอัตราเงินเฟ้อได้ โดยในปี 2551 เป้าหมายการควบคุมอัตราเงินเฟ้อจะเป็นข้อจำกัดสำคัญสำหรับรัฐบาลเวียดนามในการใช้เครื่องมือด้านอัตราแลกเปลี่ยนในการส่งเสริมการส่งออก (เวียดนามพยายามรักษาระดับค่าเงินคงไม่ให้อ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออก) โดยเชื่อว่าธนาคารชาติเวียดนามจะเผชิญแรงกดดัน ให้ต้องปล่อยให้ค่าเงินคงเป็นไปตามทิศทางของตลาดมากขึ้น

โครงสร้างการผลิตของเวียดนามครึ่งปีแรกในปี 2551 แบ่งเป็น

ภาคอุตสาหกรรมและก่อสร้าง ร้อยละ 40.53 ซึ่งขยายตัวมากที่สุดเมื่อเทียบกับภาคบริการ และ ภาคเกษตร ประมง และ ป่าไม้ โดยมีการขยายตัวสูงถึง ร้อยละ 9.3 หรือประมาณ 10.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ภาคการผลิตที่มีการขยายตัวอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ การแปรรูปสัตว์น้ำ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 ปุ๋ยเคมี เพิ่มขึ้น ร้อยละ 38 เหล็ก เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.6 และชิ้นส่วนยานยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.9)

ภาคบริการ ร้อยละ 38.76 ซึ่งมีการขยายตัวถึงร้อยละ 7.7 โดยมีมูลค่าประมาณ 10.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ส่วนใหญ่เป็น การค้าปลีกและการค้าส่ง)

ภาคเกษตร ประมง และป่าไม้ ร้อยละ 20.71 ซึ่งมีการขยายตัวถึงร้อยละ 3 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 5.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

ตารางที่ 2.2 การขยายตัวด้านการผลิต ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551

ปัจจัยสำคัญด้านการผลิต	% ขยายตัว
เกษตร – ป่าไม้ – ประมง	3.04
- เกษตรกรรม	2.39
- ป่าไม้	0.78
- ประมง	7.44
อุตสาหกรรม – การก่อสร้าง	7.00
- อุตสาหกรรมเหมืองแร่	7.00
- อุตสาหกรรมแปรรูป	11.43
- ไฟฟ้า, แก๊ส, น้ำ	12.1
- การก่อสร้าง	0.90
การบริการ	
- ด้านการค้า	7.15
- โรงแรม, ร้านอาหาร	10.85
- การขนส่ง, การสื่อสาร	14.86
- การเงิน, การธนาคาร	6.72
- การศึกษา, การอบรม	6.64

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

2.1 เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญและแนวโน้ม

2.1.1 แนวโน้มเศรษฐกิจของเวียดนาม ปี 2551

ภาวะเศรษฐกิจของเวียดนามในปี 2551 ยังคงมีแนวโน้มที่ดี คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจเวียดนามจะขยายตัวประมาณ 8.5% - 9% ในปี 2551 นับว่าเป็นอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าประเทศอื่นๆในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ การบริโภค การลงทุนในประเทศและการส่งออก ยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ เนื่องจากปัญหาอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นมาก (1 เท่าตัวช่วงปีที่แล้ว) ดังนั้นปลายเดือนพฤษภาคม 2551 รัฐบาลได้ปรับเป้าหมายของการขยายตัวทางเศรษฐกิจลงเหลือประมาณ 7% และธนาคารโลกได้คาดการณ์ ว่าปีนี้จะการขยายตัวทางเศรษฐกิจประมาณ 7.5%-8 % เวียดนามเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ การที่เศรษฐกิจเวียดนามเติบโตเร็ว ทำให้เวียดนามเป็นตลาด

การค้า แหล่งท่องเที่ยว และทำเลลงทุนแห่งใหม่ ที่ต่างชาติให้ความสนใจเพิ่มขึ้น ประกอบกับ เวียดนามเปิดประเทศสู่ประชาคมโลกมากขึ้น โดยเฉพาะการที่เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จะส่งผลดีต่อเวียดนาม ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.3 เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจ 2551-2552

รายการ	อัตราขยายตัว (%) 2009/2008 (ม.ค. - ก.ย.)
GDP (USD Bill.)	+ 4.56 %
ภาคอุตสาหกรรม - ก่อสร้าง	+ 6.5 %
ภาคเกษตร ป่าไม้ ประมง	+ 2.6 %
ภาคบริการ	+ 19.1 %
การส่งออก (USD Bill.)	41. 736 (- 14.3%)
- ภาคการลงทุนของต่างชาติ	21. 429 (- 19.3 %)
การนำเข้า (USD Bill.)	48. 278 (- 25. 2%)
- ภาคการลงทุนของต่างชาติ	17. 338 (- 18.9%)
จำนวนคนเดินทางเข้าประเทศ (ล้านคน)	2. 273 (- 16.0 %)
อัตราเงินเฟ้อ	4.11 %
FDI (USD Bill.)	7,673 (- 86 %)
อัตราแลกเปลี่ยน	17,841VND/ 1 USD (30 ก.ย. 2552)

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม (General Statistics Office) ณ วันที่ 7 ตุลาคม 2552

สำนักงานสถิติแห่งชาติเวียดนามรายงานว่าดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ในเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2551 เพิ่มขึ้นจากเดือน พ.ค. 2551 อีก 2.14% ซึ่งถือเป็นสถิติการเพิ่มรายเดือนที่สูงที่สุดนับแต่ปี 2538 โดยหากแยกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า CPI ที่กรุงฮานอยเพิ่ม 2.84% ส่วนที่นครโฮจิมินห์เพิ่ม 4.24% ทั้งนี้ CPI ได้เพิ่มขึ้นแล้ว 20.34% หากนับจากสิ้นปี 2550 และเพิ่มขึ้น 25.2 % หากนับจากเดือน พ.ค. 2550

ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ CPI พุ่งสูงขึ้นคือ ภาวะความวิตกเกี่ยวกับราคาข้าว (rice fever) เมื่อกลางเดือน พ.ค. 2551 ซึ่งส่งผลให้ราคาสินค้าในหมวดอาหารเพิ่มขึ้นถึง 7.25% ภายในเดือนเดียวหรือเพิ่มขึ้น 42.35% หากเทียบกับเดือน พ.ค. 2550

ตารางที่ 2.4 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจสำคัญของเวียดนาม ปี 2544 ถึง วันที่ 31 ก.ย. 2552

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

รายการ	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP (% +/-)	6.9	7.1	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6
รายได้เฉลี่ย/คน/ปี (US \$)	413	440	492	553	639	722	835	1,000	n/a
อัตราเงินเฟ้อ (%)	-0.4	4.0	3.2	7.7	8.3	7.5	8.3	18.3	7.64
ส่งออก (ล้าน US\$)	15,029	16,706	20,149	26,485	32,447	39,826	48,387	62,000	41,700
(% +/-)	3.8	11.2	20.6	31.4	22.5	22.7	21.5	19.8	-14.3
นำเข้า (ล้าน US\$)	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	60,830	80,400	48,300
(% +/-)	3.7	21.8	27.9	26.6	15.0	22.1	35.5	47.9	-25.2

ที่มา: IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

ปัญหาเงินเฟ้อสูงดังกล่าวได้ทำให้หน่วยงานภาครัฐของเวียดนาม ต้องตัดค่าใช้จ่ายอย่างกว้างขวาง ทั้งในด้านการประชุม สัมมนา การใช้รถยนต์ ค่าสาธารณูปโภค การซ่อมแซมอาคารสำนักงาน และการลงทุนด้านทรัพย์สิน โดยในปีงบประมาณปัจจุบัน เทศบาลกรุงฮานอยจะลดค่าใช้จ่ายด้านการบริหารลง 10% หรือประมาณ 5.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และจะตัดงบประมาณอีก 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการระงับโครงการที่ไม่เร่งด่วน 29 โครงการ และอีกหลายโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ

ในด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เมื่อวันที่ 27 พ.ค. 2551 ร้านรับแลกเงิน(Free Market) รับซื้อเงินเหรียญสหรัฐ โดยให้อัตราแลกเปลี่ยนถึง 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 17,200 – 17,750 ดอลลาร์ ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนทางการ ณ ธนาคารต่างๆ อยู่ที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 16,215 – 16,221 ดอลลาร์ และอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างธนาคารอยู่ที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 16,060 ดอลลาร์

การเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินเหรียญกำลังขยายวงออกไปเรื่อยๆ และธนาคารพาณิชย์หลายแห่งเริ่มประสบปัญหาขาดแคลนเงินเหรียญสหรัฐอย่างรุนแรงเพราะไม่สามารถซื้อเงินเหรียญสหรัฐแข่งกับร้านรับแลกเงินได้ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนทางการ ทำให้ผู้นำเข้าจำนวนมากต้องกู้ยืมเป็นเงินดอลลาร์ และนำไปแลกเงินเหรียญสหรัฐในตลาด เพื่อให้มีเงินไปซื้อสินค้าจากต่างประเทศได้ ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นมาก

สถานการณ์ดังกล่าวเกิดจากความต้องการเงินเหรียญของผู้ประกอบการในภาคธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับปัญหาเงินเฟ้อ การเก็งกำไร และธนาคารแห่งชาติมีขีดความสามารถเพียง

พอที่จะแทรกแซงตลาด เพื่อควบคุมการแลกเปลี่ยนจะไม่สร้างความเสียหายแก่ธนาคารและบริษัททางธุรกิจต่างๆ

การที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินเหรียญสหรัฐแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอง ซึ่งสวนทางกับตลาดโลก สืบเนื่องมาจากความต้องการการนำเข้าสินค้าและการแทรกแซงลดค่าเงินดองของธนาคารแห่งชาติเมื่อเร็วๆ นี้ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือผู้ส่งออกและลดปัญหาการขาดดุลการค้า ซึ่งสูงถึง 14.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้

นักเศรษฐศาสตร์คาดการณ์ว่าอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงสิ้นปีนี้น่าจะอยู่ที่ 16,500 ดอง ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ หรือเท่ากับค่าเงินดองลดลง 2.35% ซึ่งจะทำให้สินค้านำเข้าราคาสูงขึ้น และป้องกันวิกฤตจากการขาดดุลชำระหนี้ นักวิเคราะห์หลายคนเห็นว่า การลดค่าเงินดองจะไม่มีผลให้มูลค่าการนำเข้าลดลง เพราะเวียดนามยังจำเป็นต้องนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป ปุ๋ยเคมี วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และอะไหล่

2.2 การค้าระหว่างประเทศ

2.2.1 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศ

เวียดนามมีปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 เวียดนามมีปริมาณการค้า 109,217 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประกอบด้วยมูลค่าการส่งออก 48,387 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมูลค่าการนำเข้า 60,830 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งคิดเป็นตัวเลขขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ 12,443 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.5 ตารางมูลค่าการค้าและดุลการค้าต่างประเทศของเวียดนาม 2547 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ปี	ปริมาณการค้า		การส่งออก		การนำเข้า		ดุลการค้า	
	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change
2547	58,453.8	28.7	26,485.0	31.4	31,968.8	26.6	- 5,483.8	107.30
2548	69,208.2	18.4	32,447.1	22.5	36,761.1	15.0	- 4,314.0	78.66
2549	84,717.3	22.4	39,826.2	22.7	44,891.1	22.1	-5,064.9	117.40
2550	109,217.0	28.9	48,387.0	21.5	60,830.0	35.5	-12,443.0	245.68
6 เดือน ปี2551	75,462.98	51.74	30,626.28	35.88	44,836.70	64.88	-14,210.41	214.92

ก) ด้านการส่งออก

- ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐฯ (เนื่องจากข้อตกลง Bilateral Trade Agreement ระหว่างเวียดนาม กับสหรัฐฯ ส่งผลให้ สหรัฐฯกลายเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญแทนญี่ปุ่น โดยในปี 2550 มูลค่า 10,089.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) รองลงมา ได้แก่ ญี่ปุ่น (6,069.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ออสเตรเลีย (3,556.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) จีน สิงคโปร์ เยอรมัน อังกฤษ ตามลำดับสำหรับไทยไม่อยู่ใน 10 อันดับแรกของตลาดส่งออกของเวียดนาม

ตารางที่ 2.6 ตลาดส่งออกที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	ปี 2549		ปี 2550		6 เดือนแรกปี 2551	
	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น
1. สหรัฐอเมริกา	7,828.71	20.33	10,089.12	28.87	5,428.36	18.96
2. ญี่ปุ่น	5,232.13	43.11	6,069.76	16.01	4,244.75	61.18
3. จีน	3,030.01	27.09	3,356.68	10.78	2,042.25	31.52
4. ออสเตรเลีย	3,651.33	27.87	3,556.92	- 2.59	1,975.37	58.42
5. สิงคโปร์	1,630.63	3.53	2,202.01	35.04	1,364.86	39.33
6. เกาหลีใต้	842.89	27.23	1,252.75	48.63	1,000.11	59.31
7. เยอรมัน	1,445.31	19.54	1,855.06	28.35	997.86	10.22
8. มาเลเซีย	949.27	58.53	1,389.95	46.42	974.68	58.70
9. ฟิลิปปินส์	782.83	- 2.28	965.14	23.29	961.95	195.31
10. อังกฤษ	1,179.70	25.95	1,431.43	21.34	797.31	13.11
11. กัมพูชา	1,214.58	64.00	990.82	- 18.42	768.04	56.69
12. ไทย	897.54	94.57	1,033.92	15.19	762.29	63.03
13. ฮอลแลนด์	857.43	22.05	1,182.14	37.97	709.15	32.77
14. ไต้หวัน	968.76	1.29	1,139.39	17.61	670.92	29.97
15. เบลเยียม	783.96	12.45	849.03	8.30	528.49	28.87

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

- สินค้าส่งออกที่สำคัญ ปี 2550 ได้แก่ น้ำมันดิบ อย่างไรก็ตามเวียดนามยังคงต้องนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด เนื่องจากยังไม่มีโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ปัจจุบันเวียดนามกำลังก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกชื่อ Dung Quat ที่จังหวัด กว่างโหวง ในภาคกลาง ใกล้กับนครดานัง เริ่มก่อสร้างเดือนพฤศจิกายน 2548 โรงงานแห่งนี้จะสามารถกลั่นน้ำมันได้ 6.5 ล้านตันต่อปี มูลค่าการก่อสร้าง 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คาดว่าจะแล้วเสร็จใน 3 ปี

ตารางที่ 2.7 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 - 2550

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 07/06(%)	ประเทศรายใหญ่ที่เวียดนามส่งออกราย ใหญ่ปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
1.น้ำมันดิบ	8,265	8,48.60	2.69	ออสเตรเลีย จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา อินโดนีเซีย มาเลเซีย
2.เสื้อผ้าสำเร็จรูป	5,834	7,749.70	32.83	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมัน อังกฤษ ไต้หวัน สเปน สหราชอาณาจักร
3.รองเท้า	3,591	3,994.20	11.22	สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เยอรมัน เบลเยียม สหราชอาณาจักร อิตาลี ญี่ปุ่น
4.อาหารทะเล	3,366	3,763.40	11.8	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เกาหลี เยอรมัน สเปน รัสเซีย
5.ผลิตภัณฑ์ไม้	1,962	2,404.00	22.52	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เกาหลี เยอรมัน อังกฤษ จีน ฝรั่งเศส ไต้หวัน
6. คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์	1,725	2,154.40	24.89	ไทย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ สหราชอาณาจักร เกาหลี
7.กาแฟ	1,182	1,911.40	61.7	เยอรมัน สหรัฐอเมริกา อิตาลี สเปน ญี่ปุ่น เกาหลี อังกฤษ ฝรั่งเศส
8.ข้าว	1,285	1,489.90	18.43	ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ญี่ปุ่นจีน
9.ยางพารา	1,286	1,392.80	8.3	จีน มาเลเซีย ไต้หวัน เยอรมัน สหรัฐอเมริกา เกาหลี ญี่ปุ่น
10.ถ่านหิน	915	999.7	9.25	จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ยุโรป
รวม 10รายการ	29,384	34,347.10	16.89	
สินค้าอื่นๆ	10,442	14,214.20	36.12	
มูลค่าส่งออกรวม	39,826	48,561.30	21.93	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย สิงคโปร์ เยอรมัน อังกฤษ มาเลเซีย ไทย

การส่งออกข้าว รัฐบาลเวียดนามได้ใช้มาตรการกำหนดโควตาการส่งออกข้าวมากกว่า 2 ปีแล้ว เพื่อควบคุมการส่งออกและรักษาระดับราคาข้าวในประเทศ รวมทั้งเพื่อความมั่นคงด้านอาหาร สำหรับโควตาการส่งออกข้าวปี 2551ที่กำหนดไว้ เมื่อช่วงต้นปี 2551จำนวน 4.5 ล้านตัน และต่อมาได้ลดลงเหลือ 4 ล้านตัน และลดลงอีกในที่สุดเหลือ 3.5 ล้านตัน เมื่อเดือนเมษายน 2551

สำนักงานสถิติ (General Statistics Office) ของเวียดนามได้รายงานว่าการส่งออกข้าวของเวียดนามในช่วง 4 เดือนแรก (ม.ค. – เม.ย.) ของปี 2551 มีปริมาณ 1.57 ล้านตัน มูลค่า 775 ล้าน

เหรียญสหรัฐ โดยปริมาณเพิ่มขึ้นเพียง 12 % ขณะที่ราคาส่งออกเพิ่มขึ้นถึง 72.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ตารางที่ 2.8 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
1. น้ำมันดิบ	5,661.05	50.65	ออสเตรเลีย 27.60%, ญี่ปุ่น 22.45%, สิงคโปร์ 14.69%, สหรัฐ 8.42%, มาเลเซีย 8.28%
2. สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	4,162.19	19.25	สหรัฐ 57.54%, ญี่ปุ่น 8.77%, เยอรมัน 4.29%, อังกฤษ 3.10%, สเปน 2.41%
3. รองเท้า	2,275.49	16.32	สหรัฐ 21.76%, อังกฤษ 12.37%, เยอรมัน 8.82%, สกอตแลนด์ 8.08%, เบลเยียม 7.0%
4. อาหารทะเล	1,912.71	15.87	ญี่ปุ่น 17.64%, สหรัฐ 13.96%, เกาหลีใต้ 7.45%, เยอรมัน 4.61%, รัสเซีย 4.46%
5. ข้าว	1,471.09	95.55	ฟิลิปปินส์ 43.29%, มาเลเซีย 9.75%, อินโดนีเซีย 1.59%, รัสเซีย 1.31%, สิงคโปร์ 1.80%,
6. ผลิตภัณฑ์ไม้	1,363.51	20.26	สหรัฐ 36.37%, ญี่ปุ่น 11.94%, อังกฤษ 8.72%, จีน 5.54%, เยอรมัน 5.07%
7. กาแฟ	1,229.21	0.12	เยอรมัน 13.30%, สหรัฐ 10.03%, สเปน 7.69%, อิตาลี 7.53%, เบลเยียม 5.78%
8. คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน	1,210.51	30.37	ไทย 16.48%, ญี่ปุ่น 14.73%, สหรัฐ 10.35%, สกอตแลนด์ 8.52%, สิงคโปร์ 6.19%
9. ศิลปหัตถกรรม	1,041.98	53.96	สหรัฐ 15.12%, ญี่ปุ่น 8.49%, เยอรมัน 6.80%, ฝรั่งเศส 6.48%, เบลเยียม 5.03%
10. ถ่านหิน	700.65	37.83	จีน 55.44%, ญี่ปุ่น 19.30%, อินเดีย 4.26%, เกาหลีใต้ 4.72%, ฟิลิปปินส์ 3.99%
มูลค่าส่งออกทั้งหมด	30,626.28	35.88	สหรัฐ 17.72%, ญี่ปุ่น 13.86%, จีน 6.67%, ออสเตรเลีย 6.45%, สิงคโปร์ 4.46%

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ จนถึงเดือนพฤษภาคม 2551 ราคาส่งออกข้าวของเวียดนามได้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มจาก 370 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในเดือนกุมภาพันธ์ เป็น 500 – 600 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในเดือนมีนาคม และขยับสูงขึ้นเป็น 750 – 760 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในต้นเดือนเมษายนและขยับสูงขึ้นเป็น 1,200 เหรียญสหรัฐ / ตัน ในช่วงกลางเดือนเมษายน (ตารางที่ 2.8) เมื่อเปรียบเทียบกับ

ช่วงเดียวกันของปี 2550 ที่ผ่านมาแล้วราคาส่งออกข้าวของเวียดนามได้เพิ่มสูงขึ้นกว่า 2 เท่าตัว(220 % – 233 %) ทั้งนี้ Vietfood คาดว่าราคาส่งออกข้าวจะสูงขึ้นถึง 1,400 เหรียญสหรัฐ/ ตัน

ตารางที่ 2.9 ราคาข้าวส่งออกของเวียดนาม ปี 2551

หน่วย : เหรียญสหรัฐ / ตัน

ปี 2550	2551			
ธค.	มค.	กพ.	มีค.	เมย.
320	355	370	500 - 600	(ต้นเดือน) 750 - 760
				(กลางเดือน) 1,200

ที่มา : Vietfood , 5 พฤษภาคม 2551

ตลาดรับซื้อข้าวที่สำคัญของเวียดนาม ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชีย 57% แอฟริกา 21% คิวบา 12% และประเทศในแถบตะวันออกกลาง 8%

กระทรวงเกษตรและพัฒนาชนบทของเวียดนาม (MARD) ยืนยันว่าจนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 เวียดนามจะสามารถส่งออกข้าวได้ถึง 3.2 ล้านตัน และจนถึงสิ้นปี 2551 จะสามารถส่งออกข้าวได้ 3.5 - 4 ล้านตัน โดยยังคงพอเพียงสำหรับการบริโภคในประเทศและยังมีการเก็บสำรองข้าวเพื่อความมั่นคงด้านอาหาร

ตารางที่ 2.10 การส่งออกข้าวของเวียดนามในเดือนมิถุนายน และ 6 เดือนแรกในปี 2551

ประเทศ	มิถุนายน		มกราคม – มิถุนายน	
	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)
สหราชอาณาจักร	119	82,857	397	274,656
สหรัฐอเมริกา	500	148,153	1,170	343,369
ไต้หวัน	1,900	484,250	7,193	1,858,765
ฮ่องกง	289	85,109	1,167	313,093
อินโดนีเซีย	5,218	1,793,828	90,603	25,900,821
อิรัก	-	-	53,400	13,247,600
ลาว	405	89,530	912	216,225
ลิทัวเนีย	225	65,475	1,700	463,400
มาเลเซีย	70,866	20,003,240	274,376	75,711,510
เกาหลีใต้	14,125	3,045,250	57,936	13,500,983
รัสเซีย	2,063	568,998	45,754	12,768,504
ญี่ปุ่น	7,054	2,040,530	128,550	33,404,881

ประเทศ	มิถุนายน		มกราคม – มิถุนายน	
	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)
ออสเตรเลีย	218	73,620	786	276,428
ฟิลิปปินส์	188,564	53,534,374	1,090,690	308,029,650
สิงคโปร์	25,838	6,395,312	65,406	16,295,730
ไทย	750	194,250	946	248,035
ตุรกี	-	-	46,175	14,251,275
สวิตเซอร์แลนด์	2,000	478,250	6,042	1,436,656
จีน	9,496	2,914,329	31,761	8,945,469
ยูเครน	-	-	5,440	1,330,445

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 Vietfood ได้ออกมาตรการสำหรับการส่งออกข้าวดังนี้

- กำหนดปริมาณข้าวที่ผู้ส่งออกจะได้รับอนุญาตให้ลงทะเบียนเพื่อการส่งออกในช่วงครั้งแรกของปี 2551 ต้องไม่เกิน 50% ของปริมาณส่งออก 2 ปีที่ผ่านมา (2549 – 2550) โดยเฉลี่ย
- กำหนดให้สมาชิกผู้ส่งออกข้าวต้องเก็บสำรองข้าวอย่างน้อย 50% ของปริมาณข้าวที่จดทะเบียนเพื่อการส่งออก
- ปริมาณข้าวส่งออกทั้งหมดต้องไม่มากกว่าดุลข้าวรายไตรมาสที่จัดทำโดยกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของเวียดนาม และราคาส่งออกตามสัญญาต้องสอดคล้องกับราคาที่พิมพ์เผยแพร่โดย Vietfood ณ เวลาที่มีการเซ็นสัญญากัน นอกจากนี้ การส่งมอบสินค้าต้องกระทำภายใน 2 เดือนนับแต่มีการเซ็นสัญญา เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการแกว่งตัวของราคาข้าว
- ผู้ส่งออกรายบุคคลจะได้รับอนุญาตให้สามารถส่งออกข้าวโดยตรงได้เพียง 30% ของจำนวนข้าวที่ระบุไว้ในสัญญา ส่วนที่เหลือ Vietfood จะพิจารณามอบให้สมาชิกผู้ส่งออกรายอื่น ๆ

ข) ด้านการนำเข้า

การนำเข้า ปี 2550 มูลค่าการนำเข้าเท่ากับ 60,830.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 15,938.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ร้อยละ 35.5 เมื่อเทียบกับปี 2549 (44,891.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

- ตลาดนำเข้าที่สำคัญในปี 2550 จีนเป็นแหล่งนำเข้าสำคัญ อันดับหนึ่ง รองลงมา ได้แก่ สิงคโปร์ อันดับสามได้แก่ ใต้หวัน ส่วนไทยเป็นแหล่งนำเข้าสินค้าอันดับ 6 ของเวียดนาม มีมูลค่า 3,737.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.11 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	ปี 2549		ปี 2550		6 เดือนแรกปี 2551	
	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น
1. จีน	7,390.91	22.50	12,502.01	69.15	8,763.35	64.81
2. สิงคโปร์	6,723.71	31.36	7,608.60	21.28	5,384.37	1.52
3. ไต้หวัน	4,822.82	21.35	6,916.60	21.28	4,495.78	47.58
4. ญี่ปุ่น	4,700.96	2.13	6,177.70	31.41	4,165.20	64.45
5. เกาหลีใต้	3,870.63	- 5.11	5,333.98	37.81	3,765.34	58.29
6. ไทย	3,034.20	27.68	3,737.22	23.17	2,450.37	54.07
7. สวิสเซอร์แลนด์	1,345.93	- 30.69	1,016.17	- 24.50	1,759.60	261.79
8. ฮังการี	982.02	11.41	1,941.40	34.75	1,541.42	77.78
9. มาเลเซีย	1,481.68	16.42	2,289.70	54.53	1,415.50	72.47
10. สหรัฐอเมริกา	982.02	38.48	1,699.68	73.08	1,331.07	97.79
11. อินเดีย	880.28	21.06	1,356.93	54.15	1,303.59	93.53
12. อินโดนีเซีย	1,011.87	12.48	1,353.94	33.81	903.13	49.10
13. ออสเตรเลีย	1,099.52	32.98	1,059.38	- 3.65	853.43	84.45
14. เยอรมัน	914.48	25.95	1,308.45	43.08	775.99	24.31
15. รัสเซีย	455.77	17.45	552.17	21.15	652.53	213.97

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

- สินค้านำเข้าที่สำคัญ ปี 2550 ได้แก่ เครื่องจักรกลและรองลงมาคือ เชื้อเพลิง เหล็กและเหล็กกล้า ผ้า คอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ ตามลำดับดังตาราง

ตารางที่ 2.12 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 - 2550

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 49/50(%)	ประเทศรายใหญ่ที่เวียดนามนำเข้าปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
1.เครื่องจักรกลและอุปกรณ์	6,645	11,122.60	67.38	จีน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมัน ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย
2.เชื้อเพลิง	5,966	7,710.30	29.23	สิงคโปร์ ไต้หวัน เกาหลี จีน ไทย มาเลเซีย
3.เหล็กและเหล็กกล้า	2,948	5,111.90	73.4	จีน ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลี ไทย อินโดนีเซีย อินเดีย สิงคโปร์
4.ผ้าฝ้าย	2,994	3,957.00	32.16	ไม่มีรายละเอียด

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 49/50(%)	ประเทศรายได้ใหญ่ที่เวียดนามนำเข้าปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
5.คอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์	2,018	2,958.40	46.6	สิงคโปร์ ญี่ปุ่น สหประชา ไทย เกาหลี อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา
6.เม็ดพลาสติก	1,862	2,506.90	34.63	ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย ญี่ปุ่น จีน อินเดีย สหประชา สหรัฐอเมริกา
7.สิ่งทอวัสดุเครื่องนุ่งห่ม	1,962	2,152.20	9.69	ไต้หวัน เกาหลี จีน สหประชา ญี่ปุ่น ไทย สหรัฐอเมริกา อิตาลี อินเดีย
8.สารเคมี	1,006	1,466.10	45.73	ไม่มีรายละเอียดของแต่ละประเทศ
9.ส่วนประกอบชิ้นส่วนรถยนต์	758.6	1,302.10	71.64	จีน ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย อิตาลี
10.เคมีภัณฑ์	1,023	1,285.10	25.62	ไม่มีรายละเอียดของแต่ละประเทศ
รวม 10 รายการ	27,120	38,500	41.96	
สินค้าอื่นๆ	17,771	22,300	25.48	
มูลค่านำเข้ารวม	44,891	62,682.20	39.63	จีน สิงคโปร์ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี ไทย มาเลเซีย สหประชา สหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 2.13 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
1. เครื่องจักรกลและอุปกรณ์	6,953.83	58.26	จีน 25.90%,ญี่ปุ่น 18.19%,ไต้หวัน 7.58% ,สิงคโปร์ 6.94%,เกาหลีใต้ 7.03%
2. ปิโตรเลียม	6,383.66	85.47	สิงคโปร์ 48.02%,ไต้หวัน 21.10%,เกาหลีใต้ 11.10%,ไทย 6.26%, จีน 3.60%
3. เหล็กและเหล็กกล้า	4,581.94	120.57	จีน 37.59%,ญี่ปุ่น 12.64%,รัสเซีย 8.01%,ไต้หวัน 8.93%, เกาหลีใต้ 8.22%
4. ผ้าผืน	2,229.67	16.74	จีน 33.84%,ไต้หวัน 19.95%,เกาหลีใต้ 19.84%,ฮ่องกง 9.74%,ญี่ปุ่น 8.03%
5. คอมพิวเตอร์ ,อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน	1,765.34	39.54	สิงคโปร์ 22.67%,ญี่ปุ่น 22.44%จีน 18.33%,ฮ่องกง 9.19%, มาเลเซีย 7.05%
6. วัสดุพลาสติก	1,547.69	38.56	ไต้หวัน 18.23%,เกาหลีใต้ 15.39%, ไทย 14.61% ,สิงคโปร์ 13.37%,ญี่ปุ่น 6.49%
7. สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	1,220.67	15.63	ไต้หวัน 19.40%,เกาหลีใต้ 16.27%,จีน 14.66%,ฮ่องกง 12.28%,สหรัฐ 6.16%

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
8. อะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์	1,136.40	144.67	จีน 23.62%, ญี่ปุ่น 16.19%, เกาหลีใต้ 11.98%, ไทย 10.83%, อินโดนีเซีย 5.93%
9. ป้าย	1,021.73	134.36	จีน 56.09%, รัสเซีย 9.59%, เกาหลีใต้ 7.01%, กัมพูชา 4.46% ฟิลิปปินส์ 4.17%
10. อาหารสัตว์	1,011.85	85.06	อินเดีย 53.20%, สหรัฐ 7.40%, จีน 6.69%, อาร์เจนตินา 6.40%, ไทย 2.82%
มูลค่านำเข้าทั้งหมด	44,836.70	64.88	จีน 19.55%, สิงคโปร์ 12.01%, ไต้หวัน 10.03%, ญี่ปุ่น 9.29%, เกาหลีใต้ 8.40%
ดุลการค้า	-14,210.41		

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

2.2.2 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม ปี 2550

การค้ากับประเทศไทย ในปี 2550 ที่ผ่านมา ไทยได้ดุลการค้าเวียดนาม 2,691.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้ารวม 4,916 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2551 นายกรัฐมนตรีของไทยเดินทางเยือนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและนายฯ ได้เสนอให้ปรับเป้าหมายมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย – เวียดนามให้เป็น 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2553 (ค.ศ. 2010) ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นจากเป้าหมายเดิม 1 เท่าตัว (จากเดิมที่กำหนดไว้ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2553) ซึ่งนายกรัฐมนตรีเวียดนามเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว

ตารางที่ 2.14 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

	2547	2548	2549	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
มูลค่าการค้ารวม	2,313.19	3,253.52	3,970.52	4,915.56	3,304.32
ไทยส่งออก	1,876.51	2,363.80	3,074.97	3,803.65	2,570.59
ไทยนำเข้า	436.68	889.71	895.55	1,111.91	733.73
ดุลการค้าไทย-เวียดนาม	1,439.84	1,474.09	2,179.43	2,691.75	1,836.86

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

1) การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่า 2,570.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.77 เทียบจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ

น้ำมันสำเร็จรูป (376.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 368.77)

เม็ดพลาสติก (222.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 47.39)

เหล็กและเหล็กกล้า (178.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 39.07)

เครื่องยนต์สันดาปภายในลูกสูบและส่วนประกอบ (84.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 41.36)

เคมีภัณฑ์ (78.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 48.02)

เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ (77.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 43.24)

รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ (77.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 170.63)

กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ (76.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 56.41)

รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ (84.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 35)

ปูนซีเมนต์ (69.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 100.13)

ผลิตภัณฑ์ยาง (69.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 66.84)

เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ (67.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.18)

ตารางที่ 2.15 สินค้าที่ไทยส่งออกไปเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
1. น้ำมันสำเร็จรูป	398.1	376.2	9.11	368.77
2. เม็ดพลาสติก	342.5	222.7	16.19	47.39

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
3. เหล็กและเหล็กกล้า	320.8	178.4	30.87	39.07
4. เครื่องยนต์สันดาปภายในลูกสูบและส่วนประกอบ	128.7	84.2	6.46	41.36
5. เคมีภัณฑ์	118.8	78.8	47.29	48.02
6. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร	129.0	77.9	90.47	43.24
7. รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ	91.4	77.2	90.88	170.63
8. กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	108.6	76.4	27.99	56.41
9. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	84.3	69.8	34.45	100.13
10. ผลิตภัณฑ์ยาง	97.6	69.8	47.79	66.84
11. เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	83.0	67.7	81.83	53.18
12. ปูนซีเมนต์	106.6	67.0	25.77	19.95
13. ยางพารา	72.6	53.1	-40.96	68.89
14. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	89.7	52.6	26.33	22.60
15. หนังสือและผลิตภัณฑ์หนังสือพิมพ์และนิตยสาร	66.8	51.7	28.85	46.79
รวมมูลค่าที่ไทยส่งออก	3,799.78	2570.6	23.57	58.77

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

รายละเอียดสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปเวียดนาม ปี 2551 (มค.-มิย.) ได้แก่

1. น้ำมันสำเร็จรูป เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยและเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีร้อยละ 29.34, 25.32, 9.11, 8.77 ตามลำดับ

2. เม็ดพลาสติก เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยรองจากฮ่องกง และจีน โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่เดียวกันบริษัท ปตท. ได้เปิดสำนักงานตัวแทน ณ นครโฮจิมินห์ เพื่อเปิดตลาดและนำเข้าเม็ดพลาสติกโพลิเอทิลีนคุณภาพสูง ภายใต้แบรนด์ Inno Plus

3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ไทยส่งออกไปตลาดเวียดนามเป็นอันดับที่ 4 และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีร้อยละ 21.85, 49.97, 30.87 และ 39.07 ตามลำดับ จากความพยายามของไทยที่ตั้งเป้าเป็นผู้นำตลาดเหล็กแผ่นรีดร้อนชั้นคุณภาพพิเศษของอาเซียน จึงมุ่งเน้นการขายสินค้าชั้นคุณภาพพิเศษ (High Grade) ที่มีราคาขายเฉลี่ยสูงกว่าสินค้าชั้นคุณภาพทั่วไป (Commercial Grade) ทำให้ส่วนต่างระหว่างราคาขายกับวัตถุดิบสูงขึ้น (Spread) บวกกับนโยบายควบคุมต้นทุนการผลิตที่ดี

4. เครื่องยนต์สันดาปภายใน เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 5 ของไทย โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.36 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

5. **เคมีภัณฑ์** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 8 ของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่า ปี 2548 เป็นเพียงปีเดียวที่มีอัตราการขยายตัวลดลง (-.02%) ในขณะที่ปี 2549 - 2551 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.83, 47.07 และ 48.02 ตามลำดับ สำหรับอนาคตตลาดเคมีภัณฑ์มีแนวโน้มไปดี เพราะสินค้า เคมีภัณฑ์จะเข้าไปอยู่ในวิถีชีวิตของผู้คนมากขึ้น คนตื่นตัวเรื่องของสุขภาพอนามัยสูงขึ้น ต้องมีการแยกผลิต แยกการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2) การนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากเวียดนาม

ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่า 733.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีสินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ

เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ (167.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 28.75)

น้ำมันดิบ (161.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 30.33)

เหล็กและเหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (56.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 956.43)

เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ (48.3 เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 52.15)

เครื่องมือเครื่องใช้ทางวิทยาศาสตร์ (34.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 155.79)

ผ้าและเส้นใย (31.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 45.34)

สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง (21.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 45.35)

เคมีภัณฑ์ (21.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 109.88)

ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์ (16.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 8.91)

ถ่านหิน (12.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 10.04)

สบู่มงชักฟอกและเครื่องสำอาง (12.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 95.70)

ตารางที่ 2.16 สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
1. เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ	294.2	167.6	5.12	28.75
2. น้ำมันดิบ	264.3	161.6	23.22	30.33
3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	12.9	56.4	43.21	956.43
4. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	71.8	48.3	46.01	52.15
5. เครื่องมือเครื่องใช้ทางวิทยาศาสตร์การแพทย์	46.7	34.1	122.22	155.79
6. ผ้าและเส้นใย	48.2	31.8	29.88	45.34
7. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป	34.7	21.5	26.94	45.35
8. เคมีภัณฑ์	29.1	21.3	71.87	109.88
9. ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์	24.2	16.6	36.4	8.91
10. ถ่านหิน	26.2	12.8	- 17.42	-10.04
11. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	22.8	12.4	2.62	17.07
12. สบู่ ผงซักฟอกและเครื่องสำอาง	14.3	12.4	55.02	95.70
13. สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	5.3	10.3	-26.99	239.78
14. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	15.0	10.2	85.03	49.91
15. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	8.8	8.6	128.99	213.95
รวมมูลค่าที่ไทยนำเข้า	1,111.9	733.73	24.16	47.29
เวียดนามเสียเปรียบการค้ากับไทย	2,687.88	1,836.86		

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

2.2.3 การค้าระหว่างประเทศของเวียดนามในช่วงครึ่งแรกของปี 2552

1. ภาพรวม

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 การค้าระหว่างประเทศของเวียดนามมีมูลค่ารวม 57,332 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 25.3% (y-on-y) โดยส่งออก 27,612 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 10.1% และนำเข้า 29,720 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 34.1% ขาดดุลการค้า 2,108 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.17 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

	มูลค่า (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	± %
มูลค่าการค้า	57,332	-25.3%
การส่งออก	27,612	- 10.1%
การนำเข้า	29,720	-34.1%
ดุลการค้า	- 2,108	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 การค้าระหว่างเวียดนามกับไทยมีมูลค่ารวม 2,530.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 23.6% (y – on – y) โดยเวียดนามเป็นฝ่ายนำเข้า 1,932.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่ส่งออกมายังไทย 598.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เวียดนามเสียเปรียบดุลการค้าไทย 1,333.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.18 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม

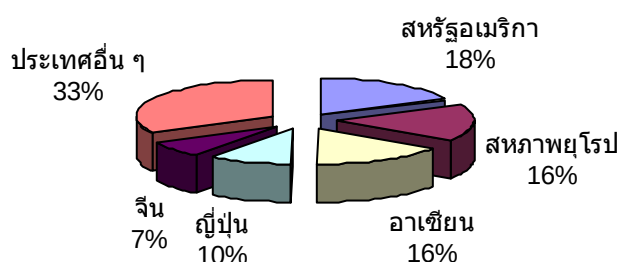
	มค. – มิย. 2551	มค. – มิย. 2552	± %
มูลค่าการค้า	3,312.3	2,530.5	-23.6%
การส่งออกมาไทย	736.8	598.4	-18.8%
การนำเข้าจากไทย	2,575.5	1,932.2	-24.9%
ดุลการค้า	-1,838.7	-1,333.8	

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

2. การส่งออก

การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552

แยกตามประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ



รูปที่ 2.1 การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

ตลาดส่งออกหลักของเวียดนามประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป อาเซียน ญี่ปุ่น และจีนโดยสัดส่วนการส่งออกของเวียดนามไปยังตลาดดังกล่าวรวมกันประมาณ 70 % สำหรับตลาดอาเซียนมีฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นตลาดส่งออกที่สำคัญ

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของเวียดนามประกอบด้วย สิ่งทอ น้ำมันดิบ อัญมณี รองเท้า และข้าว สินค้าดังกล่าวมีส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของมูลค่าที่ส่งออกทั้งหมด

ตารางที่ 2.19 การส่งออกสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

ประเทศคู่ค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
รวมทั้งสิ้น	27,612	
1. สิ่งทอ	4,075	สหรัฐ (59.0%) สหภาพยุโรป (14.4%) ญี่ปุ่น (11.6%)
2. น้ำมันดิบ	3,310	ออสเตรเลีย (28.5%) สิงคโปร์ (20.7%) มาเลเซีย (15.6%)
3. อัญมณี	2,605	สวิตเซอร์แลนด์ (88.3%) แอฟริกาใต้ (7.7%)
4. รองเท้า	2,065	สหภาพยุโรป (49.6%) สหรัฐ (27.6%)
5. ข้าว	1,816	ฟิลิปปินส์ (63.8%) มาเลเซีย (10.9%)
สินค้าอื่น ๆ	13,741	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

การส่งออกของเวียดนามมายังไทยมีมูลค่าลดลงค่อนข้างมากในช่วงไตรมาสแรก คือมูลค่า 232.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 25.4 % (y-on-y) แต่ในช่วงไตรมาสสองการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 371.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงขึ้นจากไตรมาสแรก 60.0 % ทำให้การส่งออกในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 มีมูลค่า 598.4 ลดลง 18.8 %

สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทยลดลงได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (-43.8 %) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ (-9.8 %) ด้ายและเส้นใย (-22.3 %) เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และการแพทย์ (-47.7 %) ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จักรยานยนต์ (- 34.9 %) และเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (- 20.4 %) ส่วนสินค้าสำคัญที่ส่งออกเพิ่มขึ้นได้แก่ น้ำมันดิบ (+16.3 %) ถ่านหิน (+98.5 %) และสัตว์น้ำสดแช่เย็นแช่แข็ง (+ 6.7%)

ตารางที่ 2.20 สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

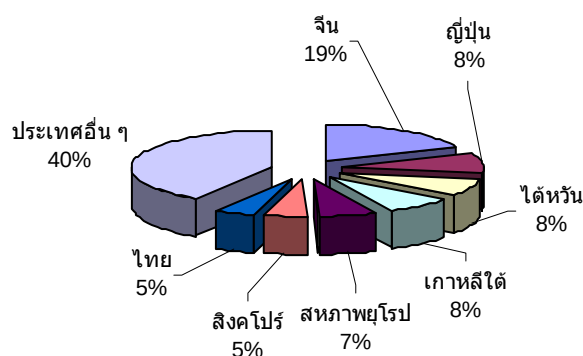
รายการ	ไตรมาส 1 (มค.-มีค.)	ไตรมาส 2 (เมย.-มิย.)	มค. – มิย.	+ %
รวมทั้งหมด	227.1	371.3	598.4	-18.8%
1. น้ำมันดิบ	46.7	141.3	188.0	+16.3%
2. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	40.9	53.4	94.3	-43.8%
3. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	18.0	25.8	43.8	-9.4%
4. ถ่านหิน	5.5	19.8	25.3	+98.5%
5. ด้ายและเส้นใย	12.8	12.1	24.9	-22.3%
6. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง	10.8	12.4	23.2	+6.7%
7. เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และการแพทย์	8.6	9.3	17.9	-47.7%
8. สบู่ ผงซักฟอกและเครื่องสำอาง	7.0	4.6	11.6	-7.8%
9. ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์	5.5	5.5	11.0	-34.9%
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	4.1	5.8	9.9	-20.4%
สินค้าอื่น ๆ	67.2	81.3	148.5	

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

3. การนำเข้า

การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552

แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ



รูปที่ 2.2 การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

ด้านการนำเข้า เวียดนามมีประเทศคู่ค้าที่สำคัญคือ จีน (18.5%) ญี่ปุ่น (8.4%) ไต้หวัน (8.1%) เกาหลีใต้ (7.8%) สหภาพยุโรป (6.6%) สิงคโปร์ (5.0%) และไทย (4.8%) ตามลำดับ เวียดนามนำเข้าจากประเทศดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 60 % ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด

สินค้าเข้าสำคัญ 5 อันดับแรกของเวียดนามประกอบด้วย เครื่องจักร น้ำมันสำเร็จรูป ฝ้ายเส้น เหล็ก และคอมพิวเตอร์ สินค้าดังกล่าวมีส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด

ตารางที่ 2.21 การนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

ประเทศคู่ค้า	มูลค่านำเข้า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
รวมทั้งสิ้น	29,720	
1. เครื่องจักร	5,340	จีน (33.9%) ญี่ปุ่น (20.1%) เกาหลีใต้ (7.1%)
2. น้ำมันสำเร็จรูป	2,950	สิงคโปร์ (41.5%) ไต้หวัน (22.0%) จีน (16.8%)
3. เหล็ก	2,127	ไต้หวัน (17.1%) รัสเซีย (16.7%) ญี่ปุ่น (14.5%)
4. ฝ้ายเส้น	1,976	จีน (36.3%) เกาหลีใต้ (22.3%) ไต้หวัน (20.4%)
5. คอมพิวเตอร์	1,600	จีน (38.7%) ญี่ปุ่น (20.9%) มาเลเซีย (8.4%)
สินค้าอื่น ๆ	15,727	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

ตารางที่ 2.22 สินค้าที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดในเวียดนามในลำดับต้น ๆ (มก. – พค. 2552)

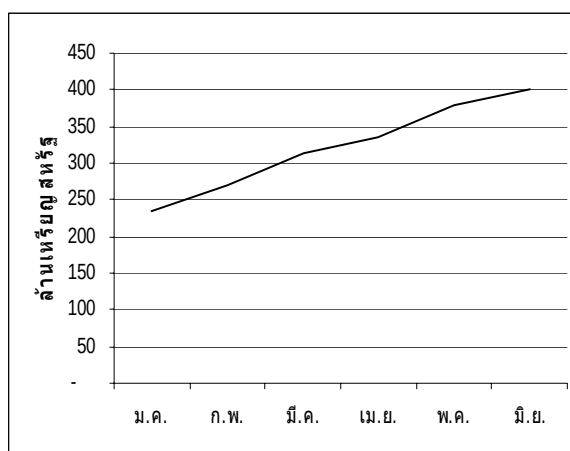
หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

รายการสินค้า	นำเข้ารวม	นำเข้าจากไทย	ส่วนแบ่งตลาด
1. ขนอมและซีร็ด	45.5	7.2	ฟิลิปปินส์ (29.4%) ไทย (15.8%)
2. ขางพารา	130.9	36.8	ไทย (28.1%) เกาหลีใต้ (17.63%)
3. วัตถุดิบพลาสติก	897.2	120.9	เกาหลีใต้ (19.0%) ไต้หวัน (17.6%) ไทย (13.5%)
4. กระดาษ	252.5	46.4	อินโดนีเซีย (25.3%) ไทย (18.4%) ไต้หวัน (13.7%)
5. ผัก ผลไม้สดและแปรรูป	86.9	16.6	จีน (61.7%) ไทย (19.1%) ออสเตรเลีย (8.2%)
6. ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถ	411.6	93.5	จีน (23.4%) ไทย (22.7%) ญี่ปุ่น (17.2%)
7. ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถมอเตอร์ไซด์	241.9	104.6	ไทย (43.2%) จีน (22.0%) ญี่ปุ่น (%)
8. ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ	181.1	20.3	สิงคโปร์ (45.9%) ไต้หวัน (11.7%) ไทย (11.2%)

ที่มา: General Statistics Office of Vietnam

ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 เวียดนามนำเข้าจากไทยมูลค่า 1,932.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ลดลง 24.9% (y-on-y) โดยสินค้าสำคัญที่เวียดนามนำเข้าจากไทยมีแนวโน้มลดลงเกือบทุกรายการ ยกเว้นเคมีภัณฑ์เพียงรายการเดียวที่มูลค่านำเข้าสูงขึ้น ในช่วงไตรมาสสองมูลค่าการนำเข้าของเวียดนามจากไทยสูงขึ้นเกือบทุกรายการเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสแรก ยกเว้นสินค้าหลัก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ที่มีแนวโน้มลดลง

เวียดนามเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญอันดับสิบของไทย และเป็นอันดับที่สี่ของตลาดในอาเซียน (รองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย)



รูปที่ 2.3 แนวโน้มการนำเข้าของเวียดนามจากไทยในระยะ 6 เดือนแรกของปี 2552

ตารางที่ 2.23 แนวโน้มการนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนามจากไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

รายการ	ไตรมาส 1 (มค.-มีค.)	ไตรมาส 2 (เมย.-มิย.)	±%	มค. – มิย. 2552
รวมทั้งหมด	817.8	1,114.4	+36.3%	1,932.2
1. เม็ดพลาสติก	71.2	93.8	+31.7%	165.0
2. เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	77.4	66.9	-13.6%	144.3
3. น้ำมันสำเร็จรูป	18.1	124.8	+589.5%	142.9
4. เคมีภัณฑ์	37.4	53.5	+43.0%	90.9
5. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	29.4	47.8	+62.6%	77.2
6. ผลิตภัณฑ์ยาง	31.9	36.5	+14.4%	68.4
7. กระจกและผลิตภัณฑ์กระจก	28.1	37.2	+32.4%	65.3
8. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	27.6	35.5	+28.6	63.1
9. เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	19.5	39.7	+103.6%	59.2
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	22.9	31.8	+38.9%	54.7
สินค้าอื่น ๆ	454.3	546.9	+20.4%	1,001.2

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

มูลค่าการนำเข้าสินค้าของเวียดนามจากไทยหลายรายการ จะลดลงในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 แต่ยังมีบางรายการที่แม้มีมูลค่านำเข้าไม่มากนัก แต่มีอัตราขยายตัวอยู่ในเกณฑ์สูง ที่สำคัญ คือ

เครื่องสำอาง(+17.1%) โทรทัศน์ (+26.9%) ไขมันพืชและสัตว์ (+12.9%) น้ำตาลทราย (+43.1%)
แก้วและกระจก (+125.0 %) ผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม (+ 34.9%) และสิ่งทออื่น ๆ (+39.3%)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 เวียดนามนำเข้าผลไม้สดจากไทยค่อนข้างมาก โดยมีมูลค่านำเข้า 9.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 276.3 % (y-on-y) ที่สำคัญคือ มังคุด (+247.3%) มะม่วง (+700.2%) มะขามหวาน (+882.7%) และขนุน (+ 394.7%)

ตารางที่ 2.24 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

รายการ	มค. – มิย. 2551	มค. – มิย. 2552	± %
รวมทั้งหมด	2,575.5	1,932.2	-24.9%
1. เหมภัณฑ์	78.8	90.9	+15.4%
2. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	38.2	44.7	+17.1%
3. เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	16.3	20.7	+26.9%
4. ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	17.4	19.6	+12.9%
5. น้ำตาลทราย	13.0	18.6	+43.1%
6. แก้วและกระจก	6.4	14.3	+125.0
7. ผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม	9.4	12.6	+34.3%
8. สิ่งทออื่น ๆ	9.0	12.6	+39.3%
9. ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	2.6	9.6	+276.3%
10. ซุปและอาหารปรุงแต่ง	1.9	8.5	+345.9%
11. แผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า	6.1	7.7	+27.3%
12. กุ้งสด แช่เย็น แช่แข็ง	2.3	7.6	+234.7%
13. วงจรพิมพ์	1.2	7.0	+469.9%
14. มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	3.1	5.2	+70.6%
15. พัดลม	2.6	3.8	+46.3%
สินค้าอื่น ๆ	2,367.2	1,648.8	-30.3%

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลกลางเวียดนาม มูลค่ากว่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีส่วนช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของสินค้าในประเทศ และส่งผลให้เกิดการฟื้นตัวของธุรกิจสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะสาขาการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเติบโตอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 3 เดือนสุดท้ายของปี 2552 ต่อเนื่องไปจนถึงปี 2553 รัฐบาลมั่นใจว่าเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของเวียดนามปรับตัวดีขึ้นแล้วตั้งแต่ไตรมาสที่สองของปี 2552 นี้ และคิดว่าขณะนี้คงเป็นจุดต่ำสุดของความเลวร้ายทางเศรษฐกิจแล้ว อย่างไรก็ตามนักวิชาการเวียดนามได้เตือนรัฐบาลว่าการฟื้นตัวในลักษณะ V-shaped อาจไม่ราบรื่น

ลักษณะหนึ่งขึ้นกับเศรษฐกิจโลก และรัฐบาลควรได้ปรับปรุงโครงสร้างของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อให้มีคุณภาพมากกว่าปริมาณ

จากเป้าหมายที่กรมส่งเสริมการส่งออกได้ตั้งไว้ว่าการส่งออกของไทยไปยังเวียดนามในปี 2552 จะมีอัตราการขยายตัวติดลบที่ -25.0 % หรือคิดเป็นมูลค่าประมาณ 3,755.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่การที่เศรษฐกิจเวียดนามเริ่มมีแนวโน้มดีขึ้นดังกล่าว จึงคาดว่าจะมีผลให้การส่งออกของไทยไปยังเวียดนามในช่วงไตรมาสสุดท้ายเริ่มติดเครื่องหมายบวกเป็นครั้งแรกในรอบปี 2552 และคาดว่า การส่งออกตลอดทั้งปีจะมีมูลค่าประมาณ 4,360.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ เพราะอัตราการขยายตัวของการส่งออกจะติดลบน้อยลงเป็นเพียง -13.0%

ตารางที่ 2.25 การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม

	มูลค่าส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	±%	เฉลี่ยส่งออกต่อเดือน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)
ประมาณการเดิม (ณ เม.ย. 52)	3,755.0	-25.1%	312.9
การส่งออกเดือน มค. – มิ.ย. 52	1,932.2	-24.9%	322.0
ประมาณการส่งออกเดือน กค.-กย.52	1,200.0	-14.1%	400.0
ประมาณการส่งออกเดือน ตค.-ธค.52	1,227.8	+17.5%	409.3
ประมาณการส่งออกปี 2552 (ณ กค. 52)	4,360.0	-13.0%	363.3

ข้อมูลจาก: สคต.นครโฮจิมินห์, กรกฎาคม 2552

2.2.4 สถานการณ์เศรษฐกิจเวียดนามปี 2552 และคาดการณ์ปี 2553

ขณะที่เศรษฐกิจโลกจะยังไม่ฟื้นตัว แต่เศรษฐกิจของเวียดนามในไตรมาสที่สองของปี 2552 ได้ขยายตัวมากขึ้นทำให้ GDP growth ในช่วงครึ่งแรกของปีเป็น 3.9 % (y-on-y) และคาดว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนามในปี 2552 จะเป็น 5.0 – 5.2 % โดยมีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม (รวมสาขาก่อสร้าง) เป็นตัวขับเคลื่อน รัฐบาลเวียดนามมั่นใจว่าเศรษฐกิจเวียดนามได้ปรับตัวดีขึ้นแล้วตั้งแต่ไตรมาสที่สอง และได้ฟันจุดต่ำสุดของความเลวร้ายทางเศรษฐกิจแล้ว

การค้าของเวียดนามปี 2552

เวียดนามตั้งเป้าขาดดุลการค้าปี 2552 ไว้ที่ 10 - 12 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณ 15.5 - 18.5 % ของเป้าหมายรายได้จากการส่งออกปี 2552 การเพิ่มขึ้นในการขาดดุลแสดงสัญญาณของการ ฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในประเทศ เพราะผู้ผลิตของเวียดนามได้เพิ่มการนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อสนองตอบการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งรัฐบาลเวียดนามได้ตั้งเป้าการเติบโตถึง 10 % คาดว่าการนำเข้าในปี 2552 จะเป็น 72.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่รายได้จากการ

ส่งออกยากจะบรรลุเป้าหมายการเติบโต 3 % (คิดเป็นรายได้ 65 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ตามที่รัฐบาลตั้งไว้ได้ เพราะรายได้จากการส่งออก 8 เดือนแรกของปีนี้เป็นเพียง 37 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากปีที่แล้วถึง 14 % สำนักงานสถิติแห่งชาติเวียดนามคาดว่ารายได้จากการส่งออกปี 2552 จะเป็นเพียง 56 – 58 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลง 7.5 – 10 % จากปีที่แล้ว

คาดการณ์เศรษฐกิจปี 2553

ตารางที่ 2.26 การคาดการณ์ตัวชี้วัดเศรษฐกิจเวียดนาม ปี 2553

Vietnam ' s major targets for 2553	Target 2553	2552 *
- GDP growth	6.5 – 7% (US\$ 108 bil.)	5.0 – 5.2 %
- - Agriculture sector	3 – 3.4 %	3.4 – 3.7 %
- - Construction & industry sector	7 – 7.5%	4.6 – 5.1 %
- - Services sector	7.8 – 8.3 %	4.9 – 5.5 %
- GDP / Capita	US\$ 1,220	
- Total exports growth	6 % (US\$ 66.5 bil.)	3 %
- CPI	less than 10 %	8 %

Source: MPI' s framework draft , Aug .2009

* ตัวเลขประมาณการ โดย MPI (Ministry of Planning and Investment)

กระทรวงวางแผนและการลงทุนของเวียดนาม (MPI) ได้จัดทำกรอบแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเวียดนามปี 2553 เพื่อยื่นต่อรัฐบาล โดยกำหนดตัวชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญทุกตัวเพิ่มสูงขึ้นกว่าปี 2552 ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีที่แสดงถึงความเชื่อมั่นว่าเศรษฐกิจเวียดนามในปี 2552 จะฟื้นตัว

สถาบันการเงินต่างประเทศยังเชื่อมั่นว่าเศรษฐกิจโลกจะเริ่มฟื้นตัว โดยธนาคารโลกได้คาดคะเนว่า GDP growth ของโลกในปี 2553 จะเป็น 2% จากที่คาดว่าจะติดลบ 2.9% ก่อนหน้านี้ และ IMF คาดว่า GDP โลกปี 2553 จะเป็น 2.4% ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ สหภาพยุโรป จีน ญี่ปุ่น และอินเดีย ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นคู่ค้าสำคัญของเวียดนามทั้งสิ้น

เวียดนามตั้งเป้าหมายส่งออกปี 2553 ว่าจะเพิ่มขึ้น 6% หรือคิดเป็นมูลค่า 66.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีมูลค่านำเข้า 77 พันล้านเหรียญสหรัฐ และขาดดุลการค้าจะเป็นประมาณ 15.8% ของรายได้จากการส่งออก

การค้าระหว่างไทย — เวียดนาม

ตารางที่ 2.27 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม ปี 2552		ประมาณการปี 2552	
ล้านเหรียญสหรัฐ		ล้านเหรียญสหรัฐ	
มค.	235.14	สค.- ธค.	2,025.0
กพ.	270.29	รวม มค. — ธค. 4,365.0 (-13.0 %)	
มีค.	312.40		
เมย.	336.57		
พค.	378.00		
มิย.	399.76		
กค.	407.08		
รวม มค. — กค. 2,339.25 (-26.2 %)			

จากสถิติของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ ในช่วง 7 เดือนแรก (ม.ค. - ก.ค.) ของปี 2552 การส่งออกจากไทยไปยังเวียดนามมีมูลค่า 2,339.25 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลง 26.2 % (y - on - y) แต่เป็นที่น่าสนใจว่ามูลค่าการส่งออกได้เพิ่มขึ้นทุกเดือน ดังนั้นหากใช้มูลค่าการส่งออกเดือนกรกฎาคม 2552 เป็นฐานในการประมาณการมูลค่าการส่งออกของไทยไปเวียดนามในช่วง 5 เดือนสุดท้ายของปี 2552 แล้ว (โดยใช้มูลค่า 405 ล้านเหรียญสหรัฐ/เดือน) จะประมาณได้ว่าไทยสามารถส่งสินค้าออกไปยังเวียดนามทั้งปี 2552 เป็นมูลค่าประมาณ 4,365 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากมูลค่าส่งออกปี 2551 ถึง 13% แต่ก็ยังนับว่าสามารถส่งออกได้มากกว่าที่ประมาณการไว้ เพราะอัตราการขยายตัวของการส่งออกคิดลบน้อยลง (ประมาณการไว้ว่าการส่งออกจะคิดลบ 25% จากปี 2551)

เป้าหมายการส่งออกไทยไปเวียดนามปี 2553

ตารางที่ 2.28 เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม

เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม				
	เป้าหมายที่ตั้งไว้		การส่งออกจริง	
	ล้านเหรียญสหรัฐ	target growth (%)	ล้านเหรียญสหรัฐ	growth (%)
2551	5,000.0	+31.6%	5,017.8	+31.9%
2552	3,755.4	-25.0 %	4,365.0 *	-13.0%
2553	4,585.0	+5.0 %		

ที่มา: สกต.นครโฮจิมินห์ * ตัวเลขประมาณการ

จากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐฯ และคู่ค้าที่สำคัญบางประเทศของเวียดนาม จะเป็นตัวผลักดันให้เศรษฐกิจของเวียดนามเติบโตมากขึ้นในปี 2553 โดยกระทรวงวางแผนและการลงทุนของเวียดนามได้ตั้งเป้า GDP growth เป็น 6.5-7.0 % นอกจากนี้ เวียดนามจะเริ่มดำเนินการตามแผนการลงทุน ปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (infrastructure) เช่น ถนน ท่าเรือ เป็นต้น ภายในปี 2553 รวมทั้งแผนการสร้างงานใหม่ถึง 1.6 ล้านงาน ซึ่งจะช่วยให้กำลังซื้อ และความต้องการอุปโภคบริโภคภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น จึงคาดว่าสินค้าไทยน่าจะส่งออกได้มากขึ้นกว่าปี 2552 โดยตั้งเป้าไว้ว่าการส่งออกของไทยไปเวียดนามจะขยายตัวเพิ่มขึ้น 5%

2.2.5 กลยุทธ์ส่งเสริมการส่งออกปีงบประมาณ 2554

- ขยายพื้นที่การเจาะตลาดมากขึ้นจากเดิมที่มุ่งเน้นเฉพาะตัวนครโฮจิมินห์ โดยการใช้วิธีการจัดงาน Thailand Exhibition และ Thailand Outlets ซึ่งเป็นช่องทางการเจาะตลาดที่ยังได้ผลดีสำหรับตลาดเวียดนาม

- หาช่องทางการค้าใหม่ๆ เช่น การจัดการรวมนสินค้าไทย การจัดให้มีการพบปะเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ผลิตสินค้าไทยกับผู้ค้าในเขตปลอดภาษีชายแดน

- การศึกษา วิจัยเจาะลึกเพื่อหาทางลดต้นทุนค่าโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยมีศักยภาพการแข่งขันด้านราคาได้มากขึ้น

ที่มา: สคต.นครโฮจิมินห์, กันยายน 2552

2.3 ตลาดการเงิน

สถาบันการเงินในเวียดนามอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ “State Bank of Vietnam (SBV)” ซึ่งเป็นธนาคารกลางที่กำหนดนโยบายการเงิน แต่ขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งเงินกู้แก่สถาบันการเงินอื่นๆ รวมถึงการจัดหาเงินทุนให้รัฐบาล สถาบันการเงินในเวียดนามอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กิจการธนาคาร และกิจการที่มีใช้ธนาคาร

2.3.1 ธนาคารพาณิชย์

กิจการธนาคารในเวียดนามมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องหลังจากการปฏิรูปเศรษฐกิจในปี 2529 รวมถึงการเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาดำเนินการในประเทศได้ ปัจจุบัน ธนาคารในเวียดนามอาจแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) **State-owned Commercial Banks** เป็นธนาคารดั้งเดิมของรัฐบาล มี 4 แห่ง และมีขอบเขตการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน คือ

- *Bank for Foreign Trade of Vietnam (Vietcombank)* ดำเนินธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ

- *Bank for Investment and Development of Vietnam (BIDV)* อำนวยสินเชื่อระยะยาวแก่โครงการลงทุนต่างๆ ในเวียดนาม

- *Industrial and Commercial Bank of Vietnam (Incombank)* ส่งเสริมอุตสาหกรรมและการค้าภายในประเทศ

- *Vietnam Bank for Agriculture and Rural Development (VBARD หรือ Agribank)* รับผิดชอบด้านกิจการเกษตร ประมง และป่าไม้

ข้อมูลจาก Economist Intelligence Unit (EIU) 3 พบว่าธนาคารพาณิชย์ของรัฐทั้ง 4 แห่งมีสาขาทั่วประเทศรวมกันประมาณ 230 สาขา และมีส่วนแบ่งตลาดด้านสินเชื่อสูงสุดถึงประมาณร้อยละ 70 ของสินเชื่อทั้งระบบ แต่ส่วนใหญ่เป็นการให้กู้แก่รัฐวิสาหกิจ

นอกจากนี้ ยังมีธนาคารของรัฐอีกแห่งหนึ่งคือ Housing Bank for Mekong Delta

2) Joint-stock Commercial Banks เป็นธนาคารท้องถิ่นขนาดเล็กคล้ายบริษัทเงินทุนของไทย ณ สิ้นปี 2546 มีประมาณ 40 แห่ง ครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 15 ของสินเชื่อทั้งระบบ โดย Saigon-Thuong Tin (Sacombank) เป็นธนาคารใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ รองลงมาคือ Asia Commercial Bank (ACB) นอกจากนี้ ได้แก่ Dong A (EAB) , Phuong Nam (PNB) , Technical and Commercial Bank (Techcombank) , Military Bank (MB) และ Vietnam International Bank (VIB)

3) Joint Venture Bank ณ พฤศจิกายน 2548 มีจำนวนทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่

- *Indo Vina Bank* ในระยะแรก เป็นการร่วมทุนระหว่าง Incombank ของเวียดนาม กับ PT Bank Summa ของอินโดนีเซีย ในอัตราส่วน 50 : 50 นับเป็นธนาคารร่วมทุนกับต่างชาติแห่งแรกของเวียดนาม แต่ภายหลังมีการเปลี่ยนผู้ร่วมทุนต่างชาติ และปัจจุบันคือ United World Chinese Commercial Bank ของไต้หวัน

- *VID Public Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง BIDV กับ Public Bank Berhad of Malaysia ในอัตราส่วน 50 : 50

- *First Vina Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง Vietcombank กับ Korea First Bank และ Daewoo Securities of South Korea ในอัตราส่วน 50 : 40 : 10

- *Vinasiam Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง Agribank กับธนาคารไทยพาณิชย์ และเครือเจริญโภคภัณฑ์ ในอัตราส่วน 34 : 33 : 33

4) Foreign Bank Branch ณ พฤศจิกายน 2548 มีสาขาธนาคารต่างประเทศรวม 28 แห่ง และสำนักงานตัวแทนอีก 44 แห่ง สาขาธนาคารต่างชาติที่สำคัญ ได้แก่

- *Bangkok Bank* ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็น สาขาธนาคารต่างชาติแห่งแรกที่เปิดดำเนินการจริงในเวียดนาม เมื่อ 15 กรกฎาคม 2535 และเป็นธนาคารเดียวของไทยที่มีสาขาในเวียดนาม โดยเปิดสาขาแรกที่นครโฮจิมินห์และต่อมาได้เปิดสาขาย่อยที่นครฮานอย เมื่อ 19 มกราคม 2538

- *Deutsche Bank AG* เปิดสาขาในเวียดนามปี 2538

- *Australia and New Zealand Banking Group (ANZ)* มีสาขาเต็มรูปแบบที่ฮานอย และโฮจิมินห์

- *Citibank* ของสหรัฐฯ มีสาขาทั้งที่ฮานอย และโฮจิมินห์

- *United Overseas Bank* ของสิงคโปร์มีสาขาที่โฮจิมินห์

- *Hongkong and Shanghai Banking Corp. (HSBC)* มีสาขาที่โฮจิมินห์

นอกจากนี้ ยังมีสาขาธนาคารต่างชาติขนาดใหญ่อีกหลายแห่ง เช่น ABN Amro และ ING Bank ของเนเธอร์แลนด์, Standard Chartered Bank ของอังกฤษ, Bank of America ของสหรัฐฯ และ Bank of China ของจีน เป็นต้น

อนึ่ง ในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศผู้ประกอบการสามารถเปิด L/C (Letter of Credit) ผ่านธนาคารพาณิชย์ของรัฐหรือเอกชน หรือสาขาธนาคารต่างประเทศได้

2.3.2 สถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคารพาณิชย์

ในส่วนของสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคารพาณิชย์มีสัดส่วนการปล่อยสินเชื่อในระบบน้อยมากเมื่อเทียบกับการปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

1) Co-operative Credit Institution ประกอบด้วย Co-operative Banks, People's Credit Funds, Credit Co-operative มีจำนวนทั้งสิ้นเกือบ 1,000 แห่ง ส่วนแบ่งตลาดด้านสินเชื่ออย่างมากประมาณร้อยละ 1-2 ของระบบเท่านั้น สามารถประกอบธุรกรรมด้านอัตราแลกเปลี่ยน และบริการทางการเงินภายใต้กฎหมาย Law of Credit Institutions และ Law on Cooperatives จัดตั้งโดยองค์กรบุคคล หรือครัวเรือน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือสมาชิกพัฒนากิจการการผลิต และยกระดับคุณภาพชีวิต โดยระดมเงินทุนจากสมาชิกและปล่อยกู้แก่สมาชิกด้วยตนเอง การปล่อยกู้แก่สมาชิกนอกกลุ่มต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกก่อน

2) Finance Companies มีจำนวนทั้งสิ้น 5 แห่ง ชาวต่างประเทศสามารถถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน สามารถดำเนินธุรกรรมได้เหมือนธนาคารพาณิชย์ ยกเว้นการรับเงินฝากประเภทเพื่อเรียกหรือการชำระค่าสินค้าหรือบริการ

3) Finance Leasing Companies มีจำนวนทั้งสิ้น 8 แห่ง โดย 3 แห่งเป็นการร่วมทุนหรือการลงทุนกับต่างชาติ ส่วนที่เหลืออีก 5 แห่งเป็นบริษัทในเครือของธนาคารพาณิชย์ของรัฐ มีส่วนแบ่งตลาดการปล่อยสินเชื่อในระบบน้อยมากเพียงประมาณร้อยละ 1 เท่านั้น ธุรกิจจึงสามารถประกอบธุรกิจได้เหมือนธนาคารพาณิชย์ ยกเว้นการรับฝากเงินประเภทเพื่อเรียกหรือบริการจ่ายชำระเงิน

นับตั้งแต่ 22 มกราคม 2546 สถาบันการเงินที่มีใช้ธนาคารสามารถขยายสาขาและสำนักงานตัวแทนได้อย่างเสรี หากดำเนินการมาแล้วเกิน 2 ปี และมีหนี้ค้างชำระต่ำกว่าร้อยละ 5

2.3.3 ธุรกิจประกันภัย

ธุรกิจประกันภัยของเวียดนามค่อนข้างเล็กเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียนอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลัง โดยในปี 2546 มีจำนวนบริษัททั้งสิ้น 21 บริษัท EIU ประเมินว่ามีเบี้ยประกันภัยรวม 10 ล้านล้านดอง หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.7 ของ GDP

ธุรกิจประกันชีวิต มีสัดส่วนเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ร้อยละ 63 ของเบี้ยประกันภัยรวม หรือประมาณ 6.3 ล้านล้านดอง Vietnam Insurance Corporation (Bao Viet) ซึ่งเป็นกิจการของรัฐ ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดร้อยละ 41 รองลงมาได้แก่ Prudential ของอังกฤษ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 38 , Manulife ของแคนาดา ร้อยละ 12.6 , AIA ของสหรัฐฯ ร้อยละ 5.8 และ Bao Minh-CMG ร้อยละ 2

ส่วนธุรกิจประกันภัย มีสัดส่วนเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ร้อยละ 37 ของเบี้ยประกันภัยรวมหรือประมาณ 3.7 ล้านล้านดอง Vietnam Insurance Corporation (Bao Viet) ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 41 รองลงมาได้แก่ HCM City Insurance (Bao Minh) มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 25.2

Prudential ดำเนินธุรกิจในเวียดนามช่วงปลายปี 2542 และกลายเป็นบริษัทต่างชาติรายใหญ่ที่สุดในธุรกิจธนาคาร การเงินและการประกันภัยในเวียดนาม ขณะที่ Manulife Vietnam เป็นบริษัทประกันชีวิตที่ถือหุ้นโดยชาวต่างชาติทั้งหมดแห่งแรกในเวียดนาม เปิดดำเนินการตั้งแต่กลางปี 2542

2.3.4 ตลาดหลักทรัพย์

ปัจจุบันเวียดนามมีศูนย์ค้าหลักทรัพย์ 2 แห่ง แห่งแรกที่นครโฮจิมินห์ คือ Ho Chi Minh City Securities Trading Center เปิดทำการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ The State Securities Commission (SSC) มีการซื้อขาย 5 วันต่อสัปดาห์ เฉพาะช่วงเช้า โดยแบ่งเป็น 2 รอบ รอบแรก 9.00-9.20 น. และ 10.00-10.30 น. ณ สิ้นปี 2546 มูลค่าตลาด (Market's Capitalization) รวม 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐและมีบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพียง 24 บริษัท และเพิ่มเป็น 27 บริษัทในต้นปี 2548 ซึ่งทั้งหมดเคยเป็นกิจการของรัฐมาก่อน และไม่เคยมีบริษัทใดระดมทุนจากประชาชนโดยตรง ส่วนศูนย์ค้าหลักทรัพย์แห่งที่ 2 ที่นครฮานอย เพิ่งเปิด

ดำเนินการเมื่อ 8 มีนาคม 2548 คือ Hanoi Securities Trading Center (HASTC) บริการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีทุนจดทะเบียน 5-30 พันล้านดอง และมีผลกำไรจากการประกอบการเป็นเวลา 1 ปี มีผู้ถือหุ้นภายนอกอย่างน้อย 50 ราย ในปี พ.ศ. 2548 มีบริษัทที่เข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์อยู่ 30 บริษัทที่นครโฮจิมินห์ และ 6 บริษัทที่กรุงฮานอย การค้าขายยังมีจำนวนน้อย นับเป็น 3% ของ GDP ของประเทศ

จำนวนบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์มีค่อนข้างน้อยเนื่องจากบริษัทเอกชนในเวียดนามมีขนาดเล็ก ขณะที่บริษัทขนาดใหญ่ไม่ยอมเปิดเผยข้อมูลแก่สาธารณะเพราะกลัวคู่แข่งจะรับรู้ข้อมูลของบริษัท นอกจากนี้ การเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ยังมีความเข้มงวดในเรื่องการเปิดเผยข้อมูล ความโปร่งใสและถูกต้องของข้อมูลในงบการเงิน ดังนั้น รัฐบาลจึงส่งเสริมให้บริษัทเข้ามาจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์มากขึ้นด้วยการลดคุณสมบัติของบริษัทจดทะเบียนใหม่ อาทิ การลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากเดิม 10 พันล้านดอง เป็น 5 พันล้านดอง และผ่อนปรนเกณฑ์กำไรสุทธิจากเดิมต้องมีกำไร 3 ปี เป็นมีกำไรสุทธิ 2 ปี สำหรับบริษัทเอกชน และมีกำไรสุทธิ 1 ปีสำหรับรัฐวิสาหกิจ

สำหรับบริษัทนายหน้าซื้อขายหลักทรัพย์มีจำนวนทั้งสิ้น 13 บริษัท ในปี 2548 โดย Saigon Securities, Bao Viet Securities, ACB Securities, BIDV Securities ครองส่วนแบ่งตลาดเกือบร้อยละ 70 ของมูลค่าการซื้อขายในตลาดทั้งหมด

ในปี 2549-2553 ประเทศเวียดนามตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะเพิ่มมูลค่าในตลาดหลักทรัพย์ให้มากขึ้นจนกลายเป็น 10% ของ GDP ของประเทศ โดยทางประเทศเวียดนามได้อนุญาตให้บริษัทต่างชาติเข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ ให้บริษัทร่วมทุนที่รัฐบาลถือหุ้นใหญ่อยู่เข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ และให้บริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของเข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อที่จะเพิ่มมูลค่าของตลาดให้มากขึ้นจาก 30% เป็น 49% แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาของตลาดยังคงช้าอยู่ ได้มีตลาดอย่างไม่เป็นทางการซึ่งเกิดขึ้นก่อนที่จะได้มีการก่อตั้งตลาดหลักทรัพย์ที่นครโฮจิมินห์เสียอีก ตามรายงานของธนาคารโลกในปัจจุบันตลาดอย่างไม่เป็นทางการนั้นมีมูลค่าการซื้อขายมากกว่าตลาดอย่างเป็นทางการประมาณ 4-5 เท่า เหตุผลที่ตลาดอย่างไม่เป็นทางการได้รับความนิยมมากกว่าเป็นเพราะว่าการเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์อย่างเป็นทางการนั้นถูกมองว่าเป็นการยากที่จะเข้าร่วม กล่าวคือมีกฎระเบียบข้อบังคับมากเกินไป

ปัญหาสำคัญของระบบการเงินเวียดนามคือ สถาบันการเงินท้องถิ่นยังไม่สามารถเข้าสู่ระบบเดียวกับสากลได้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลเวียดนามและธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) กำลังปรับปรุงพัฒนาทั้งในด้านมาตรการทางการเงิน อัตราแลกเปลี่ยน และตลาดหุ้นรวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วในหลายด้าน เช่น การปรับปรุงระบบบัญชีการตรวจสอบ (Auditing) และเงื่อนไขการโอนเงินระหว่างประเทศ เป็นต้น

2.4 บทสรุป

สำหรับเนื้อหาในบทนี้ จะชี้ให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจในด้านต่างๆของประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ผู้ลงทุนที่มีความประสงค์จะลงทุนในประเทศเวียดนาม ควรจะต้องทราบเพื่อประโยชน์ในการวางแผน รวมไปถึงการนำเสนอรายละเอียดในด้านการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามที่มีการส่งออกและนำเข้ารายการสินค้าต่างๆ สำหรับเนื้อหาในบทถัดไปจะเป็นการนำเสนอรายละเอียดการลงเข้าไปดำเนินการลงทุนในเวียดนาม โดยจะนำเสนอข้อมูลการลงทุนต่างๆในประเทศเวียดนาม ระเบียบ ข้อปฏิบัติต่างๆที่ผู้ที่ต้องการลงทุนในประเทศเวียดนามจะต้องทราบ

บทที่ 3

การลงทุนในเวียดนาม

3.1 ข้อดีของเวียดนามที่เหมาะสมต่อการลงทุน

1. รัฐบาลมีเสถียรภาพ รัฐบาลเวียดนามได้ชื่อว่ามีเสถียรภาพมากที่สุดประเทศหนึ่งในเอเชีย ตลอดเวลา 21 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่เปิดประเทศ พ.ศ.2529 เวียดนามมีรัฐบาลพรรคเดียวที่มีเอกภาพ ช่วยให้การกำหนดนโยบายต่างๆ ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องราบรื่น ไม่สะดุดหรือติดขัด

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญอย่างสูงกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ตลอดจนการลงทุนจากต่างประเทศ มีการเรียกประชุมนักลงทุนต่างชาติเป็นระยะๆ ทุกปี รับฟังความคิดเห็นต่ออุปสรรคหรือความต้องการ เพื่อปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ปรับปรุงกฎหมายให้ชัดเจน ลดขั้นตอนขออนุญาต พยายามยกเลิกระบบ 2 มาตรฐาน ซึ่งชาวต่างชาติต้องจ่ายสูงกว่าชาวเวียดนาม ยกตัวอย่าง ค่าตัวเครื่องบินภายในประเทศ ค่าน้ำ ค่าไฟ ปรับให้เป็นอัตราเดียว

2. ประชากรมีคุณภาพ เวียดนามมีประชากรกว่า 86 ล้านคน 95% อ่านออกเขียนได้ 54% อยู่ในวัยทำงาน (ประมาณ 46.5 ล้านคน) ในจำนวนนี้ 30% หรือราว 14 ล้านคน เป็นแรงงานมีฝีมือ ประชากรโดยทั่วไปมีความขยันขันแข็ง เรียนรู้เร็ว อยากทำงาน ท่ามกลางอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ยังถูกมาก

ทั้งนี้อัตราค่าจ้างขั้นต่ำต่อการทำงานสัปดาห์ละ 48 ชั่วโมง มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ดังนี้

- 62 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน สำหรับการจ้างงานในเมืองใหญ่ เช่น กรุงฮานอย (Hanoi) และ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City)
- 56 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน ต่อการจ้างงานบริเวณนอกเมืองใหญ่ ได้แก่ ไฮฟอง (Haiphong) , ฮาลอง (Halong), Bien Hoa, Vung Tau, Thu Dun Mot, Thu An, Di An, Ben Cat, Tan Uyen
- 50 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน สำหรับจังหวัดอื่นๆ

เมื่อรวมค่าประกันสังคม ค่าประกันสุขภาพ ที่นายจ้างต้องจ่ายให้ลูกจ้างอีก 17 % ก็ไม่ได้ทำให้ค่าแรงของชาวเวียดนามสูงมากนัก

รัฐบาลเวียดนามประกาศปรับขึ้นอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ สำหรับลูกจ้างเวียดนามในรัฐวิสาหกิจ บริษัทเอกชนเวียดนาม และบริษัทต่างชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในต้นปี 2552 เพื่อชดเชยกับเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น

ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่จะแตกต่างกันไปใน 4 เขตขึ้นอยู่กับภาระเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของท้องถิ่น จากเดิมที่แบ่งเพียง 3 เขต โดยแบ่งเป็น

เขตที่ 1 ครอบคลุมเขตส่วนใหญ่ในของกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ และเมือง Ha Dong กรุงฮานอย

เขตที่ 2 ครอบคลุมเขตชานเมืองกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ เขต Thuy Nguyen และ An Dong ของอำเภอเมือง Ha Long จังหวัด Quang Ninh นครดานัง เมือง Bien Hoa ของ จังหวัด Dong Nai จังหวัด Vung Tau จังหวัด Thu Dau Mot และเขต Thuan An เขต Di An เขต Ben Cat และเขต Tan Uyen ของ จังหวัด Binh Duong

เขตที่ 3 ครอบคลุม จังหวัด Bac Ninh จังหวัด Bac Giang จังหวัด Hung Yen จังหวัด Hai Duong จังหวัด Mong Cai จังหวัด Uong Bi จังหวัด Cam Pha จังหวัด Dalat จังหวัด Bao Loc จังหวัด Nha Trang และจังหวัด Cam Ranh

เขตที่ 4 ครอบคลุมพื้นที่นอกเหนือจากเขตที่ 1-3

* ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ สำหรับแรงงานในรัฐวิสาหกิจและบริษัทเอกชนของเวียดนาม คือ

- เขตที่ 1:	800,000 ดอลลาร์ (46.4 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 2:	740,000 ดอลลาร์ (42.9 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 3:	690,000 ดอลลาร์ (40.0 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 4:	650,000 ดอลลาร์ (37.7 เหรียญสหรัฐ)

* ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ สำหรับแรงงานในบริษัทเอกชนต่างชาติ คือ

- เขตที่ 1:	1,200,000 ดอลลาร์ (69.6 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 2:	1,080,000 ดอลลาร์ (62.7 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 3:	950,000 ดอลลาร์ (55.1 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 4:	920,000 ดอลลาร์ (53.4 เหรียญสหรัฐ)

กระทรวงแรงงานเวียดนามกล่าวว่า ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่นี้ก็ยังนับว่าเพิ่มขึ้นไม่มากเมื่อเทียบกับเงินเฟ้อของเวียดนามที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 25-27% ในปี 2551 และกระทรวงแรงงานเวียดนามก็พยายามช่วยนายจ้างที่ต้องแบกรับภาระต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย โดยค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่จะเพิ่มต้นทุนให้แก่ นายจ้างประมาณ 1.3 - 1.7%

นายจ้างชาวเวียดนามและชาวต่างชาติ ได้ขึ้นค่าจ้างและค่าตอบแทนแก่ลูกจ้างเพื่อเป็นการจูงใจและป้องกันปัญหาการย้ายงานและสมองไหล โดยในช่วงเดือนเมษายน 2550 – มีนาคม 2551 ได้ปรับขึ้นค่าจ้างไปแล้ว 19.5% สูงสุดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา

ค่าล่วงเวลา

- 100% ของค่าจ้างรายวันปกติสำหรับวันทำงาน 150% - 200% สำหรับวันหยุด เช่น วันเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดตามข้อตกลง

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

3. เศรษฐกิจเข้มแข็งเติบโตต่อเนื่อง การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากจะมาจากการลงทุนของชาวต่างชาติ ซึ่งปี พ.ศ.2550 มีถึง 20.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ก็ยังมีเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ (Official Development Assistant) จำนวน 5.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐบวกกับเงินจากชาวเวียดนามไปทำงานต่างประเทศส่งกลับบ้าน มีมูลค่าราว 8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

เงินจำนวนนี้เป็นการเพิ่มกำลังซื้อให้กับชาวเวียดนามอย่างมหาศาลอย่างมหาศาล ส่วนหนึ่งใช้เป็นการลงทุนสู่ท้องถิ่น และมีการคาดการณ์ว่า เศรษฐกิจเวียดนามจะยังคงเข้มแข็งต่อไป ในอีกหลายปีข้างหน้า

4. ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ เวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย ด้วยชายทะเลที่ยาวกว่า 3,260 กิโลเมตร นอกจากมีชายหาดงดงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สวยงามหลากหลายแล้ว ยังอุดมไปด้วยน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ ปี พ.ศ.2550 มีการส่งออกน้ำมันดิบ 15.06 ล้านตัน นำเข้าประมาณ 12.85 ล้านตัน

แม้ปัจจุบันเวียดนามยังไม่มีโรงกลั่นน้ำมัน แต่โรงกลั่นแห่งแรกกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างในเขตยุกวี่ด จังหวัดกว๋างหงาย ทางภาคกลาง คาดว่าจะสร้างเสร็จปลายปี พ.ศ. 2551 โดยจะมีกำลังการผลิตราว 6.5 ล้านตัน/ปี

ประเทศเวียดนามมีท้องทะเลที่อุดมไปด้วยสัตว์น้ำ จังหวัดตามชายฝั่งยังเหมาะแก่การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำ กุ้งขาว และปลา Tar & Basa (ลักษณะคล้ายปลาสวายของไทย) ส่วนพื้นที่ภาคกลาง อุดมด้วยถ่านหินเกรดเอส่งออกไปยังญี่ปุ่น และด้วยความขยันขันแข็งของชาวเวียดนาม บวกกับสภาพของภูมิศาสตร์ ภายใต้ระบบชลประทานที่ดี จากเดิมที่เคยเป็นผู้นำเข้าสินค้าเกษตรเกือบทุกชนิด มาวันนี้เวียดนามกลายเป็นผู้ส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ของโลก เช่น พริกไทย ครองอันดับ 1 ของโลก ข้าว กาแฟ เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ติดอันดับ 2 ของโลก

5. สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและอื่นๆ กระทรวงการวางแผนและส่งเสริมการลงทุน (Ministry of Planning and Investment: MPI) ของเวียดนามได้เสนอสิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่นักลงทุนที่น่าสนใจ โดยที่สิทธิประโยชน์จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักๆ คือ

1. จำนวนเงินลงทุน-หากมูลค่าการลงทุนสูงก็ได้สิทธิประโยชน์สูง
2. สัดส่วนการส่งออก-มูลค่าการส่งออกยิ่งมากยิ่งได้สิทธิประโยชน์มาก
3. การจ้างแรงงาน-เมื่อมีการจ้างแรงงานมาก สิทธิประโยชน์ก็มากตามไปด้วย
4. การตั้งโรงงานตามพื้นที่ที่ทุรกันดารหรือห่างไกลจะได้สิทธิประโยชน์พิเศษ

5. ลงทุนในอุตสาหกรรมไฮเทค (Hi-Tech) หรือที่รัฐส่งเสริมเป็นพิเศษ ได้แก่ โรงพยาบาล สถานศึกษา โครงการสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี โดยทั่วไปมีลักษณะดังนี้

1. ระยะเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ไม่เกิน 15 ปี ยกเว้นกรณีพิเศษ
2. อัตราภาษีพิเศษอยู่ที่ 10/15/20% ส่วนอัตราภาษีมาตรฐานอยู่ที่ 28%
3. การยกเว้นภาษี 2-4 ปี เริ่มนับตั้งแต่ปีที่มีการ
4. ลดอัตราภาษีลงถึงหนึ่ง 3-9 ปี
5. ปีที่ 16 เป็นต้นไปต้องเสียภาษีตามอัตรามาตรฐาน 28%

เวียดนามก็เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ว่าจะมีแต่จุดแข็ง เพราะมีจุดอ่อนเช่นกัน จากการสำรวจโดย JETRO ของญี่ปุ่นตลอดจนสำนักอื่น ๆ พอสรุปได้ว่า

ข้อเสีย: จุดอ่อนมี 5 ประการ คือ

1. กฎหมายยังไม่ชัดเจน ไม่เป็นสากล เนื่องจากเวียดนามเป็นประเทศสังคมนิยม ปิดประเทศมานาน กฎหมายหลาย ๆ ข้อจึงไม่ได้รับการปรับปรุง ไม่เป็นสากล เมื่อมีการออกกฎหมายใด ก็ออกวิธีปฏิบัติตามมากำกับ แต่บางกรณีล่าช้า ทำให้เกิดความไม่ชัดเจน ผู้ปฏิบัติไม่สามารถดำเนินการได้

รัฐบาลเวียดนามได้พยายามปรับปรุงให้ดีขึ้นตามลำดับ เช่น เดิมใช้ระบบราคา 2 มาตรฐาน ระหว่างคนเวียดนามกับคนต่างชาติไม่ว่าจะเป็นตัวเครื่องบิน ค่าน้ำ ค่าไฟ แต่ปัจจุบันได้ปรับปรุงเหลือเพียงเรื่องของอัตราค่าจ้างขึ้นต่ำกับภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่ยังคงเป็นแบบ 2 มาตรฐาน

2. ขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปโภคต่าง ๆ ยังไม่เพียงพอ ถนนหนทางคับแคบ การเดินทาง การขนส่งใช้เวลานานค่าใช้จ่ายสูง สะพานข้ามฝั่งมีน้อย ต้องใช้เรือข้ามฟาก ไฟฟ้าไม่เพียงพอแม้ตามเมืองใหญ่

ดังนั้น การลงทุนในเวียดนามจึงต้องให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นอย่างสูง พิจารณาว่าเราลงทุนประเภทไหน ต้องอยู่ใกล้ท่าเรือเพื่อความสะดวกด้านการขนส่ง อยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ หรือต้องอยู่ใกล้กับลูกค้าหรือไม่

3. **Middle Management ขาดแคลน** เงินเดือนสูง แต่แรงงานไร้ฝีมือเท่านั้นที่มีราคาถูก และมีจำนวนมาก สำหรับผู้บริหารระดับกลางหรือมีความรู้ภาษาต่างประเทศระดับใช้งานได้ค่าจ้างค่อนข้างแพง คนที่เพิ่งจบจากมหาวิทยาลัยเมื่อเริ่มทำงานกับบริษัทท้องถิ่นจะได้ค่าจ้างเดือนละ 120-180 ดอลลาร์สหรัฐ (2-3 ล้านดอง)

ปี พ.ศ. 2550 อัตราเงินเฟ้อสูงถึง 12.6% ซึ่งมีผลกระทบต่อการขึ้นเงินเดือนประจำปี

4. **ที่ดิน สำนักงาน ค่าเช่าแพง** ปัจจุบันชาวต่างชาติยังถือครองที่ดินในเวียดนามไม่ได้ ทำให้เพียงทำสัญญาเช่าระยะยาว เช่น เช่าที่ดินตามเขตนิคมอุตสาหกรรมได้นาน 50 ปี ตารางเมตรละ 20-

50 ดอลลาร์สหรัฐ ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ระดับของสาธารณูปโภค เช่น มีโรงไฟฟ้าเป็นของตัวเอง มีบ่อน้ำบาดาลเสีย

หลังจากชำระค่าเช่าเต็มจำนวน ทางนิคมฯ จะออกไป Certificate of Land Right นักลงทุนสามารถนำไปจดจำนองเป็นหลักประกันเพื่อขอกู้เงินจากธนาคารได้

สำหรับนักลงทุนชาวไทยจะรู้สึกกว่าที่ดินแพงหากเทียบกับไทยเพราะตามหลักการของเวียดนาม เมื่อครบ 50 ปีต้องคืนที่ดินให้กับทางราชการ ขณะที่ในไทยเราสามารถเป็นเจ้าของ มูลค่าที่ดินมีแต่จะเพิ่มสูงขึ้น

หากมองในแง่เป็นโรงงานแห่งที่ 2 บวกกับสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับ สามารถทำกำไรได้ก็น่าจะเป็นแง่บวกต่อการลงทุน

สำหรับค่าเช่าสำนักงานในเวียดนาม เนื่องจากปัจจุบันอาคารสำนักงานยังขาดแคลน ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ค่าเช่าจึงมีราคาแพงอาคารเกรดเอ ระดับราคา ณ ปลายปี พ.ศ. 2550 อยู่ที่ 60-66 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร (ค่าเช่า \$ 48-55 + Service charge 5-6 % + VAT 10%) เทียบกับปี พ.ศ. 2549 อยู่ที่ 23-30 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร (เพิ่มขึ้นกว่า 100%)

ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างอาคารสำนักงานเพิ่มขึ้นหลายแห่ง คาดว่าจะแล้วเสร็จช่วงปี พ.ศ. 2552-2553 อาจจะทำให้ค่าเช่าเพิ่มขึ้นไม่มากนัก

5. ขาดแคลนอุตสาหกรรมสนับสนุน (Cluster) เวียดนามยังขาดอุตสาหกรรมสนับสนุนหรือวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรม ทำให้ต้องนำเข้า บางครั้งมีแต่อยู่ห่างไกลเสียค่าขนส่งสูง ยังผลให้ต้นทุนวัตถุดิบราคาแพงตามไปด้วย

ถ้ามองให้เป็นโอกาสสำหรับนักลงทุนก็ถือว่ายังสามารถเข้าไปตั้งโรงงานใกล้กับผู้ผลิตเพื่อเสนอขายชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ รถจักรยานยนต์อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ที่ใช้ป้อนโรงงานต่างๆ

3.2 ปัจจัยสนับสนุนการลงทุนในเวียดนาม

ปัจจุบันประเทศเวียดนามถือว่าเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคอินโดจีนที่นักลงทุนต่างชาติสนใจที่จะเข้าไปลงทุนกันเป็นจำนวนมาก เนื่องมาจากปัจจัยสนับสนุนหลายอย่างดังต่อไปนี้

- เวียดนามมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนกับประเทศจีนทำให้เป็นศูนย์กลางการไหลเวียนของเงินทุนเข้าออกเป็นจำนวนมาก
- เวียดนามเป็นประเทศที่ถือว่ามีความเสถียรภาพทางการเมืองและทางสังคมประเทศหนึ่ง ถือว่ามีความขัดแย้งทางศาสนาและการเหยียดผิวในระดับที่ต่ำ เมื่อเทียบกับจีน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ โดยหลังจากมีการนำนโยบาย “Doi Moi” (โดเหมย) มาใช้ ทำให้เวียดนามมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) เพิ่มขึ้น

- เวียดนามมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อยๆ ในระดับที่น่าพอใจ โดยในปี 2550 มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ระดับร้อยละ 7.6 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นในส่วนของการอุปโภค บริโภคและการลงทุน
- ด้วยจำนวนประชากร 80 ล้านคน ทำให้ประเทศเวียดนามมีความน่าสนใจสำหรับนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนทำธุรกิจรองรับอุปสงค์ภายในประเทศ โดยเฉพาะธุรกิจประเภทอสังหาริมทรัพย์และผลิตอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้าง
- เวียดนามมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอยู่มาก โดยเฉพาะที่ดินเพื่อทำการเกษตร ป่าไม้และเหมืองแร่
- ประเทศยังมีอัตราการจ้างงานที่ไม่สูงมากนัก ทำให้ยังมีแรงงานที่มีคุณภาพมีเพียงพอสำหรับการจ้างงานในอนาคต
- ปัจจุบันเวียดนามมีการลงนามในสนธิสัญญาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่สำคัญหลายอย่าง อาทิเช่น
 - ปี 1993 เปิดประเทศและให้ความร่วมมือกับ International Monetary Fund (IMF), World Bank (WB) และ Asian Development Bank (ADB)
 - ปี 1995 เข้าเป็นสมาชิก ASEAN อย่างเป็นทางการ
 - ปี 1998 เข้าเป็นสมาชิก APEC อย่างเป็นทางการ
 - ปี 2007 เข้าเป็นสมาชิก WTO อย่างเป็นทางการ
- เวียดนามมีนโยบายและกระบวนการที่จูงใจนักลงทุนต่างชาติหลายอย่าง เช่น มีอัตราการเรียกเก็บภาษีสำหรับธุรกิจแต่ละประเภทในอัตราที่แตกต่างกัน เป็นต้น

3.3 รูปแบบการลงทุน

ตามกฎหมายด้านการลงทุนของเวียดนาม ชาวต่างชาติสามารถประกอบธุรกิจได้ใน 6 รูปแบบคือ

1. **ลงทุน 100%** เป็นรูปแบบการลงทุนทุกประเภทซึ่งชาวต่างชาตินิยมมากที่สุด ที่ผ่านมากกว่า 10 ปี นักลงทุน 3 อันดับแรกได้แก่ชาวสิงคโปร์ ไต้หวัน เกาหลีใต้ สลับกันครองอันดับ 1 การจัดอันดับนักลงทุนคำนวณจากทุนจดทะเบียน และการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

ปัจจุบันการขอใบอนุญาตลงทุน 100% ทำได้ง่าย สะดวก เกือบทุกนิคมอุตสาหกรรมมีบริการ One Stop Service ดำเนินการให้ทั้งหมดเริ่มตั้งแต่เขียนโครงการ ต่อรองสิทธิประโยชน์ จนกระทั่งได้รับใบอนุญาตตั้งนั้นถ้าเป็นไปได้ มีเงินทุน บุคลากรเพียงพอ ไม่มีเหตุผลอื่นเป็นพิเศษก็ควรลงทุน 100%

2. **ร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น** ช่วงที่เวียดนามเปิดประเทศใหม่ๆ การลงทุนลักษณะนี้เป็นที่นิยมมาก เพราะการขออนุญาตในระยะแรกๆ ยังเป็นไปด้วยความยากลำบาก จึงนิยมใช้คนท้องถิ่นช่วยวิ่งเต้นขอใบอนุญาต บางรายเคยเป็นคู่ค้ากันมาก่อน ขณะที่บางธุรกิจยังไม่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติลงทุน 100%

ต่อมาการขออนุญาตลงทุน 100% ทำได้ง่ายขึ้น ประกอบกับมีตัวอย่างของปัญหาที่เกิดจากการลงทุนแบบร่วมทุนมากขึ้น จึงทำให้การลงทุนประเภทนี้ไม่ค่อยเป็นที่นิยม

สาเหตุของปัญหาส่วนหนึ่งมาจากความเห็นที่ไม่ตรงกันในเรื่องยุทธศาสตร์การทำธุรกิจ เช่น ส่งเสริมการขาย ลดแลกแจกแถม การขยายธุรกิจ หุ่นส่วนท้องถิ่นไม่มีความพร้อมในการเพิ่มทุน

ที่ผ่านมามีทั้งบริษัทต่างชาติ เช่น โคคา-โคล่า พีแอนด์จี และบริษัทของไทย ประสบปัญหากับนักลงทุนท้องถิ่น ที่ตกลงเอยด้วยการซื้อหุ้นของหุ้นส่วนทั้งหมด ตามราคาที่เขาเห็นชอบทั้งสองฝ่าย

มีผู้ประเมินไว้ว่า บริษัทที่ลงทุนในรูปแบบร่วมทุน มากกว่า 50% ประสบปัญหาระหว่างผู้ร่วมทุนด้วยตนเอง

3. **ความร่วมมือทางธุรกิจ** มักเป็นธุรกิจประเภทถ่ายทอดทางความรู้ เทคโนโลยี เช่น ธุรกิจโฆษณา และบางธุรกิจที่ยังไม่เปิดให้มีการลงทุนโดยตรง เช่น ธุรกิจโทรคมนาคม

ข้อดีของธุรกิจลักษณะนี้คือ

1. ไม่จำเป็นต้องนำเม็ดเงินเข้าไปลงทุน หากมีจุดแข็งอย่างอื่น เช่น เครื่องจักร เทคโนโลยี ตลาด ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลง เมื่อเลิกสัญญาก็สามารถนำกลับมาได้ทั้งหมด
2. ไม่ต้องตั้งบริษัทใหม่ สามารถรวมกันมากกว่า 2 บริษัท
3. ในอนาคตถ้าธุรกิจดำเนินไปด้วยดีสามารถจัดตั้งเป็นธุรกิจร่วมทุน

ข้อเสียของธุรกิจลักษณะนี้คือ อัตราภาษีเหมาจ่ายค่อนข้างสูง เนื่องจาก บริษัทในเวียดนามจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ทุกอย่างต้องพึ่งบริษัททำให้ค่อยๆ เกิดความไม่สะดวก

4. **ลงทุนแบบ Build-Operate-Transfer Contract BOT หรือ Build-Transfer-and-Operate BTO** ถือเป็นโครงการขนาดใหญ่ ได้แก่ สร้างถนน สะพาน โรงไฟฟ้า โดยเปิดให้เอกชนสร้างหรือบริหารงาน แล้วโอนให้รัฐ (BOT) หรือโอนให้รัฐก่อน จากนั้นจึงบริหาร (BTO)

เอกชนจะได้ผลตอบแทนจากการเก็บค่าผ่านทางหรือขายไฟฟ้าตามระยะเวลาของสัมปทานที่ตกลงกัน ด้วยวิธีนี้ทำให้การพัฒนาด้านสาธารณูปโภคขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพราะไม่ต้องพึ่งงบประมาณของรัฐ

สำหรับการลงทุนแบบ Build-and-Transfer (BT) คือการสร้างสาธารณูปโภค เมื่อเสร็จแล้วก็โอนให้รัฐ เป็นการลงทุนที่เกิดขึ้นใหม่ ดูผิวเผินคล้ายกับว่านักลงทุนไม่ได้อะไรเลย

การลงทุนลักษณะนี้เกิดจากการที่รัฐหรือจังหวัดนั้นๆ ต้องการสาธารณูปโภค แต่ไม่มีงบประมาณ ไม่มีใครสนใจลงทุนแบบ Build-Operate-Transfer Contract (BOT) หรือ Build-Transfer-and-Operate (BTO) เนื่องจากคำนวณแล้วไม่คุ้มทุน นักลงทุนจึงนำเสนอว่าจะสร้างให้แลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ต้องการ เช่น สร้างถนน 1 สายโดยได้ประโยชน์เป็นที่ดิน 1 ไร่ เพื่อนำมาพัฒนาเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

ส่วนการลงทุนรูปแบบ BOO จะเป็นโครงการขนาดใหญ่มาก เช่น สร้างสนามบิน ผู้ลงทุนจะเป็นทั้งเจ้าของและบริหารงานตลอดไป เนื่องจากเงินลงทุนสูง ใช้เวลานาน โดยเฉพาะกับพื้นที่ห่างไกล ยังไม่ได้รับความนิยม

5. ซื้อหุ้นบริษัทในเวียดนาม เป็นการลงทุนแบบที่ง่ายสุด นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้าไปซื้อหุ้นจากกิจการที่กำลังดำเนินธุรกิจ แบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ

1. ถ้าอยู่นอกตลาดหลักทรัพย์ ซื้อได้ไม่เกิน 30%
2. ถ้าอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ซื้อได้ไม่เกิน 49%

อย่างไรก็ตาม มีข้อจำกัดสำหรับกิจการธนาคารท้องถิ่น ไม่ว่าจะอยู่ในตลาดหลักทรัพย์หรือไม่ก็ตาม ห้ามต่างชาติถือหุ้นรวมกันเกินกว่า 30% และแต่ละรายห้ามเกินกว่า 15 %

นอกจากนี้กฎหมายเวียดนามยังไม่เปิดให้ชาวต่างชาติทำ Trading ได้ จนกว่าจะถึงปี พ.ศ. 2552

6. ตั้งสำนักงานตัวแทน ชาวต่างชาติสามารถตั้งสำนักงานตัวแทนทำกิจกรรมแทนบริษัทแม่ เช่น มีทีมด้านการตลาดเพื่อสำรวจความต้องการของตลาด เสนอตัวอย่างสินค้า ให้บริการหลังการขายซ่อมบำรุงตรวจสอบคุณภาพ แต่ไม่สามารถขายสินค้าโดยตรงต้องให้ผู้สนใจสั่งซื้อจากบริษัทแม่

กล่าวคือ สำนักงานตัวแทนห้ามมีรายได้ มีแต่เพียงรายจ่าย ซึ่งต้องโอนมาจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นค่าจ้างพนักงานงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าน้ำ ค่าไฟ ฯลฯ

การขอใบอนุญาตเปิดสำนักงานตัวแทนทำได้ง่าย ใช้เวลาไม่เกิน 1 เดือน เสียค่าธรรมเนียมเพียง 1 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 60 ดอลลาร์สหรัฐ

3.4 กฎระเบียบด้านการลงทุนของเวียดนาม

หน่วยงานสำคัญที่มีบทบาทและหน้าที่ในการดูแลการลงทุนระหว่างประเทศ คือ Ministry of Planning and Investment

3.4.1 กฎระเบียบการลงทุนที่สำคัญ

1) กิจการที่ห้ามลงทุน

รัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติในภาคอุตสาหกรรม เทคโนโลยี ต่างๆรวมถึงการบริการทุกประเภท เว้นแต่ธุรกิจบางประเภทที่เป็น

1.1) โครงการที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศชาติ

- ผลิตสารเสพติดและสารพิษ
- ลงทุนในโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรพลังงานที่จะเป็น อันตราย ต่อสิทธิมนุษยชนและองค์กรต่างๆ
- ลงทุนในโครงการเอกชนที่ให้บริการทางการสืบสวน สอบสวน

1.2) โครงการที่ขัดต่อประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณีของเวียดนาม

- ตั้งอยู่ในเขตที่อนุรักษ์ประวัติศาสตร์และมีแนวโน้มที่จะทำลายภูมิทัศน์ และ วัฒนธรรม
- เกี่ยวข้องกับเรื่องปรากฏการณ์เหนือธรรมชาติ
- ผลิตสื่อการสอนรวมถึงของเล่นเป็นอันตรายต่อการเรียนรู้ของเยาวชน สังคม และประเทศชาติ
- เกี่ยวข้องกับการล่องละเมิดทางเพศ การค้าเด็กและสตรี
- เกี่ยวข้องกับจำลองพันธุกรรมของมนุษย์

1.3) โครงการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพประชาชนและสิ่งแวดล้อม

- การผลิตสารเคมี
- การผลิตยาฆ่าโรคพืชและสัตว์ที่อยู่ในรายชื่อห้ามผลิตในประเทศเวียดนาม
- การผลิตยาฆ่าโรค วัคซีนป้องกันสารเคมีและเครื่องสำอาง รวมถึง ยาฆ่าแมลง ที่อยู่ในรายชื่อห้ามผลิตในประเทศเวียดนาม

1.4) โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดการพิษ รวมถึงการผลิตสารเคมีที่เป็นพิษที่อยู่ใน ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศที่เวียดนามเป็นประเทศสมาชิก

1.5) โครงการอื่นๆที่เป็นเรื่องผิดกฎหมายของประเทศเวียดนาม

2) ช่องทางการลงทุนในเวียดนาม

เวียดนามมีช่องทางการลงทุน 2 ประเภทหลัก ได้แก่

2.1) ช่องทางการลงทุนทางตรง

- การจัดตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันโดยได้รับการสนับสนุนทั้งหมด จากผู้ลงทุนท้องถิ่นหรือชาวต่างชาติ
- การจัดตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างผู้ลงทุนท้องถิ่นและชาวต่างชาติ

- การลงทุนในรูปแบบของ Business Co-operation Contract (BCC), Build-Operate-and-Transfer (BOT), Build-Transfer-and-Operate (BTO), Build-and-Transfer (BT)
- การลงทุนในโครงการที่เป็นการพัฒนาทางธุรกิจ
- การลงทุนในหุ้นของกิจการเพื่อมีส่วนร่วมในอำนาจการบริหารกิจการนั้นๆ
- การลงทุนในธุรกิจที่อยู่ในลักษณะการควบรวม

2.2) การลงทุนทางอ้อมแบบอื่นๆ

- การซื้อหุ้น พันธบัตรและเครื่องมือทางการเงินต่างๆ
- การลงทุนผ่านตัวแทนจัดการทางการเงิน กองทุน หรือสถาบันการเงินต่างๆ

นอกจากนั้นการลงทุนในการซื้อหุ้น พันธบัตรและเครื่องมือทางการเงินต่างๆ ในบริษัท หรือองค์กรต่างๆ บางรายการต้องมีการพิจารณาความเกี่ยวข้องทางกฎหมายก่อน

3) เงื่อนไขการลงทุนจากต่างชาติ

3.1) กิจการที่สามารถลงทุนได้โดยไม่ต้องขออนุมัติ

ปกติการลงทุนจากผู้ลงทุนต่างชาติในประเทศเวียดนาม จะต้องได้รับการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีหรือจากคณะกรรมการการลงทุนก่อน เพื่อที่จะขึ้นทะเบียนการลงทุน หรือได้รับใบอนุญาตการลงทุน

3.2) กิจการที่ต้องขออนุมัติการลงทุน

1. ประเภทการลงทุนที่ต้องขออนุมัติจากนายกรัฐมนตรี

- การขนส่งเดินเรือระหว่างประเทศ
- การสื่อสาร โทรคมนาคม การให้บริการอินเทอร์เน็ต
- ธุรกิจสิ่งพิมพ์ต่างๆ
- โครงการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อิสระ

รวมถึงถ้าประเภทโครงการการลงทุนนั้นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นอยู่ในประเภทได้รับอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีและเข้าข่ายตรงตามข้อกำหนดการลงทุนต่างๆ ของประเทศเวียดนาม จะได้รับใบอนุญาตการลงทุนจากหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตการลงทุนของเวียดนาม โดยไม่ต้องรอการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรี

ยกเว้นถ้าโครงการไม่อยู่ในประเภทการได้รับการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีหรือไม่เข้าข่ายตรงตามข้อกำหนดการลงทุนต่างๆ ของประเทศเวียดนาม ทางหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตการลงทุนของเวียดนามจะต้องถามความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่ทำหน้าที่วางแผนการลงทุนก่อนขออนุญาตอนุมัติการลงทุนจากนายกรัฐมนตรี

2. ประเภทการลงทุนที่ต้องได้รับการอนุญาตจากคณะกรรมการท้องถิ่น
 - การลงทุนในโครงการที่อยู่นอกขอบเขตกำหนดของภาคอุตสาหกรรมส่งออก เทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - การลงทุนในโครงการที่ทำการพัฒนาสาธารณูปโภคท้องถิ่นในเขตอุตสาหกรรมต่างๆ
3. ประเภทการลงทุนที่ต้องได้รับการอนุญาตจากคณะกรรมการภาคอุตสาหกรรมส่งออกเทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - การลงทุนในโครงการที่อยู่ในขอบเขตกำหนดของภาคอุตสาหกรรมส่งออก เทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 โดยหลังจากที่ได้รับการขึ้นทะเบียนการลงทุนจากโครงการแล้ว คณะกรรมการจะให้ใบอนุญาตการลงทุนแก่โครงการ

3.3) กิจกรรมที่ไม่อนุญาตให้มีการลงทุนจากต่างชาติ

เวียดนามสนับสนุนให้มีการลงทุนทั้งจากภาครัฐบาลและเอกชนเสมอ ยกเว้น

- โครงการเป็นอันตรายต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศชาติ
- โครงการที่ขัดต่อประวัติศาสตร์ความเป็นมา วัฒนธรรมและประเพณีของเวียดนาม
- โครงการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพประชาชนและสิ่งแวดล้อม
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดสารพิษรวมถึงการผลิตสารเคมีที่เป็นพิษที่อยู่ในข้อตกลงโครงการ

3.4.2 การลงทุนด้านธุรกิจบริการ

ที่ผ่านมา เวียดนามยังไม่เปิดเสรีการลงทุนด้านธุรกิจบริการ (Services) เท่าใดนัก แต่หลังจากเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จึงจำเป็นต้องเปิดเสรีการค้า การบริการทุกสาขา ซึ่งมีเงื่อนไขการลงทุนที่แตกต่างกัน บางสาขาต้องมีการร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น บางสาขาลงทุนได้ 100% ภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องตัวสินค้า

เปิดเสรีการค้า การบริการ มีจำนวนมาก สาขาที่นักลงทุนไทยมีศักยภาพดังตาราง 3.1 สามารถค้นเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ www.mot.gov.vn ในหัวข้อ WTO ACCESSION

ตารางที่ 3.1 ธุรกิจบริการการลงทุนของบริษัทต่างชาติ

ธุรกิจบริการ (Services)	การลงทุนของบริษัทต่างชาติ	
	ปี พ.ศ. 2550 -2551	ปีพ.ศ. 2552
1. ด้านโฆษณา (Advertising services)	ต้องเป็นการร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น ชาวต่างชาติถือหุ้นไม่เกิน 51%	ยังต้องอยู่ในรูปแบบการร่วม ทุน แต่ไม่บังคับสัดส่วนการถือ หุ้น
2. สถาปนิก (Architectural services)	สามารถลงทุน 100% แต่ให้บริการได้เฉพาะ บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในเวียดนาม	ไม่มีเงื่อนไข
3. วิศวกรรมสาขา(Engineering services, Integrated engineering services) วิศวกรรมสาขา: A. General construction work for building B. General construction work for civil engineering C. Installation and assembly work D. Building completion and finishing work	ลงทุนได้ 100% แต่ต้องให้บริการเฉพาะ บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในเวียดนามลงทุน 100% ให้บริการได้เฉพาะบริษัทต่างชาติที่เข้า มาลงทุนในเวียดนาม หรือ โครงการที่ ชาวต่างชาติลงทุนนี้ต้องเป็นประเทศสมาชิก WTO	ไม่มีเงื่อนไข ปี พ.ศ. 2553 อนุญาตให้เปิดสาขา
4. บริการกระจายสินค้า (Distribution services) ประเภทเป็นนายหน้าค้าส่ง ค้าปลีก (Commission agents' services, Wholesale trade services, Retailing services)	ปี พ.ศ. 2550 ต้องร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น ถือหุ้นไม่เกิน 49% ปี พ.ศ. 2551 ยังต้องเป็นการร่วมทุน แต่ถือ หุ้นได้เกิน 49% โดยไม่สามารถดำเนินธุรกิจ เกี่ยวกับสินค้าซีเมนต์ clinkers ยาง กระดาษ ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ โสตทัศน (Audio visual) ปู่ย	ถือหุ้น 100% แต่มีเงื่อนไขเปิด ได้เพียง 1 แห่ง ถ้าจะเปิดแห่งที่ 2 ต้องได้รับ การยินยอมต้องได้รับการ ยินยอมจากหน่วยราชการ ท้องถิ่นว่าไม่มีผลกระทบต่อ การค้าปลีกของท้องถิ่นนั้นๆ ปี พ.ศ. 2553 ยังไม่มีข้อมูลว่า จะเปิดตลาดเพิ่มเติมอย่างไร
5. (Franchising services)	ปี พ.ศ. 2550 ต้องดำเนินธุรกิจแบบร่วมทุน ถือหุ้นไม่เกิน 49 ปี พ.ศ. 2551 ยังต้องเป็นการร่วมทุน แต่ สามารถถือหุ้นเกิน 49%	ลงทุน 100% (สาขาเดียว) ปี พ.ศ. 2553 สามารถขยายสาขาได้
6. การศึกษา (Higher education services; Adult education, other education services including	ลงทุนแบบร่วมทุนไม่กำหนดสัดส่วนการถือ หุ้น	ลงทุนได้ 100%

ธุรกิจบริการ (Services)	การลงทุนของบริษัทต่างชาติ	
	ปี พ.ศ. 2550 -2551	ปีพ.ศ. 2552
foreign language training)		
7. ด้านสุขภาพ (Hospital services; Medical and dental services)	ลงทุน 100% หรือร่วมทุนหรือทำสัญญาความร่วมมือทางธุรกิจ ภายใต้ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ ได้แก่ - ด้านโรงพยาบาล อย่างน้อย 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ - คลินิกขนาดเล็ก อย่างน้อย 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ - สถานพยาบาลเฉพาะทางอย่างน้อย 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ	
8. การท่องเที่ยว A. โรงแรมและร้านอาหาร B. Travel agencies and tour operator services	พ.ศ. 2550 – 2558 เปิดร้านอาหารได้ควบคู่กับการลงทุนด้านโรงแรมการลงทุนแบบร่วมทุน ไม่จำกัด สัดส่วนการถือหุ้น อนุญาตให้บริการเฉพาะ inbound และการเดินทางภายในเวียดนามของชาวต่างชาติ แต่ไม่อนุญาตให้ชาวต่างชาติเป็นไกด์	

ที่มา : ข้อมูล www.mot.gov.vn

3.4.3 ธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมเป็นพิเศษ

ปัจจุบันการลงทุนในเวียดนามจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี ตามคุณสมบัติที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ก็มีธุรกิจอีกหลายประเภท ซึ่งรัฐให้การสนับสนุนเป็นพิเศษ ได้แก่

1. ลงทุนด้านการศึกษา เช่น ก่อตั้งมหาวิทยาลัย วิทยาลัยอาชีวศึกษา
2. เกี่ยวกับสาธารณสุข เช่น ตั้งโรงพยาบาล
3. สาธารณูปโภค เช่น สร้างถนน โรงไฟฟ้า สะพาน
4. ด้านเทคโนโลยี เช่น ผลิตคอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์
5. วิจัย ค้นคว้า (R&D)

สิทธิประโยชน์พิเศษที่จะได้รับ สูงกว่าสิทธิประโยชน์ทางภาษี อาทิ

- อัตราภาษีไม่เกิน 10%
- ระยะเวลาปลอดภาษี 10 ปี
- สิทธิประโยชน์ด้านภาษี 10% ตลอดอายุโครงการ หรือตามใบอนุญาต

บริษัท Compal ของไต้หวัน ซึ่งลงทุนตั้งโรงงานผลิตแล็ปท็อป (Lap Top) ด้วยเงินทุน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในจังหวัด Vinh Phuc ได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษคือ อัตราภาษี 10% ตลอดอายุโครงการ (ตามใบอนุญาต) ยกเว้นภาษีกำไร 10 ปี

3.5 กฎระเบียบด้านการค้าของเวียดนาม

3.5.1 หน่วยงานที่ดูแลการค้าระหว่างประเทศ

หน่วยงานสำคัญในประเทศเวียดนามที่มีบทบาทและหน้าที่ในการดูแลการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่

- Ministry of Foreign Affair
- Ministry of Trade of Social Republic of Vietnam
- Ministry of Agriculture and Rural Development

3.5.2 กฎระเบียบการค้าที่สำคัญ

1) ด้านการนำเข้า

รัฐบาลเวียดนามมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ส่งเสริมการนำเข้าหลายประการ ยกตัวอย่างเช่น

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อจัดนิทรรศการงานแสดงสินค้า เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงอุปกรณ์ที่นำเข้ามาชั่วคราวเพื่อใช้ในการประชุม งานวิจัย งานแข่งขันกีฬาระดับชาติ งานสัมมนาเชิงวิชาการต่างๆ โดยเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้ว ก็จะส่งออกสินค้านั้นไปยังต่างประเทศ

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อทำการผลิตส่งออกไปยังบริษัทที่อยู่ในต่างประเทศ ตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ ประเภทของสินค้าได้แก่ วัตถุดิบเพื่อทำการผลิต สินค้าตัวอย่าง เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต เป็นต้น

- เมล็ดพันธุ์พืชหรือสัตว์ชนิดต่างๆ จะมีการยกเว้นภาษีนำเข้า ถ้าเป็นนำเข้าเพื่อพัฒนาความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- ยกเว้นภาษีสินค้านำเข้าโดยผู้ประกอบการที่ได้รับ Build-Operate-Transfer Contract (BOT) เพื่อดำเนินการในโครงการที่ได้ Build-Operate-and-Transfer (BOT), Build-Transfer-and-Operate (BTO), หรือ Build-and-Transfer (BT) โดยสินค้านำเข้าเหล่านี้มักจะได้แก่ เครื่องจักร วัสดุชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่างๆ ที่นำเข้ามาเพื่อทำการผลิตสินค้า รวมถึงจะเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตและเป็นการเพิ่มความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการผลิตด้วย

- ยกเว้นภาษีสินค้านำเข้าเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมเกษตรกรรมและปศุสัตว์ เช่น วัสดุที่มีความจำเป็นต่อกิจกรรมการผลิตน้ำมันและเกษตรกรรม เครื่องมืออุปกรณ์ที่ช่วยในเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและอุปกรณ์สำนักงานต่างๆ

- ยกเว้นภาษีนำเข้ากับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อการวิจัยหรือพัฒนากระบวนการทางเทคโนโลยี เช่น กระดาษ หนังสือหรืออุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ต่างๆ

2) ด้านการส่งออก

รัฐบาลเวียดนามมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ส่งเสริมการส่งออกหลายประการ ยกตัวอย่างเช่น

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่ผลิตในเวียดนามเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ ตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงไว้

- ยกเว้นภาษีขนส่งทางเรือสำหรับสินค้าที่ทำการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกจะจัดทำหน้าที่หาข้อมูลสนับสนุนด้านอัตราดอกเบี้ยด้านการเงินโดยตรงให้แก่ผู้ส่งออกครั้งแรกหรือการส่งออกไปยังตลาดใหม่หรือสินค้าที่มีความผันผวนด้านราคาสูง

ที่มา www.depthai.go.th

3.6 การสนับสนุนการค้าการลงทุน

3.6.1 มาตรการจูงใจนักลงทุนต่างชาติ

มาตรการการจูงใจนักลงทุนต่างชาติของเวียดนาม สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ มาตรการจูงใจด้านภาษี (Tax Incentives) และมาตรการจูงใจที่ไม่มีภาษี (Non-tax Incentives) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

มาตรการจูงใจด้านภาษี

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 2 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 6 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการให้บริการ

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 3 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 7 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตสินค้า

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 4 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 7 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจในเขตอุตสาหกรรมด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคและการค้า

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 3 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 จากผลกำไรส่วนเกินพิเศษที่ได้จากการลงทุนในโครงการนั้นๆ เป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับบริษัทที่มีโครงการลงทุนในการผลิตสินค้านวัตกรรม การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

การยกเว้นภาษีอากรนำเข้า (Import duty) สำหรับผู้ประกอบการท้องถิ่นและชาวต่างชาติในเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (IZ zone) 3 แห่ง ได้แก่ Hoa Hiep, Anphu and Northeast SongCau

โดยจะยกเว้นให้กับสินค้านำเข้า ประเภท อุปกรณ์เครื่องจักรที่จะนำเข้ามาเพื่อทำการผลิตสินค้า รวมถึงขยายขนาดการลงทุน หรือเพื่อส่งเสริมเทคโนโลยีการผลิตในอนาคต

การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value added tax) สำหรับผู้ประกอบการท้องถิ่นและชาวต่างชาติในเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (IZ zone) สำหรับสินค้าประเภทต่างๆดังต่อไปนี้

- สินค้าประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมถึงเครื่องมือเทคโนโลยีและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่ต้องมีการขนส่งพิเศษและได้รับการบันทึกบัญชีเป็นทรัพย์สินถาวรของบริษัท
- เครื่องจักรและอุปกรณ์สายการผลิตที่ต้องมีการนำเข้า
- สินค้าที่บางครั้งมีการนำเข้ามาเพื่อที่จะส่งออกหรือส่งออกไปแล้วและนำกลับเข้ามาอีก รวมถึงชิ้นส่วนวัตถุดิบที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าที่จะต้องส่งออกตามข้อผูกพันของสัญญาธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ

นอกจากนี้ผู้ประกอบการไม่ต้องเสียภาษีนิติบุคคลในส่วนที่เป็นผลกำไรรับโอนมาจากต่างประเทศด้วย

มาตรการจูงใจที่มีใช้ภายใน

เวียดนามมีการออกนโยบายพิเศษที่จูงใจนักลงทุนต่างชาติในรูปแบบของ Preferential Policy ซึ่งจะให้สิทธิพิเศษบางประการแก่นักลงทุนกลุ่มนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนที่นักลงทุนต่างชาติเข้ามาช่วยเหลือให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการท้องถิ่น (SMEs) ในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ รวมถึงมีการจัดฝึกอบรมบุคลากรให้ด้วย

3.6.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในบรรดาכלכלהส่งเสริมการลงทุน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) หลายแห่งทั่วประเทศตั้งแต่ปี ค.ศ. 1991 ถือเป็นหัวใจสำคัญในการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในเวียดนามอย่างไม่ขาดสาย ทั้งนี้ รัฐบาลเวียดนามได้เล็งเห็นความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงทุ่มเททรัพยากรด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ทัดเทียมกับนานาประเทศ ขณะเดียวกันรัฐบาลเวียดนามตั้งเป้าหมายว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ.2006-2010 เขตเศรษฐกิจพิเศษจะสามารถผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 38 ของสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดของเวียดนาม ขณะที่การส่งออกผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ของมูลค่าส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดของเวียดนาม และตั้งเป้าหมายมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้สูงถึง 20 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี ค.ศ. 2010 เวียดนามได้ทำการศึกษาแนวทางและรูปแบบต่างๆ ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งจากได้หวั่น

สิงคโปร์ และจีนเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศ ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. Export Processing Zone (EPZ) เป็นเขตเศรษฐกิจที่รวมอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ซึ่งเน้นผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก มีการจัดระบบสาธารณูปโภคเพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกด้านการผลิต นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนใน EPZ สามารถทำการผลิต รับช่วงต่อ (Sub-contract) และประกอบชิ้นส่วนสินค้าเพื่อการส่งออก การจัดตั้ง EPZ ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเวียดนามเมื่อ ค.ศ. 1991

2. Industrial Zone (IZ) หรือ Industrial Park เป็นเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งเน้นผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศ การจัดตั้ง IZ เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเวียดนามเมื่อปี ค.ศ. 1994

3. High-Tech Zone (HTZ) เป็นเขตเศรษฐกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) รวมทั้งผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงเป็นสำคัญ นอกจากนี้ IZ และ HTZ บางแห่งอาจมีอุตสาหกรรมหรือธุรกิจผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกตั้งอยู่และได้รับสิทธิพิเศษเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมหรือธุรกิจประเภทเดียวกันที่ตั้งอยู่ใน EPZ ทั้งนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถทำได้ทั้งในลักษณะของการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่นชาวเวียดนาม (Foreign Joint Venture) และการลงทุน 100% โดยชาวเวียดนาม ยกเว้นการลงทุน 100% โดยชาวต่างชาติ (Wholly Foreign Owned Enterprise: FOWE)

รัฐบาลเวียดนามมิได้จำกัดรูปแบบการลงทุนสำหรับกิจการหรือโครงการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยอนุญาตทั้งการลงทุน 100% โดยชาวต่างชาติ การร่วมทุนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่น การลงทุน 100% โดยชาวเวียดนาม และการลงทุนในรูปแบบของสัญญาร่วมลงทุนธุรกิจ (Business Co-operation Contract: BCC)

สิทธิประโยชน์ของการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ผู้ที่สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถขออนุญาตลงทุนได้โดยตรงจาก Provincial IZ Management Boards ซึ่งใช้ระยะเวลาในการอนุมัติเพียง 15 วัน เทียบกับการลงทุนนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งใช้ระยะเวลาในการอนุมัตินานถึง 60 วัน นอกจากนี้ นักลงทุนยังได้รับสิทธิประโยชน์อื่นๆ เช่น

- สามารถเช่าช่วงต่อ (Sub-lease) ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้
- สามารถทำธุรกิจนำเข้าและส่งออกได้โดยตรง
- คัดเลือกและจ้างแรงงานชาวต่างชาติได้ ในกรณีที่ไม่สามารถหาแรงงานชาวเวียดนามที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- สามารถดำเนินการผลิตได้อย่างเสรี

- ในกรณีของธุรกิจก่อสร้าง สามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที เมื่อได้รับการอนุมัติแบบก่อสร้าง
- สามารถเปิดบัญชีกับธนาคารต่างชาติเพื่อประกอบการกู้ยืมเงินในกรณีที่ผู้ให้กู้ต่างชาติระบุเงื่อนไขดังกล่าว แต่ทั้งนี้ต้องได้รับอนุมัติจากธนาคารกลางของเวียดนาม (State Bank of Vietnam) ก่อน จึงจะเปิดบัญชีได้
- ได้รับการยกเว้นภาษีการค้า (Turnover Tax) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) รวมทั้งภาษีนำเข้าสินค้าสำหรับกิจการใน EPZ

3.6.3 สิทธิพิเศษทางการค้า

ปัจจุบันประเทศเวียดนามได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าจากประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยได้รับสิทธิพิเศษ Most Favor Nation (MFN) กับ 89 ประเทศ (รวม 25 ประเทศจากสหภาพยุโรป) รวมถึงมีการทำสัญญาทางการค้าพิเศษกับ 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และจีน ในการที่จะใช้อัตราการเก็บภาษีอัตราพิเศษ (Preferential tariff) สำหรับสินค้าที่นำเข้าจากประเทศเหล่านี้ ในกรณีที่ไม่ได้อยู่ในข่ายรับการลดหย่อนภาษีรวมถึงปัจจุบันเวียดนามยังได้รับสิทธิพิเศษทางการค้า Generalized System of Preference (GSP) จากประเทศ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการการเวียดนามไม่จำเป็นต้องแบกรับภาระทางภาษีมากเกินไปปัจจุบันไทย-เวียดนามมีกรอบความร่วมมือด้านการค้า โดยมีการประชุมอนุกรรมการการค้าร่วม (Joint Trade Commission: JTC) จัดตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1995 มีอธิบดีกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (ปัจจุบันคือ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ) เป็นประธานร่วมฝ่ายไทย

3.7 การนำเข้าและการจัดจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม

3.7.1 วิธีนำเข้าเข้าสู่เวียดนาม

เมื่อผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้า ก็คงไม่ใช่เป็นการจบการขายหรือทางทำการตลาดเพียงแค่นั้น แต่ถือเป็นการเริ่มต้นของการทำการตลาด

ในการขายสินค้าไปยังเวียดนาม ควรตรวจสอบเอกสารการส่งออกอย่างละเอียด อย่าให้ผิดพลาด เพราะถ้าผิดพลาดจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการตรวจสอบสินค้าของศุลกากรที่จะใช้เวลานานเกินกว่ากำหนด ทำให้ผู้นำเข้าเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการถูกปรับเป็นรายวัน

หรือกรณีที่ไม่มี (Certificate of Origin) อาจทำให้ผู้นำเข้าเสียภาษีอัตราที่แพง และมีต้นทุนสินค้าสูงกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นจำเป็นที่นักธุรกิจต้องเตรียมเอกสารให้พร้อมและถูกต้อง

- เอกสารสำคัญที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า
- ใบสัญญาการซื้อขาย (Commercial Contract)

- ใบแจ้งหนี้ (Invoice)
- ใบรายละเอียดบรรจุภัณฑ์ (Packing List)
- ใบระวางการเดินทางของสินค้า (Bill of Landing)

■ Certificate of Origin (CO Form D) คือใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ผลิตในประเทศที่ใช้วัตถุดิบภายในประเทศมากกว่าร้อยละ 40) ออกโดยกรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ เพื่อใช้สิทธิในการลดภาษีตามกรอบ AFTA

3.7.2 ระบบการกระจายและนำเข้าสินค้า

ช่องทางในการกระจายสินค้า มีการจำกัดการมีส่วนร่วมของนักลงทุนต่างชาติในการนำเข้า และการจำหน่ายสินค้า ที่สงวนให้แก่ชาวเวียดนาม และบริษัทเวียดนาม ซึ่งชาวต่างชาติและบริษัทต่างชาติสามารถดำเนินการได้โดยการผ่านทางชาวเวียดนาม อย่างไรก็ตาม นักลงทุนต่างชาติที่มีโรงงานการผลิตและมีใบอนุญาตในการผลิต ก็อาจได้รับการอนุญาตในการจำหน่ายสินค้าของตัวเองด้วย นอกจากนี้ใบอนุญาตการลงทุนยังอนุญาตให้ผู้ผลิตนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตได้ด้วย รวมทั้งนำเข้าเพื่อจะทดลองตลาดเพื่อวัดผลตอบรับจากผู้บริโภค

ช่องทางการกระจายสินค้าในเวียดนาม สำหรับระบบการจัดจำหน่ายสินค้าของเวียดนามจะแตกย่อยเป็นบริษัทและรัฐวิสาหกิจนำเข้า-ส่งออกในเวียดนาม บริษัทค้าส่งและรัฐวิสาหกิจค้าส่งตัวแทน ร้านค้า ฯลฯ

การนำเข้าส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าผ่านตลาดนครโฮจิมินห์ ที่ในปัจจุบันยังคงเป็นตลาดนำเข้าและขายส่งใหญ่ที่สุดและมีบริษัทค้าส่งที่เป็นเอกชนมากกว่าซึ่งทำการจำหน่ายส่งสินค้าไปให้แก่ผู้ขายส่งภายในประเทศที่อยู่ตามจังหวัดต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงฮานอยก็อาศัยการส่งสินค้ามาจากตลาดนครโฮจิมินห์และอีกส่วนหนึ่ง ก็นำเข้าโดยตรงด้วยผู้ค้าส่งรายใหญ่ๆ มักเป็นบริษัทการค้าของรัฐหรือเป็นเครือข่ายของบริษัทการค้าของรัฐที่เป็นผู้นำเข้าเอง

นอกจากนี้ส่วนผู้ขายส่งและเอกชนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ค้าขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีเงินทุนไม่มากและสามารถครอบคลุมพื้นที่การจำหน่ายไม่มากนัก ทำให้ไม่ค่อยมีการเก็บสต็อกสินค้าหรือส่งสินค้าแต่ละครั้งในปริมาณที่ไม่มาก สำหรับผู้ค้าส่งในต่างจังหวัดหรือท้องถิ่นส่วนใหญ่มักเป็นเพียงผู้ค้าส่งรายย่อยที่เข้าไปรับซื้อสินค้าจากผู้ขายส่งรายใหญ่ในเมืองไปจำหน่ายหรือส่งจำหน่ายต่อให้แก่ผู้ค้าปลีกในตลาดท้องถิ่น

ส่วนการนำเข้าสินค้านั้นต้องกระทำผ่านบริษัทที่ได้รับอนุญาต ที่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทการค้าของรัฐซึ่งบริษัทการค้าที่ได้รับอนุญาตดังกล่าวอาจเป็นผู้นำเข้าโดยตรงที่มีเครือข่ายการจำหน่ายในประเทศอยู่แล้วหรืออาจเป็นเพียงโบรกเกอร์หรือเอเย่นต์นำเข้าโดยได้รับค่าคอมมิชชั่น มีความต้องการนำเข้าเมื่อใดก็จะมอบให้บริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาตให้ทำการนำเข้าแทน ส่วนบริษัทการค้าต่างประเทศไม่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจการค้าและการจำหน่ายสินค้าใน

เวียดนามแต่อย่างใด แต่บริษัทการค้าต่างประเทศก็สามารถนำเข้าสินค้าผ่านบริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาตโดยอาศัยกลไกช่องทางจำหน่ายผ่านเครือข่ายของบริษัทการค้าดังกล่าวหรืออาจติดต่อตรงไปยังผู้ใช้ที่เป็นผู้มีความต้องการนำเข้าผู้ขายส่งที่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทการค้าเอกชนที่เป็นผู้ต้องการนำเข้าให้ส่งนำเข้าผ่านบริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาต สำหรับการจัดจำหน่ายสินค้าอาศัยการค้าในรูปของการทำสัญญากับบริษัทผู้จำหน่ายในท้องถิ่นอีกทอดหนึ่ง บริษัทการค้าต่างประเทศที่ดำเนินการในลักษณะนี้ จึงจำเป็นต้องมีการเดินทางเข้าไปเยี่ยมชมตลาดและลูกค้าเพื่อประสานงาน และให้คำแนะนำด้านการตลาด รวมทั้งเพื่อแสวงหาช่องทางและช่องทางการจำหน่ายเพิ่มมากขึ้นหรืออาจเลือกวิธีเข้าไปจัดตั้งสำนักงานตัวแทน ในเวียดนาม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องยิ่งขึ้น แม้ว่าทางการเวียดนามจะยังไม่อนุญาตให้สำนักงานตัวแทนบริษัทต่างประเทศดำเนินธุรกิจการค้าที่มีผลกำไรโดยตรงก็ตาม แต่ก็ได้มีการตั้งตัวแทนนำเข้าและตัวแทนจัดจำหน่ายสินค้าของบริษัทต่างประเทศ เป็นกรณีๆ ไป ถึงแม้ว่าจะยังไม่มีระเบียบกำหนดไว้อย่างแน่ชัด

3.7.3 ช่องทางจัดจำหน่าย/กระจายสินค้า

ปกติผู้นำเข้าจะดูแลด้านการจัดจำหน่าย/การกระจายสินค้าในพื้นที่ที่ตนมีสำนักงานตั้งอยู่ แต่กับพื้นที่ห่างไกล หรือนอกเขตที่จะจัดการได้ผู้นำเข้ามักจะจัดตั้งตัวแทนจำหน่ายเพื่อดำเนินการแทน

ในการกระจายสินค้า ผู้นำเข้าต้องตั้งหน่วยงานขายเพื่อทำหน้าที่ผลักดันสินค้าไปยังร้านค้าต่างๆ ตามลักษณะ ซึ่งอาจแบ่งเป็น 3 หน่วยหลักดังนี้

1. ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต
2. ร้านค้าส่ง
3. ร้านค้าปลีก

ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต เริ่มเป็นที่นิยมของผู้บริโภคที่ไปจับจ่ายใช้สอย เนื่องจากสะดวก มีสินค้าให้เลือกมากมาย และมีอยู่หลากหลายสาขา เช่น

1. **COOP.MART** เป็นเสมือนสหกรณ์ รัฐดำเนินการ มีสาขาที่นครโฮจิมินห์ 15 แห่ง ในต่างจังหวัดอีก 8 แห่ง สามารถขยายสาขาได้อย่างรวดเร็ว
2. **MAXIMART** เป็นซูเปอร์มาร์เก็ต เน้นให้มีสินค้ามากมายหลายชนิด บริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่นครโฮจิมินห์มี 2 สาขา
3. **CITMART** คือห้างท้องถิ่น บริหารงานโดยเอกชน มี 8 สาขาเปิดร่วมลงทุนกับนักธุรกิจชาวสิงคโปร์อีก 3 สาขา
4. **METRO** ห้างยักษ์ใหญ่จากเยอรมัน มีลักษณะเป็นдисكانท์สโตรว์ร่วมลงทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น มีการขยายสาขาถึง 8 แห่งตามเมืองใหญ่ๆ ทั่วประเทศ

5. **BIG C** เป็นห้างที่มีการร่วมลงทุนระหว่างนักลงทุนชาวฝรั่งเศสกับชาวเวียดนามมี 6 สาขา

6. **VINATAX** มี 4 สาขา

7. **MEDICA MINMART** มี 13 สาขา

8. **FRESH MART** เป็นของบริษัท ซีพี จากเมืองไทยมี 10 สาขา

9. **PARKSON** คือห้างที่นักธุรกิจชาวเอเชียร่วมทุนกับชาวเวียดนาม มี 3 สาขา

10. **MINIMART SHOP & GO** เป็นการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจชาวสิงคโปร์กับชาวเวียดนาม มี 17 สาขา

ตลาดของห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ขยายต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ในการนำสินค้าเข้าไปเสนอขายก็ต้องผ่านแผนกจัดซื้อ ซึ่งจะคัดเลือกสินค้าคุณภาพ มีการทำการตลาด ทำโฆษณา และให้ประโยชน์กับทางสูงกว่า โดยมีใบรับรองมาตรฐานจากกระทรวงสาธารณสุขเวียดนามเป็นสำคัญ

ซูเปอร์มาร์เก็ตและห้างสรรพสินค้าต่างๆ ไปมักมีขนาดกะทัดรัด เนื่องจากพื้นที่ขนาดใหญ่หายากมาก มีราคาแพง บางแห่งไม่มีที่จัดเก็บสินค้า เวลาสินค้าไปส่งก็ต้องจัดเรียงบนชั้นวางทันที

ดังนั้น การดูแลสินค้า จึงเป็นงานที่ต้องมีความละเอียด พนักงานขายต้องเอาใจใส่เป็นอย่างดี อีกทั้งพื้นที่จัดวางสินค้ามีจำกัด จึงจัดเรียงได้ไม่มาก ทำให้สั่งซื้อเฉพาะจำนวนที่พอดีกับการจัดเรียง หากสินค้าใดขายได้เร็ว ก็จะมีการสั่งซื้อบ่อยครั้ง แต่ถ้าสินค้าใดขายได้ช้าก็จะไม่สั่งซื้ออีก จนถูกขึ้นบัญชีว่าเป็นสินค้าที่ขายไม่ได้ ห้ามสั่งซื้อหรือลบลบรหัสการสั่งซื้อออก

เมื่อสินค้าสามารถเข้าไปจำหน่ายตามห้างสรรพสินค้าหรือซูเปอร์มาร์เก็ตได้แล้ว ก็ต้องดูแลให้สินค้านั้นขายออกให้ได้ โดยอาจใช้สื่อต่างๆ เพื่อทำโฆษณา ใช้วิธีสาธิต ทดลองสินค้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริโภคทราบรายละเอียดมากขึ้น แต่ก็มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อาทิ ค่าเช่าสถานที่ในการสาธิตสินค้า บางแห่งคิดราคา 120-150 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร/เดือน เทียบเป็นเงินไทยตกประมาณ 4,000 – 5,000 บาท/ตารางเมตร

หากจะตกแต่งให้ดูสวยงาม โดดเด่น ก็จะใช้พื้นที่ราว 9 ตารางเมตรหรือประมาณ 36,000-45,000 บาท เทียบกับเมืองไทยถือว่าแพงมากแต่หลายๆ บริษัทก็เช่าพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพราะมีให้เลือกไม่มากนักถ้าปล่อยให้สินค้าขายออกช้า ก็จะหมดโอกาสในการจัดจำหน่ายให้กับทางห้าง หรือซูเปอร์มาร์เก็ตนั้นๆ

อุปสรรคประการหนึ่งก็คือ เวียดนามมีการควบคุมการเข้าไปลงทุนทำการตลาดของห้างдисเคานท์ สโตร์ แต่ละโครงการต้องได้รับการดูแลเกี่ยวกับรายละเอียดด้านการลงทุนข้อมูลสถานที่ตั้ง จำนวนสาขาและต้องผ่านการอนุมัติจากสำนักงานกฤษฎีกา จึงทำให้การขยายสาขาตามความต้องการทำได้ไม่มากนัก ส่งผลให้พื้นที่จำหน่ายสินค้ามีจำกัด

หน่วยขายสินค้า ตามห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ถือเป็นหน่วยงานสำคัญที่สร้างหน้าตาให้กับสินค้าและบริษัท ดังนั้นพนักงานขายของหน่วยขายสินค้าจึงควรได้รับการดูแลอบรมด้านการบริการสาธิต ทดลอง เพื่อส่งเสริมให้สินค้าขายได้ ให้เป็นที่รู้จักของผู้บริโภค

การนำสินค้าใหม่เข้าไปเสนอขายต้องเตรียมข้อมูลที่ดีทั้งด้านราคา ผลประโยชน์ ส่วนลด วิธีการชำระเงิน บางแห่งมีการสอบถามถึงการโฆษณาผ่านสื่อ งบประมาณที่จะใช้ ตลอดจนค่าแรกเข้า อย่างเช่นห้าง METRO หรือ BIG C เมื่อสรุปข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะทำสัญญาซื้อขาย ส่วนใหญ่กำหนดระยะเวลา 1 ปีหลังจากหมดสัญญาจะทำสัญญาการขายครั้งใหม่

พนักงานขายถือเป็นตัวแทนของบริษัทหรือผู้นำเข้า มีส่วนสำคัญต่อการกระจายสินค้า ติดต่อค้าขายกับลูกค้า ดังนั้นจึงควรมีระบบที่ดีในการควบคุม ไม่เช่นนั้นอาจเกิดปัญหา เช่น ถ้าตกลงขายสินค้ากับร้านค้าที่ซื้อเป็นจำนวนมาก ก็ควรให้ลูกค้าชำระเงินผ่านธนาคารหรือโอนเข้าบัญชีของบริษัท เพื่อความสะดวกและปลอดภัย จากนั้นก็ให้ส่งสำเนาใบรับฝากมาเป็นหลักฐาน

สำหรับในต่างประเทศก็สามารถทำสัญญาระหว่างกัน โดยระบุให้ผู้ซื้อหรือคู่สัญญาจ่ายเงินล่วงหน้าทั้งหมด หรือจ่ายมัดจำเป็นบางส่วน ที่เหลือเปิดเป็น L/C เพราะตามกฎหมาย คู่สัญญาสามารถโอนเงินออกนอกประเทศเวียดนามได้

การรับสมัครพนักงานขาย อาจต้องมีการทำสัญญาค่าประกันหรือมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพราะถ้าเกิดปัญหาทุจริต นำสินค้าไปขายแล้วไม่นำเงินมาชำระให้กับทางบริษัท การติดตามตัวคงเป็นไปได้ยากซึ่งเกิดขึ้นไม่น้อย

หลังจากรับพนักงานจำเป็นต้องฝึกอบรมอย่างละเอียด สอนวิธีการทำงาน ติดต่อลูกค้า เสนอสินค้า บริการ พร้อมทั้งติดตามตรวจสอบวิธีการทำงาน เพื่อสร้างให้เป็นพนักงานขายที่ดี มีความรับผิดชอบ และต้องดูแลอย่างใกล้ชิด จนกว่าจะแน่ใจว่าสามารถทำหน้าที่ได้เป็นอย่างดี

มีข้อดีประการหนึ่งคือ พนักงานขายที่เป็นชาวเวียดนามเรียนรู้ได้เร็วมีไหวพริบดี หากได้รับการดูแลอบรมเป็นอย่างดีแล้ว จะสามารถทำหน้าที่ในการติดต่อค้าขาย เจริญกับลูกค้า และให้บริการได้เป็นอย่างดีเลยทีเดียว

ร้านค้าส่ง (Wholesaler) เป็นร้านขายสินค้าที่พอจะมีที่จัดเก็บแต่ไม่ใหญ่มาก ส่วนใหญ่ขายอยู่ที่ร้าน มีหลายชนิด ถ้ามีผู้สั่งซื้อจำนวนมากก็อาจจะส่งโดยใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งการค้าส่งในเวียดนามเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นสำคัญ และนิยมสินค้าที่ขายออกได้เร็ว เพื่อที่ทุนจะได้ไม่จมทำการขายหมดแล้วจึงสั่งใหม่

ร้านค้าส่งที่ขายสินค้าประเภทเดียวกัน มักตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เดียวกันหรือใกล้เคียงกัน เช่น ถนนสายที่มีร้านขายยา ก็จะมีร้านขายยาดังอยู่เป็นจำนวนมาก ตลอดค้าส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจะตั้งอยู่ย่านเดียวกันหรือบนถนนสายเดียวกัน เปรียบเสมือนเขาวราชที่เป็นแหล่งขายทองและมีร้านทองเรียงรายอยู่มากมาย

การที่มีร้านค้าติดๆ กันเช่นนี้ส่งผลดีต่อผู้บริโภค เพราะมีสินค้าให้เลือกหลากหลาย ทั้งยังสามารถเปรียบเทียบ ตีราคาได้สะดวกไม่ต้องเสียเวลาเดินทางไปตามร้านต่างๆ มากนัก

สำหรับบริษัทที่นำสินค้าเข้าไปขาย ได้รับผลเสียคือเกิดการแข่งขันสูงในด้านราคา นอกจากนี้การที่ร้านค้ามีพื้นที่จัดเก็บสินค้าจำกัดจึงนิยมสั่งทีละน้อย หรือขายสินค้าที่มีการทำการตลาด เช่นโฆษณาจัดโปรโมชัน

สินค้าใหม่ที่ต้องการเข้าไปทดลองตลาด โดยไม่มีงบประมาณสำหรับจัดกิจกรรมการตลาด จึงเกิดได้ยาก หรือแม้แต่สินค้าที่เข้าตลาดได้แล้วกลับไม่ทำการตลาดอย่างต่อเนื่องก็มีโอกาสเสียส่วนแบ่งการตลาดและหายไปจากค้าได้เช่น

หน่วยขายส่ง เป็นหน่วยงานสำคัญของการเพิ่มยอดขาย สร้างรายได้ให้มากขึ้น พนักงานขายต้องเอาใจใส่เป็นอย่างดี ซึ่งการที่ร้านค้าส่งไม่มีโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ พนักงานขายก็ต้องไปเยี่ยมแทบทุกวันเพื่อเสนอขายสินค้าไม่ให้ขาดช่วง

ดังนั้นอาจจะมีการตั้งเขตขายย่อย 1 หรือ 2 อำเภอ/ พนักงาน 1 คน ตอบสนองความต้องการของผู้ค้าส่งที่ไม่สามารถเก็บสินค้าไว้ได้เป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันการอบรมพนักงานขายให้มีบริการที่ดีมีระบบควบคุมดูแลที่ดีก็ถือเป็นเรื่องสำคัญ

ร้านค้าปลีก (Retailer) มีลักษณะเป็นร้านขนาดเล็กมาก ที่จัดเก็บก็มีขนาดเล็ก หรือมีเฉพาะหน้าร้าน บางแห่งตั้งเป็นแผงเล็กๆ ขายสินค้าซึ่งเป็นที่นิยมของผู้บริโภค เรียกว่าซื้อมาขายไป

การตั้งร้านค้า อาจจะอยู่ในรูปของรถเข็น/รถจักรยานยนต์ เมื่อสินค้าใกล้หมดก็จะนำรถไปซื้อที่ร้านค้าส่งในเขตที่อยู่ใกล้เคียงเป็นรายวันหากเป็นสินค้าใหม่ มีพนักงานขายไปนำเสนอ ก็อาจจะสั่งซื้อไว้ทดลองขาย แต่ถ้าขายได้ช้า ไม่มีผู้บริโภคถามหา ก็จะไม่ขายอีก เพราะทุนมีจำกัด

บางร้านนิยมขายสินค้าที่มีขนาดเล็ก ขายได้เร็ว แต่ราคาสูง เนื่องจากค่าเช่าที่มีราคาแพง ทำเลตั้งมีอยู่ทั่วไปตามตลาดสดบริเวณถนนสายหลัก แต่ตามเขตเมืองไม่ค่อยมีเป็นเพราะค่าเช่าสถานที่แพงมาก ไม่เหมาะกับการค้าปลีก ในอนาคตคงต้องคงต้องขยายตัวไปตามเขตรอบนอกเมือง พร้อมการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเวียดนาม

หน่วยขายปลีก มีความสำคัญมากต่อการทำการตลาด เนื่องจากเป็นหน่วยกระจายสินค้าเจาะตลาดใหม่ๆ เพิ่มฐานลูกค้า แต่ถ้าจะหวังทำกำไรคงเป็นไปได้ยาก เพราะมีค่าใช้จ่ายสูง โอกาสในการทำยอดขายก็มีไม่มากนัก อันเป็นผลมาจากข้อจำกัดด้านการขนส่งและกฎจราจรที่เป็นอุปสรรค

หากเป็นการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์ก็สามารถบรรทุกสินค้าได้ไม่มาก ในเขตเมืองรถจะวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.30-16.00 น. และ 21.00-6.00 น. จำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง นอกเมืองอยู่ที่ 40/50/60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนรถใหญ่ที่บรรทุกเกิน 2 ตัน ห้ามวิ่งเข้าเขตตัวเมืองช่วงเวลากลางวัน

ในประเทศเวียดนาม ที่จอร์จก็หายากมาก ถนนส่วนใหญ่มีขนาดเล็กข้างถนน ทำให้การจราจรติดขัด ดังนั้นในแต่ละวันหน่วยขายปลีกไม่สามารถเสนอสินค้าได้มากนัก จึงควรตั้งเป้าหมายให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยกระจายตลาด ประชาสัมพันธ์สินค้าเพื่อสร้างตลาด เพิ่มฐานลูกค้า

3.7.4 จัดตั้งตัวแทนจำหน่าย

กรณีจำหน่ายสินค้าตามจังหวัดอื่นๆ ผู้นำเข้าหรือผู้ผลิตอาจจะติดต่อกับตัวแทนจำหน่าย (Sub-Distributor) แต่ละพื้นที่ให้เป็นผู้จำหน่ายสินค้าในจังหวัดหรือเขตนั้นแต่เพียงรายเดียว ซึ่งช่วงแรกของการเปิดตลาด อาจจะทำให้การสนับสนุนด้านเงินเดือนแก่พนักงานขายตั้งเป้าการขายเมื่อขายถึงเป้าหมายจะได้ส่วนลดหรือเพิ่มค่าใด เป็นต้น

ฝ่ายตัวแทนเขตก็อาจจะตั้งทีมงานขายของแต่ละพื้นที่ โดยแบ่งเป็นหน่วยขาย ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ส่งสินค้าและเสนอขายให้กับร้านค้าปลีก ร้านค้าส่ง ตามเขตนั้น ๆ

ข้อดีของการมีตัวแทนก็คือ สะดวก ง่ายต่อการจัดการ เพราะเป็นผู้กระจายสินค้าและควบคุมพนักงานขายเอง

ข้อเสียคือ การกระจายสินค้าอาจไม่ทั่วถึง หากขาดการติดตามดูแลอย่างใกล้ชิด อีกทั้งถ้าไม่มีการทำการตลาด ไม่มีการโฆษณาหรือจัดกิจกรรมการขาย ผลงานที่ออกมาจะไม่ดีเท่าที่ควรอาจส่งผลให้สินค้าค้างสต็อก หมดยุค เกิดความเสียหายกับสินค้าตลอดจนภาพลักษณ์ของแบรนด์

3.7.5 แนวโน้มช่องทางการจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม

ในเมืองใหญ่ๆ ของเวียดนาม เช่น กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ ไฮฟอง และ ดานัง มีการพัฒนาของร้านค้าสมัยใหม่ ก่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเมืองอื่นในเวียดนาม ถึงแม้ว่า ตลาดสด และ ร้านขายของชำ ยังมีบทบาทสำคัญในการเป็นช่องทางการจำหน่ายโดยเฉพาะสินค้าอาหาร แต่การเติบโตของ ห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ และ ร้านค้าส่ง ยังคงเพิ่มสูงขึ้นในเขตเมือง เนื่องมาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- การเพิ่มขึ้นของผู้บริโภคที่มีรสนิยมทางตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเขตหัวเมืองใหญ่
- การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลาง ที่ พ่อ และแม่ต้องทำงานทำให้มีเวลาในการจับจ่ายน้อยลง
- การทำตลาด ด้วยยุทธวิธี ด้านราคา ส่วนลด และ อื่น ๆ เพื่อจูงใจลูกค้ามาใช้บริการ
- การที่ผู้บริโภคเลือกที่จะไปใช้บริการด้วยเหตุผลของ ความสะอาด คุณภาพสินค้า
- การที่ผู้บริโภคนิยมสินค้าที่มีบรรจุภัณฑ์ หรือสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตมาแล้ว ที่ทำให้สะดวกต่อการใช้สอย

จากการที่ประเทศเวียดนามเป็นหนึ่งในสมาชิกสำคัญของ ประเทศอาเซียน ทำให้เวียดนามได้รับสิทธิประโยชน์ และความช่วยเหลือทางการค้า ในทางตรงข้ามเวียดนามได้เข้าเป็นสมาชิก

(WTO) เมื่อปี ค.ศ. 2007 ทำให้ประเทศเวียดนามต้องเปิดประเทศมากขึ้นเพื่อการค้ากับต่างชาติ และ ยังต้องลดภาษี และ พัฒนาระบบการค้า ขอบังคับต่างๆ ให้ทัดเทียมนานาประเทศ

ในขณะที่บริษัทต่างชาติยังถูกจำกัดสิทธิการจัดจำหน่ายในประเทศเวียดนาม บริษัท และ ผู้จัดจำหน่ายและนำเข้าของเวียดนามยังคงมีส่วนสำคัญในการกระจายสินค้าและทำกิจกรรมส่งเสริมการขายในประเทศอีกด้วย นอกจากนี้ผู้นำเข้าของเวียดนามยังคงสิทธิที่จะมีตัวแทนจำหน่าย ศูนย์กระจายสินค้า การที่จะเป็นผู้ติดต่อโดยตรงกับห้างร้าน ต่าง ๆ เองอีกด้วย และในบางกรณีผู้นำเข้าของเวียดนามสามารถนำเข้าแบรนด์ไหนก็ได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึง Brand loyalty

ร้านค้าชั้นนำ ได้เลือกที่จะนำเข้าโดยตรงจากผู้ส่งออกชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย เช่น ผลไม้ เนื้อสัตว์ และ ผัก และประกอบกับประชากรทั่วไปมีอำนาจการซื้อต่ำ ร้านค้าปลีกทันสมัยโดยทั่วไปจะนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศโดยตรง

ตารางที่ 3.2 ชื่อและประเภทของร้านค้าปลีก (Supermarkets/Hypermarkets/Wholesale Store)

ชื่อร้านและชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้งและแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
COOPMART/ ซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านสะดวกซื้อ	บริษัทท้องถิ่น	24 ซูเปอร์มาร์เก็ต 34 ร้านสะดวกซื้อ	200	- ส่วนใหญ่อยู่ในนครโฮจิมินห์ซิตี้ (14 ร้าน) - เพิ่งขยายไปเขตเมือง - แผนขยายไปเมืองอื่นๆ	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
CORA/ hypermarkets และซูเปอร์มาร์เก็ต	ผู้ร่วมทุนท้องถิ่นและกลุ่มบริษัทของฝรั่งเศส	5 Hypermarkets 1 ซูเปอร์มาร์เก็ต	NA, มากกว่า 65	- HCMC, Dong Nai, Hanoi, Hai Phong, Da Nang. - มีแผนที่จะเปิดอีก 4 ร้าน	ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง- ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
Citi mart ซูเปอร์มาร์เก็ตและดีพาร์ทเมนต์สโตร์	Joint- Stock Company	12 ซูเปอร์มาร์เก็ต 4 mini marts	38	- HCMC, Hanoi, Can Tho, Dong Thap	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นผู้นำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
FIVIMART	บริษัทเอกชน	10	25	- Hanoi, HCMC, Dinh Duong	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง

ชื่อร้าน และชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้ง และแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
Binh Dan ซูเปอร์มาร์เก็ต	บริษัทเอกชน	2	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
SATRA ซูเปอร์มาร์เก็ต	บริษัทของ รัฐบาล	2	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Select ซูเปอร์ มาร์เก็ต	บริษัทเอกชน	5 ซูเปอร์ มาร์เก็ต 5 mini marts	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Metro Cash& Carry wholesales stores	100% นัก ลงทุน ต่างชาติ (เยอรมันนี)	8	NA, มากกว่า 350	- HCMC, Hanoi, Hai Phong, Can Tho, Da Nang, - มีแผนที่จะเปิดอีก 4 แห่ง HCMC, Hanoi, Dong Nai	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
SEYU ซูเปอร์ มาร์เก็ต	นักลงทุน ท้องถิ่น ร่วมกับ Seyu ของ ญี่ปุ่น	1	NA	- Hanoi	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
ห้างสรรพสินค้า PAKSON	นักลงทุน ท้องถิ่น ร่วมกับ นัก ลงทุน Malaysia	3	NA	- HCMC, Hai Phong - มีแผนที่จะเปิดอีก 10 แห่ง	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
VINATEX	บริษัทของ รัฐบาล	20 ซูเปอร์ มาร์เก็ต 10 mini marts	NA	HCMC, Dong Nai	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง

ชื่อร้าน และชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้ง และแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
HAPRO	บริษัท ของ รัฐบาล	7 Hapromarts and 18 ร้าน สะดวกซื้อ	7	- Hanoi	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Big-C Hypermarket	กลุ่ม บริษัท ของฝรั่งเศส Casino group	6 Hypermarket 1 Supermarket	NA	- Hanoi Danang -HCMC, Dong Nai, Hai Phong	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Wellcome Supermarket (Dairy Farm)	ร่วมมือทาง ธุรกิจกับ Citi mart	1	NA	- HCMC - มีแผนที่จะเปิดอีก 6 ร้าน ในเวียดนาม ในช่วงแรก	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
หมายเหตุ: ส่วนของยอดขายประเมินจากการสัมภาษณ์กับแหล่งที่ทำการค้า					

3.8 กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและโครงสร้างภาษี

3.8.1. ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)

ในอดีต บริษัทท้องถิ่นเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 32 และบริษัทต่างชาติ เสียภาษีร้อยละ 25 แต่หลังจากรัฐบาลประกาศใช้ Decree No.164/2003/ND-CP เมื่อ 22 ธันวาคม 2546 ระบุว่ากิจการทุกประเภททั้งของรัฐบาล เอกชนท้องถิ่น และบริษัทต่างชาติ เสียภาษีในอัตราเท่ากัน คือ ร้อยละ (25 ณ วันที่ 2 ธ.ค. 51) (เดิม 28%) และสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ และมีการจ้างงานตามที่กำหนด จะได้รับสิทธิประโยชน์ โดยเสียภาษีในอัตราร้อยละ 10-20 เป็นเวลา 10-15 ปี แล้วแต่เงื่อนไขของกิจการ รวมทั้งมีการยกเว้นและลดหย่อนภาษีอีกกระยะหนึ่งด้วย

ตารางที่ 3.3 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ

ตาม Decree No.164/2003/ND-CP

สินค้า / บริการ	อัตรา ภาษี พิเศษ	จำนวนปี นับจาก เริ่ม กิจการ	ยกเว้นภาษี นับจากปี ที่มีกำไร	ลดหย่อน ภาษี กึ่งหนึ่ง	ปีที่ต้อง เสียภาษี 28% นับจาก เริ่ม กิจการ
1. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A หรือธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B	20%	10 ปี	-	-	ปีที่ 11
2. กิจการผลิตและธุรกิจที่ย้ายฐานออกจากเขตเมืองตามโครงการที่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานรัฐ	20%	10 ปี	2 ปี	2 ปี	ปีที่ 11
3. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A และธุรกิจที่จ้างแรงงานตามเงื่อนไขที่ระบุใน Article 33	20%	10 ปี	2 ปี	3 ปี	ปีที่ 11
4. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งจ้างแรงงานตามเงื่อนไขที่ระบุใน Article 33	20%	10 ปี	2 ปี	5 ปี	ปีที่ 11
5. ธุรกิจตั้งใหม่ในพื้นที่ตาม List B และธุรกิจที่ย้ายฐานไปอยู่ในพื้นที่ตาม List B	20%	10 ปี	2 ปี	6 ปี	ปีที่ 11
6. ธุรกิจตั้งใหม่ในพื้นที่ตาม List C และธุรกิจที่ย้ายฐานไปอยู่ในพื้นที่ตาม List C	15%	12 ปี	2 ปี	8 ปี	ปีที่ 13
7. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
8. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33	15%	12 ปี	3 ปี	8 ปี	ปีที่ 13
9. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33 โดยมีการจ้างชนกลุ่มน้อยในสัดส่วนกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนแรงงานเฉลี่ยในปีนั้นๆ	15%	12 ปี	3 ปี	9 ปี	ปีที่ 13
10. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
11. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33	10%	15 ปี	4 ปี	8 ปี	ปีที่ 16
12. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33 โดยมีการจ้างชนกลุ่มน้อยในสัดส่วนกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนแรงงานเฉลี่ยในปีนั้น	10%	15 ปี	4 ปี	9 ปี	ปีที่ 16

สินค้า / บริการ	อัตรา ภาษี พิเศษ	จำนวนปี นับจาก เริ่ม กิจการ	ยกเว้นภาษี นับจากปี ที่มีกำไร	ลดหย่อน ภาษี กึ่งหนึ่ง	ปีที่ต้อง เสียภาษี 28% นับจาก เริ่ม กิจการ
13. ธุรกิจตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรมและเขตส่งเสริม การส่งออก (แก้ไขเพิ่มเติมตาม Decree No.152/2004/ND-CP)					
13.1. ธุรกิจบริการตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรม	20%	10 ปี	2 ปี	6 ปี	ปีที่ 11
13.2. ธุรกิจบริการตั้งใหม่ในเขตส่งเสริมการส่งออก	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
13.3. กิจการผลิตตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรม	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
13.4. ธุรกิจตั้งใหม่ในโครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานในเขตอุตสาหกรรมและเขตส่งเสริมการ ส่งออก	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
13.5. กิจการผลิตเพื่อส่งออกไม่ว่าจะตั้งอยู่ในหรือนอก เขตส่งเสริมการส่งออก	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
14. โครงการลงทุนของต่างชาติที่ตั้งใหม่ในธุรกิจสาขา บริการสุขภาพ การศึกษาและฝึกอบรม การวิจัยทาง วิทยาศาสตร์	10%	15 ปี	4 ปี	9 ปี	ปีที่ 16
15. กิจการที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจและรัฐบาลส่งเสริม เป็นพิเศษ	รัฐบาล อนุมัติ เป็นราย กรณี	ไม่เกิน 4 ปี	ปีที่ 10		
16. โครงการส่งเสริมพิเศษตามที่รัฐบาลอนุมัติเป็นราย กรณี	10% ตลอด อายุ โครงการ				

* List A, List B, List C ใ้ระบุใน Investment Law of Vietnam

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร, ตุลาคม 2552

3.8.2. ภาษีส่งออกและนำเข้า

สินค้าส่งออกมีไม่กีรายการที่ต้องเสียภาษีส่งออก เช่น การส่งออกทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่า
จะเป็นแร่ธาตุ ผลิตภัณฑ์จากป่า และเศษ เหล็ก อัตราภาษีไม่เกินร้อยละ 45

ส่วนภาษีนำเข้าจะเก็บในอัตราสูงสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะ สินค้าฟุ่มเฟือย

ขณะที่สินค้าประเภทเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ วัตถุดิบที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรม โดยเฉพาะที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ จะเสียภาษีนำเข้าในอัตรามาก หรือไม่เสียภาษีเลย สินค้าผ่านแดน หรือเพื่อการบริจาครับยกเว้นภาษีนำเข้า

1) อัตราภาษีส่งออก (Export Duty Rates)

- 4% สำหรับน้ำมันดิบ เม็ดมะม่วงหิมพานต์
- 1%, 3%, 5% สำหรับอัญมณี
- 5% สำหรับผลิตภัณฑ์กึ่งโลหะ
- 3%, 10% สำหรับวัสดุ/เครื่องใช้จากพืช
- 10% สำหรับสัตว์มีชีวิต
- 1%, 2%, 5%, 10%, 20% สำหรับสินแร่
- 5%, 15%, 20% สำหรับไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้
- 20% สำหรับ Aloe-Wood
- 35%, 40%, 45% สำหรับเศษโลหะเหลือทิ้ง

2) อัตราภาษีนำเข้าอาจแบ่งออกได้ 3 กลุ่ม ดังนี้

- อัตราภาษีทั่วไป สำหรับประเทศที่มีได้ลงนามในข้อตกลง MFNs (Most Favoured Nations) กับเวียดนาม
- อัตราภาษี MFNs สำหรับประเทศที่ลงนามในข้อตกลง MFNs กับเวียดนาม
- อัตราภาษี CEPT สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนตามข้อตกลง CEPT (Common Effective Preferential Tariff Scheme) ซึ่งเวียดนามต้องลดภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนเหลือไม่เกินร้อยละ 5 โดยเริ่มทยอยลดภาษีลงตั้งแต่ 1 มกราคม 2549 เป็นต้นไป

อนึ่ง สำหรับกิจการที่มีต่างชาติร่วมทุนในลักษณะ BCC จะได้รับยกเว้นภาษี นำเข้าสำหรับอุปกรณ์ เครื่องจักร เครื่องมือในการขนส่งที่นำเข้ามาเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลงทุนในทรัพย์สินถาวร วัสดุก่อสร้างที่ยังไม่สามารถผลิตได้เองในประเทศ และวัตถุดิบบางรายการที่นำเข้ามาด้วยวัตถุประสงค์พิเศษ

สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออก ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าเป็นเวลา 9 เดือน หรือ 275 วัน หากเกินจากนั้นต้องเสียภาษีนำเข้าก่อน แล้วจึงขอคืนภายหลังเมื่อมีการส่งออกจริง และนิคมอุตสาหกรรมบางแห่งยังได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่นำมาใช้ผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศด้วย

3.8.3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax: VAT)

เวียดนามเริ่มจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในปี 2542 ในอัตราร้อยละ 5 - 20 แล้วแต่ประเภทกิจการ แต่เมื่อ 23 กรกฎาคม 2547 รัฐบาลได้ออก Decree No.148/2004/ND-CP แก้ไข Decree No.158/2003/ND-CP ลงวันที่ 10 ธันวาคม 2546 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาษีมูลค่าเพิ่มโดยปรับโครงสร้างจากเดิมที่มี 4 อัตราลดเหลือ 3 อัตรา คือร้อยละ 0.5 และ 10

ตารางที่ 3.4 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มตาม Decree No.148/2004/ND-CP

สินค้า / บริการ	อัตราภาษี
1. สินค้าหรือบริการเพื่อส่งออกหรือจำหน่ายในเขตอุตสาหกรรมส่งออก การลงทุนด้านการเงินหรือตลาดทุนในต่างประเทศ	0%
2. สินค้าหรือบริการที่จำเป็น เช่น น้ำ ปุ๋ย ยาฆ่าแมลง ยา เครื่องมือแพทย์ อุปกรณ์การศึกษา ของเล่นเด็กเล็ก หนังสือวิทยาศาสตร์หรือศิลปะ ผลิตภัณฑ์เกษตรหรือป่าไม้ที่ยังไม่แปรรูป อาหารสัตว์ บริการด้านวิทยาศาสตร์และการเกษตร เป็นต้น	5%
3. สินค้าหรือบริการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ระบุข้างต้น รวมถึงล้อเตอรีและยานพาหนะหลักทรัพย์ ซึ่งในอดีตเสียอัตราร้อยละ 20	10%

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

นอกจากนี้ อาจมีการเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติมตามความจำเป็น (Discretionary Additional Tax) ในกรณี ดังนี้

- การทุ่มตลาดจากการนำเข้า (Import Dumping)
- มีการอุดหนุนการนำเข้าโดยประเทศผู้ส่งออกซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาคการผลิตของเวียดนาม
- สินค้านำเข้าจากประเทศที่ดำเนินนโยบายด้านภาษีนำเข้าอย่างเข้มงวดกับสินค้าส่งออกของเวียดนาม

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

3.8.4 กฎหมายเกี่ยวกับสรรพากร

1. ภาษีกำไรขาดทุน อัตรามาตรฐาน 28% สำหรับธุรกิจทั่วไปทั้งที่อยู่และไม่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ทั้งบริษัทต่างชาติ บริษัทท้องถิ่น หากได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะอยู่ที่ 10/15/20% และมีช่วงยกเว้นภาษี 2-4 ปี กับช่วงลดอัตราภาษีลดกึ่งหนึ่ง 3-9 ปี

เมื่อชำระภาษีกำไรครบถ้วน สามารถโอนกำไรออกนอกประเทศเป็นรายได้ตราสาร โดยไม่ต้องเสียภาษีอื่นใดอีก

2. ยอดขาดทุน สามารถยกยอดออกไปได้เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งต้องมีการขึ้นทะเบียนกับสรรพากรท้องถิ่นที่กิจการตั้งอยู่
3. ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา มี 2 อัตรา ชาวต่างชาติกับชาวเวียดนามจ่ายแตกต่างกัน

ตารางที่ 3.5 อัตราภาษีเงินได้ของชาวต่างชาติกับชาวเวียดนาม

อัตราภาษีเงิน	ชาวเวียดนาม	ชาวต่างชาติ	อัตราภาษี
รายได้/เดือน	0-5 ล้านด่ง	0-8 ล้านด่ง	0%
	5-15 ล้านด่ง	8-20 ล้านด่ง	10%
	15-25 ล้านด่ง	20-40 ล้านด่ง	20%
	25-40 ล้านด่ง	40-80 ล้านด่ง	30%
	มากกว่า 40 ล้านด่ง	มากกว่า 80 ล้านด่ง	40%

- อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบัน 1 ล้านด่ง = 62.5 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 2,100 บาท
- ทั้งนี้ได้มีการผ่านกฎหมายภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้เป็นอัตราเดียว จะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่

ปี พ.ศ. 2552

4. ไม่มีการหักลดหย่อน สำหรับภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา โดยแยกยื่นเป็นรายบุคคลคำนวณจากเงินได้/เดือน

- หลังจากบังคับใช้กฎหมายภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้เป็นอัตราเดียว ก็จะเริ่มนำระบบหักลดหย่อนมาใช้ ผู้มีเงินได้หักได้เดือนละ 4 ล้านด่ง ถ้ามีผู้อยู่ภายใต้การดูแลอายุไม่เกิน 18 ปี หรือพิการ หักได้รายละ 1.6 ล้านด่ง/เดือน

5. ระยะเวลาของการอยู่อาศัยในเวียดนามมีผลต่อการคำนวณภาษี

หากอยู่ในช่วงปีภาษีใดน้อยกว่า 183 วัน ต้องเสียภาษีอัตรา 25% ของเงินรายได้

- ปีภาษีหมายถึง 1 ปีปฏิทิน นับตั้งแต่ 1 มกราคม – 31 ธันวาคม จากวันที่เริ่มทำงาน ให้นับไปอีก 365 วัน

หากอยู่ในช่วงปีภาษีใดเกินกว่า 183 วัน ให้คำนวณตามอัตราก้าวหน้า

6. ระบบภาษี Worldwide Income ให้กับชาวต่างชาติ ต่อการคำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ผู้ที่เสียภาษี ต้องนำรายได้ที่เกิดขึ้นในต่างประเทศมาคำนวณการเสียภาษีที่เวียดนามด้วย

สำหรับประเทศไทย เนื่องจากเวียดนามกับไทยมีข้อตกลงว่าด้วยการยกเว้นการจ่ายภาษีซ้ำซ้อน ดังนั้นถ้ามีรายได้ในไทยและจ่ายภาษีไปแล้ว ก็ให้นำหลักฐานไปแสดง หากมีอัตราสูงกว่าของเวียดนามก็ไม่ต้องเสียเพิ่ม แต่ถ้าต่ำกว่าต้องเสียเพิ่ม หรือไม่ได้จ่ายเลยก็ต้องนำมารวมทั้งจำนวนเพื่อเสียภาษีในเวียดนาม

7. การโอนกำไร หลังจากเสียภาษีกำไรตามอัตราที่กฎหมายกำหนด เมื่อต้องการการโอน กำลักลับประเทศก็สามารถทำได้ โดยไม่ต้องเสียภาษีอื่นใด เช่น Withholding Tax จากนั้นไปแจ้งความจำนงค์ต่อสรรพากรจังหวัด

เมื่อได้รับการอนุมัติก็นำใบอนุมัติไปที่ธนาคาร ทางธนาคารควรจะแลกเปลี่ยนเงินสกุลเงินต่างประเทศตามจำนวนที่ได้รับอนุญาต และสามารถโอนเป็นรายได้ไตรมาส ซึ่งปัจจุบันสรรพากรยอมให้บริษัทอื่นเสียภาษีเป็นรายได้ไตรมาส จากเดิมที่ต้องยื่นเป็นรายเดือน

กำไรที่โอนกลับประเทศไทยไม่ต้องเสียภาษีในไทยอีก รวมถึงกรณีที่ได้รับสิทธิยกเว้นพิเศษไม่ต้องเสียภาษี ตามใบอนุญาตการลงทุน

3.8.5 กฎหมายควบคุมเงินตราต่างประเทศ

1. การนำเงินเข้า-ออก ซึ่งการนำเงินตราต่างประเทศเข้าเวียดนาม หากมีรวมกันเกินกว่า 7,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต้องแจ้งในรูปแบบฟอร์มเข้าออกประเทศ (เจ้าหน้าที่อาจขอตรวจ)

สำหรับขาออก อนุญาตให้นำเงินตราต่างประเทศออกได้รวมกันไม่เกิน 7,000 ดอลลาร์สหรัฐ บวกกับเงินเวียดนามอีก 15 ล้านดอง ถ้าเกินกว่านี้ต้องแจ้งในรูปแบบฟอร์ม หากฝ่าฝืนนอกจากจะถูกยึดเงินส่วนเกินก็อาจมีโทษจำคุก

เมื่อปี พ.ศ. 2546 ชาวมาเลเซียรายหนึ่งนำเงินออกนอกประเทศเวียดนามจำนวน 52,000 ดอลลาร์สหรัฐ และไม่แจ้งในรูปแบบฟอร์ม กระทั่งถูกจับได้ ถูกยึดเงิน 45,000 ดอลลาร์สหรัฐ ปรับ 5 ล้านดอง (ประมาณ 312 ดอลลาร์สหรัฐ) จำคุกอีก 2 ปี

ปี พ.ศ. 2548 ชาวสิงคโปร์นำเข้าเพชรมูลค่า 178,000 ดอลลาร์สหรัฐ โดยไม่แจ้งในรูปแบบฟอร์ม ปรากฏว่าของกลางถูกยึด ศาลตัดสินจำคุก 6 ปี

2. การฝากเงิน ชาวต่างชาติสามารถฝากเงินในเวียดนามได้ทั้งสกุลเงินท้องถิ่นและเงินตราต่างประเทศ ถ้าเงินเดือนที่ได้รับเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรือมีการโอนจากต่างประเทศเข้าบัญชี หากยังไม่มีกรถอนออกจากธนาคารหรือเปลี่ยนเป็นสกุลเงินท้องถิ่น ก็สามารถโอนกลับไปได้

เมื่อแลกเปลี่ยนเงินท้องถิ่นแล้ว จะเสียสิทธิการโอนออกโดยปริยายไม่สามารถแลกกลับเป็นเงินตราต่างประเทศกับทางธนาคาร แต่แลกจากตลาดมืดได้

3.8.6 ตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐาน

ตามกฎหมายของเวียดนาม สินค้าบางประเภทต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง จึงจะสามารถนำเข้าไปขายภายในประเทศ ดังนั้นนักลงทุนและนักธุรกิจจะต้องตรวจสอบว่าสินค้าของตนจำเป็นต้องขออนุมัติก่อนหรือไม่

สินค้าที่ต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค อันได้แก่ อาหาร ยา เครื่องสำอาง เป็นต้น

การขอใบรับรองมาตรฐานสินค้า ซึ่งการนำเข้าสินค้าประเภทอาหารต้องผ่านการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงสาธารณสุขเวียดนาม โดยผู้นำเข้าสินค้าหรือสำนักงานตัวแทน ต้องขอใบอนุญาตแต่ละรายการใบรับรองมาตรฐานสินค้านี้มีอายุ 3 ปี

■ กระบวนการขอใบรับรองมาตรฐานสินค้า

ทั้งนี้ขอแบบฟอร์มการยื่นจดทะเบียนใบรับรองมาตรฐานสินค้าได้ที่กระทรวงสาธารณสุข กรุงเทพมหานครเท่านั้น

■ เอกสารสำคัญในการขอใบรับรอง ได้แก่

- ใบจดทะเบียนการค้าของผู้ประกอบการชาวเวียดนาม (Importer) โดยมีตราประทับหรือใบอนุญาตจดทะเบียนสำนักงานตัวแทนของบริษัทผู้ผลิต (Representative office) ที่มีตราประทับ
- ใบรับรองรายละเอียดสินค้า (Product Specification) หรือ ใบทดสอบมาตรฐานคุณภาพสินค้าของนามยของบริษัทผู้ผลิตหรือส่งออกโดยหน่วยงานของผู้ผลิต
- ใบรับรองการจำหน่ายโดยอิสระ (Certificate of Free Sale) ขอได้จากกระทรวงสาธารณสุข
- ใบรับรองสาธารณสุข (Health Certificate) ขอได้จากกระทรวงสาธารณสุข
- ฉลากสินค้าหรือรูปถ่ายฉลากสินค้า เนื้อหาในฉลาก (ต้องประทับตราผู้ประกอบการ)
- สำเนาใบรับรอง GMP, GHP, HACCP หรือใบรับรองอื่นๆ ที่เทียบเท่า
- ค่าธรรมเนียม
- สำเนาสัญญาการค้า (ถ้ามี)

3.8.7 ระเบียบเกี่ยวกับบรรจุภัณฑ์

ตามระเบียบข้อบังคับของเวียดนาม บรรจุภัณฑ์สินค้านำเข้าต้องระบุรายละเอียดให้ผู้บริโภคทราบเป็นภาษาเวียดนาม ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญมีเข่นนั้นอาจถูกปรับและสั่งห้ามจำหน่าย โดยจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้าของกระทรวงพาณิชย์เวียดนามเป็นฝ่ายตรวจสอบ

ข้อมูลที่ควรระบุไว้ที่บรรจุภัณฑ์มีดังนี้

- ชนิดของสินค้า
- ปริมาณสินค้า
- วันผลิตและวันหมดอายุ
- วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต
- ประเทศที่ผลิต
- วิธีการใช้ วิธีการบริโภค
- วิธีจัดเก็บรักษา

- บริษัทผู้นำเข้า รายละเอียดที่ตั้ง

ทั้งนี้อาจทำเป็นสต็อกเกอร์ติดบนสินค้าเพิ่มเติม โดยไม่ต้องพิมพ์ฉลาก/บรรจุภัณฑ์ใหม่ทั้งหมด

นักธุรกิจต่างๆ ไปอาจคิดว่ากระบวนการตรวจสอบของเวียดนามคงไม่เข้มงวดมากนัก แต่ในความเป็นจริงแล้ว ทางกรมเวียดนามได้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้าและบริการ ตลอดจนควบคุมการตลาดไว้หลายหน่วยงานดังนี้

1. กระทรวงสาธารณสุข ทำหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐาน คุณภาพสินค้า กระบวนการผลิต ทั้งสินค้าที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ
2. หน่วยควบคุมตรวจสอบตลาด มีหน้าที่ตรวจสอบวิธีการค้าขายสินค้า สินค้าหนีภาษี ฉลากสินค้า
3. ตำรวจเศรษฐกิจ ตรวจสอบการดำเนินกิจการค้า บริษัท
4. ศาลากร ตรวจสอบรายละเอียดการนำเข้าสินค้า ตรวจสอบเช็คคุณภาพ
5. กระทรวงวัฒนธรรมและข่าวสาร ตรวจสอบการโฆษณาชวนเชื่อ สื่อ สิ่งพิมพ์ ป้ายโฆษณาต่างๆ คุณภาพสินค้า ถูกต้องตามโฆษณาชวนเชื่อหรือไม่ การทำโฆษณา สื่อ สิ่งพิมพ์ ป้ายโฆษณา ได้รับอนุญาตหรือไม่

ผู้ที่ดำเนินธุรกิจเวียดนามจึงควรศึกษากฎระเบียบต่างๆ อย่างละเอียด เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดปัญหาตามภายหลัง และอาจทำให้เกิดความเสียหายในระยะยาว

3.8.8 ระบบควบคุมการค้า

ภาครัฐของเวียดนามได้วางระบบการค้าและการควบคุม โดยเริ่มจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า ส่งต่อไปยังตัวแทนพื้นที่หรือตัวแทนเขต (Sub Distributor) ไปยังตัวแทนอำเภอ ตัวแทนตำบลซึ่งถือเป็นระบบที่ดี สามารถกระจายรายได้ไปทั่วทุกพื้นที่ ประชาชนจำนวนมากมีโอกาสประกอบการค้า ทำอาชีพต่างๆ คุณภาพชีวิตขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

ขณะเดียวกันก็เป็นการควบคุมการเพิ่มสาขาของดิสเคานท์ สโตร์และโมเดิร์น เทรด (Discount Store & Modern Trade) ให้อยู่ในระดับพอดีไม่มากเกินไป ด้วยการควบคุมการใช้งบประมาณ เพื่อกันการทุ่มตลาดส่งผลต่อโครงสร้างทางการค้าในทางที่ดี ทุกพื้นที่ที่สามารถทำการค้ามีโอกาสทำการตลาดได้อีกมากมาย สร้างสินค้าใหม่ๆ ที่มีคุณภาพ

ในการทำการค้าในประเทศเวียดนามต้องใช้เวลา ใช้ศักยภาพในการสร้างให้สินค้านั้นๆ เจริญเติบโต แม้แต่บริษัทยักษ์ใหญ่ข้ามชาติก็ต้องเข้าไปดูแลและตั้งใจทำการตลาด เพราะถ้าขายสินค้าโดยไม่ให้ผู้นำเข้าลงทุนทำตลาดแต่ผู้ส่งออกกลับไม่ดูแล ไม่ได้ตั้งใจ การสร้างแบรนด์ก็เกิดได้ยาก

นอกจากนี้ระบบการควบคุมและตรวจสอบของภาครัฐก็มีข้อเสียคือทำให้ผู้ผลิต/ผู้นำเข้ากระจายสินค้าได้ไม่คล่องตัวเท่าที่ควร

การสร้างตลาดที่เวียดนาม ถ้าได้รู้ถึงรายละเอียด วิธีกระจายสินค้า การทำการตลาด โครงสร้างตลาด ระบบควบคุมตรวจสอบ ก็จะเข้าใจถึงปัญหา เมื่อบวกกับภาพลักษณ์ที่ดีของสินค้าไทยในสายตาชาวเวียดนามว่าเป็นสินค้าดี มีคุณภาพ แม้ต้องใช้ความอดทนต่อการทำการตลาดอย่างต่อเนื่อง แต่ก็เชื่อว่าเวียดนามจะเป็นตลาดที่สามารถสร้างยอดขายและผลกำไรมาได้อย่างแน่นอน

3.9 การลงทุนของไทยในเวียดนาม

3.9.1 ปัจจัยสำคัญในการเจาะตลาดเวียดนาม

1. กลยุทธ์ด้านการสร้างภาพจน์สินค้าและบริการของไทย

จัดกิจกรรมร่วมทางธุรกิจระหว่างภาคอุตสาหกรรมไทย/ภาคธุรกิจเวียดนาม/ภาครัฐเวียดนาม เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสินค้าและนักธุรกิจไทย โดยจะมีกิจกรรมต่างๆ เช่น

- การจัดงานแสดงสินค้าของไทยในประเทศเวียดนาม อาทิงาน Thailand Exhibition, Thailand Outlet Fair และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้านานาชาติในเวียดนาม จะเป็นเวทีให้กับผู้ส่งออกไทย ทั้งในด้านการหาตลาด ผู้ซื้อและการเข้ามาทดลองตลาด เพื่อตรวจสอบความต้องการของผู้บริโภค
- ดำเนินรักษาความสัมพันธ์ กับหน่วยงานรัฐบาลเวียดนาม ได้แก่ กระทรวงการวางแผนและการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า กระทรวงการคลัง และอื่นๆ และรักษาความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพในการลงทุนของผู้ประกอบการไทย
- การประชุมสัมมนาร่วมระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย และสภาธุรกิจต่างๆ ของเวียดนาม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและส่งเสริมความร่วมมือทั้งด้านการค้าและการลงทุน

2. กลยุทธ์ด้านความร่วมมือในอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพและโอกาส

ชาวเวียดนามมีความชื่นชมในคนไทยที่มีความโอบอ้อมอารีมากกว่าต่างชาติอื่นๆ อีกทั้งยังมีความชื่นชอบและยอมรับสินค้าที่ผลิตและใช้ตราของไทยทั้งนี้ชาวเวียดนามเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยมากกว่าสินค้าที่มีราคาถูกจากประเทศจีน หรือ ของเวียดนามเอง ชาวเวียดนามส่วนใหญ่เห็นว่าสินค้าไทยมีราคาที่เหมาะสมกับคุณภาพเมื่อเทียบกับสินค้าของต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ซึ่งมีราคาที่แพงกว่า

3 โครงการส่งเสริมนักธุรกิจไทยขยายธุรกิจไปต่างประเทศ (Internationalization)

โดยจัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการลงทุน และโอกาสในการขยายธุรกิจเวียดนาม รวมทั้งการจัดนัดหมาย Business Matching ให้กับนักธุรกิจไทยและเวียดนามจัดกิจกรรมพัฒนาเครือข่ายและพันธมิตรต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- 4 สร้างสัมพันธภาพที่ดีกับผู้นำเข้าเวียดนามและเครือข่ายของผู้นำเข้าและส่งออก
- 5 ติดตามความต้องการของตลาด สถานการณ์ตลาด ในเวียดนาม
- 6 รักษาเสถียรภาพของนโยบายราคาขายโดยมีนโยบายที่ชัดเจนและแน่นอน
- 7 เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านสินค้าและบริการ
- 8 ทำการเจาะลึกวิเคราะห์ ข้อมูลทางการค้าการลงทุน

3.9.2 ความร่วมมือทางการค้า การลงทุนในเวียดนาม

ความร่วมมือภาคเอกชน

การประชุม Asian Trade Promotion Forum (ATPF) Annual Meeting ระหว่างวันที่ 2 – 4 เมษายน 2551 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยมีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของเวียดนามเป็นเจ้าภาพจัดร่วมกับเจโทรญี่ปุ่น สมาชิกที่เข้าร่วมเป็นหน่วยงานส่งเสริมการค้าของประเทศต่างๆ ในเอเชีย ประมาณ 18 ประเทศ เช่น AUSTRADE CCPIT (จีน) CITEM (ฟิลิปปินส์) กรมส่งเสริมการส่งออก (DEP) HKTDC (ฮ่องกง) International Enterprise หรือ IE (สิงคโปร์) ITPO (อินเดีย) IPIM (มาเก๊า) KOTRA (เกาหลี) MATRADE (มาเลเซีย) MNCCI (มองโกเลีย) NZTE (นิวซีแลนด์) SLEDB (ศรีลังกา) TDAP (ปาเกีสถาน) TWTC (ไต้หวัน) และ Vietnam Trade Promotion Agency หรือ VIETRADE เป็นต้น

- ร่วมมือกับสำนักส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการส่งออก สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (SIPA) และสมาคมส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกซอฟต์แวร์ไทย (TSEP) จัดกิจกรรม Trade Show and Seminar “Improve Service Operation Using Cutting – Edge Technology” และการเจรจาธุรกิจ (Business Matching) ในช่วงวันที่ 27 เมษายน 2551 มีผู้ประกอบการไทยจำนวน 14 ราย โดยมีกลุ่มเป้าหมายบริษัทในเวียดนาม (กรุงฮานอย) ที่สมัครเข้าร่วมโครงการประมาณ 80 องค์กร ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงในหน่วยงานราชการและเอกชนจากธุรกิจสายงานการจัดการข้อมูลสารสนเทศ การบริหารจัดการและการตลาดอาทิ ธนาคารและสถาบันการเงิน โรงพยาบาล โรงแรม บริษัทรับเหมาก่อสร้าง บริษัทประกัน ธุรกิจค้าปลีก ฯลฯ
- ประสานงานกับบริษัท หน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อจัดการนัดหมาย/ประชุมให้นักธุรกิจ/นักลงทุนไทยหาช่องทางด้านการค้าและโอกาสลงทุนในเวียดนาม

- ร่วมมือกับ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย และ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม จัดงาน Business Matching – Motorcycle and Parts Cluster (SMEs 007 Plus) วันที่ 11 ธันวาคม 2550 โดยมีบริษัทไทย 10 ราย และบริษัทเวียดนาม 22 ราย
- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และหอการค้าและอุตสาหกรรมเวียดนาม เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน ระหว่างสองประเทศและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการค้าและเศรษฐกิจ ระหว่างกัน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2536 ณ กรุงฮานอย
- ข้อตกลงความร่วมมือเรื่องข้าว (Working Record) ระหว่างสมาคมอาหารเวียดนามและสมาคมผู้ส่งข้าวออกต่างประเทศของไทย ลงนามเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 ณ นครโฮจิมินห์ และวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 ณ กรุงเทพฯ

ความร่วมมือภาครัฐบาล

- ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทยเวียดนาม (Joint Commission : JC) ลงนามเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2534 มีการประชุมแล้ว 7 ครั้ง ครั้งสุดท้ายระหว่างวันที่ 13-14 มีนาคม 2546 ณ กรุงเทพฯ
 - ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ลงนามเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2534
 - MOU ว่าด้วยความร่วมมือเรื่องข้าวไทย-เวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2535
 - MOU ว่าด้วยความร่วมมือเรื่องข้าวไทย-เวียดนาม ฉบับใหม่ ลงนามเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2543 ณ กรุงเทพฯ
 - MOU ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการค้า (The Sub-Committee on Trade) ไทย-เวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2538 ณ นครโฮจิมินห์
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการเก็บภาษีนำเข้า ลงนามเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2535
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราซึ่งกันและกันสำหรับหนังสือเดินทางธรรมดา ลงนามเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2540
 - ความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย ลาวและเวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดา ลงนามเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2543
 - MOU ความร่วมมือการค้าข้าวระหว่างประเทศผู้ส่งออก 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน เวียดนาม อินเดีย และปากีสถาน ลงนามเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 ณ กรุงเทพฯ
 - บันทึกความเข้าใจสามฝ่าย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการใช้ประโยชน์

สูงสุดจากสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

3.9.3 ธุรกิจที่น่าสนใจ เหมาะกับนักลงทุนไทย

ควรลงทุนในธุรกิจหรือสินค้าที่ท่านเก่ง มีความรู้มีความชำนาญ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะการออกไปแข่งขันในต่างประเทศ ยากกว่าการแข่งขันที่บ้านของเราเอง ดังนั้นการประเมินว่า ธุรกิจกลุ่มใดที่เรามีศักยภาพด้านการแข่งขันอย่างมาก จะช่วยให้มีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

กรณีเช่น มีนักธุรกิจคนไทยหลายรายมองว่า เครื่องดื่มชูกำลังขายดีในเวียดนาม มีมาร์จิ้น (Margin) สูง ชาวเวียดนามดื่มราวกับว่าคือน้ำอัดลม พอตื่นตอนเช้าก็ดื่มกันแล้ว อีกทั้งทางการไม่มีข้อห้ามสำหรับหญิงมีครรภ์ หรือไม่ควรดื่มเกินวันละ 2 ขวด เช่นของไทย

ภาพที่ประเมินจึงมองว่าตลาดมีขนาดใหญ่มาก แต่ด้วยความที่ไม่เก่งในตัวสินค้า เมื่อผลิตออกมาแม้ขายราคาถูกลงกว่า แต่รสชาติ สี สัน สู้ยี่ห้ออื่นไม่ได้ ในที่สุดก็ล้มเหลว มีหลายแบรนด์ของไทยไปไม่ถึงดวงดาว ไม่ประสบความสำเร็จอย่างที่ควรจะเป็น จริงๆ แล้วโอกาสการลงทุนแทบทุกธุรกิจของเวียดนามยังเปิดกว้างอีกทั้งธุรกิจที่คนไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขันก็มีมาก จากประสบการณ์ที่มีพบว่าลักษณะอุตสาหกรรมที่โดดเด่น น่าสนใจ เหมาะที่นักธุรกิจชาวไทยจะกระโดดเข้าร่วมการแข่งขันมีดังนี้

1. อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมาก (Labor Intensive) เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า ผลิตรองเท้าตามสั่ง (OEM) ซึ่งต้องใช้คนงานประมาณ 500 – 1,000 คน เนื่องจากค่าแรงยังค่อนข้างถูก คนงานระดับพนักงานในโรงงานหาง่าย ชยันทำงาน ชอบทำงานล่วงเวลา

ในขณะเดียวกัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา รัฐบาลเวียดนามไม่สนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากถึง 5,000 – 10,000 คน เพราะไม่สามารถจัดหาให้ได้ จึงเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมีฝีมือ (Skill labour) หรือไฮเทคมากกว่า

2. ธุรกิจที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ปัจจุบันเวียดนามมีรถจักรยานยนต์มากกว่า 20 ล้านคัน และเพิ่มขึ้นปีละ 1.5 – 2 ล้านคัน เฉพาะนครโฮจิมินห์แห่งเดียวมีมากกว่า 3.2 ล้านคัน จึงเป็นตลาดที่ใหญ่มาก อีกทั้งนักธุรกิจไทยมีความชำนาญแขนงนี้สูง ธุรกิจอาจจะเริ่มจากการส่งชิ้นส่วนไปขาย หรือไปตั้งโรงงานขึ้นส่วนเพื่อป้องกันโรงงานผลิตดำเนินธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้อง ก็น่าจะประสบความสำเร็จได้ไม่ยาก เช่น ธุรกิจผลิต/ขายหมวกกันน็อก ทางกรมเวียดนามได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ทุกรายสวมหมวกกันน็อก บังคับใช้ทั่วประเทศภายในสิ้นปี พ.ศ. 2550 ดังนั้นลองนึกภาพรถจักรยาน 20 ล้านคัน ถ้าเฉลี่ยนั่งคันละ 2 คน เท่ากับเวียดนามมีความต้องการหมวกกันน็อกมากถึง 40 ล้านใบ

หรือในกรณีของการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง รถ 1 คัน/1 ลิตร/เดือน นั้นเท่ากับเดือนละ 20 ล้านลิตร ผู้ผลิตน้ำมันเครื่องรายใหญ่ เช่น Caltex, Castrol, BP, Shell จึงตั้งโรงงานผลิตน้ำมันเครื่องถึงขั้นย้ายฐานการผลิตจากสิงคโปร์ไปไว้ที่เวียดนาม

3. อุตสาหกรรมอาหารที่ใช้วัตถุดิบในเวียดนาม อุตสาหกรรมอาหารทะเล จากการที่เวียดนามมีชายทะเลยาวเหยียด ท่ามกลางน่านน้ำที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ ประกอบกับคนท้องถิ่นยังไม่มี ความชำนาญขาดอุปกรณ์ด้านการทำประมงน้ำลึก สัตว์น้ำจึงมีโอกาสดิบโต และมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์

ขณะเดียวกัน การทำประมงชายฝั่ง การเลี้ยงกุ้งกุลาดำ ตลอดจนการเลี้ยงปลาน้ำจืดประเภทปลา Tra & Basa ก็ทำได้ดี สามารถส่งออกเป็นสินค้าแปรรูป อาหารทะเลแช่แข็งจำนวนมาก จนติดอันดับ 6 ของโลก

ปัจจุบันบริษัท พัทยาฟู๊ด ของคนไทย เข้าไปลงทุนที่นครเกิ่นเซอ (Can Tho) ผลิตปลาหมึกกระป๋อง ด้วยการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ จึงประสบความสำเร็จอย่างสูงทั้งการส่งออก และผลิตปลากระป๋องยี่ห้อ Sea Crown ซึ่งขายดีในเวียดนาม

ผลิตผลทางการเกษตร หลังการเปิดประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2529 แล้วปรับมาใช้ระบบทุนนิยม ทำให้เกิดแรงจูงใจด้านการผลิต จนเวียดนามเปลี่ยนจากประเทศผู้นำเข้ากลายมาเป็นผู้ส่งออก ผลิตผลทางการเกษตรลำดับต้นๆ ของโลก เช่น ส่งออกข้าวเป็นอันดับ 2 รองจากไทย ส่งออกกาแฟเป็นอันดับ 2 รองจากบราซิล (เฉพาะพันธุ์โรบัสต้า เวียดนามครองอันดับ 1) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ติดอันดับ 2 รองจากอินเดีย พริกไทยครองอันดับ 1 ยางพาราอันดับ 4 ไข่ไก่อันดับ 7

นักธุรกิจไทยก็สามารถเข้าไปดำเนินธุรกิจการเกษตร ยกตัวอย่างเกี่ยวกับเมล็ดกาแฟ แม้เวียดนามมีมากก็จริง แต่การเก็บรักษายังไม่ได้มาตรฐาน ขาดองค์ความรู้ความชำนาญ

จังหวัดดักลัก (Dak Lak) ซึ่งเป็นเขตปลูกกาแฟ จะเห็นชาวบ้านตากกาแฟบนไหล่ถนน คละคลุ้งไปด้วยฝุ่นควันจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา หรือการขนย้ายหนิฝนั้นก็ทำกันตามอัตภาพ ทำให้คุณภาพกาแฟด้อยลงไปมาก ถ้าเข้าไปลงทุนด้านเทคโนโลยีเพื่อเก็บรักษาคุณภาพให้ดี ก็สามารถส่งไปขายได้ทั่วโลก

สำหรับข้าว ถือเป็นสินค้าอ่อนไหว ห้ามชาวต่างชาติดำเนินการแม้สามารถตั้งโรงสีข้าว แต่ห้ามส่งออกโดยตรง ถ้าต้องการส่งออกต้องร่วมมือกับทางจังหวัด

4. ธุรกิจเกี่ยวกับฟาร์มเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะอาหารสัตว์ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัจจุบันบริษัทของไทยที่เข้าไปลงทุนและประสบความสำเร็จ ได้แก่ บริษัท ซี.พี. ไทยลักซ์ เบทาโกร กรีนฟีด (บริษัทท้องถิ่น ลงทุนโดยคนไทย)

5. ไม้ตัดดอกหรือพืชสวนชนิดต่างๆ เช่น กล้วยไม้ พันธ์ไม้ เพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ และส่งออก เนื่องจากเวียดนามมีสภาพอากาศดี ดินดี เหมาะแก่การเพาะปลูก

6. อาหารไทย/ร้านอาหาร/เบเกอรี่ ซึ่งอาหารไทยเป็นอีกธุรกิจที่น่าสนใจ ชาวเวียดนามก็นิยมดื่มกาแฟ แต่หลายๆ แห่งยังไม่ได้มาตรฐาน ทั้งในแง่สินค้าและบริการ ช่วง 2 – 3 ปีที่ผ่านมา มีร้านอาหารเปิดใหม่ ตลอดจนร้านเดิมๆ ต่างพยายามปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน จึงน่าจะเป็นโอกาสอันดีสำหรับนักลงทุนที่จะเข้าไปดำเนินธุรกิจร้านอาหารให้มีคุณภาพ

7. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ เช่น โรงแรม สปา นวดตัว/นวดเท้า ที่เวียดนามมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจไม่น้อย ทั้งเมืองมรดกโลกต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นอ่าวฮาลองเบย์ (Ha Long Bay) นครเว้ (Hue) เมืองฮอยอัน (Hoi An) หรือเมืองท่องเที่ยวชายทะเล อาทิ นาตรัง (Na Trang) ฟานทืเยด (Phan Thiet) รวมทั้งรัฐบาลกำลังจะพัฒนาเกาะฟูก๊วก (Phu Quoc) ให้เป็นสมุย 2

สถานที่เหล่านี้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากเวียดนามถือเป็นตลาดท่องเที่ยวใหม่ เป็นที่น่าสนใจ ประกอบกับมีชื่อเสียงด้านความปลอดภัยสูง นักท่องเที่ยวจึงเที่ยวได้อย่างอุ่นใจ

อย่างไรก็ดี สถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร ทั้งในเรื่องห้องพักที่มีไม่เพียงพอ ราคาแพง สถานบริการ ร้านอาหาร สปา มีไม่เพียงพอ รวมถึงการพัฒนาจุดท่องเที่ยวใหม่ๆ เช่น สวนสนุกมีน้อยเกินไป

ในด้านธุรกิจสปา ณ เวลานี้รัฐบาลเวียดนามจะไม่ออกใบอนุญาตให้กับผู้ขายใหม่ เพราะเห็นว่าเพียงพอแล้ว แต่จะออกใบอนุญาตเปิดธุรกิจสปาในโรงแรมหรือรีสอร์ทที่สร้างใหม่ได้ โดยจัดเป็นส่วนควบของโรงแรมและรีสอร์ทตามจังหวัดชายทะเลที่มีเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องจึงมีสูง รัฐบาลเวียดนามก็ส่งเสริมการลงทุนของภาคธุรกิจนี้เช่นกัน

8. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ มีความน่าสนใจ แต่ความเสี่ยงค่อนข้างสูง เนื่องจากราคาที่ดินแพงมาก ในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร โอจินท์ ตกตาราวาละ 714 ล้านดอง (1.5 ล้านบาท) หรือแพงกว่านั้น สาเหตุจากซัพพลายมีน้อย

กรณีของนักลงทุนต่างชาติ การถือครองเป็นลักษณะสัญญาเช่าระยะยาว (Lease) เช่น 30 – 50 ปี ไม่ใช่ถาวรตลอดไปเหมือนของไทย ถ้าเป็นการสร้างตึกหรือสำนักงานให้เขาจะมีระยะเวลาของการหาผลประโยชน์เป็นตัวกำหนด ช่วงปีที่ผ่านมา นักธุรกิจไทยด้านอสังหาริมทรัพย์ต่างให้ความสนใจเดินทางเข้าไปศึกษาสู่ทางการลงทุนหลายราย

9. การก่อสร้างแบบ Sub-Contractor ซึ่งจากการที่เวียดนามยังขาดแคลนระบบสาธารณูปโภค จึงนับเป็นโอกาสอันดีสำหรับนักธุรกิจไทย ที่มีความเชี่ยวชาญด้านงานก่อสร้าง มีแรงงานที่มีความชำนาญ และเป็นที่เชื่อถือของต่างชาติ น่าจะเข้าไปลงทุน อาจตั้งเป็นบริษัทเฉพาะโครงการ หรือตั้งเป็นบริษัทอย่างถาวร

ส่วนการประมูลงานใหญ่ๆ ของภาครัฐ เมื่อดูตามความสามารถนักธุรกิจไทยน่าจะแข่งกับชาติอื่นได้ แต่จริงๆ แล้วกลับสู้ไม่ได้ หรือไม่ได้ร่วมประมูล เนื่องจากโครงการใหญ่มักได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของประเทศอื่นๆ อาทิ ญี่ปุ่นที่สนับสนุนในรูปแบบเงินบริจาคอย่างมีเงื่อนไข โดย

ให้เฉพาะบริษัทญี่ปุ่นเท่านั้นดำเนินการได้ นักลงทุนไทยก็มีโอกาสสร้างความสัมพันธ์ สร้างพันธมิตร เพื่อรับจ้างเหมาช่วงต่อ (Sub-Contractor) จากบริษัทที่ชนะการประมูล

3.9.4 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการไทย

การส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราสูงกว่าร้อยละ 20 ต่อปี ในช่วง 5 ปีมานี้ (2003-2007) เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เศรษฐกิจเวียดนามรักษาระดับการเติบโตในอัตราร้อยละ 8 แม้ว่า การส่งออกของเวียดนามในปี ค.ศ. 2008 จะมีแนวโน้มชะลอตัวลง เนื่องจากเวียดนามต้องเผชิญกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของตลาดส่งออกสำคัญๆ อย่างสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป รวมทั้งอุปสรรคทางการค้าจากมาตรการ NTBs ต่างๆ ของประเทศคู่ค้า แต่คาดว่าจะการส่งออกโดยรวมของเวียดนามยังคงเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม สินค้าส่งออกสำคัญของเวียดนามที่สร้างรายได้เข้าประเทศต้องประสบปัญหาจากความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ และการขาดแคลนวัตถุดิบในประเทศ จึงจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ที่สำคัญได้แก่

- สิ่งทอ/เสื้อผ้า ที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบในสัดส่วนที่สูง ได้แก่ ฝ้าย เส้นใย และโพลีเอสเตอร์ รวมทั้งเครื่องจักรสำหรับย้อมผ้าจากต่างประเทศ
- รองเท้า ต้องนำเข้าวัสดุ/อุปกรณ์ตกแต่งรองเท้าและเครื่องหนัง และ
- เฟอร์นิเจอร์ไม้ ต้องนำเข้าไม้จากต่างประเทศ

การพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศของเวียดนามทำให้การส่งออกสินค้าของเวียดนามต้องอิงกับความผันผวนของวัตถุดิบในตลาดโลก และทำให้มูลค่าเพิ่มของสินค้าส่งออกเหล่านี้อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของสินค้าส่งออกของเวียดนามในตลาดโลก ทางกรมเวียดนามจึงมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมขั้นต้นและขั้นกลาง เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะเน้นการดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมต้นน้ำและกลางน้ำที่นักลงทุนไทยมีศักยภาพเข้าไปลงทุนในเวียดนาม ได้แก่ สิ่งทอ ต้นน้ำและกลางน้ำ (เช่น โรงงานผ้าฝ้าย โรงงานฟอกย้อม) วัสดุตกแต่งและเครื่องหนังสำหรับผลิตรองเท้า รวมทั้งผลิตภัณฑ์พลาสติกขั้นต้น ขั้นกลางและขั้นปลาย เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมของเวียดนามและการส่งออกที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องรวมทั้งได้รับผลดีจากต้นทุนค่าแรงงานราคาถูกในเวียดนามด้วย

3.10 การวิเคราะห์ SWOT การลงทุนในเวียดนาม

จุดแข็ง

1. เศรษฐกิจเติบโตเป็นอันดับสองรองจากจีน อย่างต่อเนื่อง การลงทุนในประเทศ การส่งออก ได้รับเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศปีละ 2.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ และเงินโอนจากชาว

เวียดนามโพ้นทะเล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ นอกจากนั้นเวียดนามมีเครือข่ายชาวเวียดนามโพ้นทะเล (Viet Kieu) ทั้งในยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย ฯลฯ ซึ่งเป็นเจ้าของธุรกิจขายส่ง/ขายปลีก/ร้านอาหาร/ร้านขายของชำ เป็นต้น

2.ความแน่วแน่ของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศสู่ความเป็นสากล และมีนโยบายที่ชัดเจนของรัฐบาล รวมทั้งความร่วมมือกับนักลงทุนต่างชาติ ที่ต้องการผลักดันให้เวียดนามเป็นประเทศอุตสาหกรรมต่างๆ แทนการพึ่งพาภาคเกษตรและการผลิต

3.ประเทศเวียดนามมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ เช่น น้ำมันดิบ ถ่านหิน เหล็ก แร่สังกะสี บอริกซ์ ป่าไม้ ทรัพยากรดินและน้ำ และที่สำคัญมีทรัพยากรมนุษย์มีบุคคลที่อยู่ในวัยทำงานถึงร้อยละ 65 มีอัตราการรู้หนังสือร้อยละ 90 มีค่าจ้างแรงงานที่ไม่สูง 45-55 เหรียญสหรัฐ/เดือน

4.เวียดนามมีเสถียรภาพทางการเมืองที่มั่นคง บ้านเมืองมีความปลอดภัย และรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ การอนุญาตให้ส่งผลกำไรกลับประเทศ ลดหย่อนภาษีนิติบุคคล การอนุญาตให้มีการโอนผลขาดทุนสะสมไปหักกลบผลกำไรในรอบห้าปีบัญชี

จุดอ่อน

1.เวียดนามขาดระบบฐานข้อมูลและสถิติ ที่ใช้ในการวางแผนอาทิข้อมูลวิเคราะห์เชิงลึกของกลุ่มสินค้าต่างๆ ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน

2. ระบบการค้าส่วนใหญ่ยังต้องมีการพัฒนาไปสู่ระบบสากลมากขึ้น

3. ขาดบุคคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ขาดแรงงานมีฝีมือและผู้บริหารระดับกลาง รวมทั้งการบริหารจัดการในหน่วยงานต่างๆ ยังไม่เป็นระบบ

4. วัตถุดิบและสินค้าขั้นพื้นฐานที่ใช้ในอุตสาหกรรมขั้นกลางและปลายน้ำมีคุณภาพต่ำ โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าสำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ

5.ขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานและไม่ได้มาตรฐาน ระบบการคมนาคมไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานาน และเกิดการชำรุดเสียหาย

6. มีจุดอ่อนด้านบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ ทำให้การกระจายสินค้าไม่สะดวกเท่าที่ควร

7.ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือสูง เนื่องจากค่าระวางขนส่งสินค้าทางเรือจากไทยไปเวียดนาม มีราคาสูง และมีพื้นที่ระวางไม่เพียงพอกับความต้องการ

8. ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์มีราคาค่อนข้างสูง และมีพื้นที่จำกัด

อุปสรรค

1. เวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง อันเนื่องมาจากการมีกฎหมายท้องถิ่นกำกับดูแลธุรกิจการค้าด้วย ทำให้นักธุรกิจไทยเกิดความสับสนถึงแม้ว่าจะมีการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันตนเองในการค้าขายสินค้ากับต่างประเทศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2545 แล้วก็ตาม และอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่นๆ อีก

2. เวียดนามมีการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีในการปกป้องทางการค้า ได้แก่ การประเมินภาษี โดยใช้ราคากลางที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับการพิจารณาสินค้าของแต่ละประเทศ และการเข้มงวดในการนำเข้าสินค้าบางชนิดของไทย

3. กำลังซื้อของประชากรส่วนใหญ่ในเวียดนามอยู่ในระดับต่ำ ยกเว้นในเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์ และกรุงฮานอย อย่างไรก็ตามบริเวณเมืองใหญ่ผู้ประกอบการต้องเผชิญกับการแข่งขันสูง ทั้งสินค้าของเวียดนาม จีน และ ประเทศอื่นๆ เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาด

4. อัตราภาษีนำเข้าโดยทั่วไปของเวียดนามยังอยู่ในอัตราสูง โดยเฉพาะสินค้าที่เวียดนามสามารถผลิตเองได้ เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค ที่เรียกเก็บภาษีนำเข้าเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 30-60 เสื้อผ้าสำเร็จรูป (ภาษีนำเข้าร้อยละ 30 และ VAT ร้อยละ 10) และอัญมณีสำเร็จรูป (ภาษีนำเข้าร้อยละ 40 และ VAT ร้อยละ 10) เป็นต้น นอกจากนี้ การที่เวียดนามใช้ราคากลางของรัฐบาลเป็นราคาขั้นต่ำในการประเมินภาษีนำเข้า แทนการใช้ราคาที่แสดงใน Invoice ทำให้ราคาที่ใช้เป็นฐานภาษีสูงกว่าความเป็นจริงมาก นอกจากนี้ การนำเข้าส่วนใหญ่ยังต้องดำเนินการผ่านองค์กรของรัฐบาล ทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการติดต่อค้าขายกัน

5. ปัญหาการละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าไทยและการปลอมแปลงสินค้ายังมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เวียดนามจำหน่ายสินค้าได้ในราคาต่ำกว่าไทยมาก ไทยจึงสูญเสียส่วนแบ่งตลาดสินค้าในเวียดนามมากขึ้นเป็นลำดับในช่วงที่ผ่านมา และที่สำคัญ คือ สินค้าไทยต้องเสียชื่อเสียงจากสินค้าปลอมแปลงในเวียดนามที่ติดป้าย Made in Thailand แต่เป็นสินค้าที่มีคุณภาพต่ำมาก หรือเป็นสินค้าหมดอายุแล้ว เป็นต้น

6. ปัญหาการลอบค้าขายตามแนวชายแดนของเวียดนามกับประเทศเพื่อนบ้าน(สปป.ลาว กัมพูชา และจีน) ทำให้มีสินค้าคุณภาพต่ำจากประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวของเวียดนามเข้ามาแข่งขัน และสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดสินค้าไทยในเวียดนาม เนื่องจากสินค้าของประเทศคู่แข่งมีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับราคาสินค้าของไทย

7. ผู้ส่งออกไทยยังขาดความชำนาญในการทำการค้ากับชาวเวียดนาม ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ใต้หวัน และ ญี่ปุ่น ซึ่งให้ความสำคัญทางการค้ากับเวียดนาม และมีสำนักงานตัวแทน ที่ศึกษาตลาดเวียดนามอย่างใกล้ชิดรู้จักและคุ้นเคยกับตลาดเวียดนามและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเวียดนาม ทำให้ผู้ประกอบการไทยประสบกับการแข่งขันทางการค้าที่รุนแรง

8. อุปสรรคจากการใช้มาตรการที่มีใช่ภาษีศุลกากร เช่น ข้อกำหนดที่เข้มงวดเกี่ยวกับการปิดตลาดสินค้าการห้ามนำเข้าสินค้าบางประเภทเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ นอกจากนี้

กฎหมายของเวียดนามกำหนดว่า นักธุรกิจต่างชาติจะไม่ได้รับสิทธิในการดำเนินธุรกิจนำเข้าและค้าขายในเวียดนาม ยกเว้นนักลงทุนที่เข้ามาตั้งโรงงาน นักธุรกิจต่างชาติสามารถตั้ง Representative Office ได้โดยไม่ต้องมีรายได้ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นสองเท่าของนักธุรกิจชาวเวียดนาม เป็นต้น

9. การต่อต้านการแข่งขัน

10. ปัญหาเงินเฟ้อที่รุนแรงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ภาวะเงินเฟ้อถูกล้อมมีมากกว่าประเทศอื่นใดในเอเชีย ด้วยตัวเลขดัชนีราคาผู้บริโภคที่สูงถึง 25.2% ในเดือนพฤษภาคม 2551 นับว่าสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2535 เฉพาะราคาอาหารอย่างเดียวก็ตัวขึ้นมาถึง 67.8%

11. ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 อัตราแลกเปลี่ยนเงินต้องมีความผันผวน เงินต้องมีแนวโน้มอ่อนค่าลง การเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และเริ่มประสบปัญหาขาดแคลนเงินเหรียญสหรัฐอย่างรุนแรง

12. ปัญหาการขาดดุลการค้าสูงถึง 18 พันล้านเหรียญสหรัฐ เฉพาะการนำเข้าเพิ่มขึ้น 28.77% ขณะที่การส่งออกเพิ่มขึ้น 29.08% ในปี 2551 เมื่อเทียบกับปี 2550

โอกาส

1. เป็นตลาดขนาดใหญ่ (ประชากร 85.3 ล้านคน) และเป็นฐานการผลิต (Production Base) เพื่อส่งสินค้าไปตลาดโลกและประเทศใกล้เคียงที่มีชายแดนติดกับเวียดนาม เป็นช่อง/ประตูเข้าและออก (Gate way) ที่จะขยายธุรกิจ

2. ระดับการเปิดประเทศของเวียดนามที่เพิ่มขึ้นอย่างมากภายใต้แผนการปฏิรูปเศรษฐกิจ เป็นประเทศที่เปิดรับนักลงทุนและนักท่องเที่ยว การที่เวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก WTO ทำให้จำเป็นต้องมีการปรับปรุง กฎระเบียบและกฎเกณฑ์ทางการค้าให้สอดคล้องกับกติกาการค้าโลก รวมทั้งให้เป็นไปในทางที่ผ่อนคลาย ยกเลิกหรือลดมาตรการการกีดกันและข้อจำกัดทางการค้า รวมทั้งลดอัตราภาษีศุลกากรจะช่วยส่งผลให้ธุรกิจการค้าและการนำเข้าสินค้า มีแนวโน้มขยายตัวยิ่งขึ้น อาทิ มีการลดกำแพงภาษี และมาตรการกีดกันทางการค้าจาก AFTA และ FTA ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้าแก่นักลงทุนต่างชาติและมีการออกกฎหมายการเปิดตลาดการค้า รวมทั้งเพิ่มความโปร่งใสของกฎหมาย และระเบียบการค้า การลงทุนสมาชิก WTO ได้จัดหาหนทางในการให้สิทธิทางการค้า สถานะความสัมพันธ์ทางการค้าปกติอย่างถาวรกับสหรัฐ หรือ PNTR ซึ่งในการนี้จะช่วยเพิ่มการค้าและการลงทุนมากขึ้นไม่เฉพาะกับสหรัฐเท่านั้น

3. เศรษฐกิจเวียดนามจะขยายตัวเพิ่มเป็น 2 เท่า ในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งมีผลทำให้มีกิจกรรมทางการค้าเพิ่มขึ้นด้วย

4. เป็นตลาดที่มีอัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวมาโดยตลอด เวียดนามคาดหวังว่าจะมีชาวต่างชาติเดินทางเข้าเวียดนามจำนวน 5 ล้านคนในปี 2551 ทำรายได้เข้าประเทศ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 14.3 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับ ปี 2550

5. รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างจังหวัดและการสร้างเครือข่ายคมนาคมเชื่อมต่อระหว่าง จีน และอาเซียน ผ่านเวียดนาม ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้เป็นประตูกระจายและลำเลียงสินค้าที่สำคัญจากเวียดนามสู่ประเทศใกล้เคียง

6. การสร้างนิคมอุตสาหกรรม เขตพัฒนาเศรษฐกิจ เขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งมีนโยบายให้สิทธิพิเศษด้านลงทุน เพื่อให้เวียดนามเป็นศูนย์กลางการผลิต

7. เวียดนามมีความร่วมมือทางการค้ากับต่างประเทศในหลายมิติ ทั้งในกรอบ WTO, APEC, ASEAN, GMS ฯลฯ

3.11 บทสรุป

จากที่ได้กล่าวไปในเนื้อหาข้างต้นแล้ว ทำให้ทราบว่าประเทศเวียดนามมีข้อดีต่างๆ ในด้านการเข้าไปลงทุนอย่างไรบ้าง รวมไปถึงรูปแบบการลงทุนแบบต่างๆ เงื่อนไขการลงทุน ที่ผู้ลงทุนสามารถเข้าไปลงทุนหรือประกอบการธุรกิจในประเทศเวียดนามได้ ทำให้ทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ สำหรับการลงทุนโดยชาวต่างชาติ นอกจากนี้ในบทนี้ยังได้กล่าวถึงสิทธิประโยชน์ความร่วมมือด้านการลงทุน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนไทยในประเทศเวียดนาม สำหรับเนื้อหาในบทถัดไป จะแสดงให้เห็นถึงรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในประเทศเวียดนาม อันจะเป็นพื้นฐานในการเลือกวิธีการในการดำเนินการจัดส่งหรือกระจายสินค้า โดยวิธีการขนส่งต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่การค้นหารูปแบบการขนส่งที่ก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด

บทที่ 4

การขนส่งในเวียดนาม

การขนส่งภายในประเทศเวียดนามมีอยู่ 3 ประเภท ดังนี้

1. ทางบก รถบรรทุกและรถไฟ
2. ทางน้ำ เรือขนส่ง เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container) และเรือทอ้งแบน (Barge)
3. ทางอากาศ

4.1.การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกของประเทศเวียดนามประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ทางรถบรรทุกและทางรถไฟ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1 รถบรรทุก

เป็นวิธีขนส่งที่ได้รับความนิยม สะดวก ส่งได้ทุกพื้นที่ มีมากพอกับความต้องการ ต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งแบบอื่น ตามจังหวัดใหญ่ๆ จะมีบริษัทรับส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ส่วนจังหวัดเล็กๆ จะมีรถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าเข้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าหลัก

ทั้งนี้ราคาต่อรถขึ้นอยู่กับความสม่ำเสมอของการใช้บริการ พื้นที่ปริมาณ น้ำหนัก ความน่าเชื่อถือ ความสะดวกของเส้นทาง ปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการคำนวณราคาที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งอาจจะเป็นลักษณะของหีบห่อหรือน้ำหนัก ขึ้นอยู่กับข้อตกลง

การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีข้อจำกัดหลายอย่างและมีผลกระทบต่อต้นทุนที่แพงขึ้น ได้แก่

ข้อจำกัดเรื่องเวลา ตามเขตเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์รถบรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ตันวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.00-16.00 น.และ 20.00-6.00 น. ส่วนรถที่เกินกว่า 2.5 ตัน ห้ามวิ่งเวลา 6.00-21.00 น. นอกเส้นทางหลวงระหว่างเมืองวิ่งได้ตลอดวัน

ความเร็ว โดยทั่วไปรถบรรทุกวิ่งได้เร็วสูงสุดไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่บางเขตอาจต่ำกว่านี้ เช่น ย่านชุมชนของนครโฮจิมินห์วิ่งได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะที่ตามเส้นทางระหว่างจังหวัดจะมีป้ายกำหนดเป็นระยะๆ ว่าวิ่งได้เร็วมากน้อยเพียงใด

ข้อจำกัดด้านความเร็ว เป็นผลมาจากการที่เวียดนามยังมีถนนขนาดเล็ก ตลอดจนมีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก ถ้ารถบรรทุกวิ่งเร็วเกินกำหนดเกรงจะเกิดอันตราย แม้แต่รถยนต์ก็อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุดบริเวณนอกตัวเมืองได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีบทลงโทษที่รุนแรง นอกจากจะถูกปรับแล้ว อาจถูกยึดรถเป็นเวลา 10 วัน

น้ำหนักบรรทุก รถบรรทุกจะไม่สามารถบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่ขออนุญาต เช่น 550-850, 1,250-1,300, 1,400-1,900 กิโลกรัม มิฉะนั้นจะถูกตำรวจเปรียบเทียบปรับ บางเส้นทางห้าม

รถบรรทุกใหญ่ผ่านเข้า-ออก อีกทั้งถนนหลายสายห้ามจอดรถ เพราะเกรงว่าจะทำให้การจราจรติดขัด

ดังนั้นรถบรรทุกถูกใช้เป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้า แต่ก็ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งล่าช้า ถึงแม้จะใช้รถบรรทุกเล็กที่มีความคล่องตัวมากกว่า แต่บรรทุกได้ไม่มาก จำนวนเที่ยวก็ขึ้นอยู่กับความเร็วและระยะเวลาที่อนุญาตให้วิ่งได้ในแต่ละท้องถิ่น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงตามไปด้วย อัตราค่าขนส่งก็ยังไม่มีความมาตรฐานแน่นอน

ตารางที่ 4.1 อัตราค่าขนส่งระหว่างนคร โฮจิมินห์กับจังหวัดต่างๆ

เส้นทาง	ราคา/ตารางเมตร
นครโฮจิมินห์-กรุงเทพมหานคร	3 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-นครเกิ่นเทอ	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-เมือดานัง	2 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Vung Tau	8.5 หมื่นด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Binh Thuan	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-เกาะฟูก๊วก	1.6 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Dong Thap	9 หมื่นด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Khanh Hoa	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Tien Giang	5 หมื่นด่ง

** กรณีที่สินค้ามีน้ำหนักมาก จะคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก เส้นทางระหว่างนครโฮจิมินห์-กรุงเทพมหานครราว 1 ล้านด่ง/ 1 ตัน

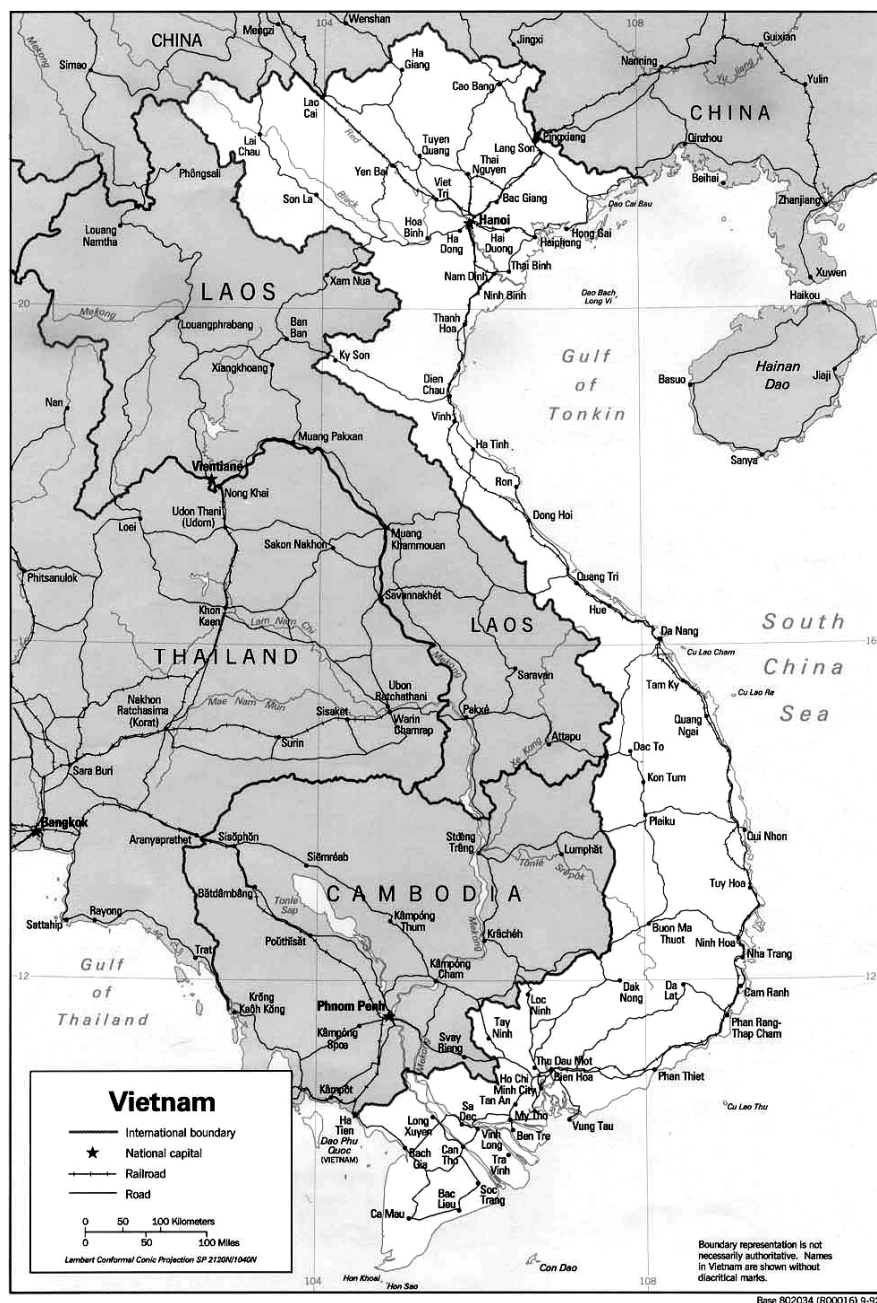
นอกจากนี้ยังมีอีกหนึ่งทางเลือกคือใช้บริการแท็กซี่ขนส่งสินค้าบริการตามมิเตอร์ และขนาดรถดังนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงการคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก

น้ำหนักบรรทุก	4 กิโลเมตรแรก	ตั้งแต่กิโลเมตรที่ 5
550 กิโลกรัม	6.5 หมื่นด่ง	1 หมื่นด่ง
750 กิโลกรัม	7.2 หมื่นด่ง	1.05 หมื่นด่ง
1,250 กิโลกรัม	9.8 หมื่นด่ง	1.2 หมื่นด่ง

หมายเหตุ: 1 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 1.6 หมื่นด่ง

เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน เวียดนามมีชายแดนติดกับจีน กัมพูชา ซึ่งการขนส่งไปยังชายแดนทำได้ค่อนข้างสะดวก เนื่องจากการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงอย่างรอบด้าน ดังรูปที่ 4.1



รูปที่ 4.1 เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน

บริเวณตอนเหนือของเวียดนามเชื่อมโยงมณฑลกว๋างสี (Guang-Xi) ของจีน ผ่านจังหวัดล็องเซิน (Lang Son) ไปยังด่านโยยี่กวน (You yi Guan) และปู่จ้าย (Puzhai) ส่วนนครหนานหมิง โดยรัฐบาลมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการติดต่อและค้าขายระหว่างจีนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน

จากกรุงฮานอยถึงนครหนานหมิงใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าเกษตรเป็นจำนวนมาก

ส่วนเส้นทางตอนกลาง เชื่อมโยงเวียดนาม ลาว ไทย ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จากท่าเรือดานังไปยังด่านเมืองลาวบ่าว (Lao Bao) จังหวัดกว๋างจิ (Quang Tri) สู่แขวงสะหวันนะเขตของลาว จนถึงด่านที่จังหวัดมุกดาหาร หรือที่รู้จักกันในนาม East-West Economic Corridor (EWEC)

เส้นทางนี้ นับว่ามีศักยภาพ มีโอกาสเติบโตทางธุรกิจอย่างมากทั้งในภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว จากนครดานังถึงด่านมุกดาหารใช้เวลา 6 ชั่วโมง ปัจจุบันหน่วยงานของทั้ง 3 ประเทศต่างพยายามปรับปรุงการให้บริการตรวจสอบสินค้าที่ด่านชายแดนให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น

ค่าขนส่งยังถือว่าค่อนข้างสูง โดยเฉพาะกับตู้คอนเทนเนอร์ของเวียดนาม ซึ่งมีน้อยและราคาแพงสินค้า 1 ตู้ ขนาด 40 ft จากนครดานังถึงด่านสะหวันนะเขต เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ

สำหรับเส้นทางตอนใต้ถือเป็นเส้นทางสำคัญทางเศรษฐกิจสายหนึ่งเชื่อมโยงเวียดนามกับกัมพูชา เพราะใช้ทั้งติดต่อค้าขาย ขนส่งสินค้าที่ผลิตจากกัมพูชาไปสู่ประเทศต่างๆ ผ่านท่าเรือนครโฮจิมินห์

การเดินทางจากจังหวัดเตย์นินห์ (Tay Ninh) ไปยังกรุงพนมเปญใช้เวลา 4-5 ชั่วโมง ปัจจุบันด่านชายแดนเข้า-ออกมี 2 จุด คือ ด่านม็อกไบ (Moc Bai) และด่านขามัท (Xa-mat)

เส้นทางเหล่านี้ ล้วนเป็นประตูการค้า เปิดโอกาสให้นักธุรกิจเวียดนามเข้าสู่ตลาดของประเทศเพื่อนบ้านที่รายรอบ โดยเฉพาะบริเวณด่านลาวกาย (Lao Cai) ลาวบ่าว และเตย์นินห์ เวียดนามได้จัดสรรพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รองรับการค้าขายด้วยทางเศรษฐกิจทั้งด้านการค้า การลงทุน ตลอดจนการท่องเที่ยว

4.1.2 การขนส่งทางรถไฟ

เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ข้อดีคือสินค้าไม่ค่อยเสียหาย แต่ข้อเสียคือล่าช้า ไม่สามารถไปได้ทั่วถึง มีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ 6 สาย ดังรูปที่ 4.2

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง

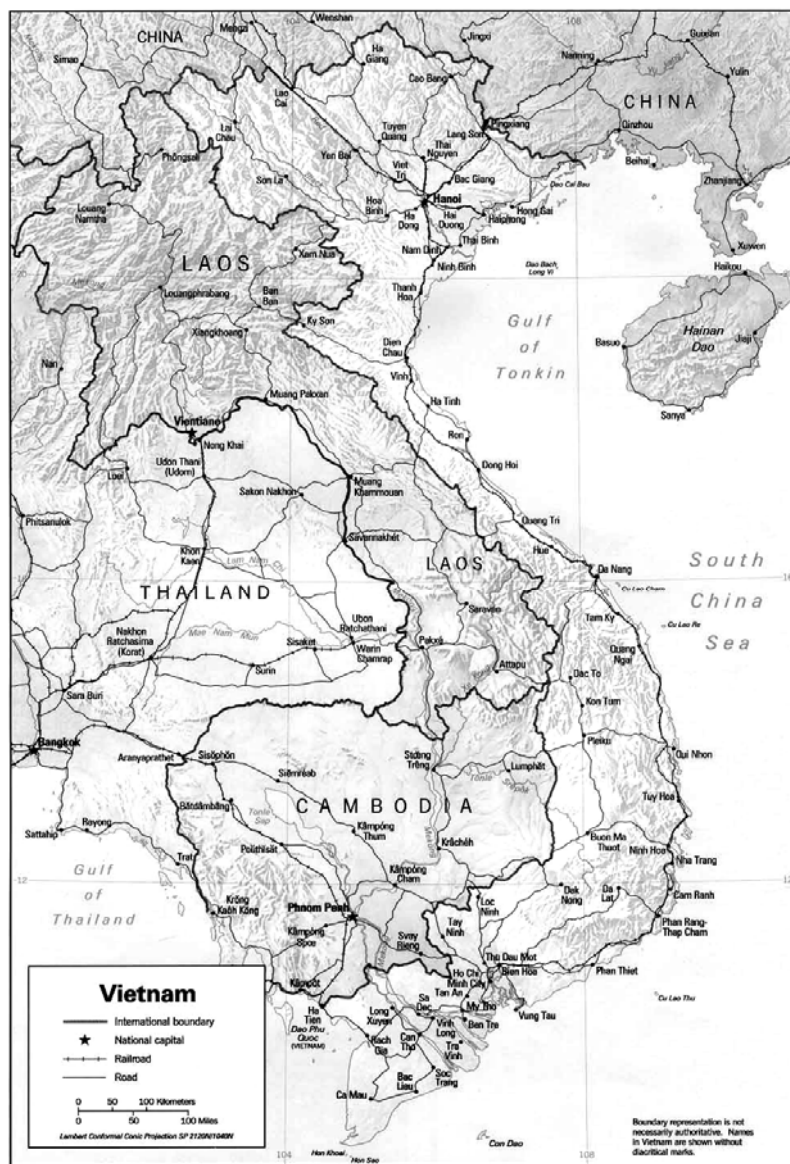
6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮว่า (Bien Hoa City) ในจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

บริการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับกรุงฮานอยมีดังนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงราคาการขนส่งโดยทางรถไฟ

ระยะทาง	ราคา	
นครโฮจิมินห์-กรุงฮานอย	สินค้าที่มีน้ำหนักมาก คิดค่าขนส่ง/น้ำหนัก 1 ตัน	ประมาณ 1 ล้านดอง/ตัน
นครโฮจิมินห์-กรุงฮานอย	สินค้าที่ใช้พื้นที่มาก คิดราคา/ตารางเมตร	ประมาณ 3 แสนดอง/ตารางเมตร



รูปที่ 4.2 เส้นทางรถไฟในเวียดนาม

4.2 การขนส่งทางน้ำ

หากเป็นการขนส่งภายในประเทศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากยุ่งยากต้องผ่านการตรวจของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ จะนิยมก็เฉพาะการนำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่

1. **Hai Phong Port** อยู่ที่เมืองไฮฟอง เป็นท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าไปยังกรุงฮานอย ตลอดจนจังหวัดต่างๆ บริเวณตอนเหนือ

2. **Tan Cang Port, Saigon Port, Ben Nghe Port, Tan Thuan Dong Port** เป็นท่าเรือสำคัญของทางภาคใต้ เนื่องจากเป็นเมืองเศรษฐกิจ นำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

3. Da Nang Port ท่าเรือสำคัญของนครดานังในภาคกลาง แต่ปัจจุบันมีสินค้าส่งออกหรือนำเข้าไม่มากนัก เนื่องจากยังไม่มีเรือขนาดใหญ่เข้าเทียบ สินค้าส่วนใหญ่ต้องถ่ายลงเรือส่งสินค้าที่สิงคโปร์

ค่าขนส่งสินค้าทางเรือ การนำเข้าสินค้าสู่นครโฮจิมินห์ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 5.84-7.92 ล้านบาท แยกเป็นรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต	ราคา
1. ค่าบริการนำเข้า	1x40	3.5-5.5 ล้านบาท
2. ค่าธรรมเนียมการตรวจคุณภาพสินค้า	1x40	5 แสนบาท
3. ค่า THC (Terminal Handling Charge)	1x40	1.44 ล้านบาท
4. ค่าเอกสาร+ทำความสะอาดตู้	1x40	2.5-3 แสนบาท
5. ค่าระวางตู้เปล่า	1x40	1.6 แสนบาท

สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าใช้จ่ายประมาณ 4.85-5.86 ล้านบาท

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต	ราคา
1. ค่าบริการนำเข้า	1x20	3-4 ล้านบาท
2. ค่าธรรมเนียมการตรวจคุณภาพสินค้า	1x20	5 แสนบาท
3. ค่า THC (Terminal Handling Charge)	1x20	9.6 แสนบาท
4. ค่าเอกสาร+ทำความสะอาดตู้	1x20	2.5-3 แสนบาท
5. ค่าระวางตู้เปล่า	1x20	1 แสนบาท

ทั้งนี้ค่าบริการนำเข้าขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า ระยะทางจากท่าเรือถึงโกดัง จำนวนสินค้าแต่ละเดือน นอกจากนี้สินค้านี้บางประเภทต้องมีการตรวจสอบคุณภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4.2.1 ท่าเรือที่สำคัญในประเทศเวียดนาม

1. ท่าเรือดานัง

ตั้งอยู่ที่นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัดถัวเทียน-เว้ (Thua Thien – Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกจากจังหวัด กว่างนัม (Quang Nam) ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหม่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะปัจจุบันจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง

ท่าเรือดานัง ตั้งอยู่บนอ่าวดานัง มีความลึก 10-17 เมตร ถูกโอบล้อมโดย Hai Van Mountain และ Son Tra peninsula และมีการออกแบบขยายแนวก้นของท่าเรือจาก 250 เมตร เป็น 450 เมตร ท่าเรือดานังอยู่ไม่ห่างจากสนามบินนานาชาติดานัง และสถานีรถไฟของประเทศเวียดนาม ยังมีเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่เขตอุตสาหกรรม และทางหลวงของประเทศด้วย ท่าเรือดานัง ประกอบด้วยท่าเรือสองแห่ง คือ Tien Sa Terminal และ Song Han Terminal มีความยาว 1,493 เมตร มีความสามารถรับขนถ่ายสินค้าได้ 5 ล้านตันต่อปี Tien Sa Terminal เป็นท่าเรือน้ำลึก มีความลึก 10.12 เมตร Total Length of Berth 965 m. Container ships ได้ 2,000 TEU และ Passenger Ships ได้ถึง 75,000 GRT มีการขยายคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 60,000 ตร.ม. โดยจัดหารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 80 ตัน นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีกหนึ่งแห่ง คือ Song Han Terminal ซึ่งเป็นแม่น้ำเดิมของนครดานัง กับความยาว 528 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 5 พันตัน ปริมาณของส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน ท่าเรือดานังยังเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งมีนโยบายการรักษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือ ท่าเรือดานังได้มีข้อตกลงกับท่าเรือคาซากิประเทศญี่ปุ่น ในปี 1994 และ Oakland port ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี 2005 ในการพัฒนาความร่วมมือเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ยังมีโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย และลาว ผ่านทางภาครัฐบาลและเอกชนการขยายและการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อผลักดันให้ท่าเรือดานังเป็น Transshipment Hub ของภูมิภาค ตามแนวเส้นทางหลักการพัฒนา East – West Economic Corridor: EWEC เชื่อมต่อไปถึงชายฝั่งทะเลภายในประเทศ จากเหนือที่ท่าเรือไฮฟอง สู่ภาคใต้ที่ท่าเรือโฮจิมินห์ ปัจจุบันท่าเรือดานังสามารถขนส่งสินค้าข้ามประเทศไปยังสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ฮองกง ท่าเรือดานัง ซึ่งเป็นผลจากการได้เข้าสู่ระบบ WTO อย่างเต็มตัว

ตารางที่ 4.6 อัตราค่าใช้จ่ายเครื่องมือการขนย้ายสำหรับท่าเรือดานัง

Cargo	Handling movement	Handling rate Ton/hatch- shift	Ton/day (4 hatches)	Remark
A.in bulk				
1. sand	Yard/truck-ship	500	6,000	
2. Klinker	Ship- truck/Warehouse/yard	250	3,000	
3. Ilmenite	Warehouse/truck-ship	400	4,800	
4. Coal, gypsum ,stone powder	Ship<>truck/yard/ship	200	2,400	
5. Dry clay	Ditto	150	1,800	
6. Wheat flour	Handling, quay packing -truck/warehouse	170	2,000	
7. Fertilizer	ditto	150	1,800	
8.Sliced cassava	Yard-warehouse/truck- ship	300	3,600	
9. Wood chips	Yard-ship	1,800t/shift 2,500t/shift	5,400t/day 7,500t/day	Ship< 30,000GT ≥30,000GT
B.In bag	Truck-ship		2,400	
1.Cement,fertiliser	Ship-truck/warehouse	200	1,980	
2.Sliced cassava	Yard-warehouse/truck- ship	165	1,800	
3.Agricultural products, other foods	Ship<>truck/warehouse	150	1,800	
C. Steel:				
1. construction steel	Ship-truck/yard	150	2,160 1,920	Bundle,bale,coil
2. pipe steel, shaped steel in bulk	Ditto	180 160	2,280	
3. Byproduct steeling bundle , bale.	Ditto	190		
D. Container	Ship<>truck/yard	13conts/hour 18conts/hour		Ship crane Gantry crane

ที่มา : www.danagportvn.com

ตารางที่ 4.7 Container ship schedule calling at the port สำหรับท่าเรือดานัง

No	Shipping lines/agencies	Vessel names	Route	frequencies
1	Wanhai/phoenix	-Hansa London -Hansa Rostock -Hansa Stralsund - Inga S	DaNang- Kaohsiung Taichung/Kelung	02 voys/week on Tuesday & Friday
2	Gemartrans/GemartransDN	- PlatinumJade - Platinum Diamond -Platinum Emerald	DN-SIN	01 voy/week on Monday or Tuesday
3	MCC/Saigonship DN	-MCC Clipper -MCC Confidence - Jacqueline	DN-SIN	01 voy/week on Wednesday & 01 voy on Saturday (every other week)
4	Megastar/Infalcon DN	- Me Linh - Van Xuan	DN-SIN	01 voy/week on Sunday
5	Samudera/PalDN	-Providence	DN-SIN	01voy/2weeks on Sunday
6	ACL,PIL/ITL DN	- Kota Teguh	DN-SIN	01voy/2weeks on Sunday

ที่มา : www.danagportvn.com

1. YARDS AND WAREHOUSES สำหรับท่าเรือดานัง

The total area: 299,256 m²The total area of warehouses: 29,204 m²The total area of yards: 183,722 m²

รูปที่ 4.3 บริเวณท่าเรือดานัง

2. Tien Sa Terminal: สำหรับท่าเรือดานัง

The total area of warehouses: 13,665 m² (CFS: 2,160 m²)

The total area of yards: 138,251 m²



รูปที่ 4.4 บริเวณคลังสินค้า

3. Song Han Terminal: สำหรับท่าเรือดานัง

The total area of warehouses: 3,314 m²

The total area of yards 16,330 m²



รูปที่ 4.5 ท่าเทียบเรือดานัง

4. Tho Quang freight warehouse station: สำหรับท่าเรือคานัง

The total area of warehouses: 12,225 m²

The total area of yards: 29,141 m²

5. Equipment สำหรับท่าเรือคานัง

- Quay gantry crane: 02 units
- RTG crane: 02 units
- Operating office, workshops, CFS, modern CY.
- Reach stacker: 02 units
- Clamp loader: 02 units
- Mobile crane from 10 t to 80 t: 23 units
- Forklift 1.5 t to 22 t: 32 units



รูปที่ 4.6 เรือเทียบท่าเรือคานัง



รูปที่ 4.7 ขนถ่ายขึ้นรถบรรทุก



รูปที่ 4.8 บริเวณท่าเรือดานัง

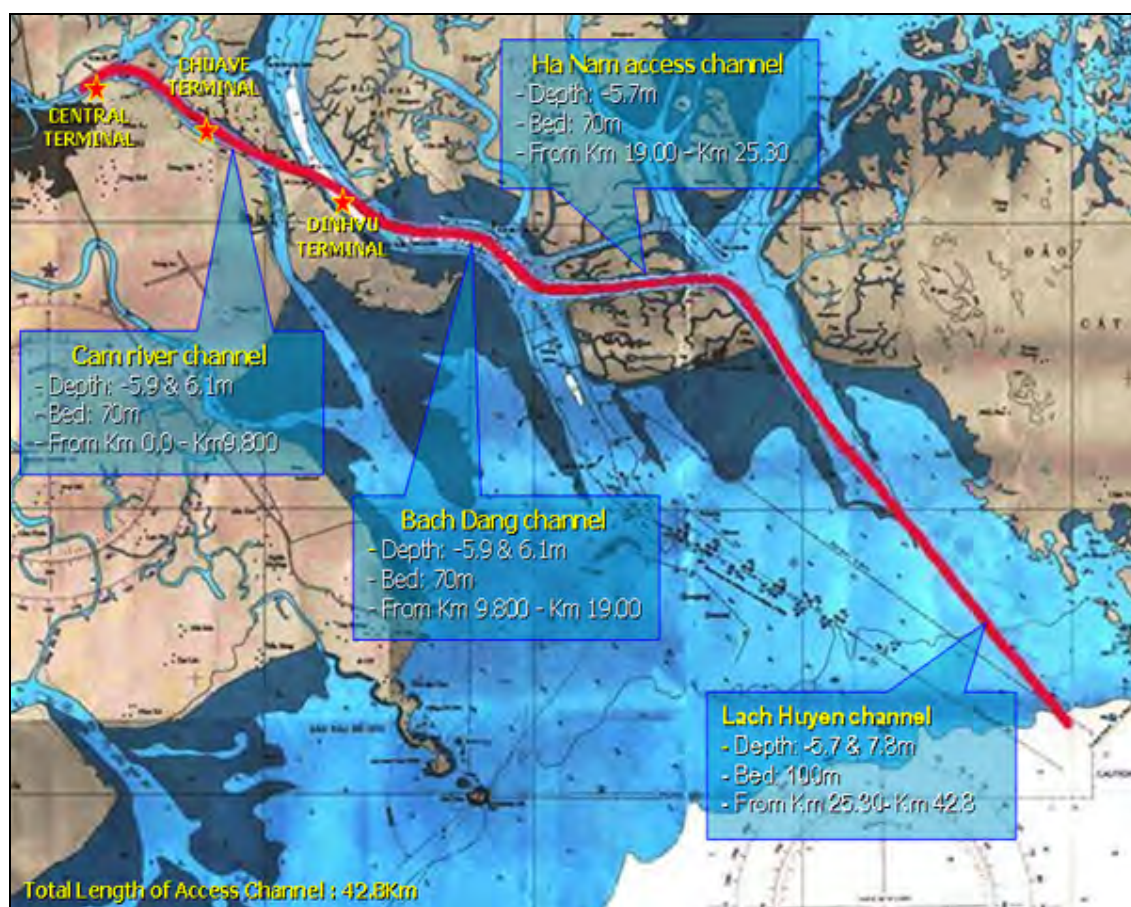
2 ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port)

นครไฮฟอง อยู่ริมฝั่งทะเลของอ่าวตังเกี๋ย (Gulf of Tonkin) ห่างจากนครฮานอยประมาณ 102 กิโลเมตร ด้านเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Quang Ninh ซึ่งเป็นที่ตั้งของอ่าวฮาลอง (Ha Long Bay) อันมีชื่อเสียงและได้เป็นมรดกโลก ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ติดกับทะเล และมีท่าเรือสำคัญที่สุดของภาคเหนือคือ ท่าเรือไฮฟอง ด้านตะวันตกเฉียงใต้ติดกับจังหวัด Nam Dinh ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Hai Duong ตัวเมืองไฮฟอง อยู่ริมฝั่งขวาแม่น้ำ Cua Cam River ซึ่งเป็นหนึ่งในแม่น้ำสายหลักของแม่น้ำแดง (Red River) นครไฮฟองมีพื้นที่ประมาณ 1,503 ตารางกิโลเมตร ประชากรราว 17,111 ล้านคน ในปี 2549 แบ่งเขตการปกครองออกเป็นเมือง 1 เมือง เขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 8 เขต

ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port) เป็นท่าเรือริมน้ำ Cua Cam ในนครไฮฟองที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดในภาคเหนือ ปริมาณการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือนี้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านตัน ต่อปี เป็น 12 ล้านตันต่อปี ในปี 2553 ปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาด 8 พันตัน และรัฐบาลมีแผนจะพัฒนาเพื่อยกระดับท่าเรือแห่งนี้ให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 1 หมื่นตัน รวมถึงมีแผนจะยกระดับท่าเรือ Dinh Vu ในนิคมอุตสาหกรรม Dinh Vu Economic Zone ให้ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับเรือขนาด 3 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ 12 ล้านตันต่อปี

ตารางที่ 4.8 Access Channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Name of channel	Breadth (m)	CD Depth (m)	Length (km)
Lach Huyen	100	-7.8	17.5
Ha Nam	70	-5.7	6.3
Bach Dang	70	-6.1	9.2
Song Cam	70	-6.1	9.8
Total length of access channel			42.8

ที่มา : www.worldportsource.com

รูปที่ 4.9 PHOTOS OF THE BERTH SYSTEM สำหรับท่าเรือไฮฟอง

2. Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง

ตารางที่ 4.9 Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง

SEAPORT	LENGTH	DEPTH	QUANTITY	CLASS OF CARGO
HoangDieu terminal	1.717 m	- 8.4 m	11 berths	General cargo, bulk cargo, bagged cargo, Container
Chuave terminal	498 m	- 8.5 m	3 berths	General cargo, Container
Halong bay roadsteads		- 14 m	7 roadsteads	General cargo, Container
Bachdang roadsteads		- 7.5 m	3 roadsteads	General cargo, Container
Lanha roadsteads		- 14 m	3 roadsteads	General cargo, Container

3. Kind of warehouses/storage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง

ตารางที่ 4.10 Kind of warehouses/storage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Kind of warehouses/storage yards	Quantity	Area (m ²)	Note
Container Freight Station	2	6.498	For consolidation and distribution of LCL containers
General cargo warehouses	10	30.052	General cargo
Container yard	3	343.565	
Open storages & cargo yards	20	141.455	



รูปที่ 4.10 Le Thanh Tong Container Yard



รูปที่ 4.11 Chua Ve Terminal CFS



รูปที่ 4.12 Chuave Container Yard

4. CARGO HANDLING RATES สำหรับท่าเรือไฮฟอง

(Promulgated under the General Director's Decision No.2361/ TGD dated Dec10th, 2002)

ตารางที่ 4.11 Access Channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Unit: M.Ton

NO	Group of cargo	VIs' s GRT < 5,000 MT		5,000 MT < VIs's GRT < 13,000 MT				VLS'S > 13,000 MT			
		Import	Export	Import		Export		Import		Export	
				At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads
1	Bulk Cargo	1300-2000	1200-3500	1500-3000	2000-4500	3300	3000	1500-4000	2000-5000	-	-
2	Bagged Cargo	1200-2000	1200-2000	1500-3000	1500-4000	1500-3000	2000-4000	2000-5000	2500-6000	1800-5000	2500-6000
3	Steel Product	2000-2500	1200	2500-3000	3000-3500	-	-	3000-4000	4000	-	-
4	Cargo in Drum	1000	1000	1200	-	1200	-	-	-	-	-
5	General Cargo	1000	800-1000	1000-1200	1000-1200	1200	1200	-	-	-	-
6	Automobiles(Unit/day/ship)	100	50	120-500	-	100-500	-	-	-	-	-
7	Container	500 conts/day-ship									
	Ship capacity < 500 TEUs	800 conts/day-ship									
	Ship capacity 500 TEUs										

ที่มา : www.haiphongport.com.vn, [14 พ.ย. 2552]

3 ท่าเรือไซ่ง่อน

“นครโฮจิมินห์” หรือ “ไซ่ง่อน” เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เหือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดดองไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหวุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย - หวุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจไม่น้อย

นครโฮจิมินห์ เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของประเทศ

นครโฮจิมินห์ มีพื้นที่ประมาณ 2,095 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่ 6.2 ล้านคนในปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของประชากรทั้งประเทศ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 7.1 ล้านคนในปี 2553 ประชากรส่วนใหญ่เป็นชนหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ส่วนใหญ่เป็นชาวจีน (Kinh) และ ฮวา (Hoa) นอกจากนี้ ได้แก่ Tay, Muong, Nung, Thai, Meo, Han, Cao Lan, Sau Diu, Tho และ Man

ท่าเรือ รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซ่ง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 2 หมื่นตัน มีการขนส่งสินค้ากว่า 10 ล้านตันต่อปี อย่างไรก็ตาม หนังสือพิมพ์ Nhan Dan ของเวียดนาม ฉบับวันที่ 23 สิงหาคม 2548 ระบุว่า รัฐบาลมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนา ท่าเรือแห่งใหม่นี้

1. Channel สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

จากที่จอดเรือ Vung Tau ถึงท่าเรือ Saigon ผ่านทางคลอง Soai Rap

Pilot boarding position: 10°20'N - 107°03'E

Channel Length: 85km, Depth: -8.5 m, Draft: 11 m

Tidal regime: irregular semi-diurnal. Average range: 3.0 m

Location of terminals in HCMC area: 10°50'N - 106°45'E.

Max size acceptable: 32,000 DWT (wharf side draft limit 11 m)

រូប 4.13 Saigon-Vung tau Access Channel

ท่าเทียบเรือ	Length (m)	Depth (m)	Equipment	เรือ/คลังสินค้า
Nha Rong Terminal (5 ท่าเทียบเรือ)	883	8.5-9.1	-	General/Passenger
Khanh Hoi Terminal (5 ท่าเทียบเรือ)	861	8.5 - 10	-	General/Container
Tan Thuan Terminal (4 ท่าเทียบเรือ)	713	9.6 - 11	-	RoRo/Bulk/Container
Tan Thuan II Terminal (1 ท่าเทียบเรือ)	210	10.5	-	Bag/Bulk cargo
25 Buoy berths (3.3 m - 13.5 m depth)				

รายงานฉบับสมบูรณ์ RDG5150076

2. สถานที่เก็บสินค้า

Total area: 500,000 m²Covered: 70,167 m² (CFS: 8,200 m²)Open: 227,638 m² (พื้นที่กองสิ่งของซ้อนกันอยู่: 140,000 m²)

Reefer points: 167

ความจุทั้งหมดของพื้นที่เก็บสินค้า 628,000 T (Container: 15,000 TEUs)

ตารางที่ 4.13 สถานที่เก็บสินค้า สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

TERMINAL	YARD	AREA (m ²)	LOAD T/m ²	CARGO
NHA RONG	Total	43,141	6-10	General cargo
KHANH HOI	Inter - Sheds	33,891	6-10	General
	RTG	12,477	6-10	Cargo/Container
	C	8,3771	6-10	Container
	Co gioi	2,522	6-10	"_"
TAN THUAN	Inter - Sheds	2,520	6-10	General
	C1	17,668	6-10	Cargo/Container
	C2	18,700	6-10	Container
	C3	30,600	6-10	"_"
	C4	16,827	6-10	"_"
TAN THUAN II	TT.II	17,000	6-10	Bulk
TAN THUANINLAND DEPOT	B	35,071	4-6	Container

ที่มา : www.vpa.org.vn, [14 พ.ย. 2552]

ตารางที่ 4.14 แสดงอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

Type	Terminal	Capacity			Capacity
	Nha Rong	Khanh Hoi	Tan Thuan	Tan Thuan II	
Ship-shore gantry crane			2		40 MT under spreader (20/40/45')
Harbour mobile crane		3	3		80~100 MT
Rubber-typed gantry crane			2		40 MT
Crawler crane		7			25~90 MT
Shore crane	4	4	3	4	10~30 MT
Reach stacker, Forklift/Toplift/Sidelift	22	28	11	2	42 MT with spreader 2.5~42 MT
CFS Forklift		9	4		1.5~2.5 MT
Dozer/Trimmer	7	16	9	8	
Cargo Truck	5	9	2		12 MT load
Roll Trailer		7			40' container
Tractor	1	6	6		20'/40'container

ที่มา : www.vpa.org.vn, [14 พ.ย. 2552]

รูปที่ 4.14 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อน ในนครโฮจิมินห์



รูปที่ 4.15 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนาม



รูปที่ 4.16 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในภูมิภาคอาเซียน

2. New Port Entry and Exit Formalities applied for Saigon Port

Standard Forms

Issued together with Decision no.55/2002/QD-TTg dated 23/04/2002 of Prime Minister.

1. Declaration of Arrival/Departure

2. Crew List

3. Passenger List

4. Ship Stores Declaration

Declaration of Arrival/Departure

Arrival ☐ Departure ☐

Name and type of ship	Port of arrival/departure	Date-time of arrival/departure	Port arrived from/Port of destination	
Nationality of ship	Call sign/IMO No.	Name of Master	Length over all	Breadth
Name and address of ship owner			A/F Draft	
Gross tonnage	Net tonnage	Deadweight	Name and address of ship's agent	
Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)				
Quantity and kind of cargo (Outward, Inward, Transit, Domestic or Transshipment)				
Quantity and kind of dangerous cargo		Remarks:		
Number of crew (incl. master)	Number of passengers			
Position of ship in port	Purpose to port	Date:		
Other concerning requirement of ship		Master(Authorized Agent or Officer)		

Crew ListArrival ☐ Departure ☐ Page no. ☐

Name of ship			Port of arrival/departure		Date of arrival /departure
Nationality of ship			Port arrived from		Nature and No. of identity document.
No	Family name, given name	Rank or rating	Nationality	Date and place of birth	(Seaman's passport)

Date:

Master (Authorized agent or officer)

Passenger list

Arrival ☐ Departure ☐ Page no. ☐

Name of ship:			Port of arrival/departure	Date of arrival /departure	
Nationality of ship:					
No	Family name, given name	Nationality	Number of Passport	Port of embarkation	Port of disembarkation

Date:

Master (Authorized agent or officer)

4.ท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.15 รายละเอียดท่าเรือโฮจิมินห์

Port Location:	Ho Chi Minh City
Port Name:	Port of Ho Chi Minh City
Local Port Name:	Saigon New Port
Port Authority:	Saigon Newport Company
Address:	End of Dien Bien Phu street, ward 22, Binh Thanh district Ho Chi Minh City Vietnam
Phone:	84.8.8999034
Fax:	84.8.8994388
Email:	saigonnewport@hcm.vnn.vn
Latitude:	10° 47' 38" N
Longitude:	106° 43' 29" E
UN/LOCODE:	VNSGN
Port Type:	River Port
Port Size:	Medium

1. Access channel: สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Length:

- to Tan Cang terminal: 52 nautical miles

- to Cat Lai terminal: 43 nautical miles

Channel depth: -8.5 m.

Draft:-10.5 m. Tidal regime: irregular semi-diurnal.

Average tidal range: 2.7 m.

Maximum draft: -11 m

Maximum size of vessel accepted: 30,000 DWT

2. Berths สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.16 Berths สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Name/No.	Length	Depth alongside	Vessel/Cargo
<i>Tan Cang terminal:</i>			Barges
Wharf 3	171 m	-5.0 m	
Wharf 4	533 m	-9.0 m	
<i>Cat Lai terminal:</i>			
B1B2	1,189 m	-12.0 m	Container vessel
Barge pier	30 m	-5.0 m	Barges
1,000 T pier	80 m	-6.0 m	
Nhon Trach ter: Barge pier	70m	-6.0 m	

ที่มา : www.worldportsource.com/ports/VNH_Port_of_Ho_Chi_Minh_City

3. Storage facilities สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Total port area: 2,040,000 m²Warehouse/shed: 135,200 m² (of which CFS 49,800 m², and bonded warehouse 21,000 m²).Yard for stacking container: 910.600 m². Storage capacity: 2,185,440 MT

4. Equipments สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.17 เครื่องจักรและอุปกรณ์ สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Type	No.	Capacity
Floating crane	1	100 MT
Quayside crane for handling container	13	35-40 MT
Rail-mounted mobile crane for handling container	2	36 MT
Quayside-fixed crane for handling container	8	36 MT
Rubber typed gantry crane – RTG	21	35 MT
Rubber typed gantry crane – RMGC	6	32 MT
Forklift for laden cont.	47	42 MT

Type	No.	Capacity
Forklift for empty cont.	30	7-10 MT
Tug boat	7	615-2400 HP
Tractor with trailer	140	176~215 HP
Barge crane	2	45 MT

5. Cargo throughput สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.18 ปริมาณสินค้าปี 2002-2007 สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

year	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total (MT)	5,589,000	7,500,000	11,048,823	14,570,000	20,000,000	25,600,000
Import (MT)	2,421,062	3,773,970	4,823,400	6,329,921	9,192,000	12,660,000
Export (MT)	2,739,067	3,408,600	5,795,155	7,604,500	9,958,000	12,540,000
Domestic (MT)	428,671	3,714,301	430,268	635,579	850,000	400,000
Container (TEUs)	475,000	700,000	879,504	1,056,000	1,400,000	1,800,000
Ship calls	824	1,344	1,388	1,544	1,914	2,045

6. แผนการพัฒนา สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.19 แสดงโครงการและแผนการพัฒนาสำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

โครงการ	ต้นทุนการลงทุน	กำหนดเวลาการดำเนินการ
Tan Cang-Cai Mep Port , phase I with the area of 20 hectares of open storage and 300m of wharf length	80 ล้าน USD	เริ่มก่อสร้าง ปี 2006 และ เริ่มดำเนินการ ปี 2009
Tan Cang-Cai Mep Port , phase 2 with the area of 40 hectares of open storage and 600m of wharf length	153 ล้าน USD	ทำการปรับปรุงพื้นที่และเริ่มต้น ก่อสร้าง ปี 2007 โครงการแล้วเสร็จ ปี 2010
Tan Cang-Long Binh ICD	300 พันล้าน VND	ปี 2008 อยู่ในช่วงกำลังก่อสร้าง

4.3 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งเวียดนามมีสนามบินภายในประเทศ 18 แห่ง อยู่ตามเมืองใหญ่ ได้แก่ กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ นครดานัง นครเว้ จังหวัดลามดง จังหวัดนาตรัง เมืองฟูเกีว (จังหวัดเกียนยาง) ดังรูปที่ 4.17 และมีสายการบินในประเทศ 2 สายคือ เวียดนามแอร์ไลน์ และแปซิฟิกแอร์ไลน์

สำหรับสนามบินระหว่างประเทศระดับนานาชาติมีอยู่ 3 แห่งคือ Noi Bai Airport อยู่ที่กรุงฮานอย Danang International Airport ที่นครดานัง Tan Son Nhat International Airport ที่นครโฮจิมินห์



รูปที่ 4.17 สนามบินในประเทศเวียดนาม

4.3.1 ท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบ (ภาษาเวียดนาม: Sân bay Quốc tế Nội Bài) เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในเวียดนามตอนเหนือ ให้บริการสำหรับบริเวณเมืองหลวงฮานอย ตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมือง 45 กิโลเมตร การเดินทางจากเมืองโดยรถแท็กซี่ใช้เวลา 30-45 นาที

ตารางที่ 4.20 รายละเอียดท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบ (Sân bay Quốc tế Nội Bài)

			
IATA: HAN - ICAO: VVNB			
ชนิด		สนามบินพาณิชย์	
จัดการโดย		Northern Airport Authority	
เมืองใกล้เคียง		ฮานอย	
สูงจากระดับน้ำทะเล		12 ม (39 ฟุต)	
พิกัด		 21°13'16"N, 105°48'26"E	
รันเวย์			
ทิศทาง	ความยาว		พื้นผิว
	เมตร	ฟุต	
11L/29R	3,800	12,466	คอนกรีต
11R/29L (งดใช้ งาน)	3,800	12,466	คอนกรีต



รูปที่ 4.18 ภายในอาคารท่าอากาศยานนอยไบ

ท่าอากาศยานแห่งนี้มีขนาดเล็กกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานนานาชาติอีก 2 แห่ง ในเวียดนาม แต่ก็ใหม่กว่าและทันสมัยมากกว่า มีทางวิ่งของเครื่องบิน 1 เส้น ระยะทาง 3,800 เมตร และมีอีกเส้นหนึ่งกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

-7 เมษายน 2548 - สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส เริ่มเที่ยวบินระหว่างกรุงฮานอยและสิงคโปร์สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน หลังจากเปิดเส้นทางการบินตรงระหว่างโฮจิมินห์ซิตี้และสิงคโปร์เมื่อวันที่ 1 เมษายน ปีเดียวกัน ทำให้ไทเกอร์แอร์เวย์สเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรกที่เปิดดำเนินการในเวียดนาม

-17 ตุลาคม 2548 - สายการบินแอร์เอเชียเปิดเส้นทางการบินระหว่างกรุงฮานอยและกรุงเทพมหานคร ถือเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งที่สองที่ให้บริการในเวียดนาม

ในปี พ.ศ. 2549 ท่าอากาศยานแห่งนี้มีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนราว 3.5 ล้านคน และรองรับเที่ยวบินทั้งไปและกลับเป็นจำนวน 1 ใน 3 จากเที่ยวบินทั้งหมดในท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 3 แห่งในเวียดนาม

-1 พฤศจิกายน 2550 - สายการบินนกแอร์เปิดเส้นทางการบินระหว่างกรุงฮานอยและกรุงเทพมหานคร โดยทำการบินวันละ 2 เที่ยวบินทุกวัน

ตารางที่ 4.21 สายการบินและจุดหมายปลายทางของท่าอากาศยานนานาชาติฮานอย

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
การบินไทย (TG)	Thai Airways International	กรุงเทพมหานคร
คาเธ่ย์แปซิฟิก (CX)	Cathay Pacific Airways	ฮ่องกง
โคเรียนแอร์ (KE)	Korean Air	โซล ปูซาน
เจแปนแอร์ไลน์ (JL)	Japan Airlines	โอซากะ โตเกียว
ไชน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์ (CZ)	China Southern Airlines	ปักกิ่ง กว่างโจว
ไชน่าแอร์ไลน์ (CI)	China Airlines	ไทเป
ไทเกอร์แอร์เวย์ (TR)	Tiger Airways	สิงคโปร์
ไทยแอร์เอเชีย (FD)	Thai AirAsia	กรุงเทพมหานคร
นกแอร์ (DD)	Nok Air	กรุงเทพมหานคร
แปซิฟิกแอร์ไลน์ (BL)	Pacific Airlines	โฮจิมินห์ซิตี้
พีเอ็มทีแอร์ (U4)	PMTair	เสียมเรียบ
มาเลเซียแอร์ไลน์ (MH)	Malaysia Airlines	กัวลาลัมเปอร์
ยูนิแอร์ (B7)	Uni Air	เกาซุง
รอยัลเขมรแอร์ไลน์ (RK)	Royal Khmer Airlines	เสียมเรียบ
การบินลาว (QV)	Lao Airlines	หลวงพระบาง เวียงจันทน์
(XF)	Vladivostok Avia	วลาดีวอสตอค

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
เวียดนามแอร์ไลน์ (VN)	Vietnam Airlines	โฮจิมินห์ซิตี ดานัง เว้ ดาลัด ยาดริง เคียนเบียนฟู บวนมาทวด กรุงเทพมหานคร เวียงจันทน์ หลวงพระบาง เสียมเรียบ กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ คุนหมิง ซ่งกง กว่างโจว ไทเป ปักกิ่ง โซล โตเกียว มอสโก แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส (อุดรธานี (เริ่ม เม.ย. 2552))
สิงคโปร์แอร์ไลน์ (SQ)	Singapore Airlines	สิงคโปร์
อีวีเอแอร์ (BR)	EVA Air	ไทเป
อุซเบกิสถานแอร์เวย์ (HY)	Uzbekistan Airways	ทาชเคนต์
เอเชียานาแอร์ไลน์ (OZ)	Asiana Airlines	โซล
แอโรฟลอต (SU)	Aeroflot	มอสโก
แอร์เอเชีย (AK)	Air Asia	กัวลาลัมเปอร์
แอร์ฟรานซ์ (AF)	Air France	ปารีส กรุงเทพมหานคร
ฮ่องกงแอร์ไลน์ (N8)	Hong Kong Airlines	ฮ่องกง

4.3.2 ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีต

ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีต (ภาษาเวียดนาม: Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất) เป็นทำอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในเวียดนาม ตั้งอยู่ในโฮจิมินห์ซิตี

ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีตถือกำเนิดขึ้นเมื่อต้นทศวรรษที่ 1930 (พ.ศ. 2473-2482) โดยรัฐบาลภายใต้ auspices ของฝรั่งเศสได้สร้างสนามบินขนาดเล็กขึ้นในหมู่บ้านเดินเซินญีต จึงเป็นที่รู้จักในชื่อว่า สนามบินเดินเซินญีต และเมื่อกลางปี พ.ศ. 2499 ทางสหรัฐอเมริกาได้สร้างทางวิ่งความยาว 2,160 เมตร และอาคารสนามบิน ซึ่งได้กลายเป็นทำอากาศยานนานาชาติสำหรับเวียดนามได้ ในช่วงสงครามเวียดนาม ฐานทัพอากาศเดินเซินญีตได้เป็นฐานทัพสำคัญทั้งของสหรัฐอเมริกาและกองทัพอากาศเวียดนามได้ และก่อนปี พ.ศ.2518 ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีตยังเป็นทำอากาศยานที่มีผู้มาใช้บริการมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

ตารางที่ 4.22 ท่าอากาศยานนานาชาติเตินเซินญีต (Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất)

			
IATA: SGN - ICAO: VVTS			
รายละเอียด			
ชนิด	สนามบินพาณิชย์		
จัดการ โดย	Southern Airports Services Company		
เมืองใกล้เคียง	โฮจิมินห์ซิตี		
สูงจากระดับน้ำทะเล	10 ม (33 ฟุต)		
พิกัด	 10°49′08″N, 106°39′07″E		
รันเวย์			
ทิศทาง	ความยาว		พื้นผิว
	เมตร	ฟุต	
07L/25R	3,048	10,000	คอนกรีต
07R/25L	3,800	12,468	คอนกรีต

ในวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2547 เครื่องบินโบอิง 747-400 ของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ UA869 ได้ร่อนลงสู่โฮจิมินห์ซิตี ถือเป็นสายการบินแรกของสหรัฐอเมริกาที่บินสู่เวียดนาม หลังจากเที่ยวบินสุดท้ายของสายการบิน Pan Am ในช่วงที่กรุงไซ่ง่อนล่มสลายลง จากข้อมูลทางสถิติ ในปี พ.ศ.2549 ท่าอากาศยานมีผู้โดยสารเข้าออกราว 8.5 ล้านคน และมีเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออกรวม 64,000 เที่ยวบิน และเมื่อเร็วๆ นี้ มีการบันทึกไว้ว่า ท่าอากาศยานแห่งนี้รองรับเที่ยวบินต่างประเทศถึง 2 ใน 3 จากที่มีในท่าอากาศยานทั้งหมดในเวียดนาม

ตารางที่ 4.23 สายการบินและจุดหมายปลายทาง ของท่าอากาศยานนานาชาติเด็นเซินญีต

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
กาตาร์แอร์เวย์ (QR)	Qatar Airways	โดฮา
การบินไทย (TG)	Thai Airways International	กรุงเทพมหานคร
การูดานินโดนีเซีย (GA)	Garuda Indonesia	จาการ์ตา สิงคโปร์
คาเธ่ย์แปซิฟิก (CX)	Cathay Pacific Airways	ฮ่องกง
โคเรียนแอร์ (KE)	Korean Air	โซล
เจแปนแอร์ไลน์ (JL)	Japan Airlines	โตเกียว
เจ็ตสตาร์เอเชียแอร์เวย์ (3K)	Jetstar Asia Airways	สิงคโปร์
เจ็ตสตาร์แอร์เวย์ (JQ)	Jetstar Airways	ซิดนีย์
ไชน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์ (CZ)	China Southern Airlines	กว่างโจว
ไชน่าแอร์ไลน์ (CI)	China Airlines	ไทเป
ไทเกอร์แอร์เวย์ (TR)	Tiger Airways	สิงคโปร์
นกแอร์ (DD)	Nok Air	กรุงเทพมหานคร
บางกอกแอร์เวย์ (PG)	Bangkok Airways	กรุงเทพมหานคร
แปซิฟิกแอร์ไลน์ (BL)	Pacific Airlines	ฮานอย คานัง ไทเป เกาซุง
ฟิลิปปินแอร์ไลน์ (PR)	Philippine Airlines	มะนิลา
มาเลเซียแอร์ไลน์ (MH)	Malaysia Airlines	กัวลาลัมเปอร์
แมนดารินแอร์ไลน์ (AE)	Mandarin Airlines	เกาซุง
ยูไนเต็ดแอร์ไลน์ (UA)	United Airlines	ฮ่องกง ซานฟรานซิสโก
รอยัลเขมรแอร์ไลน์ (RK)	Royal Khmer Airlines	เสียมเรียบ
รอยัลบรูไนแอร์ไลน์ (BI)	Royal Brunei Airlines	บันดาร์เสรีเบกาวัน
ลุฟท์ฮันซา (LH)	Lufthansa	กรุงเทพมหานคร แฟรงก์เฟิร์ต
เวียดนามแอร์ไลน์ (VN)	Vietnam Airlines	ฮานอย คานัง เว้ เวียงจันทน์ พนมเปญ เสียมเรียบ กรุงเทพมหานคร กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ ฮ่องกง ไทเป เกาซุง ปักกิ่ง กว่างโจว โซล ปูซาน โตเกียว โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซิดนีย์ เมลเบิร์น มอสโก แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
สิงคโปร์แอร์ไลน์ (SQ)	Singapore Airlines	สิงคโปร์
ออลนิปปอนแอร์เวย์ (NH) (เอเอ็นเอ)	All Nippon Airways (ANA)	โตเกียว
อีวีเอแอร์ (BR)	EVA Air	ไทเป
เอเชียนาแอร์ไลน์ (OZ)	Asiana Airlines	โซล ปูซาน
แอร์ไชน่า (CA)	Air China	ปักกิ่ง หนานหนิง
แอร์ฟรานซ์ (AF)	Air France	กรุงเทพมหานคร ปารีส

4.3.3 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง

ตั้งอยู่ที่เมืองดานัง สนามบินดานัง (Danang International Airport) ในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐอเมริกา เป็นสนามบินขนาดเล็ก (ATR) ยังไม่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ เช่น โบอิง 747 ได้ ขณะนี้อยู่ในระหว่างปรับปรุงก่อสร้างเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองดานัง จากสนามบินสุวรรณภูมิไปดานัง มีเครื่องบินของบริษัท พีบี แอร์ จำกัด บินเป็นประจำทุกวัน ด้วยเครื่องบินขนาดเล็กรุ่น ATR-72 ผู้โดยสารได้ประมาณ 70 ที่นั่ง

ตารางที่ 4.24 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง

Da Nang International Airport			
Cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng			
IATA: DAD – ICAO: VVDN			
			
Summary			
Airport type	Public / Military		
Operator	Central Airports Authority		
Serves	Da Nang		
Elevation AMSL	33 ft / 10 m		
Runways			
Direction	Length		Surface
	ft	m	
17L/35R	10,000	3,048	Asphalt
17R/35L	10,000	3,048	Asphalt

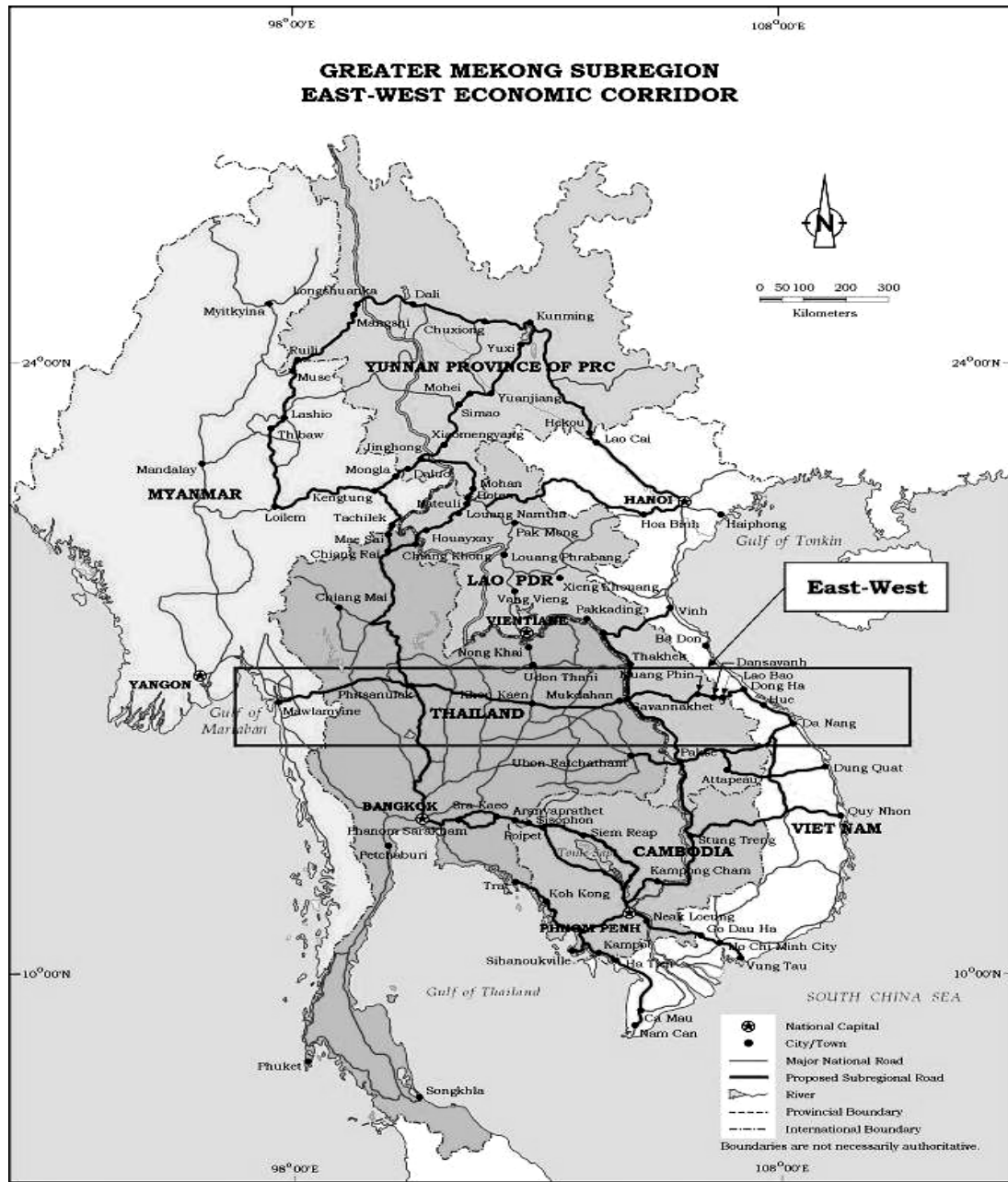
4.4 สรุป

การขนส่งในประเทศเวียดนาม มีหลากหลาย ทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ แต่ยังมีอุปสรรค อยู่พอสมควร เนื่องจากยังมีขนาดเล็กทั้งสนามบิน ทางหลวง ท่าเรือ ทางรถไฟ และเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกยังมีไม่เพียงพอ เหมาะสม ต่อการขนส่งสินค้าภายใน และระหว่างประเทศ แต่มีแผนการพัฒนาแล้ว และรอการพัฒนาในอนาคต

บทที่ 5

เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในปัจจุบัน

จากการสืบหาข้อมูลโดยการสำรวจ การสัมภาษณ์ การศึกษาจากเอกสารการศึกษาที่ผ่าน และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม เป็นดังนี้



รูปที่ 5.1 เส้นทางขนส่งใน GMS

เส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-เวียดนามในปัจจุบัน มีเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับเวียดนามสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ตอนบน กรุงเทพฯ กับนครฮานอย ส่วนที่ 2 ตอนกลาง กรุงเทพฯกับนครดานัง และส่วนที่ 3 กรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์ มี 5 เส้นทางหลัก คือ โดยเป็นเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางมุกดาหาร-สะพานนะเขต-ถนนหมายเลข 9-คองฮา-ดานัง โดยมีอุโมงค์จากดานัง-เว้ เส้นทางนครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-ควีนอน-ดานัง เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หุงเต่า และเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตราด-เกาะกง-สะเรแอมเปิล-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หุงเต่า ดังรูปที่ 5.1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1 เส้นทาง R9 มุกดาหาร-สะพานนะเขต-ลาวบาว-เว้-ดานัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 9 แนวตะวันออก-ตก ตัดกับเส้นทางหลวงหมายเลข 13 แนวเหนือ-ใต้ นอกจากนั้นสะพานเขตยังมีสนามบินเก่าที่รอการปรับปรุงพัฒนา ซึ่งขณะนี้บริษัทไทยแอร์พอร์ตกราวนด์เซอร์วิส จำกัด (TAGS) ได้รับสัมปทานพื้นที่พัฒนาควบคู่ไปกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน (Savan-Seno) Zone A เนื้อที่ประมาณ 270 เฮกตาร์ เพื่อพัฒนาธุรกิจบริการครบวงจร ซึ่งอยู่ห่างเข้าไปจากชายแดนไทยประมาณ 5 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นถนน 2 ช่องจราจรลาดยางตลอดทั้งสาย ผ่านอุทุมพอน (Outhoumphon) พระลานไชย (PhalanXai) เมืองพิน (Muang Phin) เซโปน (Xepon) ถึงด่านแดนสะพาน (Dansavanh) ตลอดเส้นทาง มีบ้านเรือนร้านค้าตั้งอยู่ประปราย ปิมน้ำมันขนาดใหญ่ของบริษัท เชลล์ จำกัด 1 แห่ง และปั๊มเล็ก ๆ อีก 2-3 แห่ง มีด่านเก็บเงินค่าผ่านทางบำรุงท้องที่ระหว่างทาง 2 แห่ง สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 110 กม./ชม. สำหรับรถเก๋ง และ 80 กม./ชม. สำหรับรถโดยสารและรถบรรทุก ระยะทางตั้งแต่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่สะพานเขตถึงด่านลาวบาวของเวียดนาม รวม 240 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง

จากเส้นทางนี้จาก สปป.ลาวผ่านด่านแดนสะพานเข้าสู่ด่านลาวบาว (Lao Bao) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดกวางจิ (Quang Tri) มีทำการตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรขนาดใหญ่เตรียมรองรับการขยายตัวของเส้นทางนี้ไว้เป็นอย่างดี เมืองลาวบาวถูกพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ทั้งหมด 15,804 เฮกเตอร์ รัศมีห่างจากชายแดนประมาณ 25 กิโลเมตร มีสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบ ภาษีรายได้ 4 ปีแรกและลด 50% อีก 9 ปี ค่าเช่าพื้นที่ไม่ต้องเสีย 11 ปี รถยนต์พวงมาลัยขวาสามารถเข้ามาใช้ได้เต็มที่ ปัจจุบันมีนักลงทุนมากกว่า 50 โครงการมูลค่ากว่า 150 ล้าน US\$ เป็นบริษัทคนไทย 4 ราย ค่าแรงประมาณ 50-60 US\$ ต่อเดือน แรงงานมีทักษะ ความรู้ อาจสูงถึง 100 US\$ ต่อเดือน อยู่ห่างจากท่าเรือเหอเวียง จังหวัดกวางจิเอง 60 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างขยายการก่อสร้างเป็นท่าเรือขนาด 10,000 ตัน

คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 2 ปี และทำเรือเมืองเว้ ขนาด 30,000 ตัน อยู่ห่าง 125 กิโลเมตร และทำเรือคานั่งขนาด 30,000 ตัน อยู่ห่าง 250 กิโลเมตร

จากชายแดนสปป.ลาว-เวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 มาถึงเมืองดองฮา (Dong Ha) ระยะทาง 84 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงหมายเลข 1 แนวเหนือ-ใต้ของเวียดนาม หากเลี้ยวซ้ายขึ้นไปทางเหนือ สามารถเดินทางผ่านฮานอยเข้าสู่ สปป.จีนตอนใต้ทั้งนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน และนครกวางสี มณฑลน่านจิง ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1,480 กิโลเมตร และไปสู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้งนครเซินเจิ้นและกวางเจา ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 3 วัน เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร



รูปที่ 5.2 เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯ สู่ครดานัง

หากเลี้ยวขวาลงทางใต้ วิ่งเรียบแม่น้ำและขึ้นเนินเขาเล็กน้อย ผ่านจังหวัดกวางจิ มีชายหาดวนอัน (Thuan An Beach) เป็นแหล่งท่องเที่ยวชายหาด มุ่งสู่เมืองเว้ เมืองมรดกโลก ระยะทางอีก 70 กิโลเมตร เส้นทางส่วนใหญ่จะขนานไปกับทางรถไฟ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่อง

จราจรเหมือนเดิม ความเร็วที่วิ่งในเขตชุมชนจะต้องไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ท่าเรือเมืองเว้เป็นท่าเรือขนาดเล็ก ใช้เป็นท่าขนส่งสินค้าเรือชายฝั่งขนาดเล็กมากกว่าเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ มีเครื่องบิน 80 คันและรถที่อปสำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์ และลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 6-10 ไร่ เส้นทางจากเมืองเว้สู่ด่านงบนทางหลวงหมายเลข 1 แนวเหนือ-ใต้ นครโฮจิมินห์ไปฮานอยผ่านอุโมงค์ Haivan Tunnel ระยะทาง 6.4 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนการเงินจากธนาคารของญี่ปุ่น JBIC มูลค่า 211 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้สามารถย่นเวลาในการเดินทางลดละไปตามไหล่เขากว่า 2 ชั่วโมง เข้าสู่เมืองท่าดานัง (Danang Port) จุดสิ้นสุดของระเบียบเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออกทางหลวงหมายเลข 9 จากดานังยังสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองโบราณมรดกโลกฮอยอัน (Hoi An Ancient Town)

ตารางที่ 5.1 แสดงรายการสินค้าผ่านแดนมุกดาหาร ประจำปีงบประมาณ 2550

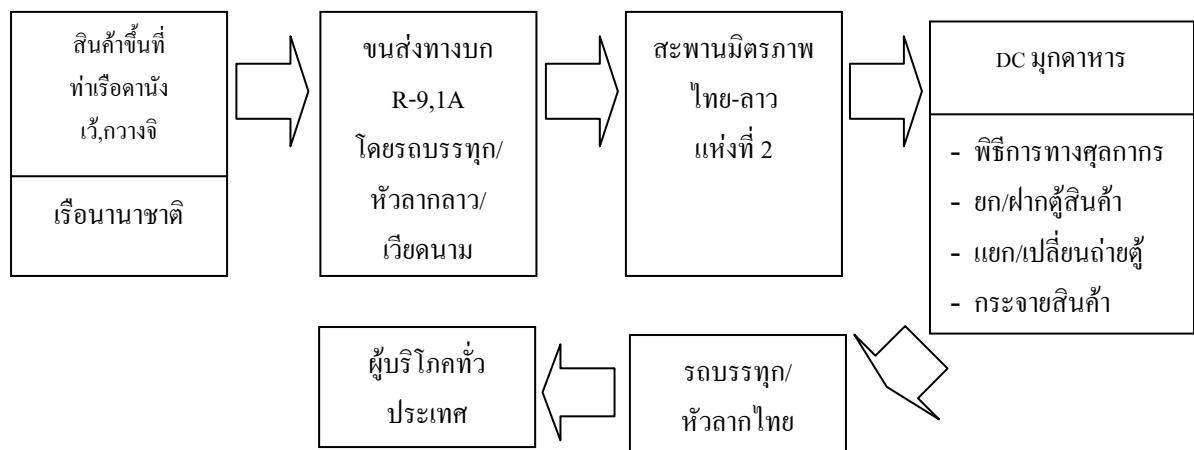
ที่	สินค้าผ่านแดนไปประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เครื่องจักรกล	69.069	1	บุหรี ยาเส้น	1,999.406
2	ห้วงเพิ่มเก็บเอกสาร	30.008	2	สุรา วิสกี้	1324.879
3	เครื่องชุดเจาะ	16.373	3	อุปกรณ์และส่วนประกอบของ เครื่องจักรในเหมืองแร่	627.766
4	ถุงเท้า	15.106	4	ส่วนประกอบและอะไหล่รถยนต์เก่า ใช้แล้ว	298.642
5	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	14.402	5	สารเคมีปรับสภาพน้ำให้บริสุทธิ์	179.824
6	อะไหล่และส่วนประกอบเครื่องจักร	13.719	6	ท่อเหล็ก	108.974
7	บุหรี	8.694	7	ไวน์	107.936
8	ของใช้ส่วนตัวและของใช้ในบ้านเรือน	4.842	8	อุปกรณ์และส่วนประกอบรถบรรทุก	98.682
9	ไม้แปรรูป	3.742	9	สารเคมีต่าง ๆ	80.542
10	เครื่องเรือนไม้	2.045	10	เครื่องจักรสำหรับชุดเจาะและอุปกรณ์	52.715

ที่มา : รายงานสรุปผลงานด้านศุลกากรมุกดาหาร ในรอบปีงบประมาณ 2550

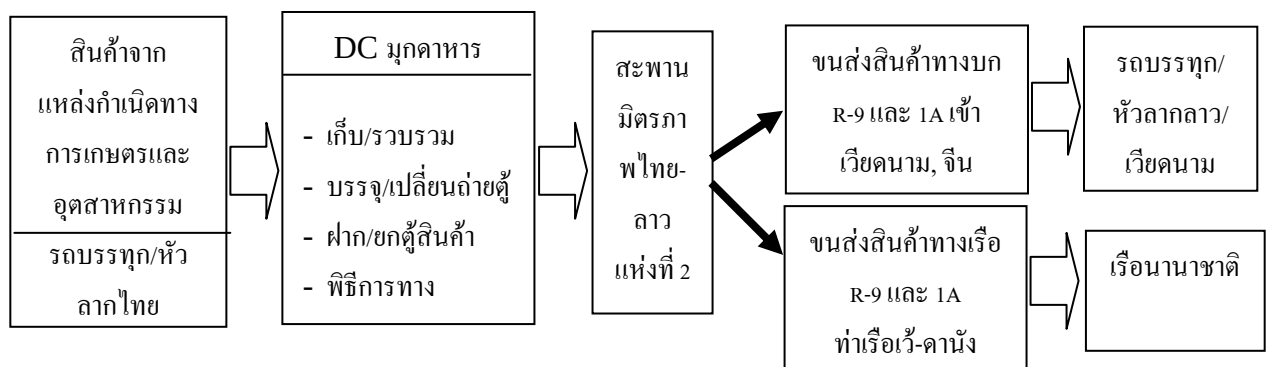
สถิติรถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก จากด่านศุลกากรมุกดาหารพบว่าในปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549-กันยายน 2550) มีรถสินค้าเข้าจำนวน 14,441 คัน เพิ่มจากปี 2547-2549 ที่มีเพียง 4,540 4,852 และ 5,309 คันตามลำดับ และมีรถบรรทุกสินค้าออกจำนวน 15,571 คัน เพิ่มจากปี 2547-2549 เล็กน้อยที่มีจำนวน 12,764 12,958 และ 12,956 คัน ตามลำดับ โดยมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า 672 ตู้ และคอนเทนเนอร์ออก 2,589 ตู้ สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดทั้งปีงบประมาณ 2550 มีรถยนต์เข้า 21,646 คัน และออก 21,847 คัน และรถโดยสารประจำทางเข้า 3,974 คัน และ

ออก 3,869 คัน เพิ่มขึ้นจากเดิมจำนวนหลายเท่าตัวในปี 2546-2549 ที่มีรถเข้าเพียง 698, 743, 820 และ 853 คัน ตามลำดับ โดยเฉลี่ยก่อนเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มีรถเข้า-ออก เฉลี่ย 5-10 คันต่อวัน หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพเข้า-ออก เฉลี่ย 150 คันต่อวัน

การให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Import & e-Export) ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2549 มีการจัดประชุม อบรม สัมมนา เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการ ซึ่งตั้งแต่เดือนมกราคม-กันยายน 2550 มีผู้ลงทะเบียนขอใช้บริการผ่านพิธีการศุลกากรในระบบ Paperless แล้วรวมทั้งสิ้น 192 ราย และมีการนำเอาระบบตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) มาใช้งานแล้วแต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการตรวจปล่อยแบบครบวงจร และยังไม่สามารถดำเนินการตรวจสินค้า คน และยานพาหนะร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ไทย-สปป.ลาว ครั้งเดียว ณ จุดเดียวกันได้ ขณะนี้อยู่ในระหว่างปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการออกปฏิบัติงานนอกอาณาจักรในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) คาดว่าจะแล้วเสร็จและสามารถใช้งานได้ ประมาณ ไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2551



รูปที่ 5.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า



รูปที่ 5.4 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก

การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)

1. เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)
2. เส้นทางเสร็จเรียบร้อยแล้ว
3. มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรมและมรดกโลกที่สามารถเชื่อมโยงกันได้
4. ระยะทางไม่ไกลมากนัก สามารถเดินทางได้ภายใน 1 วัน
5. ค่าครองชีพ ค่าแรง ราคาไม่แพง
6. มีท่าเรือขนส่งสินค้าหลายท่า เช่น กวางจิ ดานัง
7. สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์
8. มีศูนย์กระจายสินค้า (DC) บริเวณชายแดนไทย

จุดอ่อน (Weakness)

1. สปป.ลาว ยังไม่ได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้เท่าที่ควร
2. มีบางช่วงที่ต้องขึ้นเขาเพื่อมุ่งสู่ท่าเรือดานัง
3. เป็นช่องทางให้แรงงานเถื่อนเข้าประเทศ
4. บริเวณชายแดนประเทศไทยยังไม่มีจุดขายที่ชัดเจน
5. ค่าขนส่งสินค้ายังสูงเกินไป
6. ค่าประกันภัยรถยนต์และสินค้ายังสูง
7. ขาดการขนส่งทางระบบรางและสนามบิน

โอกาส (Opportunity)

1. ประเทศเพื่อนบ้านจะเป็นฐานการผลิตที่สำคัญ
2. เศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านกำลังเจริญเติบโต
3. นักท่องเที่ยวกำลังให้ความสนใจแหล่งท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคนี้
4. รัฐบาลแต่ละประเทศและ ADB ให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง
5. ค่าเชื้อเพลิงการขนส่งแพงขึ้น ทำให้ต้องแสวงหาเส้นทางใหม่
6. นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเดินทางมาชมมรดกโลก

อุปสรรค (Threat)

1. กฎระเบียบด้านการจราจร ศุลกากรที่ไม่ตรงกัน
2. มีการพัฒนาเส้นทางขนส่งอื่นๆ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ
3. ยังไม่สามารถเชื่อมต่อด้านตะวันตกถึงสหภาพมาได้
4. ไม่สามารถขนส่งหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่องได้
5. ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์และภาษาเวียดนาม

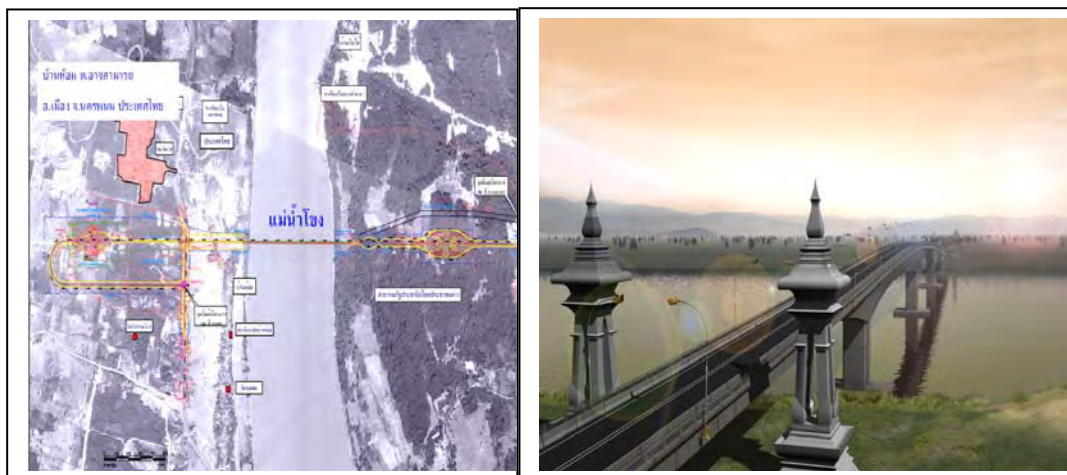
สรุป เส้นทาง R9 มุกดาหาร สะหวันเขตสู่ดานังเสร็จเรียบร้อยแล้ว เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคนี้ จะเห็นได้จากปริมาณรถยนต์เข้า-ออก ปริมาณสินค้าเข้า-ออก และสินค้าผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวในเวียดนาม ถึงแม้ว่าจะยังมีปัญหา อุปสรรคบ้าง เช่น กฎระเบียบที่ไม่ตรงกัน การห้ามรถพ่วงมาลัยขวาเข้าไปวิ่งในเวียดนาม ทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้น จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป รวมทั้งการสร้างทางรถไฟและสนามบินให้สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เส้นทางนี้มีศักยภาพสูงมากที่จะรองรับการขนส่งและเส้นทางท่องเที่ยว

5.2 เส้นทางกรุงเทพ-นครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย

จากบทสัมภาษณ์ นางวิทยา ประสงค์วัฒนา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม และนาย นพดล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์ ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดนครพนม วันที่ 10 มีนาคม 2551 ว่า จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดในแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ตามข้อตกลงความร่วมมืออิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) มีโครงการขนาดใหญ่ด้านคมนาคม ทั้งโครงการถนนและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เชื่อมต่ออำเภอเมืองนครพนมกับท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพื่อนำไปสู่การคมนาคมขนส่งแลกเปลี่ยนทรัพยากร สินค้าอุปโภค บริโภค และนักท่องเที่ยว สามารถลดระยะทางและต้นทุนในการขนส่งได้จำนวนมาก เพื่อเป็นเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรมนุษย์ จึงมีการตั้งมหาวิทยาลัยนครพนมขึ้นในปี 2549 ด้านตรงข้ามเป็นแขวงคำม่วนของ สปป.ลาว ส่วนทางด้านเหนืออยู่ตรงข้ามกับแขวงบริคำไซ สปป.ลาว มีทางหลวงหมายเลข 13 แนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางหลักและสามารถเลี้ยวไปเส้นทางหมายเลข 8 สู่เวียดนามได้ นอกจากนี้ นครพนมยังเป็นกลุ่มความร่วมมือ 7 จังหวัด 3 ประเพณี ที่มีความเชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข 8 ประกอบด้วย หนองคาย นครพนม สกลนครของไทย แขวงคำม่วน บริเวณคำไซ สปป.ลาว ฮาติงห์และวินห์ของเวียดนาม โดยมีการตกลงความร่วมมือและผลักดันโครงการพัฒนาร่วมมือ ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา วัฒนธรรม จังหวัดนครพนมมีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด บริเวณอำเภอเมือง ตรงข้ามท่าแขก ของ สปป.ลาว และจุดผ่อนปรน อีก 3 แห่ง คือ

- 1) จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพง
- 2) จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม
- 3) จุดผ่อนปรนอำเภออุเทน

ปี 2550 ยังมีสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว มีมูลค่าทั้งสิ้น 1,657.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 78.08 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าในหมวดวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรที่ไม่ใช่ไฟฟ้า เครื่องดื่ม เป็นต้น ส่วนใหญ่มาจาก สิงคโปร์ สวีเดน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส อิตาลี ฯลฯ และสินค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาวไปประเทศที่ 3 มูลค่ารวมทั้งสิ้น 112.71 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 43.40 ส่วนใหญ่เป็นไม้ ไม้แปรรูป



รูปที่ 5.5 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3

จากการสัมภาษณ์ **นายมงคล ต้นสุวรรณ** รองประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม ณ สำนักงานหอการค้าจังหวัดนครพนม เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2552 กล่าวว่าโครงการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ว่ามีการศึกษาและกล่าวถึงมาเป็นเวลานานแล้ว ซึ่งเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีจุดสร้างสะพานหน้าแคบที่สุด และมีระยะทางจากจุดสร้างสะพานผ่าน สปป.ลาว ถึงเวียดนาม สามารถขนส่งสินค้าลงท่าเรือชายทะเลระยะทางเพียง 200 กิโลเมตร จนกระทั่งการประชุม ครม. สัญจรที่จังหวัดนครพนม จึงได้มีการหยิบยกเรื่องการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ขึ้นมาพูดอีก และได้อนุมัติวงเงินเบื้องต้น 1,000 ล้านบาท เป็นงบผูกพัน 3 ปี คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ภายในปีนี้ ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 3 ปี สะพานดังกล่าวจะเป็นตัวเชื่อมการเดินทาง 2 ฝั่งโขง ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็วขึ้น ดันทุนการขนส่งถูกลง และขอให้ทางจังหวัดพิจารณาเตรียมพร้อมเรื่องศูนย์กระจายสินค้าไว้ด้วย เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์พวงมาลัยขวายังไม่สามารถวิ่งเข้าไปถึงเวียดนามได้ ดังนั้น ต้องมี Sub terminal เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งภาคเอกชนยังไม่พร้อมที่จะลงทุน

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เมื่อสร้างเสร็จจะเป็นการเพิ่มช่องทางการขนส่งและเดินทางสู่เวียดนาม โดยสามารถเดินทางได้ทั้งทางถนนหมายเลข 8 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และถนนหมายเลข 12 ซึ่งอยู่ในระหว่างก่อสร้างบางส่วนเป็นถนนพื้นราบไม่ต้องขึ้นเขามากมาย และสามารถออกสู่ทะเลเวียดนามที่ทำเรือหุ้งอ่าง (Vung Ang Port) และดงเหย (Dong Hai) ซึ่งเป็นท่าเรือที่ สปป.ลาว ได้รับสิทธิสัมประทาน 99 ปี เส้นทางทั้ง 2 แห่ง นอกจากจะเป็นเส้นทางขนส่งแล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นถ้ำกองลอ (Kong Lor Curve) ภูผาม่าน เขื่อนน้ำเทิน และอุทยานแห่งชาติฟงหน้า-เคมั่ง (Phong Nha-Ke Bang National Park) นอกจากนี้ยังมี โครงสร้างทางรถไฟจากแขวงคำม่วนไปเชื่อมต่อทางรถไฟแนวเหนือ-ใต้ของเวียดนามที่จังหวัดด่งเหยอีกด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทยเคยมีการสำรวจทางรถไฟไว้เดิมที่จะวาง

รางรถไฟแยกจากบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่นผ่านมหาสารคาม มุกดาหารมาสิ้นสุดที่นครพนม ระยะทาง 560 กิโลเมตร แต่ก็ยังไม่มีแผนที่จะดำเนินการ ซึ่งการศึกษาแนวทางหนึ่งที่ทางหอการค้า จังหวัดนครพนมเห็นว่าเหมาะสมและเป็นไปได้มากกว่าก็คือ แนวทางเชื่อมต่อทางรถไฟจาก อุดรธานีผ่านสกลนครมาสิ้นสุดนครพนมระยะหนึ่งเพียง 246 กิโลเมตร และก็สามารรถต่อไป ยัง จังหวัดมุกดาหารได้อีกเช่นเคย ในขณะที่ท้องที่การรถไฟ สปป.ลาว มีแผนที่จะสร้างระบบรางรถไฟ จากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทางประมาณ 702 กิโลเมตร ผ่าน เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ระยะทาง 330 กิโลเมตร เพื่อรอการเชื่อมต่อกับรถไฟไทยและตัดขวางไป ทางตะวันออกสู่ประเทศเวียดนามภาคกลางตอนบนขนานกับทางหลวงหมายเลข R-12 ที่ด่าน Mu Gia ในจังหวัด Nghe An ระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร (นสพ. ผู้จัดการรายสัปดาห์, ฉบับวันที่ 29 ก.ย.-5 ต.ค. 2551)

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 8 นครพนม-ท่าแขก-หลักซาวด์-วังน้-ฮานอย ดังรูปที่ 5.6 จากจังหวัด อุดรธานี เดินทางโดยรถยนต์ตามเส้นทางหมายเลข 22 ถึงจังหวัดสกลนคร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนน 4 ช่องจราจรและอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ขยายถนนให้เป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด และ เส้นทางหมายเลข A-15 ถึงจังหวัดนครพนม ระยะทางรวมทั้งสิ้น 256 กิโลเมตร ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรนครพนม และต้องลงเรือยนต์หรือแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงเข้าด่านท่าแขก (Thakhek) แขวงคำม่วน สปป.ลาว ซึ่งทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทเรือข้ามฝากว่าวันหนึ่งๆ มีคนข้าม ประมาณ 200-300 คน และถ้าเป็นช่วงเทศกาลก็จะมีมากกว่านี้ ทั้งที่ไม่รวมคนที่นั่งติดไปกับรถ เมื่อผ่านด่านท่าแขก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการสำรวจทางหมายเลข 8 (กิโลเมตรที่ 0) แล้วก็เดินทาง โดยรถยนต์ตรงไปอีก 4 กิโลเมตรถึงวงเวียน เลี้ยวไปตามเส้นทางหลวงหมายเลข 13 ผ่านบ้าน หินบูน (Himboun) บ้านน้ำตอน ถึงสามแยกทางแบ่งระยะทางประมาณ 104.5 กิโลเมตร เลี้ยวขวา ไปทางถนนหมายเลข 8 ถนนเป็นลักษณะลาดยาว 2 ช่อง การจราจรลัดเลาะไปตามไหล่เขาเป็น อุปสรรคอย่างมากแก่รถบรรทุกและรถลากตู้คอนเทนเนอร์ แต่สองข้างทางมีธรรมชาติที่สวยงาม ผ่านภูผาม่านประมาณหลักกิโลเมตรที่ 131.5 กิโลเมตร จะมีจุดชมวิวกุฎาม่าน นักท่องเที่ยวแวะชมความงาม และเดินทางต่อไปอีก 12 กิโลเมตร ก็จะถึงทางเข้าถ้ำกองลอ (Kong Lor Curve) บ้านคูนคำ เป็นถ้ำหินปูน กว้างประมาณ 90 เมตร สูงประมาณ 10 เมตร ลึกประมาณ 100 เมตร เลี้ยว เข้าไปจากถนนใหญ่ประมาณ 7.5 กิโลเมตร และเอียงๆ ด้านขวามือห่างออกไปอีก 4 กิโลเมตรเป็น จุดโรงไฟฟ้าน้ำเทิน-หินบูน ที่ถูกพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว พร้อมบ้านพักไว้บริการเดินทางต่อไป ผ่านบ้านกำเกิด (khamkent) ถึงเมืองหลักซาว (Lak Xao) ระยะทางประมาณ 202 กิโลเมตร ลัดเลาะ ไปตามไหล่เขาอีกครั้งระยะทางอีก 34 กิโลเมตร ก็จะถึงด่านน้ำพาว (สปป.ลาว) –ด่านก่าวแจว (Cau Treo) เป็นด่านขนาดปานกลางมีรถขนสินค้าเข้า-ออก พอสมควร บริเวณชายแดนฝั่งสปป.ลาว มีจุด พักสินค้า โกดังสินค้านับสิบแห่ง สินค้าส่วนใหญ่เป็นพืชผลทางการเกษตร



รูปที่ 5.6 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ สู่ฐานฮานอย

เป็นจุดเชื่อมต่อกับหลวงหมายเลข 1 ของเวียดนาม สามารถเดินทางขึ้นเหนือไปยังฮานอย (Hanoi) ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร หรือเดินทางลงได้ถึงดานัง (Da Nang) โฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ก็ได้ คณะสำรวจเลือกเดินทางขึ้นเหนือไปสิ้นสุดที่ฮานอย เป็นถนน 2 ช่องจราจร ยกเว้นที่

ผ่านตัวเมืองจะเป็นถนน 4 ช่องจราจร การจราจรบนถนนของเวียดนามมีความพลุกพล่านมาก โดยเฉพาะในตัวเมือง ตลอดการเดินทางจะมีด่านเก็บค่าผ่านทางบำรุงท้องที่ ประมาณ 5-6 แห่งๆ ละ 20-40 บาท ความเร็วในการขับขี่สำหรับรถบรรทุกกฎหมายกำหนดที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในตัวเมืองจราจรคับคั่งและ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในบริเวณรอบนอก ตลอดเส้นทางจะมีจุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น พิพิธภัณฑ์และบ้านเกิดโฮจิมินห์ หาดซำซอน (Sam Son Beach) พื้นที่ตลอดสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นภูเขาและป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ส่วนที่ราบจะเป็นพื้นที่ทำการเกษตร เช่น นาข้าว ปลูกข้าวโพด

การวิเคราะห์จุดอ่อน-จุดแข็ง-โอกาส-อุปสรรค (SWOT) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1. เป็นเส้นทางสู่ภาคกลางของเวียดนามที่มีท่าเรือที่เมืองวินห์และวังอ๋าง 2. มีความร่วมมือกับจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่ทั้งไทย สปป.ลาว และเวียดนาม 3. มีแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติที่สวยงามเหมาะแก่การพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว 4. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว 5. ระยะทางไม่ไกลมากนัก	1. เป็นทางขึ้นเขาค่อนข้างสูงชัน บางช่วงมีความชันมากกว่า 10 องศาเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก และรถเทเลเลอร์ 2. สะพานข้ามแม่น้ำโขงนครพนม-ท่าแขกยังไม่ได้ก่อสร้าง ต้องข้ามแพขนานยนต์ ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง 3. มีปัญหาเรื่องการใช้รถไทยพวงมาลัยขวา น้ำหนักบรรทุกที่แตกต่างกัน และกฎระเบียบการขนส่งที่แตกต่างกัน
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
1. สามารถขนส่งผ่าน สปป.ลาวไปเวียดนามและสปป.จีน ได้ (Land Link) 2. สามารถพัฒนาสู่การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติได้หลายจุด 3. เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งสู่ สปป.ลาว เวียดนาม สปป.จีน อีกหลายเส้นทางหนึ่ง 4. สปป.ลาว มีองค์กรระหว่างประเทศและประเทศต่างๆ ให้ความช่วยเหลือ	1. กฎระเบียบการขนส่งที่ยังไม่เท่าเทียมกัน เช่น การใช้รถพวงมาลัยขวา การประกันภัย น้ำหนักบรรทุก ภาษี ฯลฯ 2. ทั้งด่านนครพนม และท่าแขกเป็นด่านขนาดเล็ก ยังไม่มีความสะดวกและคล่องตัวในการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารวมทั้งนักท่องเที่ยว 3. ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เนื่องจากขาดระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

สรุปเส้นทางโลจิสติกส์หมายเลข 12 ของ สปป.ลาว จากนครพนม-ท่าแขก-หลักขาว-วินท์-ฮานอย เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพค่อนข้างสูงสำหรับการขนส่งสู่เวียดนามตอนกลาง และส่งออกทางทะเลที่ท่าเรือเมืองวินท์ แต่มีอุปสรรคที่ถนนบางช่วงใน สปป.ลาว และบริเวณชายแดน สปป.ลาว-เวียดนาม ต้องขึ้นเขาที่มีความชันค่อนข้างสูง และต้องลัดเลาะไปตามไหล่เขา เส้นทางดังกล่าวเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้งใน สปป.ลาว และเวียดนาม ที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ใน 2-3 วัน หากมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก เสร็จจะทำให้มีปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิดด่านที่บ้านแพงเพิ่มเติม นอกจากนั้นจำเป็นต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนมเพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนามได้ต่อไป

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 12 นครพนม-ท่าแขก-ฮาดิง จากด่านนครพนม ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองข้ามเรือรับจ้างข้ามปากแม่น้ำโขงเข้าด่านท่าแขก (Thakhek) ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้วออกเดินทางเข้าสู่ทางหมายเลข 12 ฮั่วติง (Ha Tinh) ระหว่างทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร สร้างโดยบริษัทดัลเลียนไทย จำกัด ของประเทศไทย ลัดเลาะไปตามช่องเขาตลอดทางมีทิวทัศน์สวยงามไปจนถึงสามแยกยมราช ระยะทาง 51 กิโลเมตร ให้เลี้ยวขวาไปจนถึงด่านชายแดน สปป.ลาว-นาเพ็ง-จะหลือ (Cha Lo) เวียดนาม หากเลี้ยวซ้ายที่สามแยกยมราชจะผ่านเขื่อนน้ำเทิน 2 และไปบรรจบถนนหมายเลข 8 ที่หลักขาว (Lak Xao)

ก่อนถึงด่านนาเพ็ง-จะหลือประมาณ 15 กิโลเมตรเป็นทางชันลัดเลาะไปตามไหล่เขา ระยะทางทั้งสิ้นจากท่าแขกถึงด่านชายแดน 150 กิโลเมตร ด่านนาเพ็งของ สปป.ลาว ยังเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวเล็ก ๆ อยู่บนไหล่เขา แต่ด่านจะหลือเป็นอาคารค่อนข้างใหญ่ มีรถบรรทุกของไทยรอการขนถ่ายสินค้าจำนวนหนึ่ง เนื่องจากรถบรรทุกไทยเข้าไปเวียดนามไม่ได้ บริเวณใกล้ชายแดนเป็นอุทยานแห่งชาติฟงหนา-เคมั่ง (PhongNha-Ke Bang National Park) จากด่านจะหลือขับลงเขาอีกประมาณ 35 กิโลเมตร เป็นทางแยก หากไปทางขวาจะดงเหย (Dong Hoi) จังหวัดกว๋านบิงห์ (Quang Binh) แต่คณะสำรวจได้เลี้ยวซ้ายเพื่อจะไปฮาดิงซึ่งมีท่าเรือหุ่งอ่า (Vung Ang Port) ก่อนถึงฮาดิง 35 กิโลเมตรเป็นทางแคบมาก บางช่วงชำรุดไม่เหมาะสำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าและหัวรถลาก ระยะทางจากด่านชายแดนจะหลือถึงฮาดิงประมาณ 275 กิโลเมตร

จากฮาดิงเดินทางโดยเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนามถึงดงเหยระยะทาง 120 กิโลเมตร เรียบชายทะเลที่มีทิวทัศน์ชายทะเลสวยงาม น้ำใสสะอาด ลมแรง จากดงเหยเดินทางอีก 30 กิโลเมตร ผ่านอุโมงค์และสะพานข้ามปากแม่น้ำเรียบชายทะเลถึงดงฮา (Dong Ha) ซึ่งเป็นทางบรรจบกับหมายเลข 9 ดงฮา-ลาวบ่าว ระยะทางจากดงฮาถึงด่านชายแดนลาวบ่าวประมาณ 84 กิโลเมตร ซึ่งเป็นด่านระหว่างประเทศขนาดใหญ่ เมื่อผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองเข้าสู่เขต สปป.ลาว

ด่านแดนสวรรค์ มุ่งเดินทางสู่สะพานเขต สปป.ลาว และด่านมุกดาหาร รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

การวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส-อุปสรรค (SWOT) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- อยู่ตรงข้ามจังหวัดนครพนมสามารถเดินทางเข้าสู่ส่วนกลางของเวียดนามได้ - เป็นเส้นทางที่สามารถลงทะเลเวียดนามที่ใกล้ที่สุด - เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ ขึ้นเขาน้อยมาก - มีแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติหลายแห่งบนเส้นทางนี้ - มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและสินค้าเกษตรจำนวนมาก	- ถนนบริเวณหาดังแคบมากต้องมีการปรับปรุงพัฒนาอีกมาก - ท่าเรือมีขนาดเล็กไม่เกิน 5,000 ตันซึ่งมีโครงการพัฒนาในอนาคต - มีค่าเก็บค่าธรรมเนียมหลายแห่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น - ด่านศุลกากรยังไม่มีความสะดวกและคล่องตัว - ต้องข้ามเรือยนต์หรือแพขนานยนต์ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายแพง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
- กำลังจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก - เป็นบริเวณชายฝั่งทะเลที่ สปป.ลาวได้สิทธิพิเศษในการพัฒนาท่าเรือจากเวียดนาม - เศรษฐกิจเส้นทางนี้กำลังขยายตัวจากการก่อสร้างเขื่อน และอุตสาหกรรม	- ปัญหาารถพวงมาลัยขวาไม่สามารถเข้าไปได้ถึงเวียดนามได้ ต้องถอยรถทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย - ต้องเสียประกันภัยรถยนต์สูงมาก - มีกฎระเบียบน้ำหนักบรรทุกทุกที่ไม่ตรงกัน รวมทั้งกฎระเบียบอื่นๆ อีกมากมาย - ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เนื่องจากขาดระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

บทสรุป เส้นทาง R-12 เป็นเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่าน สปป.ลาว สู่เวียดนามที่มีระยะทางที่ใกล้ที่สุด แต่สภาพถนนในเวียดนามต้องมีการพัฒนาอีกมาก มีศักยภาพในการพัฒนาสู่การขนส่งบนเส้นทางนี้ค่อนข้างสูง เพื่อขนส่งทางเรือสู่ทะเลจีนใต้ และเดินทางโดยทางบก รถไฟสู่ตอนเหนือของเวียดนาม หรือลงทางด่านใต้ของเวียดนามได้ เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-

ลาวข้ามโขงแห่งที่ 3 สร้างเสร็จจะทำให้การเดินทางขนส่งสะดวกขึ้น และควรต่อเส้นทางรถไฟมาถึงนครพนมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อไปถึงเวียดนามต่อไป

5.3 เส้นทาง อุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)

จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดอีสานตอนล่าง ห่างจากกรุงเทพมหานคร 630 กิโลเมตร หรือตามทางรถไฟประมาณ 575 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 16,112.65 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1,756,249 คน (ณ พ.ศ. 2549) มีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว ระยะทางยาวประมาณ 428 กิโลเมตร และกัมพูชา ระยะทางยาวประมาณ 67 กิโลเมตร ในอำเภอน้ำยืน ติดต่อกับจังหวัด เขาวะวิหาร ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

สภาพเศรษฐกิจและการค้าชายแดน จังหวัดอุบลราชธานีมีด่านศุลกากรพิบูลมังสาหารและด่านเขมราฐ ด่านพิบูลมังสาหารเป็นด่านเก่าแก่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำมูลทางทิศเหนือของแก่งสะพือ อำเภอพิบูลมังสาหาร ต่อมาการนำเข้า-ส่งออก ได้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางรถขนส่งทางบกผ่านพรมแดนช่องเม็ก อำเภอสรินทร มีเขตแดนติดต่อกับด้านวังเต่า เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก ในปีงบประมาณ 2550 มีการนำเข้าสินค้าเป็นมูลค่า 713.063 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นไม้แปรรูป กัญชดิบ กะหล่ำปลี มะขามเปียก ไม้อัด ชัน ฯลฯ และส่งออกเป็นมูลค่า 3,054.131 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็น น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องอุปโภคบริโภค อุปกรณ์ก่อสร้าง เหล็ก ปูนซีเมนต์ เป็นต้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 แสดงรายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด้านชายแดนช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2550

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้านำส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1	ไม้แปรรูป	390.642	1	น้ำมันดีเซล	564.698
2	กัญชดิบ	62.809	2	น้ำมันเบนซิน	550.964
3	เครื่องมือทดสอบอุปกรณ์ไฟฟ้ากักกัน (สุทธินากลับ)	62.328	3	เครื่องอุปโภค-บริโภค	504.844
4	กะหล่ำปลี	61.084	4	อุปกรณ์ก่อสร้าง	305.645
5	ถั่วลิสง	35.504	5	เหล็ก	193.401
6	มะขามเปียก	11.965	6	ปูนซีเมนต์	177.647
7	ไม้อัด	10.844	7	รถไถนาและอะไหล่	97.202
8	ชัน น้ำมันยาง ขี้ผึ้ง	7.58	8	ยางรถยนต์	62.18
9	ไวไวเนียร์	6.682	9	รถยนต์	57.587
10	จีเลื่อย	5.618	10	เครื่องใช้ไฟฟ้า	43.561
11	อื่น ๆ	85.007	11	อื่น ๆ	496.411

ที่มา : <http://pibooncustoms.com> (28 มกราคม 2551)

สำหรับสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาวไปยังประเทศที่ 3 ในปีงบประมาณ 2550 มูลค่ากว่า 1,293.823 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็น กาแฟเมล็ดดิบ รองเท้าแตะ ไวน์สำเร็จรูป ไม้แปรรูป ฯลฯ และสินค้าผ่านประเทศที่ 3 ไปยัง สปป.ลาว มูลค่ากว่า 451.11 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเหล็ก โครงสร้าง สายพานลำเลียง ส่วน เครื่องใช้ไม้ อุปกรณ์ไฟฟ้า ฯลฯ รายละเอียดดังแสดงใน ตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 แสดงสินค้าผ่านแดนด่านพรมแดนช่องเม็ก ประจำปีงบประมาณ 2550

ที่	สินค้าผ่านแดนไปประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เมล็ดกาแฟดิบ	1174.507	1	เหล็กโครงสร้าง	103.081
2	รองเท้าแตะ	43.727	2	สายพานลำเลียง อะคริลิกสำเร็จรูป	87.205
3	ไวน์สำเร็จรูป	37.549	3	ส่วน เครื่องใช้ เครื่องทำกาแฟ	72.739
4	ไม้แปรรูป	21.649	4	อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์ปรับคุณภาพน้ำ	56.965
5	ไม้ท่อน	6.82	5	แม่แบบชุดเจาะ	55.659
6	ลูกเรือ	4.199	6	รถยนต์สำรวจ รถยนต์เก่า	37.308
7	น้ำมันยาง	2.554	7	ข้าวสาร ครีมเทียม เครื่องอัดอากาศ	19.307
8	ชาดำ	1.661	8	คอปเปอร์ซัลเฟต	16.458
9	กาแฟสำเร็จรูป	0.807	9	กระสอบเปล่า กระสอบกาแฟ	1.278
10	ยางพารา	0.345	10	เข็มขัด รองเท้า เฟอร์นิเจอร์	1.105

ที่มา : <http://www.pibooncostoms.com> (ณ วันที่ 28 มกราคม 2551)

การขนส่งมีรถบรรทุกสินค้าผ่านพรมแดนช่องเม็กเข้าไทย 14,126 คัน และออกจากไทย 11,795 คัน รถยนต์ใช้บัตรผ่านแดนไทยเข้า 106,877 คัน ออก 104,831 คัน รถยนต์ใช้บัตรผ่านแดนลาวเข้า 93,375 คัน และออก 75,081 คัน รถยนต์ที่ใช้หนังสือเดินทางไทยเข้า 38,797 คัน และออก 31,246 คัน ที่ใช้หนังสือเดินทางลาว เข้า 22,284 คัน และออก 16,214 คัน โดยมีสถิติจำนวนคนเข้าประเทศไทยปี 2550 จำนวน 243,906 คน และจำนวนคนออก 221,737 คน ส่วนใหญ่จะใช้บัตรผ่านแดนไทยมากที่สุด รองลงมาเป็นบัตรผ่านแดนลาว หนังสือเดินทางไทย และหนังสือเดินทาง สปป.ลาว ตามลำดับ จำนวนใบขนสินค้าประจำเดือน ตุลาคม-ธันวาคม 2550 เป็นใบขนสินค้าเข้า จำนวน 761 ใบ และเป็นใบขนสินค้าออก จำนวน 1,891 ใบ และใบขนสินค้าผ่านแดนจำนวน 139 ใบ ในจำนวนนี้เป็นใบขนสินค้าชนิด Paperless รวมทั้งสิ้น 1,290 ใบ

จากบทสัมภาษณ์นายชวลิต อังควนิช ประธานหอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี สรุปว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีด่านช่องเม็กที่สามารถผ่านเข้าออกสู่ สปป.ลาวมานานแล้ว มีทางรถไฟถึงตัวจังหวัดแต่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อไปถึงช่องเม็กได้ มีสนามบินนานาชาติเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและท่องเที่ยวในอีสานตอนใต้ สามารถเชื่อมต่อไปยังกัมพูชาและเวียดนามในลักษณะวงกลมเศรษฐกิจและสามเหลี่ยมมรกตที่มีทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สปป.ลาว และศิลปวัฒนธรรม ปัจจุบันนักท่องเที่ยวผ่านเข้าออกด่านช่องเม็กน้อยลงจากก่อน สาเหตุเกิดจากเข้มงวดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าออก ซึ่งจังหวัดจะต้องพิจารณาแก้ไขผ่อนปรนต่อไป

องค์การรถไฟของ สปป.ลาว มีแผนที่จะสร้างระบบรางจากนครหลวงเวียงจันทน์ถึงปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทาง 702 กิโลเมตร โดยมีปลายทางสุดท้ายที่ด่านวังเต่าชายแดนจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อรอการเชื่อมต่อกับรถไฟไทยสายตะวันออกเฉียงเหนือต่อจากอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (นสพ.ผู้จัดการรายสัปดาห์, ฉบับวันที่ 29 ก.ย. -5 ต.ค. 2551)

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางอุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และเวียดนาม เดินทางออกจากจังหวัดอุบลราชธานี ตั้งแต่เวลา 07.00 น. โดยรถยนต์ของไทยไปตามเส้นทางหมายเลข 217 ระยะทาง 90 กิโลเมตร ก็ถึงด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร ตรงข้ามด่านวังเต่า เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก ซึ่งเป็นด่านขนาดเล็กกำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้างขยายด่านให้สามารถรองรับผู้คนและสินค้าได้มากขึ้น



รูปที่ 5.7 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่าง กรุงเทพฯ สุนครโฮจิมินห์ ผ่านภาคอีสานของไทย

เวลาทำการของด่านเปิดตั้งแต่ 06.00-20.00 น. จากด่านชายแดนเดินทางไปตามถนนหมายเลข 13 ถึงเมืองปากเซ (Pekxe) ระยะทาง 38 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร ข้าม

สะพานมิตรภาพลาว-ญี่ปุ่น ผ่านแขวงจำปาสักไปยังด่านเวินคำ (Veunekham) ชายแดนสปป.ลาว และด่านดงกะลอ (Dong Kralor) ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางทั้งสิ้น 160 กิโลเมตร ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของ สปป.ลาว คือน้ำตกคอนพะเพ็ง และน้ำตกหลี่ผี ระยะทางก่อนถึงด่าน ประมาณ 7 กิโลเมตร ยังเป็นถนนลูกรัง อยู่ในช่วงการก่อสร้าง ภายใต้โครงการช่วยเหลือของ สปป.จีน สาเหตุที่ล่าช้าเนื่องจากปัญหาเขตแดนระหว่าง สปป.ลาวกับกัมพูชา ตลอดเส้นทางประชาชนส่วนใหญ่ทำนา ผัก ผลไม้มีการปลูกเพื่อบริโภคในท้องถิ่น และการประมงในแม่น้ำโขง

ผ่านด่านดงกะลอ ซึ่งเป็นด่านขนาดเล็กต่อไปยังเมืองสตรึงเตริง (Strung Treng) ระยะทาง 57 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำเซกองแห่งใหม่ที่ สปป.จีนสร้างให้ ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวปลาโลมาน้ำจืด (Dolphins) และเดินทางต่อไปยังเมืองกระเจ๊ะห์ (Kratie) และเมืองสะโนล ระยะทางอีก 80 กิโลเมตร ถึงด่านฮวนลือ อำเภอลือคินของเวียดนาม เป็นด่านชั่วคราวขนาดเล็ก ระยะทางก่อนถึงด่านประมาณ 15 กิโลเมตร ยังอยู่ในการก่อสร้าง และเดินทางต่อไปยังนครโฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นสวนยางพาราจำนวนมาก

จากนครหลวงโฮจิมินห์ ระยะทาง 100 กิโลเมตร ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวอุโมงค์กู้จิของวีรชนเวียดนามที่ใช้ในการต่อสู้กับชนอเมริกา ผ่านด่านม็อกไบ (Moc Bai) จังหวัดไต๋นิงห์ (Tay Ninh) ของเวียดนาม เข้าสู่ประเทศกัมพูชาที่ด่านบาเว็ต (Ba vet) จังหวัดสวายเรียง (Sbay Reing) ของกัมพูชา เป็นด่านที่เปิดอย่างเป็นทางการเมื่อปลายปี 2549 โดยนายกรัฐมนตรีของทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งเป็นด่านขนาดใหญ่ทั้งคู่ ในเขตแดนกัมพูชามีบ่อนกาสิโนจำนวนมากคล้ายคลึงกับทางด่านอรัญประเทศ

เข้าสู่กรุงพนมเปญ เมืองหลวงของประเทศกัมพูชาโดยเส้นทางหมายเลข 1 ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางถนนกำลังก่อสร้างโดยการช่วยเหลือของประเทศญี่ปุ่น เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ผ่านเนียกเลียง (Neak Lveang) และกันดาล (Kandal) ก่อนถึงกรุงพนมเปญ ประมาณ 20 กิโลเมตร รถจะต้องข้ามแพขนานยนต์ใช้เวลาเกือบ 45 นาที และกำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงอยู่ กรุงพนมเปญกำลังอยู่ในระหว่างขยายสนามบินให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ได้

จากกรุงพนมเปญเดินทางสู่เมืองเสียมราฐตามถนนหมายเลข 6 ระยะทางประมาณ 416 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดโอดงก์ (Odongh) เลี้ยวขวาไปตามเส้นทางหมายเลข 6 ผ่านจังหวัดกัมปงธม (Kampong Thom) ถึงจังหวัดเสียมราฐ (Siemrean) เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงของกัมพูชา คือ นครวัด นครธม (Angkor Wat, Angkor Thom) ตลอดเส้นทางเป็นถนน 2 ช่องทางการจราจร ปีหนึ่ง ๆ มีนักท่องเที่ยวประมาณ 3 ล้านคน มีโรงแรมที่พักกว่า 150 แห่ง เศรษฐกิจเจริญมากมีสนามบินนานาชาติและแหล่งท่องเที่ยวทะเลสาบเขมร (Tonle Sap) แหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่

ใหญ่ และแหล่งประมงหล่อเลี้ยงประชากรกัมพูชา จากเลียมราฐสามารถเดินทางเข้าทางหลวงหมายเลข 67 ขึ้นไปทางเหนือผ่านบันทายศรี (Bantray Serei) สเรนี้อย (Sre Noy) สู่อันลอง เวง (Anlong Veng) ด้านช่องสะง่า อำเภอกูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ที่ได้รับการเสนอให้เป็นด่านถาวร ภายใต้กรอบ ACMECS ปัจจุบันเป็นด่านชั่วคราวเปิดให้มีการค้าขายเป็นตลาดชายแดน ยังไม่มีการสร้างอาคารโรงเรือน สำนักงานถาวรเช่นด่านช่องเม็ก หรือตลาดโรงเกลือ ระยะทางประมาณ 151 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้างของบริษัท ช.การช่าง จำกัด รัฐบาลไทยสร้างให้เปล่า 16 กิโลเมตรจากช่องสะง่าถึงอันลองเวง ที่เหลือรัฐบาลกัมพูชาทำจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ในวงเงิน 1,300 ล้านบาท โดยรัฐบาลไทยเป็นผู้ค้ำประกันให้ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่อง การจราจร ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในกลางปี 2551 ด้านช่องสะง่ายังเป็น สองข้างทางก่อนถึงอันลองเวง ยังมีป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์มาก พื้นที่ราบจะเป็นที่ทำนา นอกจากนั้นรัฐบาลไทยยังได้ตกลงในหลักการจะให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในการสร้างถนนหมายเลข 68 จากจุดผ่านแดนช่องจอม (Chong Chom) ชายแดนไทย จังหวัดสุรินทร์ ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรมีชัย (Oddor Mean Chey) ไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 6 ปอยเปต-เลียมราฐ ที่เมืองกระฉับ (Kralanh) และกำลังอยู่ในระหว่างการสำรวจความเหมาะสมซึ่งคาดว่าจะใช้เงินกู้จากไทยประมาณ 1,500 ล้านบาท (นิตยพิบูลสงคราม, นสพ.ผู้จัดการ, 18 ธันวาคม 2550)

การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1. สามารถเดินทางใน 4 ประเทศในวันเดียว 2. สามารถเชื่อมโยงวงกลมเศรษฐกิจและสามเหลี่ยมมรกต 3. มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและมรดกโลก นครวัด นครธม 4. มีหน่วยงานระหว่างประเทศและประเทศพัฒนาแล้วให้การช่วยเหลือสนับสนุน 5. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก 6. มีพื้นที่ว่างเปล่าให้สามารถปลูกพืชผลทางการเกษตรและปศุสัตว์ 7. สภาพสังคม เศรษฐกิจในเลียมราบูดีมาก	1. ปัญหาการระบายการจราจร การจราจรที่ไม่เหมือนกัน 2. ปัญหานโยบาย การเมือง การปกครองที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา 3. สามารถขนส่งทางรถยนต์ได้อย่างเดียว 4. เหมาะสำหรับเส้นทางท่องเที่ยวมากกว่าขนส่งสินค้า 5. ขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมกัน 6. สภาพถนนในสปป.ลาวและกัมพูชาไม่ค่อยดีอยู่ในระหว่างก่อสร้าง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
1. มีหน่วยงานนานาชาติและประเทศที่พัฒนาแล้วอยากจะให้การช่วยเหลือ 2. การท่องเที่ยวมรดกโลก นครวัด นครธมเพิ่มมากขึ้นทุกปี 3. เศรษฐกิจ สปป.ลาว และกัมพูชากำลังเจริญมากขึ้น	1. ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ 2. ขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์และภาษาเขมร 3. ปัญหาด้านภาษาที่แตกต่างกันเป็นอุปสรรคในการสื่อสาร 4. มีเส้นทางขนส่งอื่น ๆ เป็นทางเลือกอีกมาก

บทสรุปสำหรับเส้นทางนี้ เส้นทางวงกลมเศรษฐกิจสู่สามเหลี่ยมมรกตเป็นเส้นทางที่เริ่มให้ความสำคัญของไทย-สปป.ลาว-กัมพูชาและเวียดนาม ที่สามารถพัฒนาสู่การขนส่งสินค้าไทยและท่องเที่ยวสู่เวียดนามที่นครโฮจิมินห์ภายใน 1 วัน แล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจทั้งแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมจากมรดกโลก ถึงแม้ว่าสภาพถนนยังไม่เสร็จเรียบร้อยตลอดเส้นทาง และด่านชายแดนเป็นลักษณะด่านชั่วคราวก็ตาม แต่มีนโยบาย/แผนงานที่จะดำเนินการปรับปรุงให้สะดวกยิ่งขึ้น ทางจังหวัดอุบลราชธานีควรมีการวางแผนต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟให้ไปถึงด่านช่องเม็ก และมีการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและการขนส่งมากยิ่งขึ้น

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางอุบล - ปากเซ - อัตตะปือ - ดอนตูม - กวีเยิน

จากจังหวัดอุบลราชธานี สู่ด่านช่องเม็ก ระยะทาง 90 กิโลเมตร เข้าด่านวังเต่า (Wang-Tao) สปป.ลาว มุ่งสู่ปากเซ (Pakxe) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนหมายเลข 16 ผ่านเมืองปากช่อง (Muang Pakxong) เริ่มไต่ขึ้นเนินเขาแต่ไม่ชันมากไปถึงสามแยกเซกอง (Xekong) เลี้ยวขวามุ่งสู่อัตตะปือ (Attapu) ระยะทาง 210 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร สองข้างทางมีบ้านเรือนกระจุกกระจายเบาบางมาก ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยเฉพาะกาแฟพันธุ์อะลาบีก้าจำนวนมาก นอกจากนั้นเป็นพืชผักประเภทต่าง ๆ เช่น มะระหวาน กะหล่ำปลี เป็นต้น จากอัตตะปือเดินทางสู่ชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านพุกเกือ (Phoukeua) ก่อนเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ด่านโบอี (Bo'y) ชื่อเต็ม ๆ CUA KHAU QUOC TE BO'Y ระยะทาง 112 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นป่าเขา ลักษณะถนนเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจรลัดเลาะไปตามไหล่เขา บางแห่งสูงชันกว่า 10 องศา บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 52 กำลังมีการตัดไม้เพื่อเตรียมทำเขื่อนพลังน้ำเซกามาน (Xakaman) โดยบริษัทหุ้นส่วนพลังงานเวียดนาม - ลาว (Viet-Lao Power Joint Stock Company) เพื่อผลิตไฟฟ้าขายให้กับเวียดนาม ทำให้ตลอดเส้นทางมีรถบรรทุกขุดจำนวนมาก ขนส่งผ่านด่านนี้เข้าสู่ประเทศเวียดนาม



รูปที่ 5.8 ด่านพุกเกือและสภาพเส้นทาง

ด่านพุกเกือมีลักษณะเป็นเรือนไม้หลังเล็กๆ จำนวน 5 - 6 หลังแยกตามภารกิจ เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ด่านกักกันสัตว์และพืช แลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น ซึ่งแตกต่างจากฝั่งเวียดนามอย่างสิ้นเชิงที่สร้างเป็นอาคารคอนกรีตขนาดใหญ่ สวยงาม แต่ยังมีผู้ใช้บริการจำนวน

น้อยมาก มีแต่การวางรถบรรทุกไม้ซุงที่ผ่านเข้าออกตลอดทั้งวัน จากด่านโบบี้ เข้าไปเวียดนาม กำลังก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 4 - 6 ช่องจราจร และมีป้ายผังเมืองแสดงโครงการที่จะพัฒนาในบริเวณดังกล่าว ผ่านเมืองดักโต (Dac To) มุ่งสู่จังหวัดคอนตูม (Kon Tum) ตามเส้นทางหมายเลข 14 ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร ถึงจังหวัดเพลย์กู (Play Cu) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนหมายเลข 19 ผ่านเมืองอันเก้ (An Khe) ถึงจังหวัดกินนอม (Qni Nhom) มีท่าเรือประมงและท่าเรือขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ในระหว่างสำรวจอยู่ในระหว่างขยายเป็นท่าเรือน้ำลึกและพัฒนาเมืองทั้งทางด้านสาธารณูปโภค และอาคารสำนักงาน โรงแรมและอื่น ๆ จำนวนมาก

การวิเคราะห์จุดแข็ง - จุดอ่อน - โอกาส อุปสรรค (SWOT Analysis) สำหรับเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วตลอดเส้นทาง 2. สามารถออกทะเลเวียดนามตอนกลางได้ และเดินทางไปเวียดนามตอนเหนือและตอนใต้ได้ 3. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 3 ประเทศ ไทย - สปป.ลาว และกัมพูชาที่ใกล้ที่สุด 4. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก	จุดอ่อน (Weakness) 1. ด่านพูกือของ สปป.ลาว เป็นด่านเล็กๆ ยังไม่เป็นด่านสากลขาดกฎระเบียบที่ชัดเจน 2. ถนน 2 ช่องจราจร บางช่วงต้องขึ้นเขาที่มีความชันมากกว่า 10° 3. ประชากร สปป.ลาว ตามเส้นทางมีจำนวนน้อยกำลังซื้อต่ำ 4. มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมตามรายทางทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย
โอกาส (Opportunity) 1. ชายทะเลเวียน กำลังมีโครงการพัฒนาเมืองและท่าเรือน้ำลึก 2. กำลังพัฒนาเขื่อนไฟฟ้าสามารถเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ในอนาคต 3. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไทย สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม	อุปสรรค (Threat) 2. การผ่านแดนด้าน สปป.ลาวที่ยังไม่เป็นสากล 3. รถยนต์ไทยยังไม่สามารถผ่านแดนถึงเวียดนามได้ 4. มีการตัดไม้ทำลายป่าเพื่อสร้างเขื่อนจำนวนมาก 5. ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

บทสรุป เส้นทางอุบลราชธานี - ปากเซ - อัดตะปือ - พูกือ - คอนตูม - เกวินเยน เป็นเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากไทยสู่เวียดนามได้ในระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก สภาพถนนเป็นถนนลาดยางมาตรฐานระดับ 3 ปัจจุบันเป็นเส้นทางขนไม้ซุงจาก สปป.ลาว เข้าเวียดนาม และส่งขายต่างประเทศต่อไป มีอุปสรรคที่ด่านพูกือของ สปป.ลาวที่ยังไม่เป็นสากลเท่าที่ควร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ควรมีการต่อเชื่อมทางรถไฟจากจังหวัดอุบลราชธานี

มาถึงด่านช่องเม็ก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะพืชผลทางการเกษตรและบริการสำหรับนักท่องเที่ยว

5.4 เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์

สระแก้วเป็นชื่อที่มีประวัติศาสตร์มายาวนานกว่า 4,000 ปี ในยุคหินใหม่-ยุคโลหะ มีที่มาจากชื่อสระน้ำโบราณ เป็นอำเภอสระแก้วในจังหวัดปราจีนบุรี ตั้งแต่ปี 2501 และตั้งเป็นจังหวัดสระแก้วเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2536 เป็นจังหวัดที่ 74 ของไทย ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 256 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 7,195 ตารางกิโลเมตร ด้านทิศตะวันออกติดกับประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา แบ่งการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ มีประชากร ณ กันยายน 2549 รวม 537,731 คน ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม มีพื้นที่ทำการเกษตร 4,496,961 ไร่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำนาข้าว 879,238 ไร่ มันสำปะหลัง 646,559 ไร่ ข้าวโพด 291,277 ไร่ และอ้อย 136,406 ไร่ ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัด 25,615 ล้านบาท รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสาขาการขายส่งและค้าปลีก คิดเป็นมูลค่า 8,977 ล้านบาท รองลงมาเป็นสาขาเกษตรกรรม คิดเป็นมูลค่า 5,402 ล้านบาท และจากการผลิตภาคอุตสาหกรรม 2,237 ล้านบาท ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 36,788 บาท สูงเป็นอันดับ 8 ของภาคตะวันออก และเป็นอันดับที่ 55 ของประเทศ (www.sakaeo.go.th, 23Jan, 2008)

จังหวัดสระแก้วมีถนนรวมทั้งสิ้น 930.188 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง 840.45 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 90.35 นอกจากนั้นเป็นถนนคอนกรีต 24.57 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 65.17 กิโลเมตร การเดินทางจากกรุงเทพฯสามารถเดินทางโดยรถยนต์ได้ 3 เส้นทาง คือ 1) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางพหลโยธิน รังสิต-องครักษ์ (ทางหลวงหมายเลข 305) ผ่านกบินทร์บุรี (ทางหลวงหมายเลข 33) ไปจนถึงจังหวัดสระแก้ว เป็นถนนคอนกรีตและลาดยาง 4 ช่องการจราจร ระยะทางประมาณ 214 กิโลเมตร 2) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางหมายเลข 304 ผ่านมีนบุรี ฉะเชิงเทรา เข้าอำเภอพนมสารคาม พอถึงหลักกิโลเมตรที่ 35 เลี้ยวขวาไปทางกบินทร์บุรีตามเส้นทางหมายเลข 33 ไปจนถึงจังหวัดสระแก้ว ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร และ 3) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางหมายเลข 304 ผ่านมีนบุรี ฉะเชิงเทรา พนมสารคาม ศูนย์การศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อน หลักกิโลเมตรที่ 54 มีแยกขวาไปจังหวัดสระแก้วตามทางหลวงหมายเลข 359 ประมาณ 65 กิโลเมตรถึงจังหวัดสระแก้ว นอกจากนั้นยังสามารถเดินทางได้ทางรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ ทุกวันเวลา 06.00 น. และ 13.10 น. ถึงสถานีปลายทางอรัญประเทศ สามารถเชื่อมต่อทางรถไฟกัมพูชาเส้นทางพนมเปญ-ปอยเปต (อรัญประเทศ) และสามารถแยกไปที่กัมปงโสมได้



รูปที่ 5.9 เส้นทางขนส่งทางถนนกรุงเทพฯ สู่นครโฮจิมินห์ ผ่านภาคตะวันออกของไทย

จังหวัดสระแก้วมีด่านผ่านแดนทั้งหมด 4 แห่ง คือ 1) จุดผ่านแดนบ้านคลองลึก-ปอยเปต หรือด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นจุดผ่านแดนถาวรเพียงแห่งเดียวในจังหวัดสระแก้ว เป็นที่ตั้งของตลาดโรงเกลือ จำหน่ายสินค้าราคาถูกนานาชนิดทั้งของไทย กัมพูชา เวียดนาม สเปน จีน มา

วางขายให้กับนักท่องเที่ยวชายแดน แต่每天有ประชาชนทั้งไทย กัมพูชา และชาวต่างชาติมาจับจ่ายซื้อของเฉลี่ยวันละ 10,000 คน ซึ่งถือได้ว่าเป็นตลาดการค้าชายแดนที่ทำเงินรายได้เข้าประเทศใหญ่ที่สุด 2) จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน (คลองหาด)-บ้าน กม. 13 (พนมไค) อำเภอถ้ำเสือ จังหวัดพระตะบอง 3) จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ (อรัญประเทศ)-บ้านมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย และ 4) จุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยา-บึงตากวน จังหวัดบันเตียเมียนเจย นำเข้าและส่งออกสินค้า ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศในงบประมาณปี 2550 (ตุลาคม 2549-กันยายน 2550) สินค้านำเข้ามูลค่ากว่า 1,306.818 ล้านบาท จากจำนวนใบขนสินค้า 3,882 ใบ ส่วนใหญ่เป็นเศษเหล็ก เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว เศษอลูมิเนียม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง เศษกระดาก เป็นต้น และสินค้าส่งออกมูลค่ากว่า 17,161,534 ล้านบาท จากจำนวนใบขนสินค้า 17,567 ใบ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 รายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนอรัญประเทศประจำปีงบประมาณ 2550

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เศษเหล็ก	336.295	1	รถจักรยานยนต์	1,443.046
2	เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว	176.986	2	ปูนซีเมนต์	1,069.549
3	เศษอลูมิเนียม	175.073	3	เครื่องยนต์	937.685
4	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	159.204	4	อาหารสัตว์	839.014
5	เมล็ดถั่วเหลือง	128.325	5	อะไหล่รถจักรยานยนต์	835.987
6	เศษกระดาก	84.226	6	ก๊าซปิโตรเลียม	537.454
7	สินค้าใบสุทธินากลับ	52.657	7	ผ้าทอลายขัด	436.953
8	เศษทองแดง	41.164	8	ผ้าพิมพ์	347.677
9	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	36.591	9	ผงชูรส	310.496
10	มันสำปะหลัง	17.165	10	ปุ๋ยเคมี	265.242
11	อื่น ๆ	99.126	11	อื่น ๆ	10,138.427
รวม		1,306.8184	รวม		17,161.534

ที่มา : รายงานประจำปีงบประมาณ 2550, ด่านอรัญประเทศ

นอกจากนั้นในปี 2550 ยังมีสถิติปริมาณรถบรรทุกสินค้าขาเข้าประเทศ 47,373 คัน และปริมาณรถบรรทุกออกนอกประเทศ 47,635 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ร้อยละ 2.57 และ 1.55 ตามลำดับ ด่านศุลกากรอรัญประเทศได้มีการนำเอาระบบ One Stop Service (OSS) มาใช้โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประจำที่ด่านอรัญประเทศ ประกอบด้วย ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต 4 ด่านอาหารและยาอรัญประเทศ ด่านตรวจพืชอรัญประเทศ ด่านกักกันสัตว์สระแก้ว ด่านตรวจสัตว์น้ำสระแก้ว และด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ

บทสรุปจากเอกสารของแต่ละหน่วยงานต่อผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว ภายใต้วิสัยทัศน์ “เมืองงามชายแดนบูรพาน่าอยู่ ประดู่อินโดจีน ถิ่นอุตสาหกรรมเกษตร เขตท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องคือ ประดู่อินโดจีนจังหวัดมีเป้าประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางรองรับและกระจายสินค้าสู่อินโดจีนและจังหวัดใกล้เคียงด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาการค้าชายแดน การเพิ่มประสิทธิภาพการผ่านแดนและการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้วมีโครงการส่งเสริมความรู้ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่งด้านต่างๆ ในการขนส่งทางถนนและโครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อศึกษาความจำเป็นและศักยภาพของการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นสถานที่รวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า และเป็นสถานที่ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการก่อนที่จะทำการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ด้านศุลกากรอรัญประเทศมีโครงการที่จะยกระดับจุดผ่อนปรนเขาดินให้เป็นด่านถาวรเพื่อเชื่อมโยงการนำเข้า-ส่งออกระหว่างจังหวัดสระแก้วกับพระตะบองแบบบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว 7 หน่วยงาน และผลักดันให้รัฐบาลไทยและกัมพูชาเร่งรัดให้นำระบบการขนส่งสินค้าผ่านประเทศที่เรียกว่าการถ่ายลำ (Transshipment) และ/หรือการผ่านแดน (Transit) ข้ามประเทศกัมพูชาเพื่อลดภาระค่าภาษีอากรอันเป็นต้นทุนการนำเข้า-ส่งออกทั้งของไทย เวียดนาม และจีน ทางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจังหวัดสระแก้วมีจุดผ่อนปรนที่บ้านตาพระยา บ้านหนองปรือ บ้านเขาหิน และอยู่ในช่วงดำเนินการเปิดจุดผ่อนปรนเพิ่มที่บ้านโนนหมากนุ่น มีการจัดตั้งสถานที่ตรวจสินค้าขาเข้า-ขาออก ทางรถไฟบริเวณพรมแดนไทย-กัมพูชา ด้วยระบบ National Single Window ด้วยวิธีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งของหน่วยงานในประเทศทุกแห่งและศุลกากรไทยกับกัมพูชา

ปัญหา/อุปสรรค พบว่าประเทศกัมพูชาเป็นประเทศกำลังพัฒนาทำให้ระบบการค้าชายมีลักษณะการค้าชายแดนไม่สามารถเข้าสู่การค้าระหว่างประเทศหรือการค้าสากลได้ การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนต้องใช้เวลาไม่สะดวกรวดเร็ว จากข้อปฏิบัติและวิธีการที่แตกต่างกัน ช่องทาง ณ จุดพรมแดนคับแคบและใช้เป็นทางผ่านเข้า-ออกทั้งรถ สินค้า และคนโดยสาร ยังไม่มีสถานที่สำหรับลานจอดพักและตรวจสินค้า ก่อให้เกิดปัญหารถติดค้างสะสม การประกันภัยยังไม่มีบริษัทใดให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าข้ามแดนสู่กัมพูชา และสภาพถนนให้กัมพูชาค่อนข้างคับแคบ มีบางช่วงกำลังก่อสร้างปรับปรุง

จากบทสัมภาษณ์ นายสมพงษ์ แก้วสุทธิ รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2551 ระบุว่า จังหวัดสระแก้วเป็นเพชรที่รอการปิดฝืน ในอดีตการค้าชายแดนด้านอรัญประเทศคึกคักมากจนเกิดสงครามในกัมพูชาระหว่างปี 2511-2526 ทำให้การค้าซบเซาลง และหลังสงครามมีการเปิดด่านค้าขายอีกครั้งแต่ทางราชการอนุญาตให้เข้ามาทำการค้าขายได้เฉพาะตลาดโรงเกลือ ไม่สามารถเข้ามาค้าขายถึงอำเภออรัญประเทศซึ่งอยู่ห่างจากตลาดโรงเกลือเพียง 6

กิโลเมตร ปัจจุบันนี้มีมูลค่าการค้าขายปีละกว่า 19,000 ล้านบาท เป็นการซื้อเข้าเพียง 1,000 กว่าล้านบาท มีผู้เดินทางผ่านด่านพรมแดนเข้า-ออกอย่างเป็นทางการประมาณ 3,000 คนต่อวัน ซึ่งความจริงแล้วคาดว่าจะมีมากกว่า 12,000 คน ปัจจุบันนี้มีปัญหาด้านการปักเขตแดนระหว่างประเทศที่ยังไม่สามารถหาข้อยุติได้บริเวณด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต และส่งผลกระทบให้ภาครัฐไม่สามารถพัฒนาสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนได้ในระยะรัศมีชายแดน 5 กิโลเมตร ในขณะที่กัมพูชาใช้ระยะรัศมี 5 กิโลเมตรเป็นที่ตั้งของบ่อนกาสิโน 9 แห่ง และก่อสร้างถนน สิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่าง มีการสร้างถนนจากปอยเปตไปยังศรีโสภณและเสียมราฐเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวนครวัด-นครธม ที่เพิ่มขึ้นกว่า 3 ล้านคนต่อปี ทางรถไฟในกัมพูชามีสภาพเก่ามาก สามารถวิ่งได้แค่ 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปัจจุบันนี้สามารถวิ่งมาถึงศรีโสภณแค่นั้น รัฐบาลกัมพูชาได้งบประมาณจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) มาปรับปรุงให้สามารถวิ่งมาถึงปอยเปตระยะทางอีก 28 กิโลเมตรได้ อรัญประเทศมีพื้นที่รถไฟและป่าเสื่อมโทรม 16,000 ไร่ ที่รอการพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา มีการเตรียมถมอ่าวไว้ 2 ด้าน แต่ปัจจุบันนี้สร้างสะพานเพียงด้านเดียว ทำให้สะพานเข้า-ออกคับแคบ รถขนส่งค้าต้องรอให้คนไปก่อนทำให้เสียเวลาในการผ่านแดนค่อนข้างมาก

จังหวัดสระแก้วมีสนามบินที่อำเภอวัฒนานครอยู่ในความดูแลของฝูงบิน 206 กองทัพอากาศมีพื้นที่ประมาณ 15,000 ไร่ แต่ปัจจุบันนี้ใช้ปฏิบัติการกิจเพียง 200 ไร่ เป็นสนามบินที่มี Runway กว้าง 100 ฟุต ยาว 4,900 ฟุต พื้นทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ สามารถรองรับเครื่องบินขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (ATR) ได้ จังหวัดเคยเสนอกระทรวงคมนาคมสร้างเป็นสนามบินพาณิชย์เมื่อปี 2535 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปเยี่ยมชมนครวัด นครธม แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม โดยอ้างเหตุว่าการคมนาคมทางบกสะดวกกว่า แต่จากการทดลองบินปรากฏว่าเป็นที่นิยมของประชาชนพอสมควรในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน 2544 โดยสายการบิน พีบีแอร์ (นสพ.มติชน ฉบับที่ 11058 ปีที่ 31 วันที่ 19 มิถุนายน 2551)

ข้อเสนอแนะของทางหอการค้าจังหวัดสระแก้ว เรื่องปัญหาปักเขตแดนก็ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการไป แต่ด้านการสร้างถนน สิ่งอำนวยความสะดวกก็ต้องดำเนินการไปด้วย หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็ควรพิจารณาหาสถานที่สร้างด่านพรมแดนถาวรแห่งใหม่ในบริเวณที่ไม่มีปัญหาหลักเขตแดน และควรมีการใช้พื้นที่ของการรถไฟที่มีอยู่และ/หรือป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (DC) เพื่อทำหน้าที่เก็บรวบรวม คัดแยก กระจายสินค้า (Hub & Spokes) ทั้งขาเข้า-ขาออกอย่างเป็นทางการ

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางจากกรุงเทพฯ-ละแวกเซี่ยงไฮ้-กบินทร์บุรี-อรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร ช่วงแรกจากกรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี ระยะทาง 173 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องการจราจร ถนนช่วงกบินทร์บุรี-สระแก้ว ระยะทางประมาณ 54 กิโลเมตร อยู่ในช่วงการ

สำรวจออกแบบก่อสร้างขยายเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรแล้ว และช่วงสุดท้ายจากสระแก้วถึงด่าน
อรัญประเทศ อำเภอลองลึก ระยะทาง 55 กิโลเมตร อยู่ในระหว่างก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง 4
ช่องจราจร นอกจากนี้กรมทางหลวงยังได้ก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่จากพนมสารคาม-สระแก้ว
ระยะทาง 72 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร เสร็จแล้วสามารถย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ-
ชายแดนไทย-กัมพูชา ได้ประมาณ 33 กิโลเมตร เส้นทางจากอรัญประเทศ-ปอยเปต-บันเตียเมียน
เจย (ศรีโสภณ)-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 570 กิโลเมตร เริ่มต้นเดินทางออกจากด่าน
คลองลึกอรัญประเทศ ผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร ซึ่งมีด้วยกัน 4 ช่องทำการ การเข้าสู่
ด่านปอยเปต (Poipet) ประเทศกัมพูชาจะต้องทำวีซ่าเข้าประเทศ เสียค่าธรรมเนียม 20 ดอลลาร์
สหรัฐฯ ยกเว้นพาสปอร์ตสีน้ำเงินสำหรับข้าราชการข้ามสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา ผ่านด่าน
ปอยเปตของกัมพูชาแล้ว จะพบกับบ่อนกาสิโนจำนวนมากกว่า 10 แห่ง บางแห่งมีทั้งโรงแรมและ
แหล่งบันเทิงครบวงจร ด่านนี้เป็นด่านถาวรที่ใหญ่ที่สุดของชายแดนด้านตะวันออก จากด่านปอย
เปตสามารถเดินทางสู่พนมเปญ ตามเส้นทางหมายเลข 5 ซึ่งขณะนี้กำลังก่อสร้างอยู่ทำให้ตลอด
เส้นทางมีฝุ่นแดงเต็มไปหมด โดยได้รับเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ระยะทางประมาณ
50 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงถึงศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย (Banteay
Meanchey) ซึ่งในอดีตเคยเป็นส่วนหนึ่งของประเทศสยามเรียกว่ามณฑลบูรพา ตลอดสองข้างทาง
เป็นทุ่งนา มีบ้านเรือนอยู่ประปรายระหว่างทางกำลังก่อสร้างเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ จากศรี
โสภณจะมีทางแยกเลี้ยวซ้ายไปเสียมราฐ ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ตามถนนหมายเลข 6
ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกอันลือชื่อ นครวัด-นครธม แต่ขณะนี้เดินทางจากศรีโสภณวิ่งตรงไป
ผ่านจังหวัดพระตะบอง (Batambong) ระยะทาง 55 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง
เป็นถนน 2 ช่องจราจร สภาพถนนพอใช้ได้ จากพระตะบองถึงโพธิสัตว์ (Pursat) ระยะทาง
ประมาณ 100 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.30 ชั่วโมง เป็นถนน 2 ช่องจราจรลาดยาง
ค่อนข้างดี จากโพธิสัตว์ไปกัมปงชนัง (Kampong Chhnang) ระยะทาง 90 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง
ประมาณ 1 ชั่วโมงเศษ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนค่อนข้างดี ถึงโอดงก์
(Odongk) ซึ่งมีถนนแยกไปกำปงจาม (Kampong Cham) ได้ จากโอดงก์วิ่งรถประมาณ 30
กิโลเมตร ก็จะถึงกรุงพนมเปญ (Phnom Penh) และเริ่มมีการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะ
รถจักรยานยนต์

นอกจากการเดินทางไปกรุงพนมเปญทางรถยนต์แล้ว ยังสามารถเดินทางด้วยเครื่องบินไป
ลงที่สนามบินนานาชาติเซนต์ กรุงพนมเปญ โดยมีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-พนมเปญ-
กรุงเทพฯ วันละ 6 เที่ยวบินของการบินไทย (TG) 2 เที่ยวบิน บางกอกแอร์เวย์ (PG) 3 เที่ยวบิน
และแอร์เอเชีย (FD) อีก 1 เที่ยวบิน และในอนาคตอันใกล้ยังสามารถเดินทาง และขนส่งสินค้าทาง
รถไฟได้อีกด้วย ซึ่งกัมพูชามีทางรถไฟจากพนมเปญมาถึงศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจยอยู่แล้ว
รัฐบาลกัมพูชามีโครงการที่จะเชื่อมต่อมาถึงชายแดนปอยเปต โดยได้รับเงินกู้จากธนาคารพัฒนา

เอเซีย (ADB) เพื่อดำเนินการระหว่างปี 2550-2552 เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟไทยที่รัฐประเทศ (ผู้จัดการออนไลน์, 18 ตุลาคม 2549)

กรุงพนมเปญเป็นเมืองหลวงของกัมพูชา มีประชากรประมาณ 1 ล้านคน เป็นที่ตั้งของพระมหाराชาวัง พระบรมสมเด็จพระบรมนาถโรคมสีห์มุนี ที่เสด็จขึ้นครองราชย์เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2547 รัฐสภาและทำเนียบรัฐบาลที่มีสมเด็จพระสุณ เซน เป็นนายกรัฐมนตรี กรุงพนมเปญมีแหล่งท่องเที่ยวนอกจากพระราชวังที่ประทับพระบรมนาถโรคมสีห์มุนีแล้ว ภายในพระราชวังยังมีวัดพระแก้ว ซึ่งเป็นที่เคารพของชาวกัมพูชาและเป็นสถานที่ทำพิธีกรรมทางศาสนาของพระมหากษัตริย์ กรุงพนมเปญยังมีวัดพนม (Wat Phnom) ที่มีวิหารและเจดีย์ก่อสร้างมากกว่า 100 ปี อยู่บนเนินเขาเล็ก ๆ ไม่สูงนัก ไม่ไกลจากแม่น้ำซาป แต่ไม่มีพระจำพรรษาอยู่ พิพิธภัณฑ์ตัวแตรง (Tuol Sleng Museum) เป็นแหล่งรวบรวมหลักฐานประวัติศาสตร์การฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ของเขมรแดง ภายในมีเครื่องมือที่ใช้ในการทรมาน ห้องกักขังในสมัยนั้นแสดงให้ชม และทุ่งสังหารเจืองไอ (Choeung Ek Killing Field) เป็นอนุสาวรีย์ผู้ถูกเขมรแดงสังหารระหว่างปี ค.ศ. 1975-1979 ภายในมีซากโครงกระดูก หัวกะโหลก วางเรียงกันเป็นชั้น ๆ ให้ชม มีนักท่องเที่ยวมาชมวันละ 200-400 คน

จากกรุงพนมเปญเดินทางต่อไปทางตะวันออก ตามเส้นทางหมายเลข 1 พนมเปญ-บาเวต (Bavet) ผ่านจังหวัดกันดาล (Kandal) ข้ามแม่น้ำโขงด้วยแพขนานยนต์ บริเวณเนียกเลื่อง (Neak Lueang) ปัจจุบันนี้กำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำอยู่ ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น คณะต้องใช้เวลารอคอยและแพขนานยนต์เล่นข้ามฟากประมาณ 40 นาที เดินทางต่อเข้าจังหวัดเปรยแวง (Prey Veng) และจังหวัดสวายเรียง (Svay Reing) จนถึงด่านพรมแดนสากลบาเวต (Bavet) ประเทศกัมพูชา ติดต่อกับด่านม็อกไบ (Moc Bai) ของเวียดนาม ตลอดระยะทางรวม 167 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ที่ชำรุดเป็นช่วง ๆ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้างถนนใหม่โดยการช่วยเหลือสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่น คาดว่าแล้วเสร็จในปลายปี 2551

บริเวณด่านบาเวตเป็นที่ตั้งของบ่อนกาสิโนจำนวนนับสิบแห่ง ด่านบาเวตและด่านม็อกไบของเวียดนามเป็นด่านถาวรขนาดใหญ่ จากด่านม็อกไบ จังหวัดไคนิงห์ เดินทางไปอีกประมาณ 100 กิโลเมตร ตามเส้นทางหมายเลข 22 ก็จะถึงนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของเวียดนาม ตลอดสองข้างทางมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ริมถนนจำนวนมาก

จากโฮจิมินห์เดินทางไปตามเส้นทางหมายเลข 51 หรือ R-1 ต่อจากกรุงพนมเปญ ประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของเมืองหวงเต่า (Vung Tau) ชาวเวียดนามรู้จักกันดีในชื่อเมืองแห่งเรือ ซึ่งในสมัยศตวรรษที่ 15 เป็นที่ทอดสมอเรือของพ่อค้าชาวโปรตุเกส ปัจจุบันมีความสำคัญทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวตากอากาศ และเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนามมีเขตประกอบการอุตสาหกรรม โรงงานแยกก๊าซธรรมชาติ โรงไฟฟ้า และกำลังลงทุนขยายท่าเรือโดยบริษัทท่าเรือยักษ์ใหญ่ของสิงคโปร์ได้สัมปทานโครงการสร้างท่าเรือสำหรับเก็บตู้สินค้า ให้มีมาตรฐานเทียบเท่าท่าเรือชั้นนำ

ของโลก คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการในส่วนแรกปี 2552 และเมื่อทั้งสองส่วนก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถรองรับสินค้าได้ปีละ 200 ล้าน TEU (<http://www.marinerthai.com/forum/index.php?PHSESSID>) ระยะทางรวมจากกรุงเทพฯ – อร์รัฐประเทศ – ศรีโสภณ – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – วังเตา ประมาณ 1,030 กิโลเมตร

นอกจากนั้นกัมพูชายังอยู่ในระหว่างก่อสร้างถนนหมายเลข 48 จากชายแดนด้านจังหวัดตราดสู่เกาะกง (Koh Kong) เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 48 ที่เมืองสเรอัมเบล (Sre Ambel) เข้าสู่พนมเปญได้ ซึ่งสามารถลดระยะเวลาการเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง เหมาะแก่การขนส่งสินค้าสู่พนมเปญและเวียดนาม จากสถิติการค้าชายแดนด้านจังหวัดตาม ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2551 พบว่ามีมูลค่าการค้ารวม 5,252.7 ล้านบาทเป็นการส่งออก 4,242.58 ล้านบาท และนำเข้า 10.11 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีก่อนร้อยละ 16.61 ในขณะที่มูลค่าการค้าชายแดนทั้งปี 2550 รวมทั้งสิ้น 14,824.35 ล้านบาท และคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวตลอดทั้งปี 2551 ประมาณร้อยละ 15-20 จากปัจจัยบวกด้านระบบโลจิสติกส์ที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเมื่อถนนหมายเลข 48 เปิดใช้อย่างสมบูรณ์ทดแทนการขนส่งทางเรือไปสีหนุวิลล์ ใช้เวลาในการขนส่ง 78 ชั่วโมง ทำให้สินค้าผัก ผลไม้ได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะในฤดูมรสุม ทางจังหวัดตราดได้เสนอให้เปิดจุดผ่อนปรนเพิ่มขึ้น เช่นที่บ้านมะม่วง อำเภอบ่อไร่ ติดต่อกับจังหวัดพระตะบอง หรือที่บ้านซำราก บ้านท่าเส้น ติดต่อกับจังหวัดโพธิสัตว์ ซึ่งจะช่วยให้มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการทำบันทึกข้อตกลงการค้า การลงทุนและท่องเที่ยวร่วมกันถึง 7 จังหวัด อาทิเช่น สีหนุวิลล์ กำปอต กัมปงจาม เสียมราฐ เป็นต้น จาก นสพ.ประชาชาติธุรกิจ ปีที่ 31 ฉบับที่ 3997 วันที่ 1 พฤษภาคม 2551

การวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) สำหรับเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. อยู่ในโครงการระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) 2. สามารถเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ภายใน 1 วัน 3. สามารถเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือโฮจิมินห์ 4. มีหน่วยงานระหว่างประเทศ และประเทศพัฒนาแล้วให้การช่วยเหลือสนับสนุน 5. มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและมรดกโลก 6. มีสินค้าขนได้ทั้งขาไปและขากลับ 7. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก	จุดอ่อน (Weakness) 1. สภาพถนนในกัมพูชาไม่ดี ทำให้ต้องเสียเวลาเดินทาง รวมทั้งสะพานที่กำลังสร้างอยู่ด้วย 2. กฎระเบียบการจราจร และศุลกากรที่ไม่ตรงกัน เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติ 3. นโยบายการเมืองการปกครองของกัมพูชาไม่แน่นอน 4. ยังไม่สามารถขนส่งทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง 5. ขาดแคลนบุคลากรการพัฒนาค้าขาย 6. ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และภาษากัมพูชา 7. ยังไม่มีระบบ IT ในการเชื่อมแต่ละประเทศ 8. การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างรัฐประเทศกับปอยเปตส่วนใหญ่ยังใช้แรงงานคนในการขนส่งสินค้า
โอกาส (Opportunity) 1. มีหน่วยงานนานาชาติอยากจะทำให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน 2. ภาวการณ์ขนส่งต้องการลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่ง 3. เศรษฐกิจประเทศกัมพูชาและเวียดนามกำลังเจริญเติบโต	อุปสรรค (Threat) 1. เศรษฐกิจในกัมพูชาไม่ดี กำลังซื้อค่อนข้างต่ำ 2. ขาดแคลนบุคลากรและระบบสารสนเทศ 3. มีเส้นทางขนส่งอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ให้เลือกใช้ได้ 4. ปัญหาด้านภาษาทั้งภาษากัมพูชาและเวียดนาม 5. ปัญหาเขตแดนระหว่างไทย - กัมพูชายังไม่ชัดเจน

บทสรุป เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 900 กว่ากิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงขนส่งสินค้าข้ามประเทศจากกรุงเทพฯ หรือบริเวณชายฝั่ง

ทะเลตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบังสู่โฮจิมินห์ได้ภายใน 1 วัน เมื่อถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้งหมด มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือโฮจิมินห์ที่สามารถเชื่อมต่อได้ถึงกัน และในอนาคตทางรถไฟได้ดำเนินการปรับปรุงเรียบร้อยแล้วจะทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปัญหาด้านกฎระเบียบการใช้รถพวงมาลัยขวายังไม่สามารถเข้าไปเวียดนามได้ ต้องมีการเปลี่ยนรถ/เปลี่ยนหัวลาก ปัญหาเรื่องเขตแดน เป็นต้น ควรมีการเร่งรัดให้ต่อเชื่อมทางรถไฟไปถึงชายแดนตลาดโรงเกลือ และใช้สนามบินวัฒนานครเชิงพาณิชย์ สำหรับปัญหาเรื่องเขตแดนควรให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการธิการเขตแดนร่วมไทย – กัมพูชา (JBC) เป็นผู้พิจารณาต่อไป

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 48 กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-พนมเปญ

จังหวัดตราดมีจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตรงข้ามบ้านจามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกงเป็นช่องทางการค้าร้อยละ 80 เมื่อได้รับอนุญาตผ่านด่านศุลกากรคลองใหญ่ถูกต้องแล้ว จะนำสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังกัมพูชา โดยใช้ท่าเทียบเรือเอกชน 2 แห่ง คือ ท่าชลาลัยและท่ากัลปิงหา ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านหาดเล็กประมาณ 10 กิโลเมตรเป็นจุดขนถ่ายสินค้า และอีกร้อยละ 20 เป็นการนำเข้า - ส่งออก ผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กโดยตรง นอกจากนั้นจังหวัดตราดยังมีจุดผ่อนปรนการค้าบ้านมะม่วงเนิน 400 หมู่ 3 ตำบลนันทรี อำเภอบ่อไร่ ตรงข้ามบ้านคลองรถถัง อำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาจังหวัดตราดได้เปรียบดุลการค้ากับกัมพูชามาตลอด ในปี 2550 มีมูลค่าการส่งออกเป็นเงิน 14,437 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,148 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.63 และมูลค่าการนำเข้าเพียง 51 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท

สัดส่วนการค้าไทยกับกัมพูชาตามแนวตะเข็บชายแดน 3 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี ตราด ในปี 2549 มีมูลค่า 35,118.26 ล้านบาท แยกเป็นมูลค่าส่งออก 33,787.75 ล้านบาท และนำเข้า 1,330.51 ล้านบาท เป็นสัดส่วนการค้าของจังหวัดสระแก้วมากที่สุดถึงร้อยละ 53.71 รองลงมาเป็นตราดถึงร้อยละ 38.01 และจันทบุรีร้อยละ 8.28 รายละเอียดการค้าของด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตาก ดังแสดงในตารางที่ 5.5

เส้นทางหมายเลข 48 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนโครงข่ายสายเอเชีย (Asia Highway Network) เส้นทาง R-10 ทวาย (พม่า) - ไทย - เกาะกง (กัมพูชา) - พนมเปญ - เวียดนาม โดยรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนการก่อสร้างปรับปรุงถนนและสะพาน 4 แห่ง ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ด้วยความช่วยเหลือในรูปเงินให้เปล่า 288 ล้านบาทสำหรับการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 4 แห่ง และเงินกู้เงินช่วยเหลือผ่อนปรน 827.4 ล้านบาท สำหรับการปรับปรุงถนนโดยบริษัท สหการวิศวกร จำกัด เส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายถนนในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) เชื่อมโยงภาคตะวันออกของไทยสู่กัมพูชาและเวียดนาม

เพื่อเป็นเส้นทางท่องเที่ยว การค้า การลงทุนระหว่าง 2 ประเทศได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 โดยนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ รองนายกรัฐมนตรีในฐานะผู้แทนรัฐบาลไทยเป็นประธานร่วมกับสมเด็จฯ ฮุนเซน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา

ตารางที่ 5.5 แสดงรายการมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกด้านศุลกากรคลองใหญ่ ปี 2549

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1.	ไม้แปรรูป	18.57	1.	น้ำตาลทราย	3,240.82
2.	หวาย	5.81	2.	เบียร์	669.65
3.	ปฐมาตัมสุกแช่แข็ง	3.70	3.	นมและอาหารเสริม	599.43
4.	ปูแสมสดแช่แข็ง	2.45	4.	อวน-ด้ายสำหรับจับปลา	434.50
5.	มะพร้าวผล	2.45	5.	น้ำอัดลม น้ำดื่ม	426.37
6.	เครื่องเป่าถุงพลาสติก (เก่า)	2.00	6.	ผงฟูรส ผงปรุงรส	366.72
7.	ปลาหมึกตากแห้ง	1.84	7.	แบตเตอรี่	245.45
8.	กระเพาะปลาตากแห้ง	1.69	8.	ขนม	170.46
9.	เรือลากจูงเก่าใช้แล้ว	0.85	9.	สุรา	79.76
10.	ยางรองล้อรถยนต์	0.64	10.	เรือสำราญเก่า/ชำรุด	70.47

ที่มา ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด

เส้นทางหมายเลข 48 จากกรุงเทพฯ ตามเส้นทางบางนา - ตราด เลี้ยวซ้ายบ้านบึง - แกลง - จันทบุรี - ตราด ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร และเดินทางต่อไปยังอำเภอคลองใหญ่ ตามทางหลวงหมายเลข 318 ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ในระหว่างออกแบบก่อสร้างเป็นถนน 4 ช่องจราจร จากตลาดไปยังบ้านหาดเล็กอีก 10 กิโลเมตร ผ่านด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก เข้าสู่ด่านบ้านจามเยียมของกัมพูชา บริเวณด่านพรมแดนจะพบกับสภาพการค้าชายแดนที่มีทั้งสินค้าอุปโภค บริโภค วัสดุก่อสร้าง ผัก ผลไม้ เป็นต้น จากบ้านคลองลึกเดินทางตามถนนหมายเลข 48 ซึ่งสร้างเสร็จใหม่ ๆ อีก 19 กิโลเมตรก็ถึงจังหวัดเกาะกง (Koh Kong) เป็นถนน 2 ช่องจราจรกว้าง 7 เมตร พร้อมไหล่ทางอีกข้างละ 1.5 เมตร ห่างจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเพียง 500 เมตร ก็จะพบกับบ่อนกาสิโนในโรงแรมเกาะกงอินเตอร์เนชั่นแนลรีสอร์ท ของนักธุรกิจใหญ่ 2 สัญชาติ นายพัค สุกธากา และสวนสัตว์เกาะกงซาฟารีเวิลด์ เป็นสวนสัตว์แห่งเดียวในกัมพูชา นอกจากนั้นยังเป็นนักลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมเกาะกง หรือนิคม Nearng Kok ที่อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง พื้นที่ประมาณ 2,121 ไร่ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำครางครินจนได้รับการแต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจของเกาะกงโดยรัฐบาลกัมพูชา

จากเกาะกงเดินทางไปอีก 40 กิโลเมตรถึงพุมดวงหรือตาไต และอีก 40 กิโลเมตรถึงตรอเปียงรุ้ง ตลอดเส้นทาง 2 ฝั่งถนนจะมีบ้านเรือนอยู่ไม่มากนัก อาชีพเพาะปลูก และประมง เดินทางอีก 36.4 กิโลเมตรถึงอันโคงตีกี และสเรอัมเบล (Sre Ambel) ระยะทางอีก 12.4 กิโลเมตร รวมระยะทางจากเกาะกงถึงสเรอัมเบล 152 กิโลเมตร จากสเรอัมเบลสามารถเลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านจังหวัดกำปงสปือ (Kampong Spoe) ไปยังพนมเปญได้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมงเท่านั้น หรือตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ไปสิ้นสุดที่สีหนุวิลล์ (กำปงโสม) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียวของกัมพูชาก่อนถึงสีหนุวิลล์ยังมีทางแยกเลี้ยวซ้ายไปกำปอต (Kampot) เป็นที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติโบกอร์ และไปพนมเปญได้เช่นกัน หรือจะไปชายแดนกัมพูชา เวียดนามที่เมืองฮาเตียง (Ha Tian) ก็ได้

การวิเคราะห์จุดอ่อน-จุดแข็ง-โอกาส-อุปสรรค (SWOT Analysis) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน (R-10) สภาพถนนดีมาก 2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวและลงทุนที่มีศักยภาพสูง 3. สามารถเดินทางสู่พนมเปญเมืองหลวงที่ใกล้ที่สุดจากกรุงเทพฯ และ Eastern Seaboard 4. สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือได้อีกด้วย 5. กัมพูชามีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรสมบูรณ์	จุดอ่อน (Weakness) 1. ด้านชายแดนทั้งด้านไทยและกัมพูชายังไม่เป็นสากลเท่าที่ควร ต้องมีการพัฒนา ปรับปรุงอีกมาก 2. เป็นแหล่งการพนันในเขตกัมพูชา 3. ปัญหาการสื่อสารภาษา 4. มีความแตกต่างด้านกฎระเบียบ วิธีการปฏิบัติของทั้ง 2 ฝ่าย 5. กัมพูชามีพลเมืองน้อย กำลังซื้อต่ำ 6. รถยนต์ของไทยยังไม่สามารถเข้าไปในกัมพูชาและเวียดนามได้
โอกาส (Opportunity) 1. กัมพูชาด้านเกาะกง สีหนุวิลล์ เป็นแหล่งทรัพยากรที่มีค่าของกัมพูชา ทั้งการท่องเที่ยวและก๊าซธรรมชาติ/น้ำมัน/ประมง 2. สามารถเชื่อมต่อทางด้านใต้ของเวียดนามได้หลายเมือง 3. อยู่ในระหว่างศึกษา ออกแบบก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ทั้งของจังหวัดตาก สีหนุวิลล์ และขยายท่าเรือหุงเต่าของเวียดนาม	อุปสรรค (Threat) 1. ขาดความแน่นอน ชัดเจนของกัมพูชา 2. โครงสร้างพื้นฐานยังไม่เพียงพอ และมีคุณภาพ 3. ขาดบุคลากรที่มีทักษะความรู้ด้านโลจิสติกส์และภาษา

สรุป เส้นทางหมายเลข 48 ตราด - หาดเล็ก - เกะกง - สี่หนุวิลล์ – พนมเปญ เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพสูงมากในการขนส่งสินค้าและเดินทางท่องเที่ยวเข้าสู่กัมพูชาและเวียดนาม สภาพถนนเสร็จสมบูรณ์มาตรฐานดี แต่ต้องพัฒนาปรับปรุงด่านผ่านแดนทั้ง 2 ฝ่ายให้เป็นมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น สามารถพัฒนาสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไทยและกัมพูชายังมีปัญหาเรื่องพื้นที่เขตแดนทับซ้อนอยู่

บทที่ 6

เส้นทางและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนามมีหลายเส้นทาง ทั้งทางถนน ทางทะเล ทางอากาศ และประเทศเวียดนามมีเส้นทางการขนส่งทางรถไฟที่มีเครือข่ายครอบคลุมทั่วประเทศตั้งแต่เหนือจรดใต้ และทางเรือเดินทะเลตลอดชายฝั่งประเทศเวียดนาม ทำให้มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหลายเส้นทาง แต่ละเส้นทางมีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบที่แตกต่างกันไป จากการศึกษา ค้นหาข้อมูลพบว่าเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างไทยกับเวียดนามเป็น ดังนี้

6.1 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ระหว่างประเทศไทย กรุงเทพฯ ไปประเทศเวียดนาม ณ เมืองสำคัญ 3 แห่ง คือ กรุงฮานอย เมืองหลวงซึ่งอยู่ทางตอนเหนือ นครดานัง เป็นเมืองหลักสำคัญอยู่ทางตอนกลางของประเทศ และนครโฮจิมินห์เป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญที่สุดของประเทศเวียดนาม อยู่ทางตอนใต้ของประเทศเวียดนาม ดังรูปที่ 6.1

การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามมีเส้นทางเชื่อมต่อหลัก ดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 เส้นทางการขนส่งรูปแบบต่างๆ ในเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพฯ ประเทศไทย กับกรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

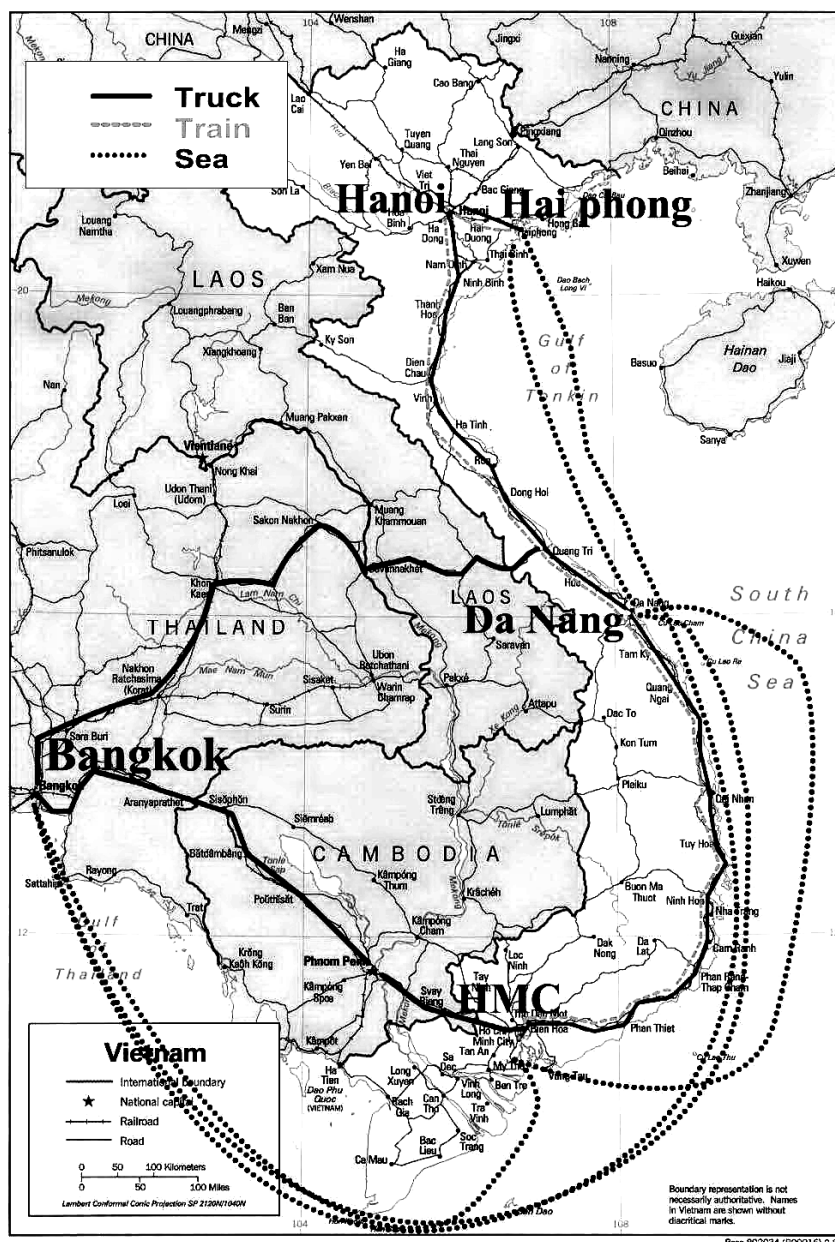
จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
By sea			ฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเป็นช่วงๆ เพื่อความปลอดภัย
Danang	Hai Phong	574	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการน้อย ค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลานานเนื่องจากเรือน้อย จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Ho Chi Minh	Hai Phong	1,537	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการพอประมาณ ค่าขนส่งสูง จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Ho Chi Minh	Danang	1,000	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการน้อย ค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลานานเนื่องจากเรือน้อย จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Bangkok	Danang	1,600	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง

จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
			สูงมาก อาจต้องเป็นสายเรือที่มาจากสิงคโปร์ ใช้เวลามาก จาก การสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Bangkok	Ho Chi Minh	1,180	เส้นทางขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง ไม่สูงนัก จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้าง แต่ไม่มากนัก
Bangkok	Hai Phong	2,100	เส้นทางขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง ไม่สูงนัก จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้าง แต่ไม่มากนัก แต่ต้องต่อรถบรรทุกไปยัง กรุงเทพมหานคร
By Train			
Ho Chi Minh	Danang	935	เป็นเส้นทางขนส่งในประเทศเวียดนาม เส้นทางขนส่ง นี้จะมีจำนวนเที่ยวต่อวันน้อย ส่วนใหญ่สำหรับขนคนมากกว่า ขนสินค้า กำลังปรับปรุงสะพาน ราคาสูง ระยะเวลาการขนส่ง นาน และต้องต่อด้วยรถบรรทุกจึงถึงมือลูกค้า
Ho Chi Minh	Hanoi	1,726	
Danang	Hanoi	791	
Dong Ha	Ho Chi Minh	1,000	
Dong Ha	Hanoi	622	
Hanoi	Hai Phong	100	
By Truck			
Danang	Hanoi	791	เส้นทางขนส่งนี้จะเป็นเส้นทางขนส่งภายในประเทศ เวียดนาม เนื่องจากการจราจรหนาแน่น ถนนส่วนใหญ่เป็น ถนน 2 ช่องจราจร จึงใช้เวลาขนส่งมาก มีการจำกัด ความเร็วเป็นช่วงๆ ที่ผ่านชุมชน การใช้ถนนไม่มีระเบียบ และ ค่าขนส่งสูงมาก กำลังปรับปรุงสะพานต่างๆ ที่ทำให้รับ น้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้น
Ho Chi Minh	Hanoi	1,726	
Hai Phong	Hanoi	103	
Ho Chi Minh	Danang	947	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง พอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
Bangkok	Danang	1,200	
Bangkok	Ho Chi Minh	1,100	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน กัมพูชา ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง ถนน ไม่ค่อยดีในบางช่วงมีการจำกัดความเร็วเป็นช่วงๆ ที่ผ่าน ชุมชน การใช้ถนนไม่มีระเบียบ และต้องเปลี่ยนหัวลาก นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดระหว่างเส้นทางด้วย จาก การสืบหาข้อมูล มีข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการว่าเคยมีสินค้า และหัวลากสูญหาย
Bangkok	Hanoi	1,500	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2

จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
			ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูงพอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
Bangkok	Dong Ha	1,030	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูงพอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
By Air			
Hanoi	Danang	900	เป็นการขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีค่าขนส่งสูง ใช้เวลาน้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มีบริการทุกวัน
Hanoi	Ho Chi Minh	1,800	
Danang	Ho Chi Minh	1,000	
Bangkok	Danang	1,200	มีค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลาน้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มีบริการทุกวัน
Bangkok	Ho Chi Minh	1,000	มีค่าขนส่งสูง ใช้เวลาน้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มีบริการทุกวัน
Bangkok	Hanoi	2,200	

จากการศึกษาเส้นทางขนส่งระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม โดยกำหนดจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ นครดานัง และกรุงฮานอยของประเทศเวียดนาม คณะวิจัยฯ พบว่ามีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม ดังนี้

1. กรุงเทพมหานครไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 9 เส้นทาง
2. กรุงเทพมหานครไปนครดานัง มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 11 เส้นทาง
3. กรุงเทพมหานครไปกรุงฮานอย มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 21 เส้นทาง



รูปที่ 6.1 เส้นทางขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม

6.1.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ที่มีจุดเริ่มต้นที่ กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ มี 9 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์

เส้นทาง
1.Bkk → HMC
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang → HMC
6.Bkk  HMC
7.Bkk → Da Nang  HMC
8.Bkk → Da Nang  HMC
9.Bkk → Da Nang  HMC

Remark: truck , train , air → and sea 

6.1.2 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ทั้งหมด 21 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย

เส้นทาง
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi
2.Bkk  Laobao  Dong Ha 
Da Nang  Hai Phong  Ha Noi
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi
4.Bkk  HMC  Ha Noi
5.Bkk  HMC  Ha Noi

เส้นทาง		
6.Bkk	 HMC  Hai Phong  Ha Noi	
7.Bkk	 HMC  Hai Phong  Ha Noi	
8.Bkk	 HMC  Da Nang  Ha Noi	
9.Bkk	 HMC  Da Nang  Ha Noi	
10.Bkk	 HMC  Ha Noi	
11.Bkk	 HMC  Hai Phong  Ha Noi	
12.Bkk	 HMC  Hai Phong  Ha Noi	
13.Bkk	 Da Nang  Ha Noi	
14.Bkk	 Da Nang  Ha Noi	
15.Bkk	 Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	
16.Bkk	 Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	
17.Bkk	 Hai Phong  Ha Noi	
18.Bkk	 Hai Phong  Ha Noi	
19.Bkk	 Da Nang  Ha Noi	
20.Bkk	 Da Nang  Ha Noi	
21.Bkk	 Ha Noi	

Remark: truck  , train  , air  and sea 

6.1.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯกับนครดานัง

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ 11 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับนครดานัง

เส้นทาง
1.Bkk  HMC  Da Nang
2.Bkk  HMC  Da Nang
3.Bkk  Da Nang
4.Bkk  Da Nang
5.Bkk  HMC  Da Nang
6.Bkk  HMC  Da Nang
7.Bkk  HMC  Da Nang
8.Bkk  HMC  Da Nang
9.Bkk  HMC  Da Nang
10.Bkk  HMC  Da Nang
11.Bkk  HMC  Da Nang

Remark: truck , train , air  and sea 

6.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในหัวข้อนี้ จะกล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการตัดสินใจ และขั้นตอนการใช้ระบบการตัดสินใจนี้ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ที่ใช้เกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการ ระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงของการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญ

ของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมภายใต้ข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

6.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประกอบด้วย ปัจจัยเชิงปริมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ ดังนี้

6.2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม เป็นดังตารางที่ 6.5 6.6 และ 6.7 ซึ่งจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

ตารางที่ 6.5 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  HMC	1,200	1.8	4580	6,250	43.2	101
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	2,130	6.4	2,198	2,532	41.336	131
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	7.4	2,398	2,832	41.34	116
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,215	7.4	2,354	2,776	41.32	131
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	4.4	5,980	7,800	43.22	111
6.Bkk  HMC	1,380	5.8	967.5	1,271.7	41.29	94

Route BKK-HMC	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
7.Bkk  Da Nang  HMC	2,500	6.2	5,378	7,282	84.51	187
8.Bkk  Da Nang  HMC	3,226	9.3	6,924	9,051	105	252.5
9.Bkk  Da Nang  HMC	2,347	3.8	6,580	8,750	43.21	131

Remark: truck , train , air  and sea 

ตารางที่ 6.6 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-กรุงฮานอย

Route BKK-Ha Noi	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	1,752	6.4	2,154	2,476	41.32	131
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,957	7.9	2,596	3,084	41.39	146
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,954	9.5	2,620	3,125	61.87	166.5
4.Bkk  HMC  Ha Noi	3,106	9.8	3,967.5	4,771.7	41.31	124
5.Bkk  HMC  Ha Noi	3,206	12.1	1,807.5	2,346.7	62.14	174.5
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,631	9.4	2,830	3,415	61.89	186.5
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	3,017	15	1,741.5	2,456	91.4	150
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,971	11.5	4,718	5,077	61.93	166.5

Route BKK-Ha Noi	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,280	10.4	5,798	6,232	41.34	146
10.Bkk  HMC  Ha Noi	2,906	9.4	4,430	4,330	41.37	131
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,820	8.9	4,540	4,840	41.4	146
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,817	10.5	4,564	4,881	61.88	166.5
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,591	10.8	2,960	3,910	41.3	206
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,691	12.1	2,080	3,005	62.08	256.5
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,477	12.4	2,166	3,119	61.96	241.5
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,474	14	2,190	3,160	82.44	262
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,403	12.3	1,544	2,236	41.36	139
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,503	12.7	1,924	2,736	82.56	210
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,291	6.2	5,290	7,170	84.49	202
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,191	4.8	6,080	7,950	43.21	131
21.Bkk  Ha Noi	2,400	1.8	4,580	6,250	43.2	101

Remark: truck , train , air  and sea 

ตารางที่ 6.7 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK-Da Nang	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  HMC  Da Nang	2,327	7.8	2,967.5	3,771.67	41.303	124
2.Bkk  HMC  Da Nang	2,415	10.1	1,631.5	2,122.67	62.093	174.5
3.Bkk  Da Nang	1,400	1.8	4,580	6,250	43.2	101
4.Bkk  Da Nang	1,800	7.8	1,460	2,210	41.29	176
5.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	7.4	4,298	4,532	41.34	116
6.Bkk  HMC  Da Nang	2,115	7.4	4,254	4,476	41.32	131
7.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	4.4	7,880	9,500	43.22	111
8.Bkk  HMC  Da Nang	2,235	6.2	5,334	7,226	84.5	202
9.Bkk  HMC  Da Nang	2,147	3.8	6,580	8,750	43.21	131
10.Bkk  HMC  Da Nang	2,300	6.2	5,378	7,282	84.51	187
11.Bkk  HMC  Da Nang	2,480	7.1	5,257.5	7,146.7	63.99	154.5

6.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ ขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น และการวิเคราะห์ปัจจัย ดังนี้

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับเวียดนาม และผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้น ในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม น่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถาม สามารถสรุปปัจจัยที่กำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับ แบบลิเคิร์ต (Likert scale) (แบบสอบถามแสดงใน ภาคผนวก 5) การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้นำวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์ เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ซึ่งสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นได้ดัง ตารางที่ 6.8

ตารางที่ 6.8 ข้อมูลเบื้องต้นของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ปัจจัย	ชื่อตัวแปร	จำนวนข้อมูล	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน	Factor01	60	3.07	1.22
ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง	Factor02	60	3.87	1.14
ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง	Factor03	60	3.65	1.26
ต้นทุนในการขนส่ง	Factor04	60	3.40	1.09
ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ)	Factor05	60	3.95	1.11
ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย)	Factor06	60	3.35	1.10
ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง	Factor07	60	3.80	1.19
ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการศุลกากร	Factor08	60	3.65	0.76
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหาก	Factor09	60	4.03	1.30

ปัจจัย	ชื่อตัวแปร	จำนวน ข้อมูล	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด				
การสอบกลับได้ของสินค้า ผู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ	Factor010	60	3.23	1.34

จากตารางที่ 6.8 สรุปได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่คาดคิดมากที่สุด เพราะมีระดับความสำคัญเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.03 รองลงมาเป็นปัจจัยความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ) มีระดับความสำคัญเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 แต่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน น้อยที่สุด โดยมีระดับความสำคัญเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 อย่างไรก็ตามปัจจัยทั้งหมดมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน คืออยู่ในช่วง 0.76 ถึง 1.34 แสดงให้เห็นว่าข้อมูลที่ได้มีความแปรปรวนน้อย ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจำเป็นที่จะต้องมีการตรวจสอบว่าข้อมูลมีความน่าเชื่อถือหรือไม่ โดยจะพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟา (Cronbach's alpha coefficient) ถ้าผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละคนตอบคำถามได้สอดคล้องกัน แสดงว่าข้อมูลที่ได้มีความน่าเชื่อถือสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ต่อไปได้ ทั้งนี้ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟามีค่าอยู่ในช่วง 0 ถึง 1 ถ้าค่าที่ได้ใกล้เคียงกับ 1 ถือได้ว่ามีความสอดคล้องกันภายในสูง

สูตรที่ใช้
$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_x^2} \right) \quad (1)$$

เมื่อ	α	คือ ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟา
	k	คือ จำนวนข้อคำถาม
	S_i^2	คือ ค่าความแปรปรวนของคะแนนของข้อคำถามแต่ละข้อ
	S_x^2	คือ ค่าความแปรปรวนของคะแนนรวม

ตารางที่ 6.9 ผลการคำนวณหาค่าความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรม SPSS

Cronbach's Alpha	N of Items
0.880	10

หมายเหตุ N คือจำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม

จากตารางที่ 6.9 การวิเคราะห์พบว่าค่าความน่าเชื่อถือมีค่าเท่ากับ 0.880 ซึ่งถือว่ามีความน่าเชื่อถือสูง (กัลยา วาณิชบัญชา, 2548) สรุปได้ว่าข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

ข) การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) ซึ่งประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย การวิเคราะห์ปัจจัย สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัย การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัย และการสรุปและตั้งชื่อกลุ่มของปัจจัย

1) ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัย เป็นเทคนิคการแบ่งกลุ่มตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันมาไว้ในกลุ่มเดียวกัน ในขั้นแรกจะต้องทำการตรวจสอบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งแต่ละตัวมีความสัมพันธ์กันเพียงพอที่จะทำการจัดแบ่งกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัยได้หรือไม่ ทั้งนี้ปัจจัยใดที่ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ จะต้องทำการคัดออกก่อนที่จะดำเนินการวิเคราะห์ปัจจัยในขั้นตอนต่อไป โดยตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันสามารถวัดได้จากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation) แสดงผลดังตารางที่ 6.10

ตารางที่ 6.10 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

		Factor01	Factor02	Factor03	Factor04	Factor05	Factor06	Factor07	Factor08	Factor09	Factor10
Factor01	Pearson	1.000	.400**	.499**	.457**	.580**	.219	.661**	.761**	.410**	.257*
	Sig.	-	.002	.000	.000	.000	.093	.000	.000	.001	.048
Factor02	Pearson	.400**	1.000	.214	.577**	.582**	.045	.628**	.515**	.751**	-.090
	Sig.	.002	-	.100	.000	.000	.731	.000	.000	.000	.495
Factor03	Pearson	.499**	.214	1.000	.398**	.617**	.413**	.619**	.314*	.464**	.639**
	Sig.	.000	.100	-	.002	.000	.001	.000	.014	.000	.000
Factor04	Pearson	.457**	.577**	.398**	1.000	.659**	.220	.603**	.439**	.761**	.238
	Sig.	.000	.000	.002	-	.000	.092	.000	.000	.000	.067
Factor05	Pearson	.580**	.582**	.617**	.659**	1.000	.147	.953**	.544**	.790**	.257*
	Sig.	.000	.000	.000	.000	-	.263	.000	.000	.000	.047
Factor06	Pearson	.219	.045	.413**	.220	.147	1.000	.183	.175	.128	.527**
	Sig.	.093	.731	.001	.092	.263	-	.163	.182	.331	.000
Factor07	Pearson	.661**	.628**	.619**	.603**	.953**	.183	1.000	.581**	.703**	.241
	Sig.	.000	.000	.000	.000	.000	.163	-	.000	.000	.063

		Factor01	Factor02	Factor03	Factor04	Factor05	Factor06	Factor07	Factor08	Factor09	Factor10
Factor08	Pearson	.761**	.515**	.314*	.439**	.544**	.175	.581**	1.000	.476**	.082
	Sig.	.000	.000	.014	.000	.000	.182	.000	-	.000	.535
Factor09	Pearson	.410**	.751**	.464**	.761**	.790**	.128	.703**	.476**	1.000	.101
	Sig.	.001	.000	.000	.000	.000	.331	.000	.000	-	.444
Factor10	Pearson	.257*	-.090	.639**	.238	.257*	.527**	.241	.082	.101	1.000
	Sig.	.048	.495	.000	.067	.047	.000	.063	.535	.444	-

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

จากตารางที่ 6.10 พบว่าปัจจัยทุกตัวมีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ อย่างน้อย 1 ตัว ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และ 0.01 ดังนั้น ปัจจัยทั้ง 10 ตัว (Factor01 ถึง Factor10) สามารถนำไปจัดกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัยได้ นอกจากนี้ยังได้ทำการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างกันของปัจจัย โดยใช้ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meier-Olkin) และ Barlett's Test of Sphericity ในการทดสอบโดยใช้สมมติฐานต่อไปนี้

สมมติฐาน H_0 : ปัจจัยทั้ง 10 ตัว ไม่มีความสัมพันธ์กัน

H_1 : ปัจจัยทั้ง 10 ตัว มีความสัมพันธ์กัน

ทำการทดสอบสมมติฐานด้วยระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งได้ผลดัง ตารางที่ 6.11

ตารางที่ 6.11 ค่า KMO and Bartlett's Test สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัย

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.714
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	481.798
	df	45
	Sig.	.000

จากตารางที่ 6.11 ค่า KMO เท่ากับ 0.714 (ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.5) สรุปได้ว่าชุดตัวแปรมีความเหมาะสมสำหรับนำมาวิเคราะห์ปัจจัย ในส่วนของการตรวจสอบด้วยวิธี Bartlett's Test ค่า Sig. = 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยทั้ง 10 ตัว มีความสัมพันธ์กัน จึงสามารถที่จะทำการวิเคราะห์ปัจจัยได้

2) การวิเคราะห์ปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัยในงานวิจัยนี้ใช้วิธี Principal Component Analysis โดยทำการหมุนแกนแบบ Orthogonal ด้วยวิธี Varimax มี 2 ขั้นตอน คือ การพิจารณาจำนวนกลุ่มของปัจจัย และการจัดกลุ่มปัจจัย ดังนี้

- การพิจารณาจำนวนกลุ่มของปัจจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งทั้ง 10 ปัจจัย จะถูกนำมาจัดกลุ่ม ในเบื้องต้น จะต้องทำการวิเคราะห์ว่าควรแบ่งปัจจัยออกเป็นกี่กลุ่มถึงจะเหมาะสม ได้ผลดังตารางที่ 6.12

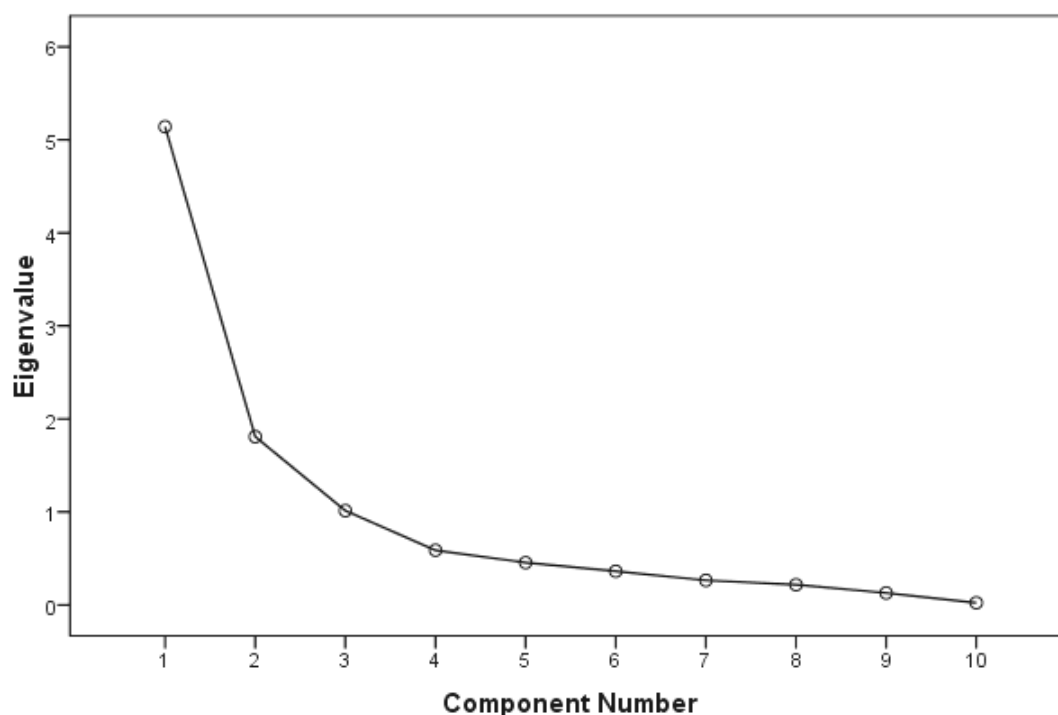
ตารางที่ 6.12 ค่า Total Variance Explained ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% Variance	% Cumulative	Total	% Variance	% Cumulative	Total	% Variance	% Cumulative
1	5.141	51.415	51.415	5.141	51.415	51.415	3.519	35.186	35.186
2	1.809	18.090	69.504	1.809	18.090	69.504	2.303	23.030	58.216
3	1.013	10.132	79.636	1.013	10.132	79.636	2.142	21.420	79.636
4	0.587	5.873	85.509						
5	0.455	4.548	90.057						
6	0.362	3.620	93.677						
7	0.264	2.639	96.316						
8	0.217	2.172	98.488						
9	0.128	1.284	99.772						
10	0.023	.228	100.000						

จากตารางที่ 6.12 สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

1. พบว่าควรจะสกัดปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่มด้วยกัน โดยพิจารณาจากจำนวนของ Component (กลุ่ม) ที่มีค่า Eigenvalue มากกว่า 1 (Eigenvalue คือค่าที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยในกลุ่มนั้นสามารถอธิบายความแปรปรวนได้ดีเพียงใด)
2. พบว่าในส่วนของการ Rotation Sum of Squared Loadings ถ้าทำการสกัดปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม และทำการหมุนแกนโดยใช้วิธี Varimax แล้ว พบว่า
 - ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 1 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 35.186%
 - ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 23.030 %

- ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 3 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 21.420 %
3. การจัดกลุ่มทั้งหมดออกเป็น 3 กลุ่มสามารถอธิบายความแปรปรวนรวมกันได้ 79.636 %



รูปที่ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนกลุ่มกับค่าความแปรปรวนของกลุ่ม (eigenvalue)

จากตารางที่ 6.12 หากจัดกลุ่มของปัจจัยออกเป็น 4 กลุ่ม จะช่วยให้สามารถอธิบายความแปรปรวนของข้อมูลได้มากขึ้น (เป็น 85.509 %) แต่ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 4 จะมีค่า Eigenvalue น้อยกว่า 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจะมีปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มนี้น้อยกว่า 1 ตัว และจากการพิจารณารูปที่ 6.2 พบว่าค่า Eigenvalue ที่จะลดลงอย่างมากระหว่างการจัดกลุ่ม 3 และ 4

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าควรจัดกลุ่มของปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม

● การจัดปัจจัยให้อยู่ในกลุ่ม

การพิจารณาว่าควรจัดปัจจัยใดให้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน โดยพิจารณาจากค่าของ Factor Loading ถ้าค่า Factor Loading มีค่าสูงในกลุ่ม (Component) ใด (เข้าใกล้ +1 หรือ -1) จะจัดปัจจัยดังกล่าวให้อยู่ในกลุ่มนั้น ซึ่งผลการจัดกลุ่มโดยใช้วิธี Principal Component Analysis ได้ผลตามตารางที่ 6.13 และ 6.14

ตารางที่ 6.13 ค่า Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Factors	Component		
	1	2	3
Factor01	0.743	0.078	-0.537
Factor02	0.689	-0.520	0.045
Factor03	0.705	0.485	0.183
Factor04	0.743	-0.156	0.337
Factor05	0.915	-0.075	0.116
Factor06	0.424	0.673	-0.095
Factor07	0.914	-0.067	-0.005
Factor08	0.699	-0.123	-0.613
Factor09	0.767	-0.384	0.366
Factor10	0.372	0.805	0.207

จากตารางที่ 6.13 ในการจัดปัจจัยครั้งแรกพบว่ามีปัจจัยบางตัวที่ยังไม่สามารถจัดเข้ากลุ่มได้ เช่น Factor02 มีค่า Factor Loading สูงทั้งในกลุ่มที่ 1 และ 2 ดังนั้นจึงต้องทำการหมุนแกน เพื่อเพิ่มและลดค่าของ Factor Loading ในแต่ละกลุ่ม เพื่อให้สามารถแยกความแตกต่างกันได้อย่างชัดเจน โดยใช้การหมุนแกนแบบ Orthogonal ด้วยวิธี Varimax ได้ผลดังตารางที่ 6.14

ตารางที่ 6.14 ค่า Rotated Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Factors	Component		
	1	2	3
Factor01	0.262	0.269	0.840
Factor02	0.766	-0.189	0.354
Factor03	0.416	0.747	0.183
Factor04	0.795	0.212	0.111
Factor05	0.781	0.314	0.384
Factor06	-0.015	0.757	0.260
Factor07	0.717	0.299	0.486
Factor08	0.277	0.057	0.894
Factor09	0.925	0.021	0.113
Factor10	0.040	0.909	-0.032

จากตารางที่ 6.14 สรุปผลการจัดกลุ่มของปัจจัยได้ดังนี้

1. Factor01 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 3 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.840) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
2. Factor02 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.766) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
3. Factor03 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.747) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
4. Factor04 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.795) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
5. Factor05 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.781) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
6. Factor06 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.757) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
7. Factor07 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.717) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
8. Factor08 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 3 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.894) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
9. Factor09 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.925) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
10. Factor10 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.909) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ

3) สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัยสามารถจัดกลุ่มของปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันในเชิงสถิติได้ทั้งหมด 3 กลุ่ม และได้ระบุชื่อกลุ่มที่เหมาะสม สรุปได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางขนส่ง (Risk of Infrastructure and Equipment: RIE)

- ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง (RIE01)
- ต้นทุนในการขนส่ง (RIE02)
- ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ) (RIE03)
- ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (RIE04)
- ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด (RIE05)

กลุ่มที่ 2 ปัจจัยด้านความเสี่ยงของตัวสินค้า (Risk of Freight: RF)

- ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (RF01)
- ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย) (RF02)
- การสอกลับได้ของสินค้า ตู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ (RF3)

กลุ่มที่ 3 ปัจจัยด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Risk of Legal: RL)

- ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน (RL01)
- ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการศุลกากร (RL02)

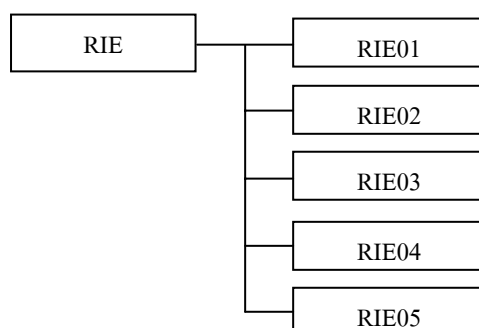
4) การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัย

4.1) การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้าง

ความถูกต้องของปัจจัยภายในกลุ่มสามารถตรวจสอบได้จากค่า Factor Loading ซึ่งปัจจัยภายในจะถูกจัดกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัย ถ้าปัจจัยย่อยทั้งหมดเป็นโครงสร้างที่ถูกต้องก็ควรจะมีค่าความสัมพันธ์กัน ซึ่งจะทำให้ค่า Factor Loading มีค่าสูงทุกตัว ซึ่งค่าที่ได้ควรจะมีค่ามากกว่า 0.6 (Humphreys et al., 2004) เพื่อที่จะให้ปัจจัยภายในดังกล่าวเป็นโครงสร้างที่ถูกต้องของปัจจัยหลัก

4.2) การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของโครงสร้าง

เป็นการวัดความสอดคล้องกันของปัจจัยภายใน โดยจะวัดจากค่า Reliability Cronbach's Alpha ถ้ามีค่ามากกว่า 0.70 แสดงว่าปัจจัยภายในมีความสอดคล้องกันเป็นอย่างมาก และส่งผลให้ปัจจัยหลักมีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตามถ้าค่า Reliability Cronbach's Alpha มีค่าอยู่ระหว่าง 0.50 ถึง 0.70 ก็สามารถยอมรับได้ว่าปัจจัยภายในดังกล่าวยังมีความสอดคล้องกันอยู่สำหรับงานวิจัยเชิงสำรวจ (Amelia and Larry Smeltzer, 1999) ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงตามตารางที่ 6.15



รูปที่ 6.3 ตัวอย่างโครงสร้างแบบหลายตัวแปร

ตารางที่ 6.15 ชื่อตัวแปรที่ใช้ในโปรแกรม SPSS รายละเอียดของปัจจัยแต่ละตัว และค่า Factor Loading กับค่า Reliability Cronbach's Alpha ที่ได้จากโปรแกรม

ชื่อตัวแปร	รายละเอียด	Factor Loadings
RIE	1. ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง (Reliability Cronbach's Alpha = 0.912)	
RIE01	ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง	0.766
RIE02	ต้นทุนในการขนส่ง	0.795
RIE03	ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ)	0.781
RIE04	ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	0.717
RIE05	ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด	0.925
RF	2. ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า (Reliability Cronbach's Alpha = 0.788)	
RF01	ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง	0.747
RF02	ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย)	0.757
RF03	การสอบกลับได้ของสินค้า ผู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ	0.909
RL	3. ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ (Reliability Cronbach's Alpha = 0.811)	
RL01	ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน	0.840
RL02	ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการทางศุลกากร	0.849

จากตารางที่ 6.15 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ค่า Factor Loading ที่ได้มีค่าอยู่ระหว่าง 0.717 (ปัจจัย RIE04) ถึง 0.925 (ปัจจัย RIE05) ซึ่งค่าต่ำสุดที่ได้มีค่ามากกว่า 0.700 แสดงว่าปัจจัยภายในทั้งหมดเป็นองค์ประกอบที่ถูกต้อง
- ค่า Reliability Cronbach's Alpha ของปัจจัยหลักแต่ละตัวที่ได้มีค่าอยู่ระหว่าง 0.788 (ปัจจัยหลัก RF) ถึง 0.912 (ปัจจัย RIE) ซึ่งค่าต่ำสุดที่ได้มีค่ามากกว่า 0.700 แสดงว่าปัจจัยภายในมีความสอดคล้องกัน ทำให้ปัจจัยทั้ง 3 กลุ่มมีความน่าเชื่อถือ

5) การสรุปและตั้งชื่อกลุ่มของปัจจัย จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่าปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งและตั้งชื่อออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1.ปัจจัยด้านความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเส้นทางขนส่ง

หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางช่วงฤดูร้อน ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งต่างๆ ในเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

2.ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

3.ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ

2) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้วขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 6.16 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003)

ตารางที่ 6.16 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8

Risks Index	Description
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป ดังตารางที่ 6.17, 6.18 และ 6.19

ตารางที่ 6.17 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk → HMC	2.67	2.67	3.00
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	6.00	5.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	5.67	6.33	6.33
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	6.00	5.33	6.33
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang → HMC	5.67	5.33	6.33
6.Bkk  HMC	4.00	4.33	3.33
7.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	4.67	3.33
8.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	3.67	3.33
9.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	3.33	3.00

ตารางที่ 6.18 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK-Da Nang	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk  HMC  Da Nang	5.00	5.33	3.67
2.Bkk  HMC  Da Nang	5.00	5.00	3.67

Route BKK-Da Nang	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
3.Bkk → Da Nang	2.67	2.67	3.00
4.Bkk  Da Nang	4.00	4.67	3.67
5.Bkk  HMC  Da Nang	7.33	5.67	6.33
6.Bkk  HMC  Da Nang	7.33	5.67	6.33
7.Bkk  HMC → Da Nang	7.33	5.67	6.33
8.Bkk → HMC  Da Nang	3.67	3.67	3.33
9.Bkk → HMC  Da Nang	4.00	3.67	3.00
10.Bkk → HMC  Da Nang	3.67	4.67	3.33
11.Bkk  HMC → Da Nang	4.67	5.33	4.00

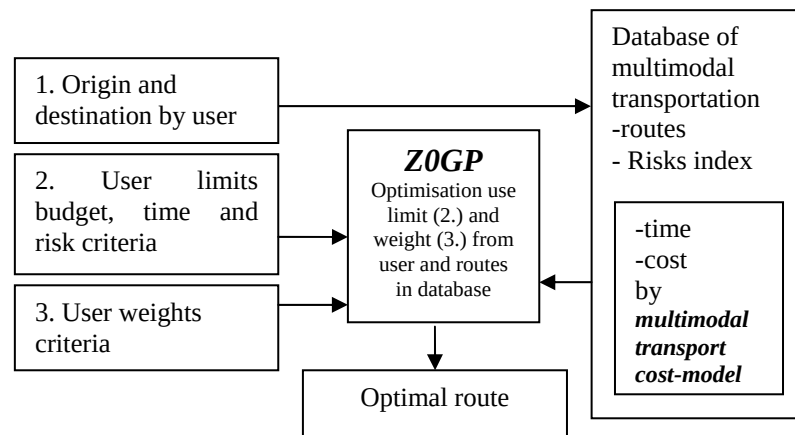
ตารางที่ 6.19 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-กรุงฮานอย

Route BKK-Ha Noi	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	6.00	5.67	6.33
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	6.00	6.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	6.00	6.33	6.33
4.Bkk  HMC  Ha Noi	5.33	5.33	4.00
5.Bkk  HMC  Ha Noi	5.33	5.00	4.00
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	4.67

Route BKK-Ha Noi	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	6.67	5.67	6.67
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	6.33	5.00	5.67
10.Bkk  HMC  Ha Noi	7.33	5.33	6.67
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	7.67	6.00	6.67
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	7.67	5.67	6.67
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	4.33	5.00	3.67
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	3.33
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	3.33
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.00	3.67	3.33
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	3.67	3.33
21.Bkk  Ha Noi	2.67	2.67	3.00

6.2.2 ระบบการตัดสินใจ

จากการศึกษาของ คณะวิจัยฯ พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ คือ ปัจจัยเชิงปริมาณ (ต้นทุน และเวลาที่มีในการขนส่ง) ปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเส้นทางการขนส่ง ความเสี่ยงต่อความเสียหายของตัวสินค้า และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งสามารถนำมาสร้างรูปแบบมาตรฐานของระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 6.4 ซึ่งประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ดังนี้



รูปที่ 6.4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ จุดต้นทาง จุดปลายทาง ความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะ เป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้ความต้องการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะ คำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลา ในการขนส่งตรงตาม que ผู้ตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำเอาน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของการโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลในส่วนที่ 1 มาเป็น เงื่อนไขกำหนดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หาก ต้องการเส้นทางที่เหมาะสมเส้นต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจาก สมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to :

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสี่ยงของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = [(\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100) / \text{budget of user}]$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ x_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางขนส่ง r_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$R = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$L = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ตารางที่ 6.20 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  HMC	1,100	3	3,350	3,620	20	30	8	6	6
1.Bkk  HMC	1,200	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	2,130	7.2	2,138	2,517	162.5	279.5	6.00	5.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	7.2	2,398	2,752	142	244	5.67	6.33	6.33
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,215	7.2	2,354	2,696	140	259	6.00	5.33	6.33
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	4.2	5,980	7,720	129	329	5.67	5.33	6.33
6.Bkk  HMC	1,380	5.8	967.5	1,271.67	90	169	4.00	4.33	3.33
7.Bkk  Da Nang  HMC	2,500	6.2	5,378	7,282	160	384.5	4.00	4.67	3.33
8.Bkk  Da Nang  HMC	3,226	9.3	6,924	9,051	200.5	450	4.00	3.67	3.33
9.Bkk  Da Nang  HMC	2,347	3.8	6,580	8,750	104	296	4.00	3.33	3.00

ตารางที่ 6.21 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพ-กรุงฮานอย

Route BKK- Ha Noi	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  Ha Noi	1,500	4	5,000	5,000	20	30	6	6	6
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	1,752	8.7	2,004	2,336	140	226.5	6.00	5.67	6.33
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,957	7.7	2,596	3,004	151	274	6.00	6.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,954	9.3	2,620	3,045	168.5	294.5	6.00	6.33	6.33
4.Bkk  HMC  Ha Noi	3,106	9.8	3,967.5	4,771.67	117	199	5.33	5.33	4.00
5.Bkk  HMC  Ha Noi	3,206	12.1	1,807.5	2,346.67	154.5	282	5.33	5.00	4.00
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,631	9.4	2,830	3,415	147.5	261.5	4.67	5.00	3.67
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	3,017	15	1,741.5	2,486	158	225	4.33	4.67	4.67
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,971	12.2	4,568	5,197	170.5	359.5	6.67	5.67	6.67
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,280	15.9	4,346	4,954	144	371.5	6.33	5.00	5.67

Route BKK- Ha Noi	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
10.Bkk  HMC  Ha Noi	2,906	13.9	4,280	4,500	141	324	7.33	5.33	6.67
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,820	13.4	4,390	5,010	146	339	7.67	6.00	6.67
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,817	15	4,414	5,051	163.5	359.5	7.67	5.67	6.67
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,591	10.8	2,960	3,910	112	281	4.67	5.00	3.67
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,691	12.1	2,080	3,005	144.5	364	4.67	5.00	3.67
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,477	12.4	2,166	3,119	138.5	316.5	4.33	5.00	3.67
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,474	14	2,190	3,160	156	337	4.67	5.00	3.67
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,403	11.3	1,574	2,236	102	214	4.33	4.67	3.33
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,503	11.7	1,954	2,736	162	317.5	4.33	4.67	3.33
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,291	6.2	5,290	7,170	156	399.5	4.00	3.67	3.33
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,191	4.8	6,080	7,950	103	296	4.67	3.67	3.33
21.Bkk  Ha Noi	2,400	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00

ตารางที่ 6.22 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK- Da Nang	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  Da Nang	1,200	3	1,600	1,720	20	30	6	6	6
1.Bkk  HMC  Da Nang	2,327	7.8	2,967.5	3,771.67	113	199	5.00	5.33	3.67
2.Bkk  HMC  Da Nang	2,415	10.1	1,631.5	2,122.67	146.5	282	5.00	5.00	3.67
3.Bkk  Da Nang	1,400	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00
4.Bkk  Da Nang	1,800	7.8	1,460	2,210	90	251	4.00	4.67	3.67
5.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	8.1	4,148	4,652	135	309	7.33	5.67	6.33
6.Bkk  HMC  Da Nang	2,115	8.1	4,104	4,596	133	324	7.33	5.67	6.33
7.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	5.1	7,730	9,620	122	394	7.33	5.67	6.33
8.Bkk  HMC  Da Nang	2,235	6.2	5,334	7,226	158	399.5	3.67	3.67	3.33
9.Bkk  HMC  Da Nang	2,147	3.8	6,580	8,750	104	296	4.00	3.67	3.00
10.Bkk  HMC  Da Nang	2,300	6.2	5,378	7,282	160	384.5	3.67	4.67	3.33
11.Bkk  HMC  Da Nang	2,480	7.1	5,257.5	7,146.67	135.5	352	4.67	5.33	4.00

6.2.3 ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจ

แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกตั้งต้น และจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร ไปกรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มีเวลาในการขนส่งที่มีความเสี่ยงขึ้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 6.5 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอ ดังรูปที่ 6.6 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูป 6.7 เมื่อใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางการขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



รูปที่ 6.5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 ft.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %

Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 6.6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container : Container Size 20 ft.
Original Country : Thailand
Destination Country : Vietnam
Original City : BKK
Destination City : Da Nang
Budget : 2000 USD\$
Time : 14 Days
Risk of freight : 5 = fairly risk
Risk of Infrastructure : 5 = fairly risk
Risk of Legal : 5 = fairly risk
Criteria Weight on Budget : 10 %
Criteria Weight on Time : 35 %
Criteria Weight on Risk of freight : 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure : 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal : 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK###HMC###Da Nang	1831.5	10.10	5.00	5.00	3.67	26.44
TV25	BKK###Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	22.17

Remark: truck ---, train ---, sea --- and air ---

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

รูปที่ 6.7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

บทที่ 7 สรุป

ระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณ คือ งบประมาณที่มี และเวลาที่มีในการขนส่ง และเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับตัวสินค้า ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของเส้นทางการขนส่ง เนื่องจากการเป็นขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งทั้ง 3 ด้าน

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทางการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของเส้นทางในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

7.1 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามมีหลายเส้นทางขึ้น กับว่าจะกำหนดเงื่อนไขและความสำคัญของปัจจัยต่างๆ

7.1.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

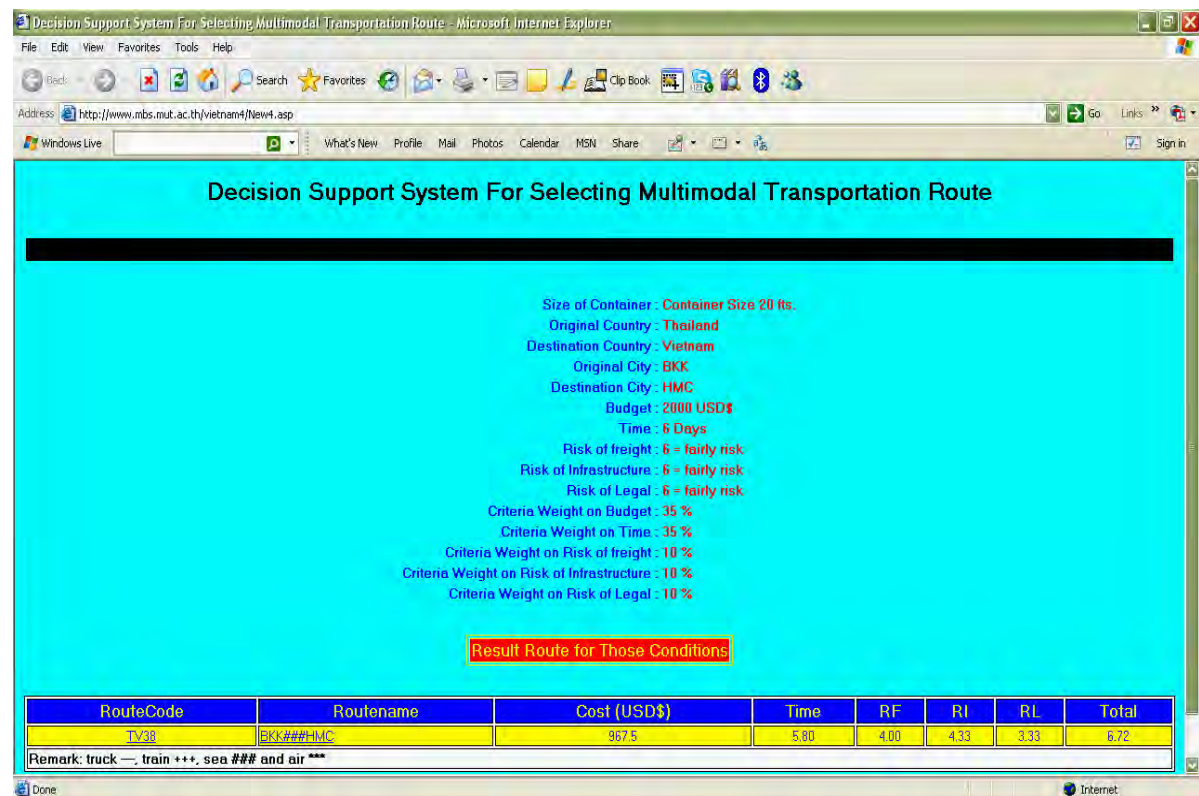
มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ HMC คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครโฮจิมินห์ นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้ขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้านไม่สูงมากนัก

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  HMC เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5

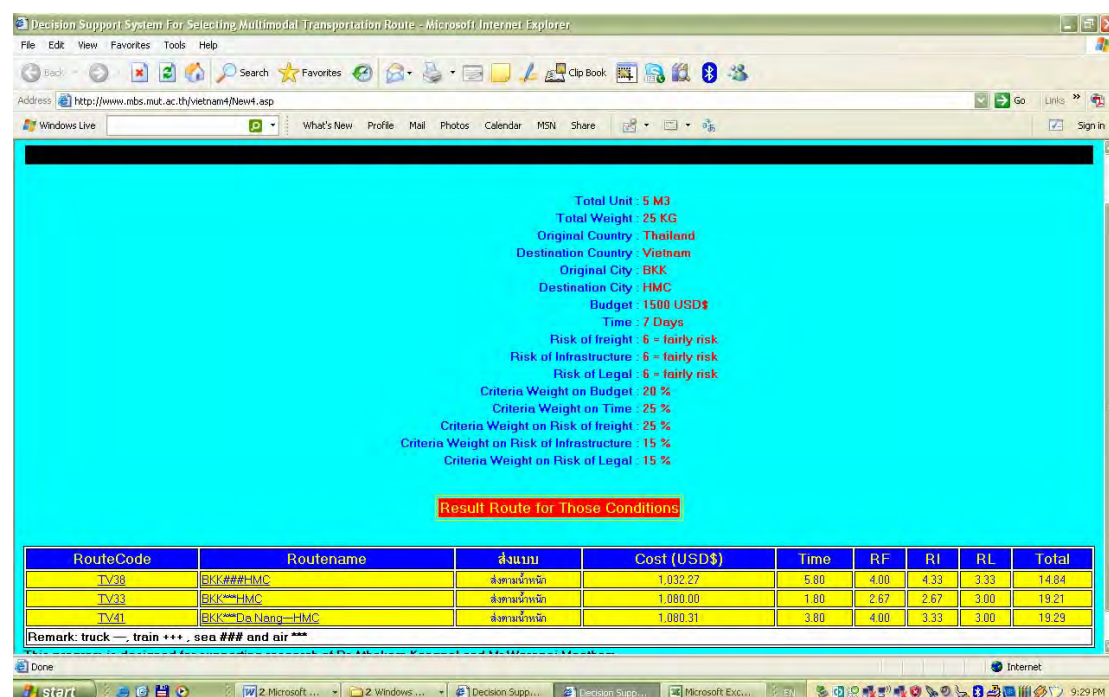
USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งมาก ระยะทางไม่ไกล ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัยในการเข้าท่าเรือ

กรณีตัวอย่างที่ 1 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มิงงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4

กรณีตัวอย่างที่ 2 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้การขนส่งสินค้าที่มีขนาด 1 ลูกบาศก์เมตรหนัก 5 กิโลกรัม 5 กล่อง มิงงบประมาณ 1,500 USD เวลาในการขนส่ง 7 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 25 มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 25 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.2 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมตามข้อกำหนดมากที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งครั้งนี้ อยู่ประมาณ 1,032.27 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4



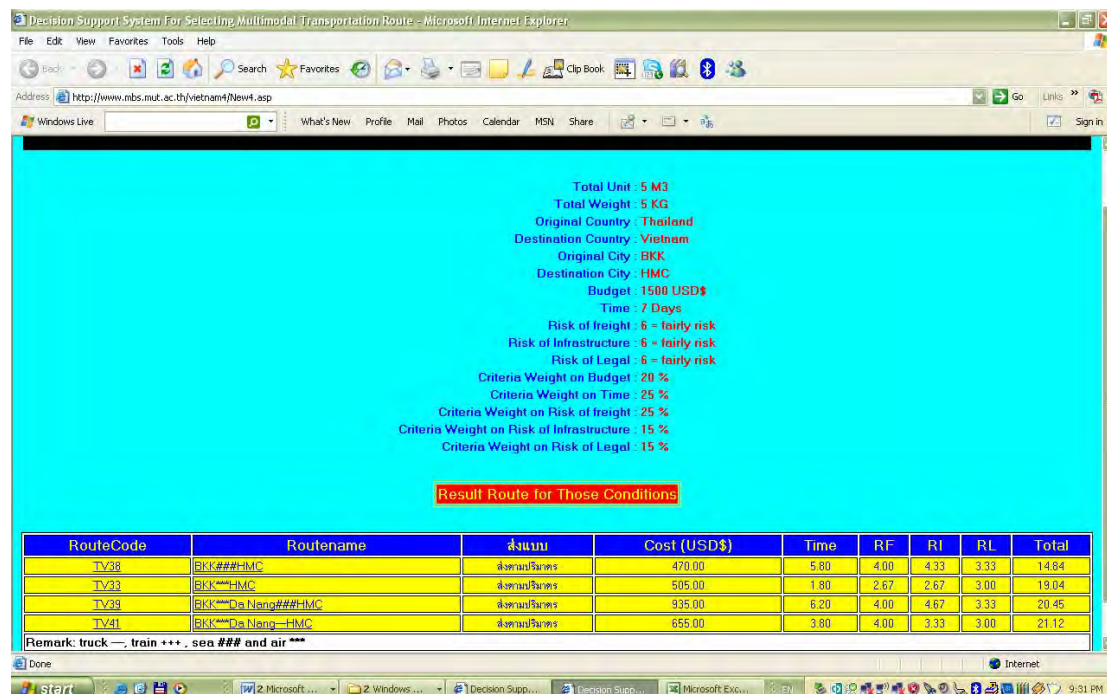
รูปที่ 7.1 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1



รูปที่ 7.2 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

กรณีตัวอย่างที่ 3 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้การขนส่งสินค้าที่มีขนาด 1 ลูกบาศก์เมตร น้ำหนัก 1 กิโลกรัม 5 กล่อง มีงบประมาณ 1,500 USD เวลาในการขนส่ง 7 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัย

พอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 25 มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 25 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมตามข้อกำหนดมากที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งครั้งนี้ อยู่ประมาณ 470 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4



รูปที่ 7.3 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 7.4 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1, 2 และ 3

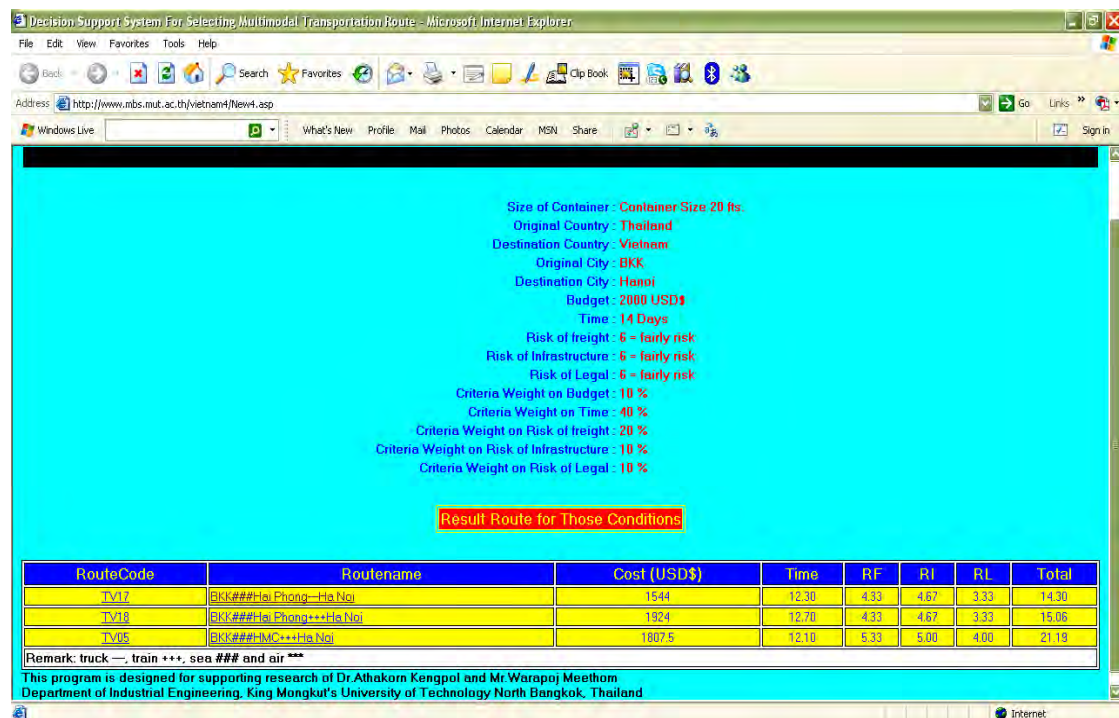
7.1.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ Ha Noi คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่กรุงฮานอย นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายรวมโดยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเรือในการขนส่งมากพอสมควร ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัย

กรณีตัวอย่างที่ 4 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.5 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสม คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 7.6



รูปที่ 7.5 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4

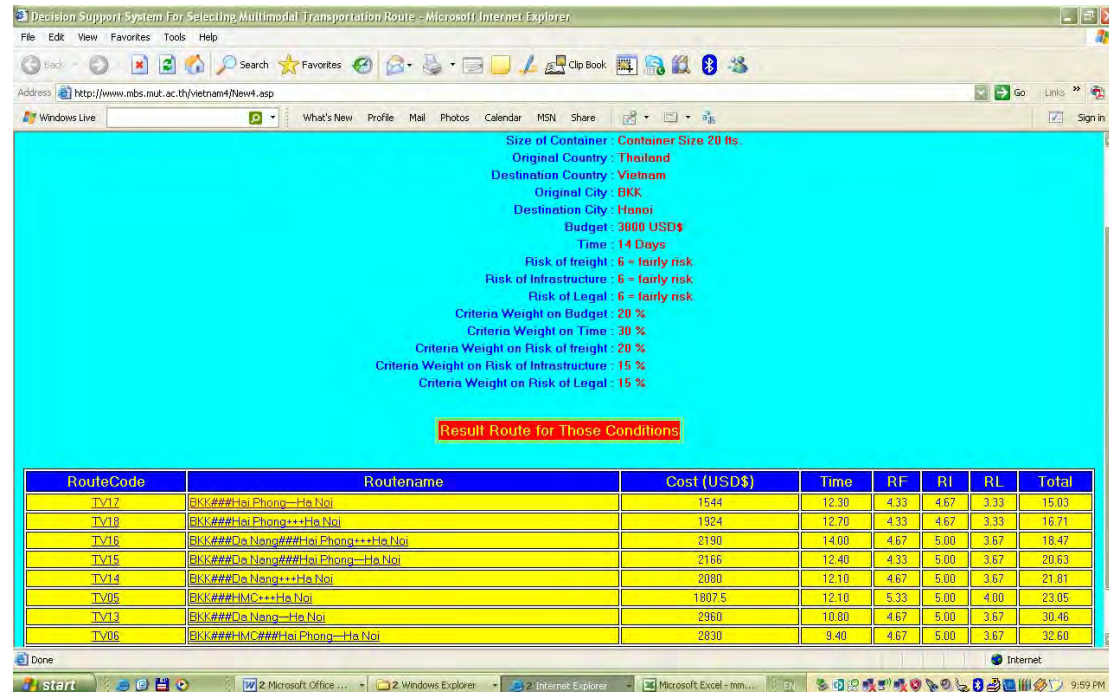


รูปที่ 7.6 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4

กรณีตัวอย่างที่ 5 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 3,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงทุกด้าน ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 30 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.7 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 8 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองโฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทน

เนอรัขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 7.8



รูปที่ 7.7 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5



รูปที่ 7.8 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5

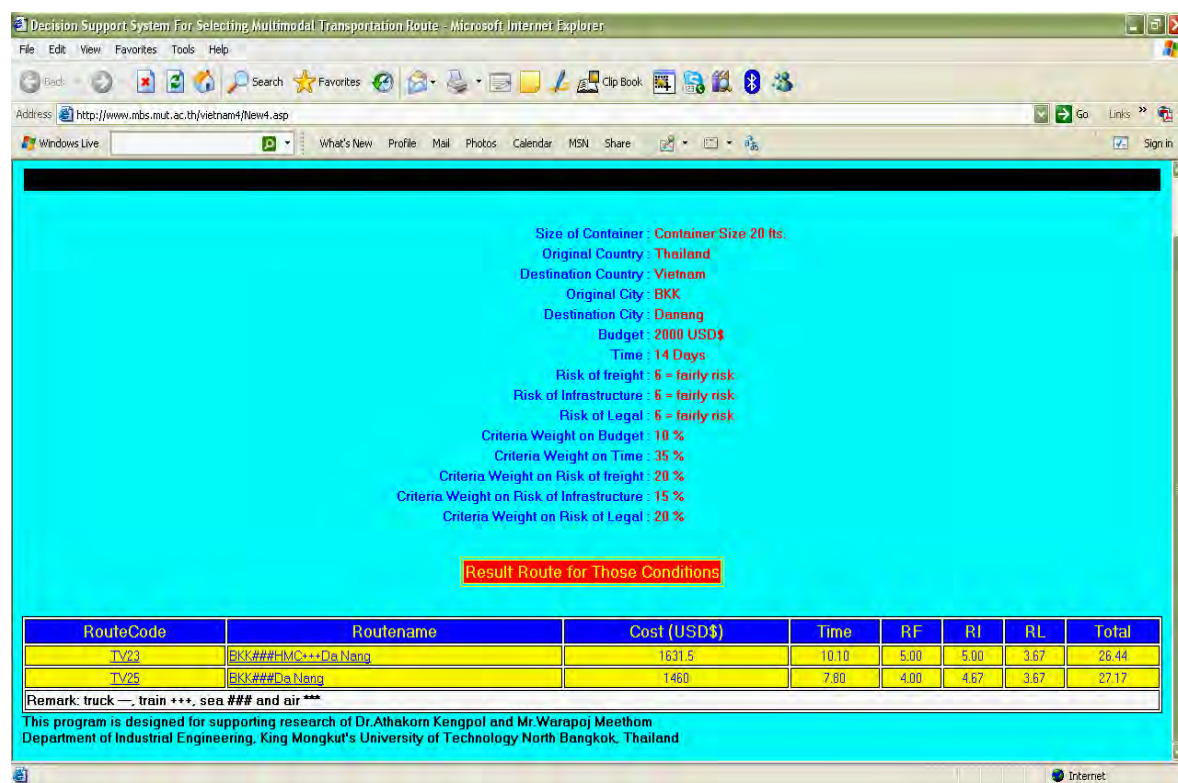
7.1.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk → Da Nang คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครดานัง นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Da Nang (TV25) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่ดานัง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายโดยรวมสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่

ประมาณ 1,460 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอก่อนส่งสินค้า

กรณีตัวอย่างที่ 6 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มียางประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 6.15 เส้นทางในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด ดังรูปที่ 7.9 คือ เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 7.10



รูปที่ 7.9 หน้าจอของการเลือกเส้นทางในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6

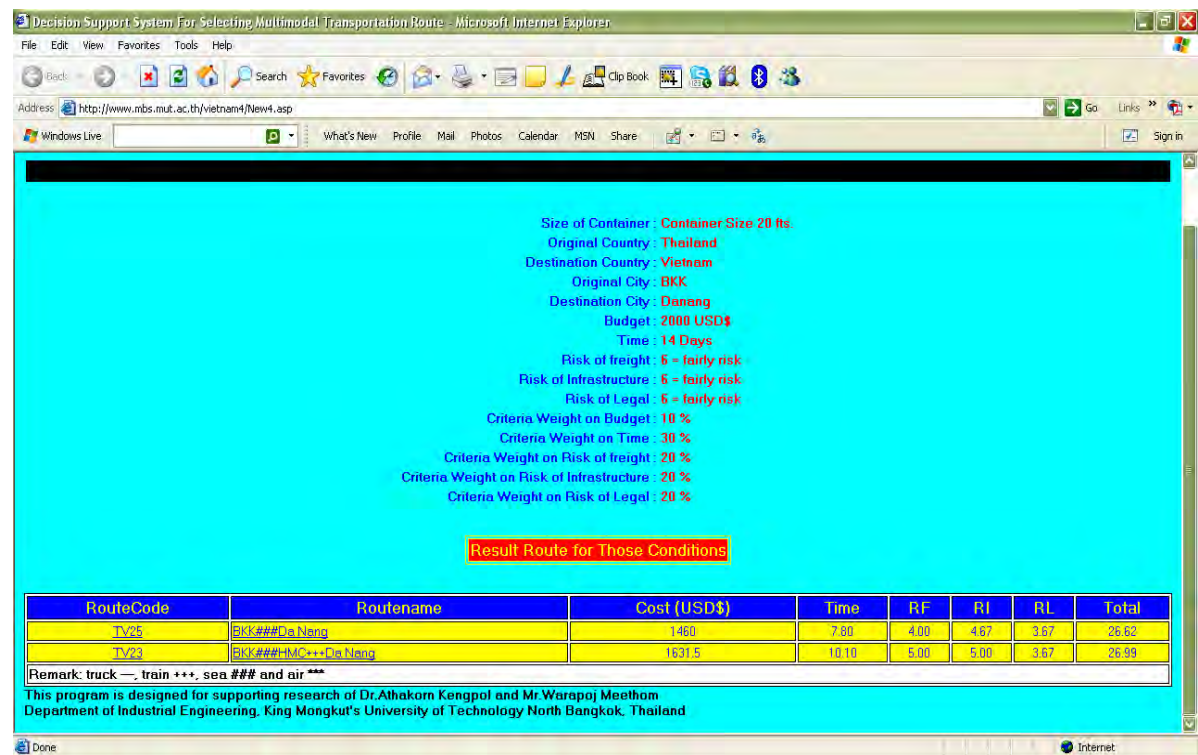


รูปที่ 7.10 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6

กรณีตัวอย่างที่ 7 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มึงงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 30 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 20 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.11 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนด คือ เส้นทาง Bkk  Da Nang (TV25) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,450 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้าน

โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ
ข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 7.12



รูปที่ 7.11 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7



รูปที่ 7.12 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7

7.2 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ

เนื่องจากระบบการตัดสินใจนี้ต้องการข้อมูล ที่นำมาเป็นฐานข้อมูลที่ทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลง เช่น ค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบการขนส่งต่างๆ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในด้านต่างๆ และเส้นทางการขนส่งสินค้าใหม่ที่เกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ระบบการตัดสินใจนี้ได้ออกแบบมาให้มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนต้นทุนการขนส่งได้ ในแต่ละรูปแบบแต่ละช่วงการขนส่ง นอกจากนี้ยังสามารถเพิ่มเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเส้นทางใหม่ๆ ได้ ระบบจึงจำเป็นต้องมีผู้ดูแล และปรับข้อมูลให้ทันสมัยสำหรับข้อมูลค่าขนส่งสินค้าในช่วงต่างๆ ของระบบ ฐานข้อมูลที่ใช้ต้องได้มาจากบริษัทที่ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งไทยและเวียดนาม ทางคณะวิจัยฯ จึงติดต่อสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยเป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาระบบ และสมาคมนักธุรกิจ

ไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA) ที่จะเป็นผู้ประสานงานกับสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อเป็นผู้ประสานงานสมาชิกในการปรับข้อมูลให้ทันสมัย ดังกล่าวข้างต้นจากการหารือเบื้องต้นได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี ในการเสนอความคิดเห็นและพยายามให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง ทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศเวียดนามต่อไป ดังรายงานการสำรวจข้อมูลทีนครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4

ในการสำรวจข้อมูลทีนครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4 คณะวิจัยฯ คุณชง ตั้งศรีตระกูล และคุณวัลภา สติธราล ผู้แทนจากสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thailog) คุณประนอมศรี โสมขันธ์เงิน (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, Thai Trade Center) คุณปรีชาชัย ช่วยชู (ประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม: TBA) ปรีक्षाหาแนวทางในการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางฝั่งเวียดนาม เพื่อที่สามารถปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย โดยการเข้าพบ VIFFAS ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 แจ้ง VIFFAS ทราบว่าคุณปรีชาชัยจะเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานเชื่อมโยงความคืบหน้า และหน่วยงานต่างๆ ในประเทศเวียดนามให้กับคณะวิจัยฯ และเสนอแนะให้ตัวเว็บไซต์แปลเป็น 3 ภาษา เพื่อสะดวกในการใช้งาน คือ ภาษาเวียดนาม ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย ในโปรแกรมต้องมีรายชื่อผู้รับขนส่งสินค้าทั้งฝั่งไทยและฝั่งเวียดนาม หากบริษัทที่เข้ามาปรับปรุงข้อมูลบ่อยๆ จะได้อยู่ในรายการชื่อระดับต้นๆ ที่ให้ผู้ใช้งานเห็นได้ง่าย เพื่อให้ผู้ใช้โปรแกรมมีโอกาสในการเลือกใช้ได้สูงขึ้น นอกจากนั้นทางสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย เสนอความร่วมมือด้านการศึกษาและการอบรมด้านโลจิสติกส์แก่ VIFFAS ด้วย เช่น การส่งนักศึกษาฝึกงาน แลกเปลี่ยน การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

7.3 สถานการณ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน

จากบทสัมภาษณ์ของ ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์จาก Transport Journal กล่าวว่าในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี พ.ศ. 2553 เป็นปีนำร่องในการเปิดเสรีโลจิสติกส์เฉพาะด้านการขนส่งทางอากาศ ปี พ.ศ.2556 จะเป็นการเปิดเสรีขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยขนาดเล็กอย่างมาก

จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2334 26 มิ.ย.-28 มิ.ย. พ.ศ.2551 สืบเนื่องจากที่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อต้นเดือนมิถุนายน พ.ศ.2551 อนุมัติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือ MTO (Multimodal Transport Operator) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น ล่าสุดมีกลุ่มนักวิชาการ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์สัญชาติไทยเป็นกังวลว่า หากมติดังกล่าวมีการดำเนินการลงนามเกิดขึ้น ระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียนซึ่งประกอบด้วย ประเทศไทย บรูไนดารุสซาลาม มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย กัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และ

เวียดนาม รวมจำนวน 10 ประเทศ ก็จะเป็นการเร่งรัดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยหายไปจากระบบเร็วขึ้น เพราะไม่พร้อมที่จะแข่งขัน และความร่วมมือดังกล่าว จะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ให้เร็วขึ้น จากกรอบการค้าเสรีอาเซียนด้านโลจิสติกส์มีกำหนดเปิดเสรีในปี พ.ศ. 2556

นักวิชาการและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยเกรงว่า หากกระทรวงคมนาคมลงนามในข้อตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนเรื่องบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หลังมติกรม. อนุมัติให้ดำเนินการได้ เมื่อต้นเดือน มิ.ย. 2552 อาจเป็นดาบ 2 คม มีทั้งผลบวกและผลลบ หากมีการลงนามกับประเทศกลุ่มอาเซียนก็จะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์เร็วขึ้น ทำผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยอาจต้องประสบปัญหาในการประกอบธุรกิจเร็วกว่าเดิมเพราะตั้งรับไม่ทัน

ในเรื่องนี้ ดร.พงษ์ชัย อธิมรรัตนกุล ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ให้ความเห็นว่ากรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการเจรจาตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 แต่มติกรม.เพิกถอนมติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมองว่ากำลังจะกลายเป็นดาบ 2 คม เพราะจะมีทั้งข้อดีและข้อเสียให้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

โดยข้อเสียที่จะเกิดขึ้น เช่น จะทำให้เกิดการแข่งขันเร็วขึ้น เพราะขอบเขต MTO จะสามารถให้บริการขนส่งต่อเนื่องได้หลายรูปแบบทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ เมื่อเป็นแบบนี้ จะทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยของไทยที่เคยให้บริการเป็นส่วนตัว และมีรูปแบบการขนส่งอย่างใดอย่างหนึ่งจะมีข้อจำกัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันได้และยังเป็นผู้ประกอบการไทยที่ไม่มีโหมดการขนส่งระหว่างประเทศที่ยืดหยุ่น เพราะไม่สามารถให้บริการครบวงจรแบบ MTO ได้

“ในที่สุดผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยก็จะเป็นแค่บทบาทผู้รับช่วงขนส่ง ทำงานหนักขึ้น แต่มีรายได้น้อยลงเพราะปรับตัวรับการแข่งขันไม่ทัน”

นอกจากนี้ หากมติดังกล่าวมีการดำเนินการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียนก็จะเป็นการเร่งรัดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยหายไปจากระบบเร็วขึ้น เพราะจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปิดเสรีส่วนที่เป็นอินเตอร์เนชั่นแนลโลจิสติกส์ไปทันที ซึ่งส่วนนี้ผู้ประกอบการไทยยังไม่พร้อมที่จะแข่งขัน

ดร.พงษ์ชัยตั้งข้อสังเกตว่า ที่น่าเป็นห่วงเพราะผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ยังไม่มีศักยภาพพอ ที่จะไปสู้กับการแข่งขันกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์จากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซียได้ และข้อตกลงดังกล่าวยังมีผลไปเอื้อกับบริษัทใดบริษัทหนึ่งซึ่งอาจจะเป็นประเทศที่สาม ที่ดำเนินการอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง ก็สามารถดำเนินการให้บริการในรูปแบบเดียวกันได้ นั่นหมายความว่าธุรกิจไทยจะไม่ได้แข่งขันเฉพาะอาเซียน แต่หมายถึงทุกประเทศที่ก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ก็จะเข้ามาแข่งขันด้วย ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ดำเนินการโดยคนไทยยังไม่มี

ความพร้อมที่จะแข่งขันในระดับโลกได้ เพราะมีข้อจำกัดทั้งเรื่องทุน ชื่อเสียง และเครือข่ายการให้บริการระหว่างประเทศซึ่งรวมถึงเครือข่ายในภูมิภาคอาเซียนด้วย

โดยจะมีผลให้ผู้ประกอบการต่างชาติจดทะเบียนธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในประเทศใดประเทศหนึ่งในอาเซียน สามารถที่จะดำเนินกิจการในประเทศอื่นได้หมด ยกตัวอย่าง เช่น ถ้าบริษัท ก.ไปจดทะเบียนอยู่ในประเทศสิงคโปร์ จะเป็นสัญชาติสิงคโปร์ หรือไม่ใช่สัญชาติสิงคโปร์ก็ตาม แต่จะสามารถถือสิทธิ์ที่ไทยไปลงนามกับสิงคโปร์หรือกับประเทศอื่นๆได้หมด ก็เท่ากับเป็นการเปิดเสรีไปก่อนแล้วจากที่กรอบการค้าเสรีอาเซียนด้านโลจิสติกส์มีกำหนดเปิดเสรีในปี 2556 รวมถึง กฎหมาย MTO ของไทยแม้ว่าจะผ่านรัฐสภาแล้วแต่กฎหมายลูกที่เกี่ยวข้องยังอยู่ในขั้นของการดำเนินการอยู่ ซึ่งจะมีผลอย่างมากในทางปฏิบัติ เนื่องจากกฎหมายลูกต่างๆ อาจจะออกมาไม่ทันกับการรองรับข้อตกลงตามกรอบนี้ได้

ดร.พงษ์ชัยกล่าวอีกว่าแนวคิดที่จะร่าง พ.ร.บ.ส่งเสริมและสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ไทย ซึ่งได้กำหนดโดยคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ สมัยรัฐบาล พล.อ. สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อป้องกันไม่ให้อุตสาหกรรมนี้จบลงเหมือนโซวห่วย ก็ยังไม่มี การดำเนินการใดๆ ต่อเนื่องในรัฐบาลนี้เช่นกัน

“รัฐบาลที่แล้วให้คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ ไปตั้งคณะทำงานขึ้นมาเพื่อร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งสำหรับผู้ประกอบการไทย แต่ปรากฏว่า นับถึงปัจจุบันก็ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ ต่อจากรัฐบาลที่แล้ว ฉะนั้นการตกลงในลักษณะความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ น่าจะชะลอการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคม และประเทศกลุ่มอาเซียนออกไปก่อนจนกว่าประเทศไทยจะเตรียมความพร้อมได้อย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม”

สำหรับข้อดีหากมีการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียน ตามกรอบ MTO คือ จะมีผู้ให้บริการต่างชาตินำมาให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะทำให้เจ้าของสินค้าไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนำเข้าและส่งออกสามารถที่จะใช้บริการของประเทศในกลุ่มอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพดีขึ้น สามารถที่จะขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนและนอกกลุ่มอาเซียนได้ประหยัดขึ้น นอกจากนี้ผู้ให้บริการยังสามารถติดต่อหรือเลือกใช้บริการจำนวนหลายบริษัททั้งในและนอกประเทศโดยสามารถติดต่อกับบริษัทหนึ่งบริษัทใดก็ได้

นายยู เจียรยีนยงพงศ์ ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (สขบท.) เปิดเผยว่า การเปิดเสรีที่ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะมีผลกระทบกับผู้ประกอบการไทยแน่นอน ซึ่งถึงแม้การเปิดเสรีจะเป็นประเด็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ตามกรอบข้อตกลงของอาเซียนก็ตาม แต่ตอนนี้ ไทยยังไม่อยู่ในสถานการณ์ที่เหมาะสมที่จะเปิดได้ เนื่องจากเวลานี้ผู้ประกอบการทั่วไป ยังไม่มีความพร้อม ทั้งในเรื่องรูปแบบธุรกิจ และประสบการณ์กับการบริหารต้นทุนน้ำมันที่ปรับตัว

สูงขึ้นแบบไม่มีจุดหยุดนิ่ง ซึ่งจะเหมือนกับกรณีเดียวกันกับการปล่อยลอยตัวค่าเงินบาทในปี พ.ศ. 2540 ที่หลายธุรกิจปรับตัวไม่ทัน

ขณะที่นโยบายในส่วนของภาครัฐก็ยังไม่ชัดเจนว่าจะเข้ามาสนับสนุนผู้ประกอบการคนไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างไร โดยภาครัฐมองว่าทุกอย่างต้องอยู่ภายใต้การแข่งขันของการเปิดเสรี ฉะนั้นเห็นว่าควรมีการชะลอเรื่องนี้ออกไปก่อน เพื่อให้รัฐมนตรีนโยบายที่ชัดเจนว่า จะทำอะไรที่จะช่วยให้ภาคเอกชนมีความแข็งแกร่งมากกว่านี้ และให้โอกาสผู้ประกอบการไทยได้ปรับตัว เพราะไม่อย่างนั้นธุรกิจของคนไทยก็จะถูกต่างชาติเข้ามาไล่เทกโอเวอร์ในราคาถูก เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันได้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของต่างชาติที่เข้ามานั้น เขาสามารถกำหนดได้หมด ไม่ว่าจะเป็น เรือ รถ เครื่องบิน ทางรถถึงแม้จะขาดทุนแต่ก็สามารถไปบวกเพิ่มกับทางเรือได้ แล้วบริษัทก็ตัดในส่วนที่ขาดทุนมาให้คนไทยรับช่วง ซึ่งขณะนี้ในภาคตะวันออกแถบจังหวัดระยอง มีรายงานว่าผู้ประกอบการไทยหลายราย ได้รวมตัวกันเพื่อขายกิจการให้กับต่างชาติแล้ว เนื่องจากไม่สามารถบริหารต้นทุน และแข่งขันกับต่างชาติได้ ในที่สุดก็จะเป็นโอกาสดีของต่างชาติที่จะเข้ามาซื้อกิจการของคนไทยในราคาถูก” นายชู กล่าว

นายชุมพล สายเชื้อ ประธานบริษัท ไทยโลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด กล่าวว่า เห็นด้วยกับกรอบความตกลงอาเซียนที่ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งถือเป็นแนวนโยบายหลักในการเชื่อมโยงกันในทุกภาคอาเซียน ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง โดยกรณีดังกล่าวสามารถมองได้ทั้งสองด้าน คือถ้าเป็นประเทศที่ไทยสามารถแข่งขันได้ อันนี้ไทยก็จะได้ประโยชน์ แต่หากเป็นประเทศที่ไทยยังแข่งขันไม่ได้ ไทยก็อาจได้ผลกระทบบ้าง

ผู้ประกอบการไม่ต้องกังวลกับเรื่องนี้มากนัก เพราะหากมีการลงนามในข้อตกลงจริง ก็อาจต้องใช้เวลาระยะหนึ่งถึงจะมีผลในทางปฏิบัติ ซึ่งในส่วนของผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยก็รับทราบเรื่องดังกล่าว และอยู่ในระหว่างการปรับตัวเพื่อรองรับกับสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น และน่าจะเห็นผลดีที่จะทำให้ผู้ประกอบการเร่งปรับตัวให้เร็วขึ้น

“เรามองว่าน่าจะเป็นทั้งบวกและลบ แต่น่าจะเป็นบวกมากกว่า ซึ่งในแง่ของการแข่งขัน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ไม่ใช่เป็นตลาดที่รายเล็กจะอยู่ในสนามแข่งขันนี้อยู่แล้ว ส่วนรายใหญ่ถามว่าจะแข่งขันได้ไหม ในความเป็นจริงต่างชาติที่เข้ามาเบื้องต้นเขาก็ไม่ได้ทำเองทั้งหมด รูปแบบก็คือยังต้องใช้ผู้ประกอบการคนไทยทำ และเมื่อเขาพร้อมจึงจะทำเองทั้งหมด ซึ่งต้องใช้เวลาระยะหนึ่งเหมือนกัน” นายชุมพล กล่าว

ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล กล่าวว่า “ความร่วมมือเรื่อง MTO จะเป็นตัวเร่งให้เปิดเสรีด้านโลจิสติกส์เร็วขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ไม่มีโหมดการขนส่งระหว่างประเทศก็ยิ่งเสียเปรียบ เพราะไม่สามารถให้บริการครบวงจรได้”

ขณะที่ทางด้านการขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ในกลุ่มประเทศอาเซียน ASEAN ไทยถูกจัดให้อยู่ลำดับที่ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย ขณะที่เวลาเปิดการค้าเสรี ภายใต้ ข้อตกลงว่าด้วยการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และ หนึ่งในสาขาภาคบริการที่ต้องเปิดเสรีทางการค้า นั่นคือ การเปิดการค้าเสรีด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมารัฐบาลมีนโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสานต่อนโยบายเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อเป้าหมายหลักเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์รวมทั้งประเทศ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทั้งในระยะเร่งด่วน และระยะยาว แล้วก็ตาม

ดร.อรรถ พิศาลวนิช ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย และกรรมการสภาวិชาแห่งชาติแห่งชาติ (วช.) ให้สัมภาษณ์กับ “Logistics Time” ถึงเส้นทางแห่งโอกาสและการเตรียมความพร้อม สำหรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ว่า ตามข้อตกลงในพิธีสารของรัฐบาลที่ผ่านมา ในปี ค.ศ. 2013 หรืออีก 5 ปีข้างหน้า ประเทศไทยและสมาชิกอาเซียนจะเป็นเหมือนกับสหภาพยุโรป หรือ EU นั่นคือ ข้อตกลงในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ทำให้ประเทศสมาชิกจะกลายเป็นฐานการผลิตร่วมกัน และเป็นตลาดเดียวกัน (Single Markets)

ความหมายการเปิดการค้าเสรีทำให้หมวดภาษีเป็นศูนย์ทันที นักลงทุนและแรงงานเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ดังนั้นโอกาสทางการค้าของไทยทำให้ขยายการส่งออกได้เพิ่มมากขึ้น และให้คนไปทำงานในประเทศอาเซียนได้มากขึ้น นี่เป็นผลบวก ต่อการค้าไทยหากการมองด้านขาออก

ขณะเดียวกัน หากดูทางด้านขาเข้า ประเทศไทยต้องเปิดรับนักลงทุน แรงงานต่างชาติภายในอาเซียนด้วย ดังนั้น การเปิดการค้าเสรีภาคบริการมีทั้งได้และเสีย ไทยเป็นประเทศที่ผลิตข้าวส่งออกขายต่างประเทศ เป็นจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของโลก แต่ต่อไปข้าวของประเทศเวียดนามจะเข้ามาขายแข่งขันกับภายในตลาดไทยด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ ทางด้านขาเข้ายังทำให้มีการนำเข้าวัตถุดิบ ซึ่งจะทำให้การนำเข้าของไทยเพิ่มขึ้น นักลงทุนอาเซียนก็จะมาลงทุนในอาเซียนมากขึ้น ขณะที่ผู้บริโภคจะได้เปรียบเนื่องจากมีทางเลือกซื้อสินค้าหลากหลาย มีทางเลือกเพิ่มขึ้น ทั้งมีโอกาสพิจารณาคุณภาพสินค้าที่ได้มาตรฐานการผลิตมากขึ้น ในทางกลับกันสินค้าไทยที่ไปขายต่างประเทศ ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึงมาตรฐานการผลิตด้วยเช่นกัน หากสินค้าไทยไม่ได้มาตรฐานก็ไม่สามารถแข่งขันได้ในเวทีอาเซียน

การเปิดช่องให้ต่างชาติถือหุ้น 70 % ในส่วนของการเปิดเสรีภาคบริการด้านโลจิสติกส์สรุปได้ดังนี้คือ นักลงทุนในอาเซียนสามารถเข้ามาลงทุนภาค บริการ โลจิสติกส์เริ่มมีผลตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2554 ลงทุนได้ไม่เกิน 51% จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2556 ลงทุนได้ไม่เกิน 70 % ทั้งนี้ เปิดสาขาโลจิสติกส์เฉพาะที่ไม่มีกฎหมายบังคับอยู่รวม 6 สาขา ประกอบด้วย

1. ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางเรือ (Maritime Cargo Handling Service)

2. ธุรกิจบริการคลังสินค้า (Storage & Warehousing)
3. ธุรกิจบริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Service)
4. ธุรกิจบริการตรวจสอบสินค้า (Freight Inspection Service)
5. ธุรกิจบริการบรรจุหีบห่อ (Packing Service)
6. ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Clearance)

นอกจากนี้ การเปิดการค้าเสรียังเกี่ยวข้องกับมาตรฐาน การผลิตสินค้า (AEC Standards) เราต้องปรับเปลี่ยนมาตรฐาน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่นเดียวกับมาตรฐานของสหภาพยุโรป (EU Standards) ส่วนนี้มีผลกระทบมาก เพราะไทยเราต้องปรับปรุงมาตรฐานสินค้าจะต้องให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกัน

7.4 ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในประเทศเวียดนาม

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 โดยใช้คำถามแบบปลายเปิดในข้อเสนอแนะและปัญหาในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม สรุปได้ดังนี้

7.4.1. ความต้องการที่ให้อาครัฐช่วยเหลือสนับสนุน

- การให้ข้อมูลด้านการบริหารจัดการสำหรับการขนส่ง และราคาค่าขนส่งสินค้าของหน่วยงานภาครัฐ
- ความรวดเร็วของเอกสาร ในการดำเนินงานต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- ค่าภาษีนำเข้าสินค้าของประเทศเวียดนามประเภทเครื่องเขียนยังสูงมาก ทำให้การนำเข้าสินค้าไม่สามารถขยายตัวเท่าที่ควร
- วิธีการทางศุลกากรของฝ่ายไทย ทำเอกสารช้า และมีความผิดพลาดบ่อย
- เรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม การขอคืน ต้องการให้มีความรวดเร็วมากขึ้น และค่าเงินบาทน่าจะอยู่ในอัตราที่เหมาะสม เพื่อที่จะทำให้มีต้นทุนที่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้

7.4.2. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

1) ทางรถบรรทุก

- การผ่านพิธีการทางศุลกากรมีปัญหาและล่าช้า และการเดินทางในเส้นทางมีอุปสรรคต่างๆ ตลอดเส้นทาง
- ค่าขนส่งสินค้าสูง โดยเฉพาะในประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้องบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด
- สินค้าสภาพไม่สมบูรณ์ เสียหาย และสูญหาย เมื่อถึงที่หมาย

- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม ลำช้า
 - 2) ทางเรือ
- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีค่าใช้จ่ายสูง
- ใช้เวลามาก และลำช้า ต้องผ่านการตรวจด้วย
 - 3) ทางรถไฟ
- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีปริมาณการให้บริการสำหรับการขนส่งสินค้าน้อยมาก และราคาถือว่าสูง

7.5 ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในไทย

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทย ที่ทำการค้ากับประเทศเวียดนามและอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง

7.5.1. ปัญหาอุปสรรคในการประกอบธุรกิจ ใน GMS

- นโยบายของรัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยไม่ชัดเจนและลำช้า การอนุมัติจากภาครัฐบาล ลำช้า
- ข้อมูลด้านตลาด การขนส่ง และการประกอบธุรกิจ ไม่ตรงกับความต้องการที่ภาคเอกชน ต้องการทราบและมีไม่เพียงพอ
- มีข้อกีดกันมากสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก
- ราคาค่าขนส่งสูง
- เรื่องของหัวรถบรรทุกที่แตกต่างจากของประเทศไทย เป็นขับพวงมาลัยซ้าย สินค้าที่ผลิตจะต้องนำเข้าจากแหลมฉบัง จากญี่ปุ่นมาทำการประกอบใหม่ก่อนแล้วจึงหาวิธี Re-export ไปยังจุดหมาย (หมายเหตุ เป็นบริษัทที่ทำการประกอบการด้านรถบรรทุกเอนกประสงค์)
- ด้านการค้าประกัน ระบบศุลกากร และการกระจายสินค้า
- การขนส่งทางรถไฟ ไม่มีศักยภาพเพียงพอในการขนส่งสินค้าได้ ทั้งในและต่างประเทศ

7.5.2. ความต้องการที่ให้ภาครัฐของไทยช่วยเหลือสนับสนุน

- ตรึงราคาน้ำมันหรือค่าขนส่ง ให้เฉพาะบริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งเท่านั้น
- เสนอราคาน้ำมันพิเศษ
- สิทธิค่าธรรมเนียมต่างๆ
- มาตรการภาษีขนส่ง
- ควบคุมค่าขนส่ง ให้สอดคล้องกับราคาน้ำมัน

7.5.3. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

1) ทางรถบรรทุก

- การกำหนดน้ำหนักบรรทุก ขนาด สภาพถนนถนน และด่านตรวจระหว่างการเดินทาง
 - การผ่านพิธีการทางศุลกากร และการเดินทาง และการรับบรรทุกสินค้ามีข้อจำกัดมาก
- 2) ทางเรือ
- เวลาในการขนส่งล่าช้า ใช้เวลานาน
 - ปริมาณเรือที่น้อยลง
- 3) ทางรถไฟ
- ปริมาณการให้บริการน้อยมาก จำนวนขบวน โบกี้
 - เวลาในการขนส่ง ล่าช้า ใช้เวลานาน

7.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

1.ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยและของเวียดนาม ต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันมากกว่านี้ ต้องมีความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการขนส่งต่อเนื่องกัน ถึงขนาดที่ต้องสามารถรับผิดชอบแทนกันได้ในการขนส่งสินค้า

2.ความปลอดภัยของเส้นทางการขนส่งทางบก มีความเสี่ยงสูงและเสียเวลามาก ต้องมีการเจรจาพูดคุยกันในระดับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ด้วยกัน และเจ้าหน้าที่ของรัฐในการขนส่งข้ามแดนใน ประเทศลาว และกัมพูชา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเส้นทางการขนส่งทางถนน

3.ปริมาณสินค้าที่มีการส่งข้ามแดนระหว่างกันไม่สมดุล มีสินค้าจากไทยไปเวียดนามมากกว่าสินค้าจากเวียดนามมาไทยทำให้ค่าขนส่งสินค้าสูง ต้องแบกรับภาระค่าขนส่งเที่ยวกลับ

4.ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าข้ามแดนยังใช้เวลานานอยู่ทำให้เสียเวลามาก สำหรับการตรวจสอบจากศุลกากร สนับสนุนให้เกิด Single Window อย่างเป็นรูปธรรม

5.การขนส่งทางรถไฟของประเทศเวียดนามเต็มกำลังความสามารถแล้ว โดยใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า ส่วนการขนส่งสินค้าจะเป็นสินค้าที่มีจำนวนมากๆ เช่น น้ำมัน ปูนซีเมนต์ นอกจากนั้นทางรถไฟในเวียดนามไม่ได้มีไว้ขนส่งสินค้าเป็นหลักแต่จะมีไว้ขนส่งคนมากกว่า ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นรถไฟแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ หัวรถจักรมีสภาพเก่า จำนวนเที่ยวน้อย และรางรถไฟและสะพานก็รับน้ำหนักได้ไม่มากนัก เส้นทางนี้ต้องได้รับการปรับปรุงก่อน

6.ในปัจจุบันการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับเวียดนามก็เป็นแบบหลายรูปแบบต่อเนื่องกันอยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีสัญญาใดๆ เนื่องจากเป็นการส่งสินค้าที่ยังมีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ก็เป็น การขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแล้วทางลูกค้าก็จะนำรถบรรทุกมารับเอง

7.ค่าขนส่งสินค้าในเวียดนามไม่ว่าจะเป็นทางรถบรรทุก เรือทะเล ทางเครื่องบินมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงมาก เมื่อเทียบค่าขนส่งในประเทศไทย

7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม เส้นทางที่มีความเสี่ยงในด้านต่างๆ น้อย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่มีการเดินทางสู่เวียดนามโดยตรง

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และความเสี่ยงไม่มากนัก คือ การขนส่งผ่านทางเรือเดินทะเลจากแหลมฉบังสู่นครโฮจิมินห์โดยตรง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการก็ใช้เส้นทางนี้เป็นหลัก จากการสัมภาษณ์บริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม สองสามบริษัทให้สัมภาษณ์ตรงกันว่าเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งคิดว่ประมาณ 80% ของการขนส่งที่มีทั้งหมด แต่ที่ขนส่งปัจจุบันเป็นการขนส่งเป็นทอดๆ แต่ไม่ใช่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีสัญญาในการขนส่งฉบับเดียว ระหว่างผู้จ้างและผู้รับจ้างขนส่งโดยตรง ส่วนใหญ่จะมีเจ้าของสินค้าหรือลูกค้าจะมารับสินค้าที่ท่าเรือ แล้วนำไปที่บริษัทหรือลูกค้าเองอีกทอดหนึ่ง

เส้นทางการเนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างไทยกับเวียดนามไม่ว่าจะเป็นเมืองใดก็ตามมีค่าขนส่งสูงมาก

ในปัจจุบัน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างต่อเนื่อง ตามแผนพัฒนาต่างๆ โดยการสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กร และประเทศต่างๆ ในกลุ่มเอง

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างช้าๆ และในช่วงเวลา 5- 10 ปี ข้างหน้านี้ ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดที่สามารถทำให้เปลี่ยนรูปแบบระบบการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามมากนัก เช่น

การขนส่งทางถนน จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้นในการขนส่งเส้นทางนี้ โดยเปลี่ยนจากการข้ามโดยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากเป็นการข้ามสะพาน แต่ไม่ได้ทำให้ค่าขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามในเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายลดลงมากนัก ค่าใช้จ่ายที่สูงมาจากระบบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน คือประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงมาก เนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น ถนนที่ไม่สะดวกทั้งสภาพถนนและสภาพการจราจร การเดินทางไปได้อย่างล่าช้า โดยเฉลี่ยแล้วเคลื่อนที่ได้ประมาณ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การจราจรที่มีความวุ่นวายบนถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยานยนต์ จักรยาน คน และสัตว์เลี้ยง มาใช้ถนนร่วมกัน และบางช่วงที่เป็นในตัวเมืองหรือเขตชุมชนมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นการขนส่งสินค้าที่มีเที่ยวไปจากประเทศไทยมีมากกว่า แต่การขนส่งที่ขากลับจากประเทศเวียดนามมาประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่ามาก ทำให้ค่าขนส่งสูง ฉะนั้นต้องพยายามสร้างให้เกิดการขนส่งจากประเทศเวียดนามกลับสู่ประเทศไทย จากการสำรวจ

เส้นทางของคณะวิจัย พบว่าประเทศเวียดนามมีวัตถุดิบต้นน้ำหลากหลายชนิดที่สามารถนำเข้ามาเพื่อแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มกับเป็นสินค้าต่อไป ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งได้ดำเนินการอยู่แล้ว เช่น ถั่ว ปลาหมึก เป็นต้น

จากการรวบรวมข้อมูล คณะวิจัยฯ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยเสี่ยง ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ ได้ดังนี้

เส้นทางถนนในเวียดนาม

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย -มีความยืดหยุ่นสูง	-ค่าใช้จ่ายสูง -ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดสูง -สภาพถนนไม่ดี การจราจร พลุกพล่าน -ถนน แคบ -ต้องมีการเปลี่ยนหัวลากในขณะการขนส่ง แม่น - จะมีสัญญาการขนส่งทางรถบรรทุกได้ต่อเนื่อง -สะพานข้ามแม่น้ำในเส้นทางบางสะพานไม่สามารถรับน้ำหนักสูงได้ -ถนนร้อยละ 75 นอกประเทศไทยเป็นถนนสองช่องทาง การขับรถต้องใช้ความระมัดระวัง -ผู้ร่วมใช้เส้นทางขาดระเบียบ วินัย ไม่เคารพกฎจราจรตลอดเส้นทาง -มีการจำกัดเวลาเข้าตัวเมือง ทำให้การขนส่งต้องเสียเวลา
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-ภาครัฐของแต่ละประเทศมีมาตรการสนับสนุนในเส้นทางการคมนาคมทางถนน -ได้รับการสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ จากองค์กรต่างประเทศหลายองค์กร	-ต้องผ่านประเทศหลายประเทศ -ต้องผ่านด่านศุลกากรขาเข้าขาออก 4 ครั้ง

การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยกับเวียดนาม เชื่อว่ายังต้องใช้เวลาและเงินลงทุนในการพัฒนา เนื่องจากมีหลายช่วงหลายจุดทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ต้องพัฒนา เช่น จุดผ่านด่านหลายแห่งของไทยยังไม่มีทางรถไฟไปถึง ประเทศลาวยังไม่มีทางรถไฟต่อไปยังประเทศที่สามเลยแต่มีแผนในการพัฒนา ประเทศกัมพูชาก็ยังไม่มี การเชื่อมต่อทางรถไฟให้

สามารถเชื่อมต่อกับประเทศไทยและเวียดนามได้ทั้งที่มีขนาดรางเท่ากันแต่ไม่มีการพัฒนา ภายในช่วงเวลา 5 ปีนี้ แม้จะมีแนวทางเป็นแผนใน ทางรถไฟภายในภูมิภาคเอเชีย (Trans Asia) ความเพียงพอของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศเพื่อนบ้าน

รูปแบบการขนส่งโดยรถไฟ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดไม่สูง	-ค่าขนส่งยังสูง -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย -ไม่มีความยืดหยุ่นสูง -ทางรถไฟ ยังเป็นแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ -เน้นใช้ขนส่งผู้โดยสารมากกว่าขนส่งสินค้า -จำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย -ล่าช้า -มีตารางเวลาการขนส่งที่แน่นอนต้องวางแผนในการขนส่งที่ดี -ใช้ได้เฉพาะการขนส่งภายในประเทศ
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-มีเส้นทางรถไฟทั่วถึง ขาวตลอดประเทศ -มีเส้นทางรถไฟสามารถเข้าสู่ประเทศ จีนได้สองเส้นทาง -มีแผนในการลงทุนสร้างทางรถไฟ ความเร็วสูงจากเหนือจรดใต้	-ไม่มีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อจากประเทศไทยไปเวียดนามได้

การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด แต่เนื่องจากการประเมินราคาค่าขนส่งมีปัจจัยหลายอย่าง เช่น ความต้องการในการใช้งาน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวนผู้ให้บริการ การขนส่งสินค้าที่ขากลับ เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

เส้นทางแหลมฉบังไปท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุด อาจเนื่องจากใกล้และมีปริมาณการขนส่งสูง และค่าขนส่งมีราคาต่ำกว่ากันร้อยละ 50

ค่าขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังมาท่าเรือไฮฟองที่เมืองไฮฟอง เพื่อส่งต่อไปยังกรุงฮานอย เป็นค่าใช้จ่ายที่มีเหตุผลไม่สูงมากเนื่องจากมีผู้ให้บริการมากพอสมควร เนื่องมาจากมีผู้ใช้บริการจำนวนมากพอสมควร

ค่าขนส่งระหว่างแหลมฉบังกับท่าเรือที่นครดานัง โดยตรงมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก สูงกว่าค่าขนส่งสินค้าทางเรือไปท่าเรือที่โฮฟองเสียอีกแม้ระยะทางใกล้กว่าร้อยละ 50 แต่ราคาสูงกว่าร้อยละ 50

การขนส่งทางในประเทศเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดก็ตาม ทางถนน ทางราง ทางเรือเดินทะเล ยังมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูง แต่จุดเด่นของการขนส่งในประเทศนี้ คือ มีการขนส่งทางลำนํ้าระหว่างเมืองใกล้เพื่อการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจำนวนมาก และรัฐบาลให้การสนับสนุน

รูปแบบการขนส่งทางทะเล

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าขนส่งระหว่างประเทศต่ำกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น -ไม่ต้องผ่านแดนประเทศหลายประเทศ	-มีความยืดหยุ่นต่ำ -ค่าขนส่งในประเทศสูง มีภาษีต่ำ -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
การขนส่งรูปแบบนี้ทางประเทศเวียดนามให้การส่งเสริมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งท่าเรือขนส่งสินค้าในประเทศ และท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	-มีมรสุมในฤดูมรสุม ทำให้การขนส่งทางด้วยรูปแบบนี้ต้องหยุด ทำให้เสียเวลา หลายวัน

การขนส่งทางเครื่องบินมีการใช้พอสมควร เนื่องจากมีราคาสูง หากต้องการความรวดเร็วก็จะเป็นการขนส่งรูปแบบนี้

รูปแบบการส่งทางเครื่องบิน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าขนส่งในประเทศสูง มีภาษีต่ำ -มีความรวดเร็ว	-ค่าขนส่งระหว่างประเทศ และในประเทศที่สูง -มีความยืดหยุ่นต่ำ -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย ต้องมีการขนส่งทางถนนจึงถึงมือลูกค้า -มีจำนวนเที่ยวต่อวันน้อย ต้องวางแผนการขนส่งที่ดี
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-ไม่ต้องผ่านแดนประเทศหลายประเทศ -มีแผนการพัฒนาสนามบินระหว่างประเทศ	-มีมรสุมจำนวนมากในฤดูมรสุม ทำให้การขนส่งทางด้วยรูปแบบนี้ต้องหยุด ลำช้า ทำให้

อย่างต่อเนื่อง	เสียเวลา

เวลาที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนใช้เวลาไม่มากนัก จากการสำรวจข้อมูลจากการเก็บข้อมูลโดยตรง และจากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกข้ามแดนในจุดต่างๆ และผู้ให้บริการด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ พบว่าหากไม่มีปัญหาด้านเอกสารใช้เวลาไม่มากนักตั้งแต่ 20 นาที ถึง 2 ชั่วโมง เป็นเวลาปกติ หากมีปัญหาจะใช้เวลาหลายวัน ปัญหาที่เกิดมาจาก เอกสารไม่ครบ เอกสารมีรายละเอียดแตกต่างจากการขนส่ง สินค้าที่บรรจุในตู้สินค้ามีหลายชนิด ชื่อเจ้าของผู้รับหรือผู้ส่งมีผลต่อความรวดเร็วในพิธีการทางศุลกากร

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีการขนส่งระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในทุกรูปแบบการขนส่ง ให้ข้อมูลว่าในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามโดยส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 80-90 เป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ และรองลงมาเป็นการขนส่งทางเครื่องบิน และการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางถนนไม่ว่าจะผ่านประเทศลาวหรือประเทศกัมพูชา ยังมีปัญหาอุปสรรคมาก ไม่ว่าจะเป็นพิธีการทางศุลกากร ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากการขนส่ง การจราจรในประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนข้อห้ามต่างๆ ในการจราจรทางบก เช่น การจำกัดความเร็ว การจำกัดเวลาในการเข้าเขตเมืองหลวง แม้ว่าจะมีข้อตกลงในการขนส่งข้ามแดนทางรถบรรทุกในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ในเส้นทาง R9 ก็ตาม แต่หากเป็นการขนส่งไปยังกรุงฮานอยก็ยังคงต้องมีการเปลี่ยนรถเหมือนเดิม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขนส่งสินค้าไปยังประเทศเวียดนาม ที่นครโฮจิมินห์ได้ให้สัมภาษณ์ว่าเมื่อประมาณ 2 ปีที่ผ่านมาใช้การขนส่งทางบกผ่านประเทศกัมพูชา พบว่ามีความล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ และต้องมีค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากการขนส่งอีกจำนวนมาก ปัจจุบันจึงเปลี่ยนมาเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือแทนการขนส่งสินค้าทางถนน

นอกจากนี้การขนส่งในประเทศไทยทางรถไฟ จำเป็นจะต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนม และจากจังหวัดอุบลราชธานีมาถึงด่านช่องเม็ก และชายแดนด้านตลาดโรงเกลือ เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา เพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนามได้ต่อไป และพัฒนาด่านผ่านแดนที่หาดเล็ก-เกาะกงให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

ประเทศเวียดนามต้องการการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งด้านกระบวนการทำงาน เครื่องมืออุปกรณ์ และบุคลากร จากการสัมภาษณ์เลขานุการสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Associations: VIFFAS) ให้ข้อมูลว่ามีหลักสูตรโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนามในระดับปริญญาตรีไม่เกิน 4 หลักสูตร และผู้สอนจะใช้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งที่มีประสบการณ์มาเป็นผู้สอน นอกจากนี้ยังต้องได้รับการสนับสนุนการฝึกอบรมพัฒนา จากถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์จากประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยด้วย ในปัจจุบันได้รับการช่วยเหลือจากประเทศสิงคโปร์ และประเทศ

อื่นๆ นอกจากนี้ยังต้องการการลงทุนเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมืออุปกรณ์ และกระบวนการทำงานด้านโลจิสติกส์อีกมาก

ประเทศไทยควรส่งเสริมภาคเอกชนไทยลงทุนด้านโลจิสติกส์ ทั้งการขนส่งสินค้า และคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง หากมีการได้รับการส่งเสริมจะช่วยให้การค้าการลงทุนในอนุภูมิภาคนี้ รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีความเป็นไปได้สูงมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้มีการสร้างพันธมิตรทางการค้า การส่งผู้เชี่ยวชาญไปอบรม สอน ถ่ายทอดความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ การส่งนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา อาชีวศึกษา รวมทั้งผู้แทนการออกสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อฝึกงาน เรียนรู้แลกเปลี่ยน ระบบการทำงาน วัฒนธรรม ประเพณี ปลูกฝังความคิด ความเกรงใจ และความไว้วางใจประเทศไทยจากประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการฝึกอบรมพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกซึ่งจะต้องขับเข้ามาในประเทศไทย เพื่อกระชับความร่วมมือและความสัมพันธ์อย่างมีแผน และอย่างเป็นรูปธรรม มีการกำหนดตัวชี้วัด และผู้รับผิดชอบรวมทั้งการตั้งคณะกรรมการที่ติดตามความก้าวหน้า และการกำหนดยุทธศาสตร์ให้ได้รับผลประโยชน์ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ต้องสำรวจวัตถุดิบ และชิ้นส่วนประกอบในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาสร้างมูลค่าเพิ่ม และเพิ่มการขนส่งในเที่ยวกลับ เพื่อลดค่าขนส่งที่สูงอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ส่งเสริมการส่งออกปีงบประมาณ 2554 ของสำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ นครโฮจิมินห์ คือ หาช่องทางการค้าใหม่ๆ เช่น การจัดการรวานสินค้าไทย การจัดให้มีการพบปะเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ผลิตสินค้าไทยกับผู้ค้าในเขตปลอดภาษีชายแดน และการศึกษา วิจัยเจาะลึกเพื่อหาทางลดต้นทุนค่าโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยมีศักยภาพการแข่งขันด้านราคาได้มากขึ้น

7.8 ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่าปัญหาและอุปสรรค คือการสืบหาข้อมูลเชิงปริมาณทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เวลาที่ใช้ในการขนส่ง ในแต่ละรูปแบบ และแต่ละเส้นทาง นั้นเก็บข้อมูลยากมากทั้งของไทยและฝ่ายเวียดนาม เนื่องจากทุกฝ่ายมองว่าเป็นความลับของทางผู้ประกอบการจึงไม่ให้ข้อมูล นอกจากนี้ประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีระยะทางระหว่างเมืองที่สำคัญๆ ต่างๆ ไกลมาก ทำให้การประเมินค่าระดับความเสี่ยง และต้นทุน และเวลาต่างๆ ต้องอาศัยผู้ให้ข้อมูลจำนวนมาก ในแต่ละรูปแบบและแต่ละเส้นทาง เพื่อให้ครบทุกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยต่อไป ควรเป็นการศึกษาค้นคว้าหาวิธีการหรือรูปแบบการบริหารจัดการที่ทำให้ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ ที่สูงมาก ลดลงมาทั้งในประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนาม เช่น การศึกษาหาแหล่งทรัพยากรต้นน้ำ เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าเที่ยว

กลับ หรือการศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าไปลงทุนในธุรกิจบริการขนส่งเพื่อเพิ่มผู้ให้บริการ ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่งสินค้า เป็นต้น

นอกจากนี้ยังควรศึกษาเพื่อเพิ่มจุดต้นทาง และจุดปลายทางของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จะขยายกลุ่มการใช้งานต่อไป

ภาคผนวก 1

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจเส้นทางกรุงเทพฯ-มุกดาหาร-สะหวันเขต-เว้-ดานัง-ฮานอย-ล้งเซิน)

วันที่ 26- 31 ตุลาคม 2551

วันอาทิตย์ที่ 26 ตุลาคม 2551

13:25 ออกเดินทางจากสนามบินดอนเมือง

14:25 ถึงจังหวัดอุบลราชธานี

15:00 ขึ้นรถตู้จากสนามบินอุบลราชธานีไปจังหวัดมุกดาหาร

17:15 ถึงจังหวัดมุกดาหาร เดินทางไปเยี่ยมชมศูนย์กระจายสินค้า บริษัท มุกดาหารลานทอง ตามที่นัดหมาย

จากข้อมูลที่ได้พบว่ามีศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง มีความพร้อมด้านพื้นที่เครื่องมือการขนย้ายสินค้า มีปั๊มก๊าซ CNG(NGV) และพิธีการทางศุลกากรโดยมีพื้นที่ให้ศุลกากรอยู่ที่นี่เลย จากการสัมภาษณ์คุณนิพนธ์ สารสาห์ ให้ข้อมูลว่าการใช้ของผู้ประกอบการยังไม่มากเนื่องจาก

- มีค่าบริการที่สูงประมาณ 200 บาท/คน/เที่ยว
- หน่วยงานตรวจปล่อย(ศุลกากร) ไม่มาประจำที่ศูนย์ ทำให้ส่วนใหญ่ไปตรวจที่ด่าน

การเดินทางขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกข้ามด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร-สะหวันเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว

รถบรรทุกไทยยังไม่สามารถเข้าสู่ประเทศเวียดนามได้ เนื่องจากความไม่ปลอดภัย เพราะรถยนต์ของประเทศไทยจับคนละด้านกับประเทศลาวและเวียดนาม การบรรทุกสินค้าต้องเปลี่ยนรถที่ด่านแดนสะหวัน ก่อนเข้าเวียดนามหรือเปลี่ยนเป็นรถลาวที่มุกดาหาร หรือเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเวียดนามที่ด่านสะหวันเขต ดังนี้ คือ

- รถบรรทุกสินค้ามาที่จังหวัดมุกดาหารเปลี่ยนรถลาว รถบรรทุกลาวเข้าประเทศลาวและเข้าสู่เวียดนาม
- รถบรรทุกสินค้ามาที่จังหวัดมุกดาหารเข้าลาวเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกลาวเข้าสู่เวียดนาม
- รถบรรทุกสินค้ามาที่จังหวัดมุกดาหารเข้าลาวเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเวียดนามเข้าสู่เวียดนาม

นอกจากนี้ในการผ่านด่านนอกจากเสียค่าผ่านด่านศุลกากร ตามธรรมเนียมและชนิดสินค้า

มีโครงการทำท่าเรือ น้ำลึกแห่งใหม่ที่จังหวัดกวางจิ (น่าจะเป็นที่ดองฮา) เพื่อให้สินค้าไทยสามารถลงท่าเรือนี้ได้โดยไม่ต้องขับไปยังท่าเรือดานัง

เรื่องเวลาในการเดินทางแต่ละช่วง ผ่านด่านแต่ละด่าน ต้องโทรถามเจ้าหน้าที่ภายหลังจากรายละเอียดไม่ได้

19:00 รับประทานอาหาร

20:00 เข้าพักที่โรงแรมทรัพย์มุกดา แกรนด์ โฮเทล



รูปที่ 1 ศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง



รูปที่ 2 เครื่องมือการขนย้ายในศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง



รูปที่ 3 ปืนก๊าซ CNG ที่ศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง

วันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม 2551

8:00 ขึ้นรถตู้จากมุกดาหาร เข้าด่านตรวจคนออกเมือง ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เข้าด่านตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทย

9:36 ผ่าน DC Logistem ที่ดำเนินงานโดยประเทศมาเลเซีย ห่างด่านประมาณ 5 กม. ผ่านศูนย์อุตสาหกรรมที่สะพานมิตรภาพของมาเลเซียที่กำลังก่อสร้างอยู่

10:10 มีขบวนรถบรรทุกขนทองแดงเข้าสู่ประเทศไทย ประมาณ 10 คัน วิ่งสวนทางมา คาดว่ามาโรงงานในกม. หรือลงสู่ท่าเรือคลองเตย ระหว่างทางมีด่านเก็บเงินของลาว 2 ด่าน ผ่านโรงงานมิตรผลลาวที่กำลังก่อสร้างอยู่

13:03 ถึงด่านตรวจคนออกเมืองแดนสะหวัน พักรับประทานอาหารกลางวัน ที่ร้านอาหารที่ด่านซึ่งเป็นของคนไทยเชื้อสายเวียดนามที่จังหวัดมุกดาหาร มาเปิดบริการ

13:56 ออกจากด่านแดนสะหวัน ประเทศลาว เข้าด่านลาวาวของประเทศเวียดนาม ทำพิธีการเข้าเมือง

14:15 ออกจากด่านลาวบาวเข้าประเทศเวียดนาม ต้องเสียค่าบริการเข้าเมืองคนละ 10,000 ดอง/คน ค่าประกันภัยรถยนต์ และค่าผ่านด่านรวม 432,000 ดอง

14:30 เข้าสู่ศูนย์ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว พบ Mr. Troung khac Nghi, Head of Planning and Investment Department ของเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

- จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้าไทยเป็นที่นิยมของชาวเวียดนาม และชาวเวียดนามมาถึงลาวบาวแล้วก็มีความต้องการที่จะซื้อสินค้าไทย หากไทยนำเข้ามาขายในเขตนี้ไม่เสียภาษีเลย หรือหากผลิตแล้วขายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนี้แล้วใช้วัตถุดิบที่ไม่ต้องเสียภาษี หากในการผลิตมีส่วนใดใช้วัตถุดิบที่ไม่ใช่มาจากเวียดนามก็เสียภาษีเฉพาะในส่วนนั้นๆ
- รถบรรทุกสินค้าไทยวิ่งมาได้เฉพาะพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น วิ่งต่อไปไม่ได้ แต่ในอนาคตรถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งเข้าไปได้เฉพาะเส้นทางที่กำหนด ความเร็วที่กำหนดเท่านั้น เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ เมื่อมีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดกว๋างจิซึ่งห่างจากด่านชายแดนประมาณ 150 กม. ซึ่งมีการศึกษาและทำแผนขออนุมัติไปยังนายกรัฐมนตรีแล้ว รอนายกรัฐมนตรีลงนาม แต่ตอนนี้ยังไม่ได้ลงนาม
- สินค้าที่คาดว่าจะขายได้ดี น่าจะเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์ตกแต่ง เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม ผลิตภัณฑ์พลาสติก(แต่ในเวียดนามก็มีโรงงานผลิตพลาสติก) โดยสรุปแล้วสินค้าไทยจะได้เปรียบในการขายมากกว่าแม้จะมีโรงงานผลิตในเวียดนามแล้ว

16:00 ออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ผ่านด่านศุลกากร

17:34 14 กม.ถึงแยกทำเรือกว๋างจิใหม่ที่กำลังจะสร้าง

19:00 ถึงเมืองเว้ (654 กม.จากกรุงฮานอย)

19:30 รับประทานอาหาร และพูดคุยกับผู้ประกอบการขนส่งของเวียดนาม บริษัท VIETRANSTIMEX ตามที่นัดหมาย ที่เมืองเว้

20:30 เข้าพักที่ โรงแรม Green Hotel Hue

- จากการสัมภาษณ์พบว่า การขนส่งสินค้าทางเรือไม่สะดวก หากเทียบกับการขนส่งสินค้าทางถนน เนื่องจากทางเรือต้องระงับการตรวจเข้มเรื่องสินค้าที่อาจผิดกฎระเบียบต่างๆ
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรถไฟไม่แตกต่างกันมากนัก แต่การขนส่งทางรถไฟเสียเวลามากกว่า เช่น รถบรรทุกใช้เวลา 24 ชม. รถไฟใช้ 48 ชม. และรถไฟใช้เวลาในการเดินทางไม่ตรงกับตารางเวลาที่กำหนดไว้ในแต่ละสถานี
- การขนส่งทางเรือเสียเวลามากในเรื่องเอกสารการนำเข้าสินค้า
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าประกอบด้วย ค่าขนส่ง ค่าใช้เครื่องมือขนย้าย ภาษีซึ่งขึ้นกับชนิดสินค้า และเบี้ยประกันภัย



รูปที่ 4 ด้านชายแดนมุกดาหาร(ประเทศไทย)-สะหวันเขต(ประเทศลาว)



รูปที่ 5 รถบรรทุกจอดผ่านด่านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 6 รถบรรทุกที่ผ่านด่านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 7 พื้นที่ถ่ายระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกเวียดนาม ด่านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 8 ค่านชายแดนลาวบาว ประเทศเวียดนาม



รูปที่ 8 รถบรรทุกลาวผ่านด่านชายแดนสะหวัน(ลาว)-ด่านลาวบาว(เวียดนาม)

วันอังคารที่ 28 ตุลาคม 2551

7:20 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองคานัง

9:10 อุโมงค์ร็อคเขา 12.6 กม.

10:00 ถึงท่าเรือเทียนซา ขนาด 3 หมื่นตัน คุรอบๆ

พบคุณ DANG XUAN HUU ผู้ที่ให้ข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งรูปแบบต่างๆ เรือ รถไฟ และรถบรรทุก ซึ่งเป็นภาษาเวียดนามให้ล่ามดำเนินการแปลอยู่

12:00 รับประทานอาหารกลางวัน

12:40 ออกเดินทางจากนครคานังไปซานอย (759 กม.จากกรุงฮานอย) ตามแผนต้องพักที่วินห์ แต่คนขับแจ้งว่าไม่สามารถไปทัน ต้องพักที่ดองเฮย (488 กม.จากกรุงฮานอย)

14:30 ผ่านเมืองเว้ (654 กม.จากกรุงฮานอย)

15:39 ผ่านเมืองดองฮา (580 กม.จากกรุงฮานอย)

16:12 ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำ ซึ่งเคยแยกใช้แบ่งเวียดนามเหนือออกจากเวียดนามใต้

17:45 ถึงเมืองดองเฮย พักที่ โรงแรม KHACH SAN COSEVCONHAT LE

18:30 รับประทานอาหารเย็น



รูปที่ 9 ท่าเรือเทียนซา ที่คานัง



รูปที่ 10 รถบรรทุกเข้าท่าเรือเทียนซา ที่เมืองคานัง

วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2551

7:10 ออกจากที่พักดอนเซินเดินทางสู่เมืองฮานอยระยะทาง 488 กม.เส้นทางหมายเลข 1

12:10 รับประทานอาหารกลางวันที่เมืองวินห์

14:18 รถถูกตำรวจจับปรับเร็วว่า 40 กม./ชม.อีก 40 กม. ถึงเมือง Thanh Hoa (153 กม.จากกรุงฮานอย)

16:41 พบรถไฟสินค้าวิ่งลงสู่ทางใต้

18:30 ถึงเมืองฮานอย หาที่พัก

19:00 รับประทานอาหารเย็น

20:00 พบผู้ประกอบการขนส่งที่เมืองฮานอยตามที่นัดหมาย คุณ Pham Quang Ngoc (Director บจก.Far East Star International Moving Services)

การเดินทางวันนี้พบว่าตำรวจที่เวียดนามเข้มงวดกับกฎ ระเบียบ โดยเฉพาะความเร็วตามที่กำหนดไว้ คณะวิจัยได้ปรึกษากันสรุปได้ว่า เนื่องจากการเดินทางเป็นไปได้ช้ามาก จึงควรแบ่งออกเป็น 2 ทีม เพื่อหาข้อมูลที่เมืองฮานอย พบทูตพาณิชย์ และศูนย์กระจายสินค้าในเมืองฮานอย รวมทั้งพบบริษัท Shipping ที่มีประสบการณ์การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยด้วย และอีกทีมเดินทางตามแผนการเดินทางเดิม จากการพบผู้ประกอบการขนส่งที่ฮานอยสรุปได้ว่า เป็นบริษัทรับขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ ● ให้ข้อมูลว่าการขนส่งสินค้าทางเรือจากฮานอยโดยใช้ท่าเรือไฮฟองมา ท่าเรือไซ่ง่อนที่ HCM ใช้เวลา 3 วัน ● การคิดราคาค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นคิวบิกเมตร 1 คิวบิกเมตร ราคา 300 บาท โดยประมาณขึ้นกับชนิดสินค้า ● การขนส่งสินค้าจากกรุงฮานอยโดยใช้รถบรรทุกไปดำนังใช้เวลา 1 วัน ● การขนส่งสินค้าจากกรุงฮานอยโดยใช้รถไฟไปดำนังใช้เวลา 3 วัน แต่ค่าขนส่งถูกกว่าประมาณ 20% ● ที่ท่าเรือไซ่ง่อนที่เมือง HCM กับท่าเรือไฮฟองมีอัตราค่าใช้ท่าเรือที่ถูกกว่าท่าเรือดำนัง เนื่องจากท่าเรือดำนังใหม่กว่า ● ราคาค่าขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกแพงกว่าการขนส่งทางเรือประมาณ 15% ● ราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือโดยประมาณจากฮานอยไปท่าเรือไซ่ง่อนที่ HCM ค่าเรือรวมทั้งสิ้น 1,200 USD. ค่ารถ 200 USD. ● หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น 20% ราคาค่าขนส่งอาจขึ้นประมาณ 5-10% ● ในรอบเวลา 3 ปี ที่ผ่านมาราคาค่าขนส่งโดยรวมเพิ่มขึ้น 70% อาจเนื่องจากเงินเฟ้อ 25% หากคิดราคาเป็น USD. ปรับขึ้นประมาณ 15%

21:00 เข้าพักที่โรงแรม Kim Lien Hotel

วันหยุดสัปดาห์ที่ 30 ตุลาคม 2551

คณะที่ 1 เดินทางไปลิ่งเซิน

8:11 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองลิ่งเซิน 154 กม.

9:18 ผ่านสถานีเก็บและกระจายสินค้า (DC) ขนาดใหญ่ ที่ห่างจากตัวเมืองไม่เกิน 5 กม. เนื้อที่ประมาณ 200 เอเคอร์

9:46 ถึงเมือง Bac ninh (31 กม.จากกรุงฮานอย) มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กำลังก่อสร้างคาดว่าจะเป็นการลงทุนจากประเทศจีน

13:00 ถึงลิ่งเซิน (154 กม.จากกรุงฮานอย) รับประทานอาหารกลางวัน

14:00 เข้าพบกรรมการขนส่งทางบกของเมืองลิ่งเซินตามที่นัดหมาย

เข้าพบรองอธิบดีการขนส่งทางบกจังหวัดลิ่งเซิน รายงานผลการดำเนินงานทางถนน ทางรถไฟ และจำนวนบริษัทขนส่งในลิ่งเซิน มีบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 18 บริษัท และมี 1 บริษัทที่ทำด้านการขนส่งสินค้า เวียดนามมีรางรถไฟเชื่อมระหว่างฮานอยเข้าสู่ประเทศจีนโดยรางรถไฟที่มี 3 เส้น ที่สามารถวิ่งได้ทั้งรถไฟเวียดนามขนาดมาตรฐาน 1.10

เมตร และรถไฟของจีนขนาด 1.40 เมตร แต่ยังไม่อนุญาตให้เข้ามา ใช้เป็นการขนถ่ายทั้งทางรถบรรทุกที่ด่าน และรถไฟที่ศูนย์เก็บและกระจายสินค้าที่ห่างออกไปจากด่าน 8 กม. ในเขตประเทศจีน โดยรถบรรทุกสินค้าทั้งสองประเทศยังไม่สามารถเข้าไปยังอีกประเทศได้ โดยรถบรรทุกเวียดนามเข้าไปที่ศูนย์ DC ของจีนที่ห่างออกไปจากด่าน 8 กม. รถจากประเทศจีนเข้าได้แค่ด่านแล้วถ่ายสินค้าเข้ารถเวียดนามขนส่งต่อไป

15:15 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้าแผนกขนส่ง พาไปดูสถานีรถไฟขนถ่ายสินค้า และด่านชายแดนลงเงิน

18:00 รับประทานอาหารเย็น

19:00 พักที่โรงแรม Van Xuan



รูปที่ 11 อาจารย์สมชาย มอบของที่ระลึกให้รองอธิบดีกรมการขนส่งฯ



รูปที่ 12 สถานีรถไฟลงเงิน สถานีสุดท้ายในเวียดนามก่อนเข้าเขตชายแดนประเทศจีน



รูปที่ 13 รางรถไฟมี 3 เส้น สามารถรองรับรถไฟได้ 2 ขนาดราง



รูปที่ 14 ค่านชายแดนเวียดนาม-เข้าสู่unaning ประเทศจีน



รูปที่ 15 รถบรรทุกสินค้าจีนที่เขตชายแดนต้องเข้ามาถ่ายสินค้ากับรถบรรทุกเวียดนาม

ทีมที่ 2 เมืองฮานอย

8:11 ออกจากที่พัก

9:18 เดินทางสู่สถานทูตไทยเพื่อพบทูตพาณิชย์ (ทูตอัญชลี อัสวเมธรา)

18:00 พบบริษัท Shipping คุณ Le My Tra เป็น Director ของบริษัท Mercury Transportation & Trade (member of Harper Logistics limited) และรับประทานอาหารเย็น

วันศุกร์ที่ 31 ตุลาคม 2551

คณะที่ 1 เดินทางจากฮานอยไปไฮฟอง

7:25 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองฮานอย-ไฮฟอง (108 กม.)

8:00 ระยะทาง 101 กม.ถึงเมืองฮานอย

12:34 ถึงเมืองไฮฟอง รับประทานอาหารกลางวัน

13:00 พบเจ้าหน้าที่ศุลกากร การท่าเรือไฮฟองตามที่นัดหมาย

13:15 เจ้าหน้าที่พาเข้าท่าเรือแห่งใหม่บริเวณท่าเรือไฮฟอง ตามที่นัดหมาย

13:45 เจ้าหน้าที่พาเข้าท่าเรือแห่งที่ใหญ่ที่สุดบริเวณท่าเรือไฮฟองซึ่งเป็นของรัฐบาล

14:00 เจ้าหน้าที่พาเข้าสถานีรถไฟและพบเจ้าหน้าที่รถไฟที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (ใช้ขนถ่ายสินค้าบางส่วน และบางส่วนขึ้นมาจากท่าเรือบางท่าเรือที่นี่)

16:00 ออกจากเมืองไฮฟองกลับสู่ฮานอย ไปสนามบินนงไบ ฮานอย

20:15 ถึงสนามบินนงไบ ฮานอย

20:30 รับประทานอาหารเย็น

22:05 เครื่องบินออกจากสนามบินนงไบ ฮานอย บินสู่สุวรรณภูมิ

- ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไฮฟองไปท่าเรือไซ่ง่อน ใช้เวลา 2 ½ วัน จอดรับสินค้าเพิ่มที่ท่าเรือไซ่ง่อนอีก 2 วัน แล้วเข้าแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ และกลับมาที่ท่าเรือไซ่ง่อน ไปที่ท่าเรือไฮฟอง ใช้เวลาทั้งสิ้น 1 รอบ 14 วัน ความถี่เดือนละ 2 ครั้ง (ข้อมูลจากบริษัทขนส่งทางเรือ)
- ท่าเรือที่ไฮฟองบางท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าขนาด 2.5 หมื่นตัน
- ระยะเวลาในการเดินทางจากฮานอยมา โฮจิมินห์ ถ้าทางรถยนต์ใช้ 1 ½ วัน (36 ชม.) ถ้าทางรถไฟใช้ 30 ชม.
- ในความคิดเห็นผู้ให้สัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการนิยมนทางเรือมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่คือน้ำมันหรือรู้สึกลดความเสี่ยงและสินค้าไม่เสียหาย
- ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือจากท่าเรือไฮฟองไปท่าเรือดานังใช้เวลา 1 วัน(24 ชม.) จากท่าเรือดานังไปท่าเรือไซ่ง่อนใช้เวลา 1 ½ วัน (36 ชั่วโมง)
- ท่าเรือไซ่ง่อนเป็นท่าเรือที่ผู้ประกอบการนิยกว่าท่าเรือหวุงเตา เนื่องจากท่าเรือไซ่ง่อนอยู่ในเมือง ส่วนท่าเรือหวุงเตา จะต้องเสียค่าขนส่งเข้าเมืองโฮจิมินห์ด้วย
- เข้าดูท่าเรือที่ใหม่ที่สุดและลึกที่สุดในบริเวณท่าเรือไฮฟองซึ่งบริหาร โดยบริษัทเอกชน ตอนสำรวจพบว่าน้ำลงเรือสินค้าติดขัดออกจากท่าเรือไม่ได้ ต้องรอนกว่าน้ำขึ้น
- ท่าเรือบริเวณท่าเรือไฮฟองบางท่าเรือมีทางรถไฟเข้าไปในท่าเรือ แต่ยังไม่สามารถยกจากเรือสู่รถไฟรถไฟสู่เรือได้โดยตรง ต้องยกใส่รถบรรทุกก่อนที่จะลงเรือ
- จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการรถไฟให้ข้อมูลว่า การขนส่งทางรถไฟน่าจะเป็นการขนส่งที่สะดวกที่สุด
- บริษัท Shipping ใช้เวลาในการออกของที่ท่าเรือไฮฟองไม่นานหากมีเอกสารครบ(ไม่เกิน 3 วัน)
- ถามความคิดเห็นเรื่องอุปกรณ์การขนถ่ายและความรวดเร็วในท่าเรือบริเวณไฮฟองเมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าท่าเรือไฮฟองมีความรวดเร็วและสะดวกสบายกว่า (อาจเป็นเพราะว่ามีสินค้าน้อยกว่า)
- การขนส่งทางเรือจะมีปัญหาช่วงที่มีที่มึนลม การเดินเรือก็จะหยุดประมาณ 2 วัน ก็สามารถดำเนินการได้ต่อไป
- ระบบไฟฟ้าบริเวณท่าเรือไฮฟองมั่นคง สม่าเสมอ ไม่ดับ ระบบค่อนข้างดี
- ผู้ประกอบการสามารถตั้งโรงงานบริเวณกำหนดเขตพื้นที่ไว้ได้ โดยราคาที่ดินประมาณ 5 ล้านบาท/ตารางเมตร (10,000 บาท/ตารางเมตร)
- ส่วนราคาที่ดินในเมืองฮานอยประมาณ 50 ล้านบาท/ตารางเมตร (100,000 บาท/ตารางเมตร)



รูปที่ 16 เครื่องมือการขนถ่ายในท่าเรือที่ทันสมัยที่สุดในท่าเรือไฮฟอง ดำเนินการโดยเอกชน



รูปที่ 17 ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโฮฟอง ดำเนินการโดยรัฐบาล



รูปที่ 18 สถานีรถไฟโฮฟองที่รองรับสินค้าก่อนเข้าไปปรับในท่าเรือ

จากการสำรวจโดยสรุป พบว่าการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก ใช้เวลานานและไม่สะดวกสบายมีการก่อสร้างสะพานและซ่อมถนนตลอดเวลาการเดินทาง และผ่านชุมชนซึ่งกำหนดให้รถยนต์ขับได้ไม่เกิน 40 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัย ถนนส่วนใหญ่แคบ 2 ช่องจราจร มีเฉพาะเมืองฮานอยไปลิงเซินช่วงต้น และเมืองฮานอยไปโฮฟองตลอดทั้งสายที่เป็นถนน 4 ช่องจราจร อัตราความความเร็วสูงสุดของรถยนต์ชนิดต่างๆ กำหนดไว้ดังนี้

- รถบรรทุก 18 ล้อ ไม่เกิน 50 กม./ชม.
- รถบรรทุก 10 ล้อ ไม่เกิน 60 กม./ชม.
- รถบรรทุก 6 ล้อ ไม่เกิน 70 กม./ชม.
- รถเก๋ง รถตู้ ไม่เกิน 80 กม./ชม.

และยังมีข้อกำหนดห้ามแซง และจำกัดความเร็วต่างๆ เป็นระยะตลอดการเดินทาง เพื่อความปลอดภัยเมื่อเข้าสู่ชุมชน

ในการสำรวจครั้งนี้ ฝนตกตลอดการเดินทางเพราะเป็นช่วงมีพายุเข้า เมืองฮานอยและเมืองใกล้เคียงน้ำท่วมเนื่องจากระบบการระบายน้ำไม่ดี

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งที่นี้ในความคิดเห็นด้านการขนส่งพบว่า แต่ละบริษัทที่คุ้นเคยกับระบบการขนส่งชนิดไหนก็จะเห็นว่าการขนส่งรูปแบบนั้นมีความสะดวกสบายกว่าแบบอื่น

ภาคผนวก 2

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจข้อมูลการขนส่งที่นครโฮจิมินห์)

วันหยุดสัปดาห์ที่ 18- เสาร์ที่ 20 ธันวาคม 2551

วันหยุดสัปดาห์ที่ 18 ธันวาคม 2551

15:55 ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ

17:25 ถึงนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

18:00 ถึงโรงแรมที่พัก

18:30 เข้าพบกับนักธุรกิจไทยที่ขายชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ให้กับผู้ประกอบการได้วันที่ทำธุรกิจในประเทศเวียดนาม และรับชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ของไทยไปจำหน่ายในประเทศเวียดนาม

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า มีการขนส่งชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์มาขายที่ประเทศเวียดนาม โดยส่งทางเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ(คลองเตย)หรือท่าเรือแหลมฉบัง ไปขึ้นที่ท่าเรือไซ่ง่อน ที่นครโฮจิมินห์โดยใช้ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ 400 USD ต่อเที่ยว โดยใช้เวลาในการขนส่งสินค้าประมาณ 3 วัน และสินค้าของประเทศไทยเป็นที่น่าเชื่อถือสำหรับผู้ซื้อในประเทศเวียดนาม

วันศุกร์ที่ 19 ธันวาคม 2551

9:00 เข้าพบ ที่ปรึกษาสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม อดีตนายกสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam) คุณปรีชาชัย ช่วยชู CEO ของ Hicrete (Vietnam) joint stock company

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า คุณปรีชาชัยทำธุรกิจในเวียดนามมา 15 ปี และมีความสนใจงานด้านโลจิสติกส์ในเวียดนามมาประมาณ 5 ปี โดยสรุปได้ว่า การขนส่งสินค้าจากไทยมาประเทศเวียดนาม มีเส้นทางการขนส่ง ดังนี้

1. ทางอากาศ จากไทยมาสู่เวียดนามมีการขนส่งสินค้าน้อยลงมาก เนื่องจากค่าขนส่งทางอากาศแพงมาก เมื่อเฉลี่ยต่อหน่วยแล้วทำให้สินค้าไม่สามารถแข่งขันได้ ไม่ค่อยมีการขนส่งแบบจำนวนมาก ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งแบบเฉพาะกิจแบบฉุกเฉินเพื่อสนองความต้องการเร่งด่วนเท่านั้น
2. ทางบก เส้นทางตราด กัมพูชา ไตมินท์ มอกโบ้ เข้าสู่เวียดนามตอนล่างและนครโฮจิมินห์ เส้นทางนี้ใกล้มากแต่มีปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายในกัมพูชา ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงและไม่แน่นอน ยังไม่สามารถแก้ไขได้

และเส้นทางมุกดาหาร สะหวันเขต แดนสวรรค์ ลาวบาว เข้าเวียดนามตอนกลาง กวางจิ เส้นทางนี้ใกล้กว่า แต่มีค่าใช้จ่ายคงที่ไม่แปรผันมากนัก สะดวกสบายมาก ทั้งสองเส้นทางมีการใช้ขนส่งกันอย่างสม่ำเสมอ - มีการขนส่งสินค้าเส้นทางตราดมาขึ้นเรือไฮโดรฟอยล์ เป็นเรือเร็วขนส่งผลไม้มาที่ เกียนยาง ขึ้นสู่นครโฮจิมินท์

-ในประสบการณ์ส่วนตัวของคุณปรีชา เคยมีการขนวัสดุก่อสร้าง ตู้ 20 ฟุต มาจากกรุงเทพฯ เข้าจังหวัดหนองคายเปลี่ยนหัวลากเป็นรถเวียดนามลากเข้ามาที่ลาวบาวและมาที่นครโฮจิมินท์ ใช้เวลาทั้งหมด 3-4 วัน

-หากมีนักลงทุนไทยมาลงทุนทำธุรกิจขนส่งที่ลาวหรือกัมพูชา ก็น่าจะทำให้เส้นทางนี้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพราะลาวและกัมพูชาไม่ยอมทำ เนื่องจากเขาไม่มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งส่วนใหญ่ประเทศไทยใช้ใน

การขนส่ง

- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือเส้นทางกรุงเทพถึงนครโฮจิมินห์ ประมาณ 583 USD /ตู้ ส่วนทางบก ประมาณ 700-1,000 USD/ตู้
- 3. เส้นทางทะเลโดยเรือใช้ตู้คอนเทนเนอร์ จากท่าเรือกรุงเทพฯ ศูนย์นครโฮจิมินห์ นครดานังและเมืองฮานอย ค่าขนส่งทางทะเลศูนย์นครโฮจิมินห์ 583 USD /ตู้ ใช้เวลา 3 วัน แต่ต้องแวะสิงคโปร์ก่อนหากวิ่งโดยตรงใช้เวลา 1 วัน) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในปัจจุบันเมื่อเทียบกับหลายปีก่อนสูงขึ้นกว่าเดิม โดยหากไม่สนใจเรื่องกับความผันผวนของราคาน้ำมัน มีสาเหตุมาจากตู้สินค้าไม่มีสินค้าที่ขากลับ เมื่อก่อนมีการขนส่งโดยมีสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์กลับไปด้วยมีค่าใช้จ่ายแค่ 350 USD /ตู้
- 4. การขนส่งในประเทศเวียดนาม มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าในประเทศไทย 2 เท่าเมื่อเทียบระยะทางและปริมาณการขนส่งเท่าๆ กัน เพราะถนนมีขนาดเล็ก มีการจำกัดความเร็ว และมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าน้อยรายในอดีตค่าใช้จ่ายเฉลี่ยแล้วตันละ 1 บาทต่อกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นตันละ 3 บาทต่อกิโลเมตร เนื่องจากมีผู้ให้บริการน้อย(ซัพพลายน้อย) คิมาณคงเดิม
 - สามารถแจกแจงค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกได้เป็น ดังนี้
 - ต้นทุนราคารถบรรทุก มากกว่า ประเทศไทย 40%
 - ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง มากกว่า ประเทศไทย 10%
 - ต้นทุนค่าแรงงาน ถูกกว่า ประเทศไทย 40%
 - ต้นทุนค่าใช้จ่ายนอกระบบ มากกว่า ประเทศไทย
 - โดยรวมแพงกว่าประเทศไทย ทำให้สินค้าจากราคาต้นทุนที่ประเทศไทย มาขายที่ประเทศเวียดนามต้องเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 20%
- 5. ค่าเครื่องมือการขนถ่าย ค่าใช้จ่ายต่อตู้เป็น 255 USD ต่อตู้ ไม่เกิน 30 กิโลเมตร (รวมค่าเรือ 583 USD ค่าขนถ่าย 255 USD เป็น 800 USD ต่อตู้ 20 ฟุต)
- 6. การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันไม่ใช่ เนื่องจากความต้องการเป็น door to door แต่รถไฟส่งได้แค่สถานี และเมื่อรวมค่าขนส่งโดยรถบรรทุกต่อไปถึงมือลูกค้าแล้วจะแพงกว่าทางรถบรรทุก ทำให้ไม่เหมาะสมแต่อาจเหมาะกับการส่งในสถานที่ที่ใกล้กับสถานีรถไฟ
- 7. การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกในประเทศเวียดนามมีปัจจัยหลายด้าน เช่น หากสภาพถนนดีขึ้นกว้างขึ้น การจราจรมีระเบียบขึ้น ซึ่งประมาณการว่าต้องใช้เวลาประมาณ 10 ปีในการพัฒนาส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะถูกลงโดยไม่คิดความผันผวนของราคาน้ำมัน
- 8. หากมีรถไฟความเร็วสูงในอนาคตตามแผนที่วางไว้เพื่อ เชื่อมเหนือใต้ของประเทศเวียดนามทำให้ คนหันไปใช้รถไฟความเร็วสูงในการขนส่งคน ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นไปได้มากขึ้น ปัจจุบันการขนส่งสินค้าในเมืองใหญ่ตอนกลางวันก็ทำไม่ได้ เนื่องจากมีระเบียบห้ามรถบรรทุกใหญ่เข้ามาเป็นช่วงเวลา
- 9. การกระจายสินค้าหลักของประเทศเวียดนามอยู่ที่เมืองใหญ่ 3 เมือง คือ ตอนเหนือ เมืองไฮฟองตู้กรุงฮานอย ตอนกลางที่นครดานัง และตอนใต้เป็นที่นครโฮจิมินห์ แล้วกระจายไปตามจังหวัดใกล้เคียงในส่วนต่างๆ
- 10. ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทยในเวียดนามไม่มีนักธุรกิจไทยที่ลงทุนในศูนย์กระจายสินค้าตามจุดเชื่อมต่อต่างๆ ระหว่างไทยกับเวียดนามเลย ประเทศอื่นๆ มีการเตรียมการแล้วทั้งที่ไต้หวัน และลาว

บาว ตลอดจนการเตรียมเรื่องขบวนรถและทางรถไฟในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขบวน
เครื่องบินพาณิชย์ และขบวนเรือในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

11. แหล่งที่น่าจะมีข้อมูลด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม และภายในเวียดนามมาก คือ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย เพราะเข้ามาที่เวียดนามนานแล้ว
12. คุณปรีชาฯ จะพยายามรวบรวมค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบและแต่ละจุดในเวียดนามให้ โดยเมื่อจบโครงการขอรายงานหนึ่งเล่มให้สมาคมธุรกิจไทยในเวียดนามด้วย เพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป

13:30 เข้าพบชุดพาณิชย์ ประมวลศรี โสมจันทร์ ท่านชุดแจ้งว่าข้อมูลที่มีส่วนใหญ่มากเกี่ยวกับด้านสภาพเศรษฐกิจและการลงทุนในนครโฮจิมินห์และเวียดนาม แต่ข้อมูลเรื่องการขนส่งยังมีไม่มากนัก และท่านให้ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและการลงทุนในเวียดนาม รวมทั้งข้อมูลของท่าเรือดานัง และท่าเรือไซ่ง่อน และหากต้องการเข้าทำเรือขอการติดต่อล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก็สามารถเข้าเยี่ยมชมได้



วันเสาร์ที่ 20 ธันวาคม 2551

8:00 ออกเดินทางติดต่อกับบริษัทขนส่งในเวียดนามเพื่อหาข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และเวลาที่ใช้ในการขนส่งต่างๆ บริษัท บริเวณท่าเรือไซ่ง่อน โดยส่วนใหญ่แจ้งว่าไม่สามารถให้ข้อมูลได้ เนื่องจากเป็นความลับของทางบริษัทไม่สามารถให้ได้

13:00 เข้าติดต่อที่สำนักงานเรือคว่นไฮโครฟอยด์ เพื่ออัตราค่าขนส่งสินค้าหรือมีการขนส่งสินค้าบ้างหรือไม่ ทางบริษัท แจ้งว่าจะขนส่งเฉพาะสินค้าจำนวนไม่มากและขนาดเล็กเท่านั้น

15:00 ถึงสนามบินเพื่อเดินทางกลับสู่ประเทศไทย

วรพจน์ มีถม

ผู้รายงาน

ภาคผนวก 3

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจข้อมูลการขนส่งที่นครโฮจิมินห์)

วันจันทร์ที่ 11- พุธที่ 14 พฤษภาคม 2552

วันจันทร์ที่ 11 พฤษภาคม 2552

7:45 ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ

9:15 ถึงนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

10:30 ถึงโรงแรมที่พัก

13:30 เข้าพบท่านทูตพาณิชย์ที่สำนักงาน THAITRADE CENTER (HMC) ขอความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านการขนส่งสินค้าไทยกับเวียดนาม ท่านทูตแจ้งว่า บ้านเมืองมีปัญหาทำให้ภาพลักษณ์ของสินค้าลดความน่าเชื่อถือลงไป และได้เชิญชวนร่วมงานแสดงสินค้าไทยในช่วงปลายเดือนกรกฎาคมประมาณวันที่ 29 ถึง 1 สิงหาคม 2552 จะมีนักธุรกิจที่ประกอบการในเวียดนามแล้ว ประมาณ 200 ราย มาร่วมและนักธุรกิจที่เพิ่งนำสินค้าเข้ามาแสดงอีก 200 ราย จะได้นำข้อมูล เรื่องเส้นทางขนส่งต่างๆ และทางคณะวิจัยขอคุณท่านทูตที่ช่วยติดต่อทำเรือไชนง่อน และสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม

วันอังคารที่ 12 พฤษภาคม 2552

9:00 ออกเดินทางที่พักไปท่าเรือไชนง่อน ในนครโฮจิมินห์ ท่าเรือให้การต้อนรับ และนำเสนอ สภาพปัจจุบันของท่าเรือไชนง่อน และแผนการพัฒนาในอีก 5-10 ปีข้างหน้า

-พอสรุ๊ปได้ว่ามีแผนในการย้ายท่าเรือไชนง่อนไปใกล้ทะเล บริเวณปากแม่น้ำ เนื่องจากปัจจุบันอยู่ในเมืองทำให้การจราจรติดขัด คับแคบ สร้างมลภาวะและแออัดแก่เมือง นอกจากนี้ยังมีขนาดเล็ก และเรือใหญ่ที่กินน้ำลึกไม่สามารถเข้าได้ และห่างจากทะเล 85 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางของเรือ 4 ชม.

-เริ่มก่อสร้างท่าเรือใหม่แล้วที่เมืองบาเรีย หวุงเตา แยกเป็น 3 ท่าเรือ ห่างจากทะเลประมาณ 14 กิโลเมตร ปี ค.ศ. 2012 จะสามารถดำเนินงานได้เต็มรูปแบบ ตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์การขนย้ายที่มีศักยภาพมากขึ้น บริเวณเก็บสินค้ามีขนาดใหญ่และขยายโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ และเรือขนส่งขนาดเล็กไว้รองรับด้วย ส่วนบริเวณท่าเรือเดิมจะจัดเป็นที่สันตากการของเมืองและเป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อไป

-ที่ท่าเรือไชนง่อนมีเรือมาจากประเทศไทยโดยตรงสัปดาห์ละ 2 เที่ยว

-การขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก HMC ไป Ha Noi ใช้เวลาประมาณ 30 ชม. ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่งประมาณ 400 USD

-การขนส่งสินค้าทางเรือทะเลจาก HMC ไป Ha Noi ใช้เวลาประมาณ 3 วัน ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่งประมาณ 200 USD

-คณะวิจัยถามความแน่ชัดเรื่องท่าเรือใหม่ที่กวางติ ทางท่าเรือไชนง่อนแจ้งว่า มีท่าเรือ เกือรอ อยู่แล้ว แต่จะมีนโยบายจะสร้างใหม่เป็นท่าเรือน้ำลึก



13:00 เดินทางไป บริษัท VA exprees เป็นบริษัทรับขนส่งสินค้า
ค่าขนส่งสินค้าทางเรือมา ดังนี้

HMC-BKK		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	BILL(USD)		
20	70	70	20/set	Thu & Fri/week	3
40	140	105	20/set	Thu & Fri/week	3
LCL	4 USD/CBM	5 USD/CBM		Fri on weekly	3

BKK-HMC(CAT LAI)		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	D/O(USD)		
20	325	70	20/set	Sat on week	3
40	650	105	20/set	Sat on week	3
LCL*	15 USD/CBM	5 USD/CBM	20/set	Tue and Fri on weekly	3

*CFS 15.5 USD/CBM, Handling 10.0 USD

BKK-HAI PHONG		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	BILL(USD)		
20	600	70	20/set	Sun on week	7
40	1,150	105	20/set	Sun on week	7

ค่าขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกและอื่นๆ เป็นภาษาเวียดนาม ล่ามกำลังแปลเป็นภาษาไทยให้ จะนำส่งมาภายหลัง

วันพุธที่ 13 พฤษภาคม 2552

9:00 ออกเดินทางที่ปักไป บริษัท SCT(Vietnam) Logistic จำกัด เพื่อพบ คุณนพพร กรรมการผู้จัดการ

การขนส่งสินค้าของบริษัท มี 2 ประเภท คือ ขนสินค้าของกลุ่ม SCG และรับขนส่งสินค้าทั่วไป โดยการขนส่งสินค้าหากแยกตามชนิดสินค้าแล้วแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ แบบเป็นสินค้าเทกอง และสินค้าสำเร็จรูป สินค้าสำเร็จรูปที่ขนส่งอยู่ SCT ก็เคยศึกษาเส้นทางการขนส่งมาที่เวียดนาม HMC

-การขนส่งภายในเวียดนามของ SCT เป็นลักษณะการจัดการ คือ จ้างบริษัทขนส่งต่างๆ อีกทอดหนึ่ง มิได้ขนส่งเองโดยตรง ดังนี้

-กทม.-โฮจิมินห์ มีสองรอบต่อสัปดาห์ คือ วันเสาร์และวันพุธ สินค้าของเราจะขึ้นที่ HCM port ต่อด้วยรถบรรทุก

-หากมีลูกค้าที่ค้าง จะใช้วิธีลากตู้ขึ้นรถบรรทุกต่อไปคานัง หรือรถไฟ หรือเรือก็ได้ การขนส่งทางเรือไป มีเรือจาก HMC ไป คานัง มี 2 สัปดาห์ต่อเที่ยว

-ราคา Shipping แต่ละบริษัทไม่เท่ากัน แล้วต่อการต่อรองและความสัมพันธ์

-เส้นทางการขนส่งที่เรียกว่า EWEC นั้น เคยขนส่งกระดากไปที่ไฮฟอง พบว่าต้นทุนยังแพง ใช้งานนาน เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนรถ ใช้ทางเรือจะสะดวกกว่า คิดว่า

-เส้นทาง ที่นิยมมาก คือเข้าที่ด่านมอกไป ขนสินค้า consumer product, garment เป็นหลัก

ปัญหาที่พบ

-รถเปล่าที่ขนส่งสินค้าจากกัมพูชาไปเวียดนามไม่มี ต้องจากขนส่งโดยตรงทำให้ค่าขนส่งสูง รถไทยมาถึงด่านต้องถ่ายรถก่อนเข้าประเทศเวียดนาม บางครั้งนำรถจากเวียดนามมารับ รถเวียดนามไม่มาตามกำหนดเวลาทำให้เราต้องเสียค่าปรับหรือเสียค่าแรงงานขนส่งก่อนและเสียค่าแรงงานขึ้นอีกหนึ่งรอบเมื่อรถเวียดนามมาถึง

ปัญหาของระบบที่ยากฝากรัฐบาล

-ถนนไม่ดี ไม่เรียบ มีขนาดเล็ก ช่วงอรัญประเทศ ถึงพนมเปญ

-ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศ ความมั่นคงระหว่างประเทศ ควรทำให้แยกออกจากกัน

-หากเป็นนักธุรกิจชาวญี่ปุ่นทำธุรกิจในประเทศจีน จะได้รับความสะดวก เนื่องจากญี่ปุ่นลงทุนในสาธารณูปโภค ให้แบบให้เปล่า แบบเงินกู้ ไทยน่าจะใช้ รูปแบบนี้มาใช้กับกัมพูชาได้

-หากมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแทนการรอเรือเฟอร์รี่ ที่นะเลิงรอบประมาณ 1 ชม. ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 1.5 ชม. นานเกินไป จากด่านชายแดนไทยไป พนมเปญใช้เวลา 7-8 ชม.นานเกินไป เนื่องจากสภาพถนน และการข้ามเรือ ถนนช่วงจากค่ายมอกไปของเวียดนามมาพนมเปญดีกว่าช่วงไทยไปมากเพราะเวียดนามเขาลงทุนและสามารถต่อรองผลประโยชน์กันได้ และเส้นทางจากมอกไปมาที่ HMC เป็นถนน 4 เลนใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชมเท่านั้น สะดวกมาก

-จากเหตุการณ์ความไม่สงบต่างๆ ในประเทศไทย หากไม่รีบแก้ปัญหา เกรงว่านักท่องเที่ยวจะเปลี่ยนจากประเทศไทยเป็น HUB ใน GMS จะเปลี่ยนเป็นเวียดนามแทน และอาจทำให้เส้นทางโลจิสติกส์เปลี่ยนได้

15:00 น.

เดินทางเข้าพบ คุณปรีชาชัย ช่วชู CEO ของ Hicrete (Vietnam) joint stock company

นายกสมาคมธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam)

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า

- สมาคมให้คิดว่าโปรแกรมนี้หากสำเร็จ จะเป็นประโยชน์มากเนื่องจากการติดต่อค้าขายกันนั้น เมื่อลูกค้าต้องการทราบข้อมูลเบื้องต้นในค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าก็สามารถใช้โปรแกรมนี้ได้เลย ซึ่งทำให้ได้ค่าขนส่งโดยประมาณตอบกับลูกค้าได้ จึงทำให้ไม่เสียเวลาโทรหาบริษัทขนส่งที่ต้องรอเสนอราคา
- ที่ปรีชาชัย ให้ข้อคิดหาจะทำให้โปรแกรมนี้สำเร็จและนำไปใช้มากขึ้นควรนำโปรแกรมไปผูกกับบริษัทขนส่งหรือสมาคมใดที่สามารถปรับข้อมูลราคาค่าขนส่งให้ทันสมัยกับการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาทั้งค่าขนส่งฝั่งไทยและค่าขนส่งฝั่งเวียดนามซึ่งอาจต้องเป็นบริษัทขนส่งสินค้า
- ขณะนี้ประเทศเวียดนามได้สำรวจแผนที่เพื่อใช้กับ GPS แล้ว สามารถใช้ได้แล้วอาจนำไปใช้ประโยชน์ได้ซึ่งเป็นของบริษัทเวียดนามเองราคาไม่แพง
- เส้นทางขนส่งสินค้าที่ผ่านประเทศกัมพูชา ส่งผลไม่มาที่ HMC มาก มาทางจันทบุรี ตราด เข้ากัมพูชา
- ทางรถไฟที่อยู่ประเทศ ขาดอีก 6 กม.ก็สามารถเชื่อมต่อกันได้ แต่ยังไม่มีการพัฒนา

วันหยุดสัปดาห์ที่ 14 พฤษภาคม 2552

ออกเดินทางไปสำนักงานสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (VIFFAS)

ได้พบรองประธานคุณ HUNG ได้นำเสนอว่า

- สมาคมของเราสมาชิกมากกว่า 100 ราย รวมทั้งประเทศมีบริษัทมากกว่า 1,000 ราย มีบริษัทขนาดเล็กที่มีลักษณะเป็นรถบรรทุก 2-3 คันก็มี โลจิสติกส์ในเวียดนามยังใหม่อยู่ ยังไม่มีการเก็บสถิติข้อมูลต่างๆ ไว้มากนัก รวมทั้งยังมีการเรียนการสอนในระดับมหาวิทยาลัยน้อยมากมี 10 กว่าหลักสูตรเริ่มเปิดสอนกันมา 2 ปีมานี้เอง
- ท่านรองประธาน แนะนำให้รู้จักบรรณาธิการ วารสารด้านโลจิสติกส์ของเวียดนาม แจ้งว่าได้ดำเนินการวางจำหน่ายมา 2 ปีแล้วเหมือนกัน
- สมาคมได้เตรียมรายชื่อสมาชิกที่มีศักยภาพ เพื่อให้เป็นฐานข้อมูลในการศึกษาของเราประมาณ 100 บริษัทซึ่งคัดเลือก เฉพาะบริษัทที่มีศักยภาพ
- การขนส่งสินค้าภายในประเทศเวียดนามเป็นการขนส่งทางถนน และทางทะเลเป็นหลัก ส่วนทางรถไฟเน้นเรื่องการขนส่งคนมากกว่า ส่วนทางเครื่องบินมีราคาสูง
- ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 นี้ มีการเริ่มให้รถบรรทุกสินค้าของ 3 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม สามารถวิ่งผ่านแดนได้อย่างเสรี ประเทศละ 500 คันในเส้นทาง EWEC
- รองประธานให้ความเห็นว่า เส้นทางขนส่งสินค้าที่ผ่านกัมพูชามีปัญหาจากศุลกากรกัมพูชาอยู่พอสมควร
- โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งภายในเวียดนามยังไม่ดีพอ รวมทั้งอุปกรณ์การขนย้ายต่างๆ ด้วย การจราจรก็ติดขัด กำลังย้ายท่าเรือไซ่ง่อนออกจากเมืองไปหุงเตา
- ค่าขนส่งสินค้าจาก HMC ไป Ha Noi นั้นทางบกกับทางเรือราคาไม่แตกต่างกันมากแต่ทางบกใช้เวลาน้อยกว่า

- การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่สะดวกเสี่ยงต่อความเสียหาย สูญหาย
- นอกจากนี้ยังมีการขนส่งทางแม่น้ำที่กำลังจะได้รับการพัฒนาเพื่อส่งสินค้าทางการเกษตร
- ในปัจจุบันในความคิดแล้วการขนส่งทางถนน สะดวกที่สุด
- ขณะนี้ต้นทุนค่าขนส่งในเวียดนามประมาณ 20 %
- มีเอกสารที่เป็นภาษาเวียดนามซึ่งทางสมาคมฯจัดทำไว้ ล่ามกำลังดำเนินการแปลอยู่

สิ่งที่ต้องการความช่วยเหลือจากประเทศไทย คือ

- เงินลงทุนในการสร้างท่าเรือน้ำลึก โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ
- การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ในมหาวิทยาลัย
- การพัฒนาเส้นทาง EWEC ต่อไป และต่อเนื่องด้วย



15:00 ถึงสนามบินเพื่อเดินทางกลับสู่ประเทศไทย

วรพจน์ มีถม

ผู้รายงาน

ภาคผนวก 4

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม” (โปรแกรมการหาข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ที่นครโฮจิมินห์)

วันที่ 29 กรกฎาคม 2552 ถึง อาทิตย์ 2 สิงหาคม 2552

วันที่ 29 กรกฎาคม 2552

10:30 น. ถึงนครโฮจิมินห์ เข้าที่พัก

14:00 น. ผศ.สมชาย พรชัยวิวัฒน์ บรรยายเรื่องเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามที่
สถานกงสุลใหญ่ไทยที่นครโฮจิมินห์ มีผู้เข้าร่วมฟังและแลกเปลี่ยนข้อมูลพอสมควร เช่น

คุณภควัฒน์ ดันสกุล (รองกงสุลไทยในนครโฮจิมินห์)

คุณประนอมศรี โสมจันทร์ (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, HMC Thai trade center)

คุณปริชาชัย ช่วยชู (ประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม, Thailand Business Association in Vietnam, TBA)

คุณสมชาย สิริชาญโรภาส สมาชิก TBA ทำธุรกิจโรงงานกลั่นกระดาษ และบริษัทขนส่งสินค้าในนครโฮจิมินห์

คุณนันทกานต์ ศรีญาพรณ เจ้าของที่กงสุลไทยในนครโฮจิมินห์

คุณธีรพงษ์ ฤทธิ์มาก General Director บริษัท Sitto VN co.,ltd ทำธุรกิจเกี่ยวกับป๊อ เป็นต้น

คณะวิจัย ได้นำเสนอตัวอย่างแนวทางโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้ที่ประชุมรับทราบ เพื่อให้สมาชิกที่เข้าฟังช่วยหาข้อมูลค่าขนส่งภายในเวียดนาม และคุณปริชาชัย จะขอเป็นตัวกลางในการติดต่อประสานงานกับ สมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งเวียดนาม (Vietnam Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อช่วยในการปรับปรุงฐานข้อมูลของโปรแกรมในอนาคตให้ทันสมัยหลังจากนำขึ้นเว็บไซต์แล้ว เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างแม่นยำและต่อเนื่องต่อไป





วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2552

8:00 น. ออกเดินทางไปงาน Thailand Exhibition Fair 2009 ไปถึงที่งานก่อน 9:00 น. งานเปิดเวลา 9:00 น. มีชาวเวียดนามให้ความสนใจสินค้าไทยจำนวนมาก มาขึ้นรถเพื่อเข้าชมงานหลายร้อยคน คณะวิจัยฯ จึงแยกกันเพื่อทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์เป็นไปด้วยความลำบาก เนื่องจากมีผู้เข้าชมงานจำนวนมาก ทางเจ้าของกิจการไม่สะดวกในการให้ข้อมูล จนถึงเวลา 17:00 น.



เวลา 14:00 น. คณะวิจัยฯ คุณธง ตั้งศรีตระกูล และคุณวัลภา สติรชวล ผู้แทนจากสมาคมพันธมิตรโลจิสติกส์ไทย (Thailog) คุณประนอมศรี โสมจันทร์เงิน (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, Thai Trade Center) คุณปรีชาชัย ชั่วชู (ประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม: TBA) ประึกษาหาแนวทางในการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางฝั่งเวียดนามเพื่อที่สามารถปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย โดยการเข้าพบ VIFFAS ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 ให้แจ้ง VIFFAS ว่าคุณปรีชาชัยจะเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานเชื่อมโยงความคืบหน้า และหน่วยงานต่างๆ ในประเทศเวียดนามให้กับคณะวิจัย และเสนอแนะให้ตัวเว็บไซต์แปลเป็น 3 ภาษา เพื่อสะดวกในการใช้งาน คือ ภาษาเวียดนาม ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย และให้นายวรพจน์ มีถมเขียน flowchart program เพื่อให้คุณปรีชาชัยเข้าใจระบบการทำงานของ DSS และไปเจรจาขอความร่วมมือกับภาคธุรกิจและองค์กรต่างๆ ในเวียดนามต่อไป ในโปรแกรมต้องมีรายชื่อผู้รับขนส่งสินค้าทั้งฝั่งไทยและฝั่งเวียดนาม หากบริษัทที่เข้ามาปรับปรุงข้อมูลบ่อยๆ จะได้อยู่ในรายการชื่อระดับต้นๆ ที่ให้ผู้ใช้งานเห็นได้ง่าย เพื่อให้ผู้ใช้โปรแกรมมีโอกาสในการเลือกใช้ได้สูงขึ้น คุณปรีชาชัยต้องการให้ web มีภาษาเวียดนามและจะหาคนดูแล web ให้ในฝั่งเวียดนาม

วันศุกร์ที่ 31 กรกฎาคม 2552

9:30 น. เข้าพบสมาคมการทำเรือแห่งประเทศไทย (Vietnam seaport association: VPA) ที่ท่าเรือไฮฟอง เพื่อขอทราบแนวทางในการพัฒนาท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือดานัง และท่าเรืออื่นๆ ทางสมาคมฯ โดยคุณ Ho Kim Lan (Secretary General) แจ้งให้ทราบว่าแนวทางการพัฒนาที่สามารถเปิดเผยได้อย่างเป็นทางการอยู่บนเว็บไซต์แล้ว ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดำเนินการตามแนวทางนั้นๆ ไม่มีข้อมูลเพิ่มเติมให้ สามารถอ้างอิงได้เลย ส่วนท่าเรื่อน้ำลึกที่กวางดินั้นไม่มีระบุไว้ในแผน



10:30 น. พบคุณ Nguyen Ngoc Linh MD, บจก. Mekong Cargo Freight บริษัทนำเสนอบริการขนส่งสินค้าทางบกของบริษัท และเส้นทางขนส่งสินค้าที่ดำเนินการอยู่ พบว่าการขนส่งสินค้าทางบกจากท่าเรือในประเทศ พนมเปญ สู่นครโฮจิมินห์ของเวียดนามนั้น รถบรรทุกจากฝั่งไทยยังไม่สามารถเข้ามาวิ่งในประเทศกัมพูชาได้ ต้องเปลี่ยนรถหรือถ่ายสินค้า แล้วใช้รถกัมพูชาวิ่งเข้าสู่ชายแดนเวียดนามแล้วใช้รถเวียดนามขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนต่างๆ เข้าสู่นครโฮจิมินห์อีกครั้งหนึ่ง คณะวิจัย ได้ขอให้บริษัทช่วยกรอกข้อมูลค่าขนส่งสินค้าภายในประเทศเวียดนามเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจ ทางบริษัทแจ้งว่าจะส่งกลับมาทาง e-mail ในภายหลัง

15:00 น. เข้าพบสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งเวียดนาม (Vietnam Freight Forwarder Association: VIFFAS) คุณ NGUYEN HUNG (Chief of Secretariat) เพื่อปรึกษาแนวทางการร่วมมือบริษัทขนส่งสินค้าเวียดนามที่จะเป็นผู้แก้ไขข้อมูลค่าขนส่งฝั่งเวียดนามในฐานข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลทันสมัยในการใช้งานเสมอ โดยคุณ Hung ให้ทางคณะวิจัยทำความเข้าใจอย่างเต็มที่ถึง คุณ Bui Ngoc Loan ซึ่งเป็น chairman ของ VIFFAS เรื่องความร่วมมือนี้ นอกจากนั้นทางสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย เสนอความร่วมมือด้านการศึกษาและการอบรมด้านโลจิสติกส์แก่ VIFFAS ด้วย เช่น การส่งนักศึกษาฝึกงานแลกเปลี่ยน



วันเสาร์ที่ 1 สิงหาคม 2552

8:00 น. เดินทางจากที่พักเพื่อเยี่ยมชมศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าที่ด่านชายแดนเวียงคานและกัมพูชา ด่านมอไบ ซึ่งห่างออกไปจากนครโฮจิมินห์ประมาณ 90 กม. เส้นทางนี้เมื่อออกนอกตัวเมืองนครโฮจิมินห์ไปแล้วเป็นถนนขนาดใหญ่ลักษณะเป็นซูบเปอร์ไฮเวย์ขนาด 6 ช่องเดินรถ แยกส่วนนอกและส่วนในสำหรับรถที่มีความเร็วสูง ทั้งฝั่งขาออกจากนครโฮจิมินห์และฝั่งขากลับเข้าสู่นครโฮจิมินห์ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงครึ่ง ถึงด่านชายแดนมอไบ เป็นด่านชายแดนที่มีผู้คนคึกคักมาก มีรถสินค้าพอสมควรไม่มากนัก มีความเข้มงวดในระบบรักษาความปลอดภัย และห้ามถ่ายภาพ ฝั่งตรงข้ามมีตึกขนาดใหญ่มากมายเป็นแหล่งค้าขายขนาดใหญ่จำนวนมากในฝั่งกัมพูชา มีรถขนส่งสินค้าบ้าง แต่รถโดยสารท่องเที่ยว HMC พนมเปญ HMC เสียมราฐ 4 บริษัท บริษัทละ 7-10 เที่ยวต่อวัน



11:30 คณะวิจัยให้ล่ามพาไปด่านชายแดนที่อยู่ใกล้เคียงกัน ซึ่งคณะวิจัยคาดว่าเป็นด่าน Phuoc Tan บริเวณ Tay Ninh ห่างออกไปจากด่านมอไบประมาณ 70 กม. แต่ล่ามได้พาคณะวิจัยพาไปยังด่านที่เรียกว่าซามัค (Xa Mat) ห่างออกไปจากด่านมอไบประมาณ 110 กม. ใช้เวลาเดินทางจากด่านมอไบประมาณ 2 ชั่วโมง คนขับรถยังไม่รู้จักทางมาที่ด่านนี้ ถามชาวบ้านบริเวณนั้นไปตลอดทาง เป็นด่านชายแดนขนาดเล็ก ถนนขนาดเล็กลาดยางไปหนึ่งช่องทางกลับหนึ่งช่องทาง ใกล้ด่านถนนเป็นดินแดงลูกรัง มีคลังสินค้าขนาดเล็กไม่ใหญ่นักจำนวนมาก และมีรถขนส่งสินค้าจำนวนมาก มากกว่าด่านมอไบ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการถ่ายสินค้ากัน โดยแรงงานคนระหว่างด่านฝั่งเวียดนามและกัมพูชา ไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ยกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเปลี่ยนหัวลาก คณะวิจัยคาดว่าเป็นด่านจุดผ่อนปรนไม่ใช่ด่านชายแดนถาวร มีความเข้มงวดสูงห้ามถ่ายภาพ คณะวิจัยเดินทางกลับจากด่านดังกล่าวใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ถึงนครโฮจิมินห์



วันอาทิตย์ที่ 2 สิงหาคม 2552

11:00 น. คณะวิจัยฯ นัดพบคุณพิสิทธิ์ บริษัทพัฒนชนด์ จัดงานประกวดแต่งรถจักรยานยนต์ในงานแสดงสินค้านี้ ซึ่งเข้ามาทำธุรกิจที่ประเทศเวียดนามประมาณ 5 ปี โดยเริ่มต้นการนำอะไหล่ทดแทนของรถจักรยานยนต์เข้ามาขายที่นครโฮจิมินห์ พบว่าไม่สามารถแข่งขันได้เนื่องจากได้ราคาไม่สูงนัก มีคู่แข่งจำนวนมาก อีกทั้งสินค้าที่เข้าจากประเทศจีนจำนวนมาก ทางบริษัทจึงเปลี่ยนแนวทางมาขายอุปกรณ์ตกแต่งรถจักรยานยนต์แทน เนื่องจากไม่มีผู้ใดทำ แต่ต้องทำการเปิดตลาดเอง โดยใช้หลักการคือสินค้าต้องมีคุณภาพเท่านั้น ปัจจุบันบริษัทเปิดโชว์รูมและร้านค้าที่นครโฮจิมินห์ และทำหนังสือตกแต่งรถจักรยานยนต์รายปักษ์ เพื่อกระตุ้นยอดขาย แต่ละเดือนทางบริษัทจะนำเข้าสินค้ามาจากประเทศไทยประมาณครั้งคู่ 20 ชุด โดยทางเรือที่ลาดกระบ้งไปแหลมฉบัง ถึงท่าเรือเวียดนามใช้เวลาประมาณ 5 วัน รวมเวลาที่อยู่ที่ ICD ลาดกระบ้งด้วย และขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกเข้าไปที่ร้านค้าในนครโฮจิมินห์ โดยให้ข้อสังเกตว่าหากขนส่งไม่เต็มตู้ต้องขึ้นที่ทำเรือ vint จะสะดวกรวดเร็ว ไม่สูญหาย แต่หากขนส่งเต็มตู้ ทำเรือนี้จะช้า ส่วนทำเรือไซง่อนหากขนส่งไม่เต็มตู้หรือเล็กๆ น้อยๆ จะมีการสูญหาย แต่ถ้าขนส่งเต็มตู้จะเร็ว คุณพิสิทธิ์ให้ความเห็นว่า การขนส่งสินค้าทางเรือค่าขนส่งไม่สูงนัก แต่มีความเข้มงวดเรื่องระบบศุลกากร ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงแต่ไม่แตกต่างมากนักกับการขนส่งทางรถบรรทุก โดยเส้นทางอรัญประเทศ พนมเปญ มอกลี นครโฮจิมินห์ เนื่องจากระหว่างทางต้องมีค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จรับเงินจำนวนมากระหว่างการขนส่ง ทำให้เกิดความเสี่ยงและความไม่แน่นอน จึงเปลี่ยนมาใช้การขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบัน

วรพจน์ มีถม
ผู้รายงานการประชุม

ภาคผนวก 5

แบบสอบถามข้อมูลและความคิดเห็น

เนื่องจาก โครงการการออกแบบระบบการตัดสินใจเลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย – เวียดนาม ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบระบบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งนอกเหนือจากการขนส่งโดยรถบรรทุกซึ่งมีราคาสูง ซึ่งเมื่อระบบการตัดสินใจนี้แล้วเสร็จ ทางสกว.จะนำระบบนี้ติดตั้งบน Website เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างกว้างขวาง

ในระบบการตัดสินใจจำเป็นต้องมีค่าขนส่งสินค้ารูปแบบต่างๆ ทั้งทางบก ทางทะเล ทางรถไฟ และทางอากาศ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ทางคณะวิจัย จึงขอความร่วมมือท่านให้ข้อมูลในส่วนที่ท่านสามารถให้ได้ เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป คณะวิจัยขอรับรองว่า จะนำข้อมูลของท่านเพื่อประโยชน์ในงานวิจัยเท่านั้น ไม่นำไปใช้ในทางอื่นใด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัว

ชื่อผู้ให้ข้อมูล _____ ตำแหน่ง _____

ชื่อบริษัท _____ ที่อยู่ _____

E-mail _____ โทรศัพท์ _____

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ท่านคิดว่ามีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าหรือผู้จัดส่งสินค้า

ในความคิดเห็นของท่าน หากท่านเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับเวียดนาม ท่านคิดว่าปัจจัยใดมีความสำคัญในระดับใด (✓ ในช่องค่าความสำคัญที่ท่านเห็นสมควรของปัจจัยแต่ละชนิด โดยคะแนน 5 สำคัญมากที่สุด)

ปัจจัย	ค่าความสำคัญ					หมายเหตุ
	1	2	3	4	5	
ประเทศที่ขนส่งผ่าน มีการเมืองที่มีปัญหาเกี่ยวกับเรา หรือไม่						
ค่าใช้จ่ายอื่นที่นอกเหนือจากต้นทุนการขนส่ง ตามเส้นทางการขนส่ง						ยอมให้เป็นกี่ %
ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (เวลาในการเดินทาง เวลาในการขนถ่ายสินค้า)						
ต้นทุนในการขนส่ง						
ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง อุบัติเหตุ						
ความปลอดภัยของสินค้าเสียหาย สูญหาย						
ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างกระบวนการขนส่ง การขนถ่ายสินค้า						
ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในทางศุลกากร						
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด						
การสอบกลับได้ของสินค้า ตู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ (reverse logistics)						

หากมีปัจจัยอื่นๆ โปรดระบุ _____

ส่วนที่ 3) จากประสบการณ์ของท่านพบว่า หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นค่าขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างไร

	ค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น (%)			
	รถบรรทุก	รถไฟ	เรือเดินทะเล	เครื่องบิน
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 10%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 20%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 30%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 40%				

ความต้องการที่ให้อาหารรัฐของไทยช่วยเหลือสนับสนุน _____

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

ทางรถบรรทุก _____

ทางเรือ _____

ทางรถไฟ _____

4) ข้อมูลเพิ่มเติม

หากท่านมีข้อมูลอื่นใดที่ต้องการเสนอแนะคณะวิจัยเพิ่มเติม สามารถนัดทางคณะวิจัยเพื่อติดต่อกลับ

วันที่ _____ เดือน _____ เวลา _____

สถานที่ _____

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (km)	เวลาที่ใช้ (hr)	ค่าขนส่งสินค้าโดยประมาณ(บาทหรือ USD)			
				ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด20 ft.	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ft.	ตาม น้ำหนัก (กก)	ตาม ปริมาตร (ลบ.ม)
ทางเรือทะเล							
Danang	Hai Phong						
Ho Chi Minh	Hai Phong						
Ho Chi Minh	Danang						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hai Phong						

ทางรถไฟ							
Ho Chi Minh	Danang						
Ho Chi Minh	Hanoi						
Danang	Hanoi						
Dong Ha	Ho Chi Minh						
Dong Ha	Hanoi						
Hanoi	Hai Phong						

ทางรถบรรทุก							
Danang	Hanoi						
Ho Chi Minh	Hanoi						
Hai Phong	Hanoi						
Ho Chi Minh	Danang						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hanoi						
Bangkok	Dong Ha						

ทางเครื่องบิน							
Hanoi	Danang						
Hanoi	Ho Chi Minh						
Danang	Ho Chi Minh						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hanoi						

ค่าขนย้ายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง			เวลาที่ใช้ (hr)	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด20 ft.	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ft.	ตาม น้ำหนัก (กก)	ตาม ปริมาตร (ลบ.ม)
จากรถบรรทุก	ลงเรือทะเล	→					
จากรถบรรทุก	ขึ้นรถไฟ	→					
จากรถไฟ	ลงเรือทะเล	→					

- คณะวิจัยต้องการข้อมูลค่าขนส่งในกลุ่มสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กและผลิตภัณฑ์ พลาสติกและผลิตภัณฑ์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
- 1.เวลาในการขนส่งเป็นวัน หรือเป็นชั่วโมง
 - 2.ค่าขนส่งสินค้าในหน่วยบาทหรือ USD สำหรับตู้ 20 ft., 40 ft. และการขนส่งที่ไม่เต็มตู้ต่อน้ำหนัก (กก.) หรือต่อปริมาตร (ลบ.ม.)
 - 3.ค่าขนย้ายสินค้า และเวลาในการขนย้ายสินค้า เมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

1. ที่มาและความสำคัญ

ในภาวะปัจจุบัน ที่มีการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และแนวโน้มการแข่งขันทางการค้ารุนแรง ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุน การประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการเพื่อความพึงพอใจของลูกค้าทั้งด้านคุณภาพ ต้นทุน และการจัดส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในภาวะปัจจุบัน การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาการตัดสินใจเลือกกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง แนวโน้มในระยะต่อไปของระบบกฎเกณฑ์ ทางการค้าโลกกำลังเปลี่ยนแปลงไป โดยจะมีข้อตกลงทางการค้าระดับทวิภาคีและภูมิภาค (Bilateral and Regional Trade Agreements: RTAs) มากขึ้น ซึ่งข้อตกลงในลักษณะดังกล่าวภายใต้ กรอบความตกลงของ WTO มีจำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่า 4 เท่า ตั้งแต่ ปี 2533 เป็นต้นมา จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีนไม่ว่าจะเป็น อนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง (GMS: Greater Mekong Sub-region) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกัมพูชา ประเทศลาว ประเทศพม่า และประเทศไทย (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) หรือประกอบกับแนวโน้มการทำข้อตกลงว่าด้วยการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) ของประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทย ในปัจจุบันมีความคืบหน้าในการจัดทำความตกลงการค้าเสรีของ ไทยระดับทวิภาคีจำนวน 8 ประเทศ และ 2 กลุ่มการค้าซึ่งนำไปสู่การขยายตลาดของไทยให้ครอบคลุม ประชากรมากถึง 3,656 ล้านคนหรือร้อยละ 58.3 ของโลก ด้วยขนาด GDP เท่ากับ 18,965 พันล้านเหรียญ สหรัฐหรือร้อยละ 52 ของ GDP โลกทำให้เกิดการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ผู้ผลิตไทย ทั้งด้านขนาด ของตลาดและความหลากหลายของกลุ่มลูกค้า ทิศทางการค้าระหว่างประเทศที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นเช่นนี้ ทำให้ระดับความเข้มข้นในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น แต่ละประเทศจึงต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนเองเพื่อ อำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมาก จนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550 - 2554 ของสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดวิสัยทัศน์ว่ามีระบบโลจิสติกส์ที่ได้ มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาค อินโดจีน เพราะแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น เนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ที่มีการเปิดเสรีทางการค้า มากขึ้น โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ข้อที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ กลยุทธ์หลัก ที่ 2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อ ไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทย

ต้นทุนการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ เป็นดังตารางที่ 1 และ 2 จะเห็นว่าการขนส่งสินค้าทางบกมี ต้นทุนการขนส่งสูงที่สุดรองลงมาคือต้นทุนการขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำเรียงตามลำดับ ฉะนั้น ควรให้ระบบการขนส่งทางบกปรับเปลี่ยนมาใช้ หรือผสมผสานระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟเพื่อลด ต้นทุนในการขนส่งโดยรวมลดลง

ตารางที่ 1 ต้นทุนการขนส่งแต่ละรูปแบบ

รูปแบบการขนส่ง	อัตราค่าขนส่ง (ตัน/กม./ลิตร)
รถบรรทุก 1 คันขนส่งสินค้าได้ 13-14 ตัน	25
รถไฟ 1 ขบวน บรรทุกได้ 1,000 ตัน (รถบรรทุก 70-80 คัน)	85.5
เรือลำเลียง 1 พวง บรรทุกได้ 4,000-5,000 ตัน (รถบรรทุก 300-400 คัน)	217

ที่มา : การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ วันศุกร์ที่ 26 ตุลาคม 2550

ตารางที่ 2 ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วย (หน่วย: บาท/ตัน-กิโลเมตร)

ค่าใช้จ่าย	รถบรรทุก	รถไฟ	เรือลำเลียง/ ชายฝั่ง
ค่าใช้ยานพาหนะ	0.88	0.67	0.71
ค่าใช้ยานพาหนะ รวมค่าใช้จ่ายอื่น เช่น การขนส่ง ต่อเนื่อง ค่าเสียเวลา ค่าขนถ่าย ต้นทุนมลภาวะ ฯลฯ	1.70	1.27	0.49
ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	0.48	0.10	0.03
รวม	2.18	1.37	0.52

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

จากพระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) หมายความว่า “การรับขนส่ง โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา พบว่ามีงานวิจัยที่ศึกษาการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องใช้การผสมผสานรูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ Min (1990) Bookbinder และคณะ (1998) Banomyong (2001) และ Chang (2008) ส่วนใหญ่เน้นที่การเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งเพื่อให้มีต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุด หรือมีเวลาในการขนส่งต่ำที่สุดด้วย โดยใช้เกณฑ์ในการตัดสินใจเชิงปริมาณ ไม่มีการนำเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมาเกี่ยวข้องเลย ยกเว้นงานวิจัยของ Banomyong (2001) ที่มีการพิจารณาความเสี่ยงของเส้นทางด้วย นอกจากนี้ งานวิจัยของ Chang (2008) ได้ศึกษาการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้ shortest path problems with time windows เพื่อหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม มีการศึกษาโดยใช้เครื่องมืออื่นๆ อีก เช่น Southworth และ Peterson (2000) เปรียบเทียบเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบโดยใช้ Commodity Flow Survey ในเส้นทางต่างๆ ของประเทศอเมริกา มีการศึกษาในการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการศึกษาโครงข่ายเส้นทางขนส่งอีกหลายงาน เช่น Lozano และ Storchi (2001) Monzon และ Rodriguez (2006) Ham และคณะ (2005)

Jeong และคณะ (2007) Cunha และคณะ (2007) ซึ่งในการศึกษาที่ผ่านมา พบว่ายังไม่มีผู้นำเอาเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมาเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจรวมเป็นระบบการตัดสินใจเลย

ฉะนั้นในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ นอกจากจะใช้เกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณแล้วยังนำเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมารวมในการตัดสินใจด้วย

การศึกษางานวิจัยที่มีการตัดสินใจแบบมีการผสมผสานเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ จากการศึกษาพบว่าการตัดสินใจลักษณะนี้อยู่ในงานวิจัยหลายงาน เช่น Badri (1999) Schniederjans (1997) Ghodsypour (1998) และ Kwak (2005) ซึ่งเป็นรูปแบบการตัดสินใจที่มีการผสมผสานเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์และการโปรแกรมเชิงเส้นร่วมกันตัดสินใจ

จากการศึกษางานวิจัยของ Macharis (2004) และ Ho (2008) ได้ศึกษารวบรวม และแบ่งหมวดหมู่การใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์มาช่วยในการตัดสินใจ มีการศึกษาและนำไปใช้ร่วมกับโปรแกรมเชิงเส้นจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการนำมาใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลย

ประเทศเวียดนามมีแนวโน้มของอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี และคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2552 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.5 ดังตารางที่ 3 ประเทศเวียดนามมีการปฏิรูปกิจการต่างๆ ของรัฐบาล เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และเตรียมพร้อมต่อการเข้าร่วมเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาว

ตารางที่ 3 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	คาดการณ์ปี 2552	คาดการณ์ปี 2553
GDP (%)	7.2	7.7	7.5	8.2	8.5	6.2	4.5	6.5

ที่มา Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam

ปัจจุบันประเทศเวียดนามมีการติดต่อกับไทยในอุตสาหกรรมต่างๆ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น มีโอกาสขยายตัวได้มาก ฉะนั้นในการศึกษาหาวิธีการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า จะสามารถทำให้ประเทศไทยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ตลอดจนบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้ โดยการศึกษาถึงแนวทางการเลือกเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ รวมทั้งเป็นการลดการใช้ทรัพยากรโลก ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนามประกอบไปด้วยเส้นทางเลือกหลายเส้นทาง และหลายรูปแบบ แต่ละแบบมีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบต่างกัน โดยเฉพาะทางด้านต้นทุนการขนส่ง และเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

ฉะนั้น การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกรูปแบบระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกำหนดเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้ต้นทุนการขนส่ง และเวลาในการขนส่งที่ถูกกำหนดขึ้น ระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนาม โดยพิจารณาจากจุดต้นทางและจุดปลายทาง โดยระบบการตัดสินใจจะพิจารณาทั้งเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีขอบเขตของงานวิจัยการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะศึกษาเฉพาะเส้นทางการขนส่งหลักทางถนน ทางเรือ ทางรถไฟ และทางอากาศ จากจุดเริ่มต้นประเทศไทยไปยังเมืองปลายทางหลัก 3 เมืองของประเทศเวียดนาม คือ กรุง

ฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ โดยพิจารณาที่สินค้าที่มีปริมาณการส่งออกสู่ประเทศเวียดนามที่มีมูลค่าสูง เช่น เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ เหล็กและผลิตภัณฑ์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์และส่วนประกอบ และสิ่งทอ



รูปที่ 1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

2.ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ระบบการตัดสินใจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทางขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม ซึ่งจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับเวียดนามและผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้น ในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามน่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้วิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็นว่าปัจจัยที่กำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามอย่างไร โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับ แบบลิเคิร์ต (Likert scale) ผลจากการสำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS Version 16.0 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1.ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนชานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางเรือช่วงสฤม ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนถ่ายต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

2.ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

3.ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ

ค) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้ว ขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 5 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003)

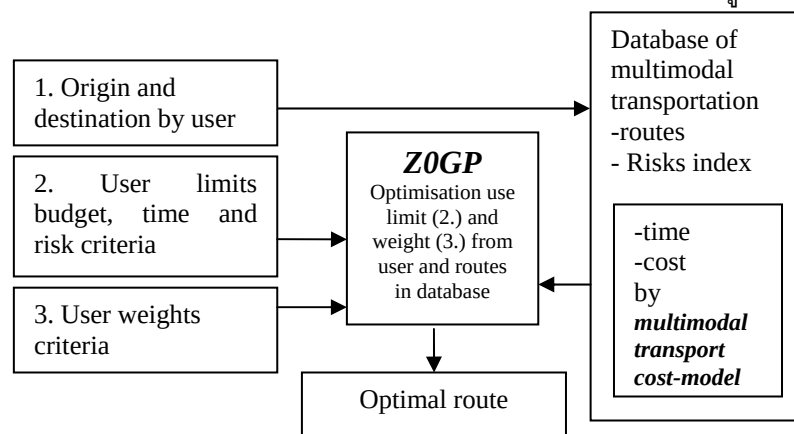
ตารางที่ 4 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจ

2.2 ระบบการตัดสินใจ

ระบบการตัดสินใจนี้ประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 4



รูปที่ 2 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะเป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดภายใต้ความต้องการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะคำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลาในการขนส่งตรงตามที่คุณตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำเอาน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของการโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลใน ส่วนที่ 1 มาเป็น เงื่อนไขจำกัดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หากต้องการเส้นทางที่เหมาะสมเส้นต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจากสมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to:

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสียของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = (\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100 / \text{budget of user})$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ X_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง r_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$R = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$L = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่ เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดสินใจเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจนี้ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มี เวลาในการขนส่งที่มี ความเสี่ยงขั้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 3 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอดังรูปที่ 4 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูปที่ 5 เมื่อใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



**A DECISION SUPPORT SYSTEM
FOR
SELECTING MULTIMODAL TRANSPORTATION ROUTE**

This Programme is designed for supporting research of:
Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering,
King Mongkut's University of Technology North Bangkok

Funding from
Thailand Research Fund (TRF)

Version 1.0 All right Reserved

>> Click here for Enter Website <<

Department of Industrial Engineering

รูปที่ 3 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 ft.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %
Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 4 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container: Container Size 20 ft.
Original Country: Thailand
Destination Country: Vietnam
Original City: BKK
Destination City: Danang
Budget: 2000 USD\$
Time: 14 Days
Risk of freight: 5 = fairly risk
Risk of Infrastructure: 5 = fairly risk
Risk of Legal: 5 = fairly risk
Criteria Weight on Budget: 10 %
Criteria Weight on Time: 35 %
Criteria Weight on Risk of freight: 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure: 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal: 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK###MC###Da Nang	1631.5	10.10	5.00	5.00	3.67	26.44
TV25	BKK###Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	27.17

Remark: truck ---, train ---, sea --- and air ---

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

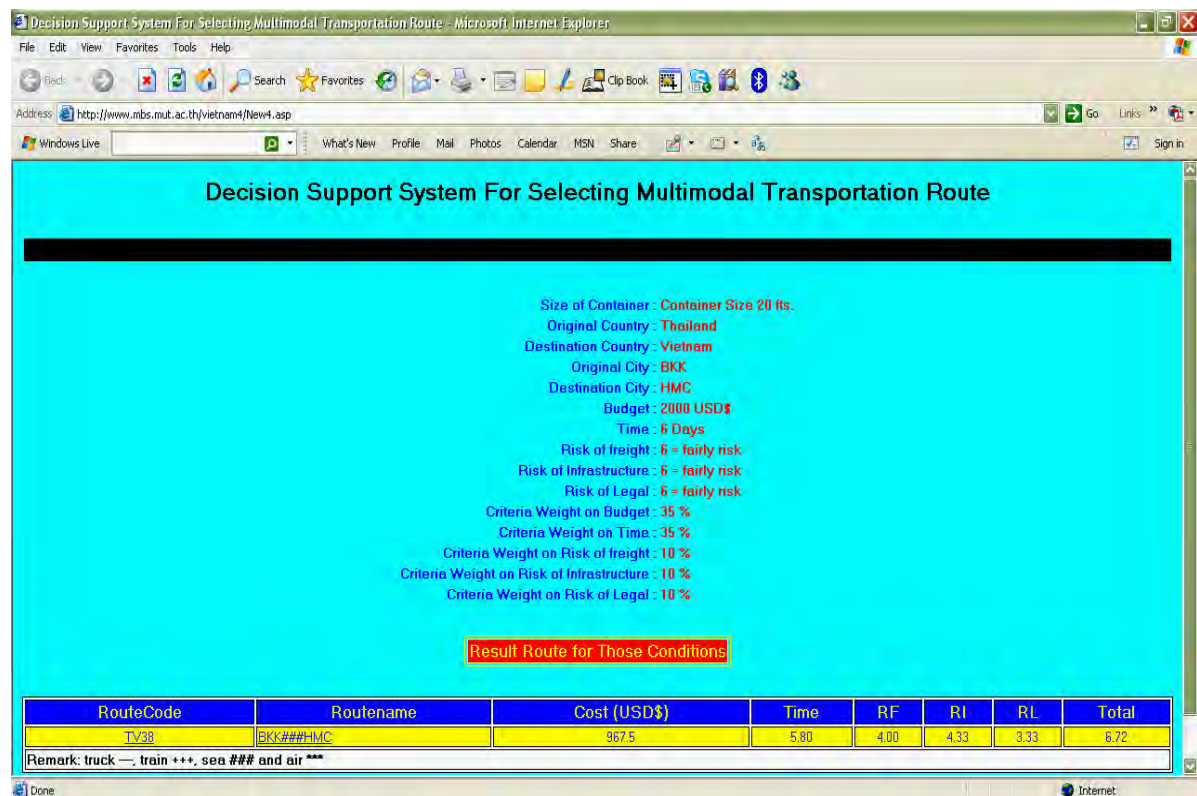
รูปที่ 5 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามที่เป็นไปได้ และมีความเหมาะสมที่สุดเป็นดังนี้

3.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มียงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10



รูปที่ 6 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 6 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง

Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7

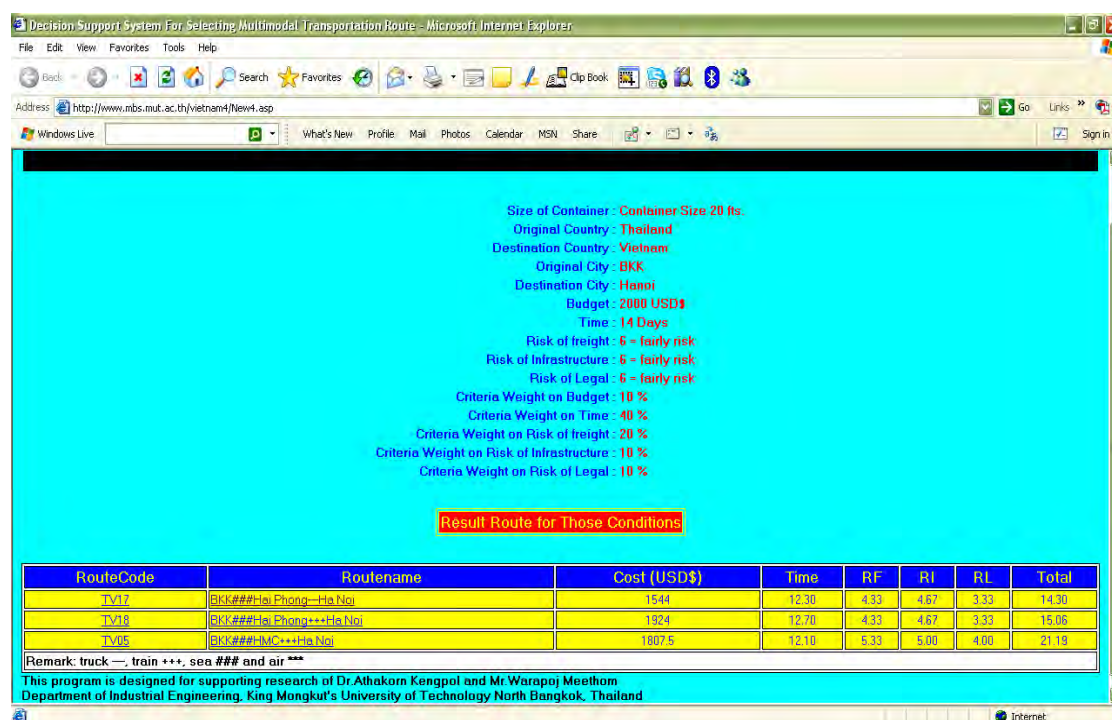


รูปที่ 7 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

3.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 8 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสม คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 9



รูปที่ 8 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

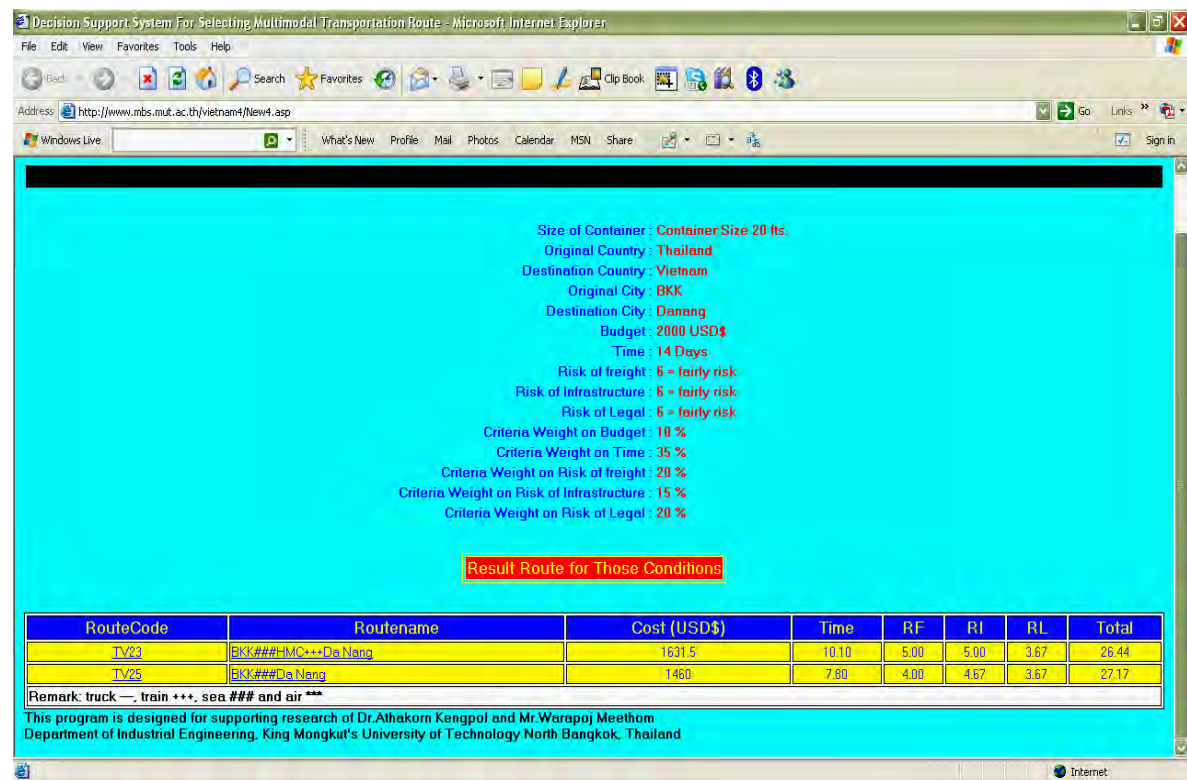
3.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 9 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ



รูปที่ 9 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเปราะบางรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 11



รูปที่ 10 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 11 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กระทรวงพาณิชย์. บทสรุปผู้บริหาร เรื่อง โลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics)

กองเอเชียตะวันออก 2 กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารสรุปประเทศเวียดนาม

ฐานข้อมูลของ สคต. อานอย กระทรวงพาณิชย์และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงฮานอย

การค้าระหว่างประเทศ: กฎระเบียบทางการค้า. จาก <http://www.boi.go.th/thai/cimv/2008> Lao/InterTrade 5.htm

วิทยา ศุภนาทกุล, ปรีชาชัย ช่วยชู, วิฑูร ศุภประภคต, กาญจนา เทพารักษ์ และ คณะ “เจาะตลาดเวียดนามผ่ากูรู” เกียวโด เนชั่นพรีนติ้ง เซอร์วิส จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 1 ,พฤษภาคม 2551.

ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ. เอกสารแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์. การบรรยายสรุปเรื่อง การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนาม โดย น.ส. ศิรินารถ ใจมั่น ผู้อำนวยการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม, มีนาคม 2550

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานฉบับสมบูรณ์ (FINAL REPORT) โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค, สิงหาคม 2551

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, กรกฎาคม 2551

ภาษาอังกฤษ

Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam, 2008 a fact sheet [cite 2009 June 20]

Badri, M.A., 1999. Combining the analytic hierarchy process and goal programming for global facility location-allocation problem. International Journal of Production Economics 62, 237-248.

Banomyong, R., 2001. Multimodal transportation the case of Laotian garment exports. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management 31, 663-685.

Beresford, A.K.C., 1999. Modelling freight transport costs: a case study of the UK - Greece corridors. International Journal of Logistics: Research and Applications 2 (3), 229-246.

Bookbinder, J.H., Fox N.S. and Supatn N., 1998. Intermodal routing of Canada - Mexico shipments under NAFTA. Transportation Research Part E 34, 289-303.

Chang, T.S., 2008. Best routes selection in international intermodal networks. Computers & Operations Research 35, 2877-2891.

Cunha, C.B., Silva, M.R., 2007. A genetic algorithm for the problem of configuring a hub - and - spoke network for a LTL trucking company in Brazil European. Journal of Operational Research 179, 747-758.

Ghodsypour, S.H., O'Brien, C., 1998. A decision support system for supplier selection using an integrated analytic hierarchy process and linear programming. *International Journal of Production Economics* 56-57, 199-212.

Ham, H., Kim, T.J. Boyce D., 2005. Implementation and estimation of a combined model of interregional, multimodal commodity shipments and transportation network flows. *Transportation Research Part B*. 39, 65-79.

Ho, W., 2008. Decision Support: Integrated analytic hierarchy process and its applications - A literature review. *European Journal of Operational Research* 186, 211-228.

Jeong, S.J., Chi - Guhn, L, Bookbinder J.H., 2007. The European freight railway system as a hub and spoke network. *Transportation Research Part A*. (41), 523-536.

Kengpol, A., 2004a. Quality function deployment (QFD) in small to medium-sized enterprises: A study of obstacles in implementing QFD in Thailand. *International Journal of Management* 21 (3), 393-402.

Kengpol, A., 2004b. The design of a decision support system (DSS) to evaluate the investment in new distribution centre using the analytic hierarchy process (AHP), capital investment model and transportation model. *International Journal of Production Economics* 90, 59-70.

Kengpol, A., 2006. The implementation of information quality to improve production planning and control. *International Journal of Management* 23 (1), 53-60.

Kengpol, A., O'Brien, C., 2001. The development of a decision support tool for the selection of advanced technology to achieve rapid product development. *International Journal of Production Economics* 69, 177-191.

Kengpol, A., Tuominen, M., 2006. A framework for group decision support systems: An application in the evaluation of information technology for logistics firms. *International Journal of Production Economics* 101, 159-171.

Kengpol, A., Wangananon, W., 2006. The expert system for assessing customer satisfaction on fragrance notes: Using artificial neural networks. *Computers and Industrial Engineering* 51, 567-584.

Kengpol, A., 2008. Design of a decision support system to evaluate logistics distribution network in Greater Mekong Subregion Countries. *International Journal of Production Economics* 115, 388-399.

Lozano, A., Storchi, G, 2001. Shortest viable path algorithm in multimodal networks. *Transportation Research Part A*. 35, 225-241.

Macharis C., Bontekoning Y.M., 2004. Opportunities for OR in intermodal freight transport research: A review. *European Journal of Operational Research* 153, 400-416.

Meethom, W., Kengpol, A., 2008. Study on weight of the assessment criteria for Thailand Quality Award. *International Conference of Industrial Engineering and Engineering Management*, Singapore.

Min, H., 1991. International intermodal choices via chance - constrained goal programming. *Transportation Research Part A* 6, 351-362.

Monzon A., Rodriguez-Dapena A., 2006. Choice of mode of transport for long - distance trips: Solving the problem of sparse data. *Transportation Research Part A* 40, 587-601.

Saaty, T.L., 1990. *Decision Making: The Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh, USA.

Southworth, F., Peterson, B.E., 2000. Intermodal and international freight network modeling. *Transportation Research Part C*. 8, 147-166.

Vaidya, O.S., Kumar, S., 2006. Analytic hierarchy process: An overview of applications. *European Journal of Operational Research* 169 (1), 1–29.

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำผลจากโครงการไปใช้ประโยชน์

คณะวิจัยฯ มีแผนดำเนินการ 2 แผน คือ **แผนงานที่ 1** คณะวิจัยฯ ประชุมหารือกับผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในนครโฮจิมินห์ (Thaitrade Center: Ho Chi Minh City) สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam: TBA) และสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) ในเบื้องต้นเกี่ยวกับความร่วมมือนี้แล้ว และจะต้องนำระบบการตัดสินใจนี้ไปสาธิต แนะนำ และเผยแพร่ให้สมาชิกของสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม และ VIFFAS เพื่อให้สามารถใช้งานได้ และปรับข้อมูลค่าขนส่งให้เป็นปัจจุบันได้ **แผนงานที่ 2** จัดสัมมนา นำเสนอ สาธิต และแนะนำให้สำหรับผู้ประกอบการไทยในประเทศไทย เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบการตัดสินใจนี้

แผนงานที่ 1 ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในวันศุกร์ที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2553 คณะวิจัยฯ ได้ดำเนินการระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เรียบร้อยแล้ว จึงจะนำไปสาธิตและแนะนำ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในนครโฮจิมินห์ (Thai Trade Center: Ho Chi Minh City) สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business (Vietnam) Association: TBA) สมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (VIFFAS) และสมาชิก ให้สามารถใช้งานได้ จึงติดต่อประสานงานกับ สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business (Vietnam) Association: TBA) ในการนำเสนอระบบการตัดสินใจครั้งนี้ ให้ผู้ประกอบการไทยในเวียดนาม ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศเวียดนาม เพื่อใช้งานและดูแลรักษาระบบการตัดสินใจนี้ และคณะวิจัยฯ มีความเห็นว่าฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจ เช่น เวลาในการขนส่ง และค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ ทั้งในประเทศไทยและประเทศเวียดนาม ต้องมีความทันสมัย สามารถใช้งานได้บนพื้นฐานค่าขนส่งสินค้าที่เป็นปัจจุบัน และสามารถเพิ่มเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้เส้นทางใหม่ๆ ในอนาคต เพื่อให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างยั่งยืนต่อไป การนำเสนอครั้งนี้จัดขึ้นที่สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์ มีบริษัทโลจิสติกส์ ไทยและเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยเข้าร่วม ประมาณ 30 คน ระบบการตัดสินใจได้รับความสนใจเป็นอย่างดี แต่ต้องหาผู้ที่ดูแลระบบนี้ในการติดต่อประสานงาน เกี่ยวกับข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการ การปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย ในเบื้องต้นสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนามจะเป็นผู้ประสานงานในเวียดนามให้

แผนงานที่ 2 จัดสัมมนา นำเสนอ สาธิต และแนะนำให้สำหรับผู้ประกอบการไทยในประเทศไทย เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบการตัดสินใจนี้ และปรับฐานข้อมูลของระบบให้ทันสมัย ดำเนินการในวันอังคารที่ 23 เดือนมีนาคม 2553 มีผู้เข้าร่วมสัมมนา 30 คน มีบริษัทด้านโลจิสติกส์หลายบริษัทที่แจ้งความจำนงค์ ขอให้ใส่ชื่อ

บริษัท และที่อยู่ในระบบฐานข้อมูลเพื่อให้ได้รับประโยชน์ทางธุรกิจต่อไป และในเบื้องต้น สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และสมาคมธุรกิจไทยในเวียดนามจะประสานงานกับคณะวิจัยฯ และสกว.เพื่อนำระบบตัดสินใจนี้ไปพัฒนาและใช้งานในลำดับต่อไป

ตารางแผนเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผน และกิจกรรมที่ดำเนินการมา และผลที่ได้รับตลอดโครงการ

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
1.ศึกษาถึงสินค้า ผู้ส่งสินค้า และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแหล่งผลิตในเวียดนาม โดยเฉพาะแหล่งผลิตที่ต้องการสินค้าหรือชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ของไทย และปริมาณการขนส่งเส้นทางการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน																				
2.ศึกษาโครงข่ายเส้นทางการขนส่งและเวลาที่ใช้ทางถนน รางน้ำ และอากาศ จากไทยไปเวียดนาม กำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง น้ำหนัก																				

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ความสำคัญของการขนส่งแต่ละรูปแบบ																				
3.สร้างสมการต้นทุนและเวลาในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้ง ถนน ราง น้ำ อากาศ จากจุดหนึ่ง ไปยังจุดหนึ่ง																				
4.ทดสอบระบบการตัดสินใจ สำหรับเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้จากกรณีศึกษา โดยใช้โปรแกรมเชิงเส้น พร้อมทั้งวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา																				

ตารางกิจกรรมที่ดำเนินการและ ผลที่ได้รับ

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ผลสำเร็จ (%)
1.ศึกษาถึงสินค้า ผู้ส่งสินค้า และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแหล่งผลิตในเวียดนาม โดยเฉพาะแหล่งผลิตที่ต้องการสินค้าหรือชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ของไทย และปริมาณการขนส่งเส้นทางการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	100
2.ศึกษาโครงข่ายเส้นทางการขนส่งและเวลาที่ใช้ทางถนน ราง น้ำ และอากาศ จากไทยไปเวียดนาม กำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง น้ำหนักความสำคัญของการขนส่งแต่ละรูปแบบ	100
3.สร้างสมการต้นทุนและเวลาในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้ง ถนน ราง น้ำ อากาศ จากจุดหนึ่ง ไปยังจุดหนึ่ง	100
4.ทดสอบระบบการตัดสินใจสำหรับเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้จากกรณีศึกษา โดยใช้โปรแกรมเชิงเส้นพร้อมทั้งวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา	100

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กัลยา วานิชย์บัญชา. สถิติสำหรับงานวิจัย. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

กระทรวงพาณิชย์. บทสรุปผู้บริหาร เรื่อง โลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics)

กองเอเชียตะวันออก 2 กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารสรุปประเทศ เวียดนาม

ฐานข้อมูลของ สศค. ฮานอย กระทรวงพาณิชย์และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงฮานอย
การค้าระหว่างประเทศ: กฎระเบียบทางการค้า. จาก http://www.boi.go.th/thai/clmv/2008/Lao/InterTrade_5.htm

วิทยา ศุภชนากุล, ปรีชาชัย ช่วยชู, วิฑูร ศุภประกฤต, กาญจนา เทพารักษ์ และ คณะ “เจาะตลาด เวียดนามผ่ากฎ” เกียวโด เนชั่นพรีนติ้ง เซอร์วิส จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 1 ,พฤษภาคม 2551.

ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ. เอกสารแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์. การบรรยายสรุปเรื่อง การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนาม โดยน.ส.ศิรินารถ ใจมั่น ผู้อำนวยการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม, มีนาคม 2550

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานฉบับสมบูรณ์ (FINAL REPORT) โครงการ ศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค ,สิงหาคม 2551

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงฮานอย กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, กรกฎาคม 2551

ภาษาอังกฤษ

Act of Multimodal transportation routing, 2005.

ADB,GMS Transport Strategy 2006–2015 Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems, March 2007.

Amelia, C. and Larry, S. 1999. The relationship of strategic purchasing to supply chain management. European Journal of Purchasing & Supply Management, 5, 43-51.

Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam, 2008 a fact sheet [cite 2008 September 20]

Bureau of Trade Cooperation and Investment, Department of Foreign Trade, Ministry of Foreign Affairs, Kingdom of Thailand , the strategic for ASEAN Hub) [April 20,2008].

[http://www.dft.go.th/level4Frame.asp?sPage=the_files/\\$59/level4/vn4.htm&level4=1789](http://www.dft.go.th/level4Frame.asp?sPage=the_files/$59/level4/vn4.htm&level4=1789)

Information and Communication Technology Center, Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport, April 20, 2008 via

<<http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/excel/index2.asp>>

Badri M.A., 1999. Combining the analytic hierarchy process and goal programming for global facility location-allocation problem. International Journal of Production Economics, 62, 237-248.

Badri, M.A., 2001. A combined AHP-GP model for quality control systems. International Journal of Production Economics 72 (1), 27–40.

Banomyong R., 2001. Multimodal transportation the case of Laotian garment exports. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 31, 663-685.

Bookbinder JH., Fox NS. and Supatn N.,1998. Intermodal routing of Canada–Mexico shipments under NAFTA. Transportation Research Part E, 34, 289–303.

Chang TS., 2008. Best routes selection in international intermodal networks. Computers & Operations Research, 35, 2877 – 2891.

Ghodsypour S.H., O'Brien C., 1998. A decision support system for supplier selection using an integrated analytic hierarchy process and linear programming. International Journal of Production Economics, 56-57, 199-212.

Humphrey, P.K., Li, W.L. and Chan, L.Y., 2004. The impact of supplier development on buyer-supplier performance. The International Journal of Management Science, 32, 131-143.

Ho W., Dey P.K., Higson H.E., 2006. Multiple criteria decision making techniques in higher education. *International Journal of Educational Management* 20 (5), 319–337.

Ho W., 2008. Decision Support: Integrated analytic hierarchy process and its applications – A literature review. *European Journal of Operational Research*, 186, 211–228.

Jeong S.J., Chi-Guhn L. and Bookbinder JH., 2007. The European freight railway system as a hub-and-spoke network. *Transportation Research Part A*, 41, 523–536.

Kengpol A., 2004b. The design of a decision support system (DSS) to evaluate the investment in new distribution centre using the analytic hierarchy process (AHP), capital investment model and transportation model. *International Journal of Production Economics*, 90, 59–70.

Kengpol A., 2008. Design of a decision support system to evaluate logistics distribution network in Greater Mekong Subregion Countries. *International Journal of Production Economics*, 115, 388–399.

Kwak N.K., Lee C.W. and Kim J.H., 2005. An MCDM model for media selection in the dual consumer/industrial market. *European Journal of Operational Research*, 166, 255–265.

Kwak N.K., Lee C.W., 1998. A multicriteria decision-making approach to university resource allocations and information infrastructure planning. *European Journal of Operational Research*, 110 (2), 234–242.

Min H., 1991. International intermodal choices via chance-constrained goal programming. *Transportation Research Part A*, 6, 351–362.

Office of the National Economic and Social Development Board. The strategic plan on Thailand's Logistics Development, 2007–2011.

Radasch D.K., Kwak N.K., 1998. An integrated mathematical programming model for offset planning. *Computers and Operations Research*, 25 (12), 1069–1083.

Radcliffe L.L., Schniederjans M.J., 2003. Trust evaluation: An AHP and multi-objective programming approach. *Management Decision*, 41 (6), 587–595.

Reddy R.M., Naidu M.M. and Govindarajulu P., 2007. An Integrated approach of Analytical Hierarchy Process Model and Goal Model (AHP-GP Model) for Selection of Software Architecture. *International Journal of Computer Science and Network Security*, 7, 110–117.

Saaty T.L., “The Analytic Hierarchy Process” Mc Graw Hill, New York, 1980.

Saaty T.L., 1990. *Decision Making: The Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh, USA.

Schniederjans.M.J., Garvin T., 1997. Using the analytic hierarchy process and multi-objective programming for the selection of cost drivers in activity-based costing. European Journal of Operational Research, 100, 72-80.

Southworth F., Peterson B.E., 2000. Intermodal and international freight network modeling. Transportation Research Part C, 8, 147-166.

Steuer R.E., Na P., 2003. Multiple criteria decision making combined with finance: A categorized bibliographic study. European Journal of Operational Research, 150 (3), 496–515.

Tabucaon M.T., Multiple Criteria Decision Making in Industry. Elsevier Science Publishing Company Inc., 1988.

Tuzkaya U.R., Onut S., 2008. A fuzzy analytic network process based approach to transportation-mode selection between Turkey and Germany: A case study. Information Sciences, 178, 3133–3146.

Vaidya O.S., Kumar S., 2006. Analytic hierarchy process: An overview of applications. European Journal of Operational Research, 169 (1), 1–29.

Wang G., Huang S.H., Dismukes J.P., 2004. Product-driven supply chain selection using integrated multi-criteria decision making methodology. International Journal of Production Economics, 91 (1), 1–15.

Zhou Z., Cheng S., Hua B., 2000. Supply chain optimization of continuous process industries with sustainability considerations. Computers and Chemical Engineering, 24 (2–7), 1151–1158.

เว็บไซต์ ที่เข้าไปศึกษาข้อมูลประกอบ

Balancing Economic Growth and Human Development, from

[http://www.nsc.gov.la/Products/NHDR%202006 NHDR%20Policy%20Brief Eng.pdf](http://www.nsc.gov.la/Products/NHDR%202006%20Policy%20Brief%20Eng.pdf)

Investment Environment, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

Investment Policy, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

Investment Procedures, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

<http://www.thaishipper.com/Content/content.asp?Archives=true&ID=23172>

<http://www.acevn.com/index.php>

<http://www.cpv.org.vn/english/index.html>

<http://www.thaiembassy.org.vn/?page=tintuc&code=gioithieu&lang=th&id=35>

<http://www.thaibizvietnam.com/>

<http://www.firstchoicevietnam.com/content/train+routes/16/1156>

<http://www.itlvn.com/airfreight.htm>

<http://www.vinashin.com.vn/>

<http://www.vinatrans.com/>

<http://www.vietnamships.com/signup/>

http://www.vinalines.com.vn/?page=home&lang=_eng

<http://www.vietranstimex.com.vn/index.php?o=modules&n=main&f=home&Language=en>

<http://beelogistics.com/bee/>

<http://www.edc.vn/index.php>

<http://www.freightnet.com/country/161-T>

<http://www.mercury-vn.com/eng/services.html>

<http://www.nykline.co.th/main/scheduleex.php?id=51&ids=1>

http://www.tspline.co.jp/english/e_routing.html

http://web.wanhai.com/index_whl.jsp?file_num=15036&web=whlwww&i_url=whlwww/skd_by_port.jsp?act=S

<http://ftiweb.off.fti.or.th/logistic/newsdetail.asp?id=369>

<http://www.worldportsource.com/ports/VNM.php>

http://www.vr.com.vn/English/hientai_hoatdong_hanghoa.html

<http://www.viffas.org.vn/english/>

<http://www.vietnamshipping.vn/?view=detail&pmenu=39&menu=102&id=2327>

<http://www.firstchoicevietnam.com/content/train+routes/16/1156>

<http://english.vietnamnet.vn/biz/2008/07/794986/>

<http://vibforum.vcci.com.vn/>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Vietnam>

<http://www.wordtravels.com>

http://www.vietnamembassy-usa.org/learn_about_vietnam/geography/maps/ho_chi_minh_city/

<http://www.business-in-asia.com>

<http://www.pibooncostoms.com>

Ministry of Foreign Affairs <http://www.mofa.gov.vn/en>

Ministry of Trade of Social Republic of Vietnam <http://www1.mot.gov.vn/en/>

Ministry of Agriculture and Rural Development <http://xttm.agroviet.gov.vn/TestE/default.asp>



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ
เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ระหว่างไทย-เวียดนาม”

โดย รศ.ดร.อรรถกร เก่งพล และคณะ

เมษายน 2553

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ
เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ระหว่างไทย-เวียดนาม”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

รศ.ดร.อรรถกร	เก่งพล	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ผศ.สมชาย	พรชัยวัฒน์	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
นาย วรพจน์	มีถม	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ คือ การสร้างระบบช่วยการตัดสินใจ เลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม สำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ในการตัดสินใจเมื่อกำหนดจุดต้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง คือ กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ ภายใต้ปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ งบประมาณที่มี เวลาในการขนส่งสินค้าที่กำหนดไว้ และปัจจัยตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง จากการศึกษาพบว่าสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า 2) ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง และ 3) ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ระบบการตัดสินใจนี้จะประกอบด้วยเครื่องมือ 2 เครื่องมือ คือ 1) รูปแบบการคิดต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (*Multimodal Transport Cost-model*) เพื่อนำมาคำนวณหาต้นทุนและเวลาในการขนส่งในเส้นทางต่างๆ เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบตัดสินใจ 2) โปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (*Zero-One Goal Programming: ZOGP*) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ เพื่อคำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมภายใต้งบประมาณที่ต่ำที่สุด ใช้เวลาในการขนส่งตรงต่อเวลาที่กำหนดมากที่สุด และความเสี่ยงของการขนส่งแต่ละด้านต่ำที่สุด ตามความต้องการของผู้ตัดสินใจกำหนด และผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ในการตัดสินใจแต่ละครั้งตามสถานการณ์ที่ผู้ตัดสินใจต้องการได้ จากการศึกษาพบว่า เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบันที่มีศักยภาพในทุกด้านที่สุดคือ กรุงเทพฯ-ไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง ผลการคำนวณเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางที่ใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ไปกรุงฮานอย มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางที่ใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ไปนครดานัง มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่ดานัง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า

Abstract

The objective of research is to develop a decision support system that can accommodate evaluation models to optimize multimodal transportation routes between Thailand and Vietnam for Logistics service providers: small and medium enterprises. This research is for transporting services, originated from Bangkok in Thailand to destinations in Hanoi, Danang and Ho Chi Minh City in Vietnam within the qualitative criteria (risks of transportation) and quantitative criteria (budgets and time). The risks of routes are divided into 3 groups; risks of freight, risks of infrastructure and equipment of transport routes and risks of illegality. The decision support system consists of a *multimodal transport cost-model* which is used to find costs and time of each route as the database for making decision and the *Zero-One Goal Programming (ZOGP)* which is used to calculate the optimal amount of transportation routing costs, routing time and risks of route: under budget, time and risk criteria from the user. The user can define the significance of 5 criteria as user's desires. From the study, the high potential routing is the route from Bangkok to Ho Chi Minh City, it consists of 9 multimodal transportation routes. Then the calculation, the optimal multimodal transportation route is the one that a truck carries goods from a customer's factory to Lam Chabang Port and they (goods) are transported to Ho Chi Minh City port then are carried to a customer's site by truck. The route between Bangkok to Hanoi, consists of 21 multimodal transportation routes. The optimal route is the one used by carrying from a customer's factory to Lam Chabang port by truck and moving to Hai Phong port then carrying goods by truck to a customer. The route from Bangkok to Da nang, consists of 11 multimodal transportation routes. The optimal multimodal transportation route is the one of which goods are carried from a customer's factory to Lam Chabang port by truck and they (goods) are moved to Da nang port then carried by truck to a customer.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทที่ 1 ประเทศเวียดนาม	1-1
1.1 ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ	1-2
1.2 โครงสร้างการเมืองการปกครอง	1-7
1.3 ประชากร กำลังแรงงาน และการศึกษา	1-9
1.4 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม	1-11
1.5 นโยบายต่างประเทศของเวียดนาม	1-13
1.6 โครงสร้างพื้นฐาน	1-16
1.7 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดที่สำคัญ	1-22
1.8 บทสรุป	1-29
บทที่ 2 ภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม	2-1
2.1 เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญและแนวโน้ม	2-3
2.2 การค้าระหว่างประเทศ	2-6
2.3 ตลาดการเงิน	2-28
2.4 บทสรุป	2-33
บทที่ 3 การลงทุนในเวียดนาม	3-1
3.1 ข้อดีของเวียดนามที่เหมาะสมต่อการลงทุน	3-1
3.2 ปัจจัยสนับสนุนการลงทุนในเวียดนาม	3-5
3.3 รูปแบบการลงทุน	3-6
3.4 กฎระเบียบด้านการลงทุนของเวียดนาม	3-8
3.5 กฎระเบียบด้านการค้าของเวียดนาม	3-14
3.6 การสนับสนุนการค้าการลงทุน	3-15
3.7 การนำเข้าและการจัดจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม	3-18
3.8 กฎระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	3-27
3.9 การลงทุนของไทยในเวียดนาม	3-36
3.10 การวิเคราะห์ SWOT การลงทุนในเวียดนาม	3-42

3.11 บทสรุป	3-46

บทที่ 4 การขนส่งในเวียดนาม 4-1

4.1 การขนส่งทางบก	4-1
4.2 การขนส่งทางน้ำ	4-6
4.3 การขนส่งทางอากาศ	4-29

บทที่ 5 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในปัจจุบัน 5-1

5.1 เส้นทาง R9 มุกดาหาร-สะพานมิตร-ลาวบาว-เว้-ดานัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนว ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก	5-2
5.2 เส้นทางกรุงเทพ-นครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย	5-8
5.3 เส้นทาง อุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)	5-15
5.4 เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์	5-24

บทที่ 6 เส้นทางและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม 6-1

6.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-1
6.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-7

บทที่ 7 สรุป 7-1

7.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-1
7.2 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ	7-13
7.3 สถานการณ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน	7-14
7.4 ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในประเทศเวียดนาม	7-19
7.5 ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในไทย	7-20
7.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-21
7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	7-22
7.8 ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย	7-27

ภาคผนวก

กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก 1	ผ 1
ภาคผนวก 2	ผ 2
ภาคผนวก 3	ผ 3
ภาคผนวก 4	ผ 4
ภาคผนวก 5	

บทความ

ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้

ตารางกิจกรรมที่ดำเนินงานกับผลที่ได้รับ

เอกสารอ้างอิง

สารบัญภาพ	
รายการ	หน้า
รูปที่ 1.1 แผนที่ประเทศเวียดนาม	1-1
รูปที่ 1.2 แผนที่ประเทศเวียดนามแบ่งตามภาค	1-3
รูปที่ 1.3 จังหวัดต่างๆ ในเวียดนาม	1-8
รูปที่ 1.4 โครงสร้างการปกครองเวียดนาม	1-9
รูปที่ 1.5 เส้นทางหลวงในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง	1-18
รูปที่ 1.6 แผนที่นครโฮจิมินห์	1-23
รูปที่ 1.7 แผนที่นครฮานอย	1-25
รูปที่ 1.8 แผนที่นครดานัง	1-28
รูปที่ 2.1 การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ	2-19
รูปที่ 2.2 การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ	2-21
รูปที่ 2.3 แนวโน้มการนำเข้าของเวียดนามจากไทยในระยะ 6 เดือนแรกของปี 2552	2-23
รูปที่ 4.1 เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน	4-3
รูปที่ 4.2 เส้นทางรถไฟในเวียดนาม	4-6
รูปที่ 4.3 บริเวณท่าเรือดานัง	4-10
รูปที่ 4.4 บริเวณคลังสินค้า	4-11
รูปที่ 4.5 ท่าเทียบเรือดานัง	4-11
รูปที่ 4.6 เรือเทียบท่าเรือดานัง	4-12
รูปที่ 4.7 ขนถ่ายขึ้นรถบรรทุก	4-12
รูปที่ 4.8 บริเวณท่าเรือดานัง	4-13
รูปที่ 4.9 Photos of the Berth System	4-14
รูปที่ 4.10 Le Thanh Tong Container Yard	4-15
รูปที่ 4.11 Chua Ve Terminal CFS	4-16
รูปที่ 4.12 Chuave Container Yard	4-19
รูป 4.13 Saigon-Vungtau Access Channel	4-21
รูปที่ 4.14 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อน ในนครโฮจิมินห์	4-21
รูปที่ 4.15 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนาม	4-22
รูปที่ 4.16 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในภูมิภาคอาเซียน	4-22
รูปที่ 4. 17 สนามบินประเทศเวียดนาม	4-30

รูปที่ 4. 18 ภายในอาคารท่าอากาศยานนอยไบ	4-31
รูปที่ 5.1 เส้นทางรถขนส่งใน GMS	5-1
รูปที่ 5. 2 เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯ สู่นครดานัง	5-4
รูปที่ 5.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า	5-6
รูปที่ 5.4 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก	5-6
รูปที่ 5.5 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3	5-9
รูปที่ 5.6 เส้นทางรถขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ สู่กรุงฮานอย	5-11
รูปที่ 5.7 เส้นทางรถขนส่งทางถนนระหว่าง กรุงเทพฯ สู่นครโฮจิมินห์ ผ่านภาคอีสาน ของไทย	5-18
รูปที่ 5.8ด่านพุกเกื้อและสภาพเส้นทาง	5-22
รูปที่ 5.9 เส้นทางรถขนส่งทางถนนกรุงเทพฯ สู่นครโฮจิมินห์ ผ่านภาคตะวันออกของ ไทย	5-25
รูปที่ 6.1 เส้นทางรถขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม	6-4
รูปที่ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนกลุ่มกับค่าความแปรปรวนของกลุ่ม (eigenvalue)	6-17
รูปที่ 6.3 ตัวอย่างโครงสร้างแบบหลายตัวแปร	6-20
รูปที่ 6.4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ	6-26
รูปที่ 6.5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม	6-34
รูปที่ 6.6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของ ผู้ตัดสินใจ	6-35
รูปที่ 6.7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด	6-35
รูปที่ 7.1 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1	7-3
รูปที่ 7.2 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2	7-3
รูปที่ 7.3 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3	7-4
รูปที่ 7.4 แผนที่ของเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1, 2 และ 3	7-5
รูปที่ 7.5 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4	7-6
รูปที่ 7.6 แผนที่เส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4	7-7
รูปที่ 7.7 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5	7-8
รูปที่ 7.8 แผนที่เส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5	7-9
รูปที่ 7.9 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6	7-10
รูปที่ 7.10 แผนที่ของเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6	7-11
รูปที่ 7.11 หน้าจอของการเลือกเส้นทางรถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7	7-12

รูปที่ 7.12 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7

7-13

สารบัญตาราง	
รายการ	หน้า
ตารางที่ 2.1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี	2-2
ตารางที่ 2.2 การขยายตัวด้านการผลิต ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551	2-3
ตารางที่ 2.3 เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจ 2551-2552	2-4
ตารางที่ 2.4 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจสำคัญของเวียดนาม ปี 2544 ถึง วันที่ 31 ก.ย. 2552	2-5
ตารางที่ 2.5 ตารางมูลค่าการค้าและดุลการค้าต่างประเทศของเวียดนาม 2547 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-6
ตารางที่ 2.6 ตลาดส่งออกที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)	2-7
ตารางที่ 2.7 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549-2550	2-8
ตารางที่ 2.8 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-9
ตารางที่ 2.9 ราคาข้าวส่งออกของเวียดนาม ปี 2551	2-10
ตารางที่ 2.10 การส่งออกข้าวของเวียดนามในเดือนมิถุนายน และ 6 เดือนแรกในปี 2551	2-10
ตารางที่ 2.11 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)	2-12
ตารางที่ 2.12 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 – 2550	2-12
ตารางที่ 2.13 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-13
ตารางที่ 2.14 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551	2-14
ตารางที่ 2.15 สินค้าที่ไทยส่งออกไปเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-15
ตารางที่ 2.16 สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551	2-18
ตารางที่ 2.17 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-19
ตารางที่ 2.18 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม	2-19
ตารางที่ 2.19 การส่งออกสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-20
ตารางที่ 2.20 สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-21
ตารางที่ 2.21 การนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-22
ตารางที่ 2.22 สินค้าที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดในเวียดนามในลำดับต้นๆ (มค. – พค. 2552)	2-22
ตารางที่ 2.23 แนวโน้มการนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนามจากไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-23
ตารางที่ 2.24 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552	2-24

รายการ	หน้า
ตารางที่ 2.25 การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม	2-25
ตารางที่ 2.26 ค่าการค้าตัวชี้วัดเศรษฐกิจเวียดนาม ปี 2553	2-26
ตารางที่ 2.27 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม	2-27
ตารางที่ 2.28 เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม	2-27
ตารางที่ 3.1 ธุรกิจบริการการลงทุนของบริษัทต่างชาติ	3-12
ตารางที่ 3.2 ชื่อและประเภทของร้านค้าปลีก (Supermarkets/Hypermarkets/Wholesale Store)	3-25
ตารางที่ 3.3 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ ตาม Decree No.164/2003/ND-CP	3-28
ตารางที่ 3.4 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มตาม Decree No.148/2004/ND-CP	3-31
ตารางที่ 3.5 อัตราภาษีเงินได้ของชาวต่างชาติกับชาวเวียดนาม	3-32
ตารางที่ 4.1 อัตราค่าขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับจังหวัดต่างๆ	4-2
ตารางที่ 4.2 แสดงการคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก	4-2
ตารางที่ 4.3 แสดงราคาการขนส่งโดยทางรถไฟ	4-5
ตารางที่ 4.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต	4-7
ตารางที่ 4.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของผู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต	4-7
ตารางที่ 4.6 อัตราค่าใช้จ่ายเครื่องมือการขนย้ายสำหรับท่าเรือคานัง	4-9
ตารางที่ 4.7 Container ship schedule calling at the port สำหรับท่าเรือคานัง	4-10
ตารางที่ 4.8 Access channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-14
ตารางที่ 4.9 Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-15
ตารางที่ 4.10 Kind of warehouses/stowage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-15
ตารางที่ 4.11 Access channel Cargo Handling Rates สำหรับท่าเรือไฮฟอง	4-17
ตารางที่ 4.12 ท่าเทียบเรือ สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-19
ตารางที่ 4.13 สถานที่เก็บสินค้า สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-19
ตารางที่ 4.14 แสดงอุปกรณ์และเครื่องมือ สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน	4-21
ตารางที่ 4.15 รายละเอียดท่าเรือโฮจิมินห์	4-27
ตารางที่ 4.16 Berths	4-28
ตารางที่ 4.17 เครื่องจักรและอุปกรณ์	4-28
ตารางที่ 4.18 ปริมาณสินค้าปี 2002-2007	4-29
ตารางที่ 4.19 แสดงโครงการและแผนการพัฒนา	4-29
ตารางที่ 4.20 รายละเอียดท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบ (Sân bay Quốc tế Nội Bài)	4-31

รายการ	หน้า
ตารางที่ 4.21 สายการบินและจุดหมายปลายทางของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง	4-32
ตารางที่ 4.22 ท่าอากาศยานนานาชาติเตนเซินเหวียด (Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất)	4-34
ตารางที่ 4.23 สายการบินและจุดหมายปลายทาง ของท่าอากาศยานนานาชาติเตนเซินเหวียด	4-35
ตารางที่ 4.24 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง	4-37
ตารางที่ 5.1 แสดงรายการสินค้าผ่านแดนมุกดาหาร ประจำปีงบประมาณ 2550	5-5
ตารางที่ 5.2 แสดงรายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2550	5-15
ตารางที่ 5.3 แสดงสินค้าผ่านแดนด่านพรมแดนช่องเม็ก ประจำปีงบประมาณ 2550	5-16
ตารางที่ 5.4 รายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนอรัญประเทศประจำปีงบประมาณ 2550	5-26
ตารางที่ 5.5 แสดงรายการมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านศุลกากรคลองใหญ่ ปี 2549	5-34
ตารางที่ 6.1 เส้นทางขนส่งรูปแบบต่างๆ มีเส้นทางเชื่อมต่อจากประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม	6-1
ตารางที่ 6.2 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์	6-5
ตารางที่ 6.3 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย	6-5
ตารางที่ 6.4 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครดานัง	6-7
ตารางที่ 6.5 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-8
ตารางที่ 6.6 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-9
ตารางที่ 6.7 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง	6-11
ตารางที่ 6.8 ข้อมูลเบื้องต้นของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-12
ตารางที่ 6.9 ผลการคำนวณหาค่าความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรม SPSS	6-13
ตารางที่ 6.10 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-14
ตารางที่ 6.11 ค่า KMO and Bartlett's Test สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัย	6-15
ตารางที่ 6.12 ค่า Total Variance Explained ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง	6-16

รายการ	หน้า
ขนส่ง	
ตารางที่ 6.13 ค่า Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง	6-18
ตารางที่ 6.14 ค่า Rotated Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง	6-18
ตารางที่ 6.15 ชื่อตัวแปรที่ใช้ในโปรแกรม SPSS รายละเอียดของปัจจัยแต่ละตัว และค่า Factor Loading กับค่า Reliability Cronbach's Alpha ที่ได้จากโปรแกรม	6-21
ตารางที่ 6.16 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	6-22
ตารางที่ 6.17 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-23
ตารางที่ 6.18 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครดานัง	6-23
ตารางที่ 6.19 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-24
ตารางที่ 6.20 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	6-30
ตารางที่ 6.21 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-กรุงฮานอย	6-31
ตารางที่ 6.22 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง กรุงเทพฯ-นครดานัง	6-33

กิตติกรรมประกาศ

คณะวิจัยฯ ขอขอบคุณหน่วยงาน สมาคม สมาพันธ์วิชาชีพ ผู้ประกอบ และบุคคลต่างๆ ที่ให้สัมภาษณ์ ให้ข้อมูล ให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้ จำนวนมากไม่สามารถที่นำเสนอได้ทั้งหมด ยกตัวอย่างดังนี้

- ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ กรุงเทพมหานคร (Thai Trade Center Ha Noi)
- ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ นครโฮจิมินห์ (Thai Trade Center Ho Chi Minh City)
- สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA)
- สมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS)
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Logistic Federation and Operation)
- บจก.SCT Vietnam logistic
- บจก.วี เสรฟ
- บจก.แอลจีลิตี้
- บจก.ซีแอนด์แอร์
- บจก.พัฒนายนต์
- หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร
- หอการค้าจังหวัดนครพนม
- หอการค้าจังหวัดหนองคาย

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการ การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางและรูปแบบการขนส่งในอุตสาหกรรมของไทยสู่ประเทศเวียดนาม และออกแบบระบบการตัดสินใจเลือกรูปแบบ เส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกำหนดเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมที่สุด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ภายใต้ต้นทุนในการขนส่ง และเวลาในการขนส่งที่ถูกกำหนดขึ้น ไปยังประเทศเวียดนาม โดยพิจารณาจากจุดต้นทางและจุดปลายทาง โดยระบบการตัดสินใจจะพิจารณาทั้งเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

1.การสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

1.1 **สำรวจข้อมูลเอกสารการศึกษาที่เกี่ยวข้อง** ทั้งทางการสัมภาษณ์ การหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ทางด้านลักษณะภูมิศาสตร์ สังคมศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ การเมืองการปกครองเบื้องต้นเกี่ยวกับประเทศเวียดนาม นโยบายต่างประเทศ นโยบายทางด้านอุตสาหกรรม แนวทางในการพัฒนาประเทศ ประเทศเวียดนาม มีเมืองหลักอยู่ 3 เมือง คือ

ฮานอย (Ha Noi) เป็นเมืองหลวงอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ เป็นศูนย์กลางด้านการเมือง การปกครอง วัฒนธรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนเหนือของเวียดนาม ฮานอยแบ่งเขตการปกครองเป็นเขตเมือง 9 เขต และเขตชนบท 5 เขต ฮานอยมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน โดยเฉพาะแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำแดง ฮานอยอยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 5-20 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัด Thai Nguyen ด้านใต้ ติดกับจังหวัด Ha Tay ด้านตะวันตกเฉียงเหนือติดกับจังหวัด Vinh Phuc ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Bac Giang และHa Bac

นครดานัง (Da Nang) เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว นครดานังเป็น 1 ใน 5 นครใหญ่ของเวียดนาม (เกิ่นเซอ, ดานัง, โฮจิมินห์, ไฮฟอง และฮานอย) มีฐานะเทียบเท่าจังหวัด พื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร คาดว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านคน ในปี 2563 นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัด ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกออกจากจังหวัดกว๋างนาม (Quang Nam) เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเป็นจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

ตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ของ GMS ตามทางหลวงหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ด้านการปกครองแบ่งออกเป็นเขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 2 เขต

นครโฮจิมินห์ อยู่ทางตอนใต้ของเวียดนาม นอกจากเป็นเมืองแห่งเศรษฐกิจการค้า และเป็นเมืองที่มีแรงงานที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยหลายแห่ง อีกทั้งยังเป็นเมืองที่เป็นเป้าหมายสำคัญทางการค้าของไทย เนื่องจากอยู่ใกล้กับกรุงเทพฯ จึงทำให้สะดวก และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าเมื่อเทียบการเดินทางไปเมืองฮานอย เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เซือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย-หุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจ นครโฮจิมินห์เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคใต้ และของประเทศเวียดนามอีกด้วย

1.2 เศรษฐกิจเวียดนาม

เวียดนามเป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยสูงสุดในระหว่างปี 2546 – 2550 อัตราเติบโตเฉลี่ย 8.0% ต่อปี เทียบกับประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่มีอัตราการขยายตัว 4% - 5% ต่อปี ในช่วงเดียวกัน เวียดนามเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 2 ในเอเชีย รองจากจีน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลงทุนของต่างประเทศ การส่งออกวัตถุดิบ (น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน) สิ่งทอ เครื่องหนัง และสินค้าเกษตร เป็นต้น

ตารางที่ 1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP(%)	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6

ที่มา : IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

การค้ากับประเทศไทย ในปี 2550 ที่ผ่านมา ไทยได้ดุลการค้าเวียดนาม 2,691.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้ารวม 4,916 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2551 นายกรัฐมนตรีของไทยเดินทางเยือนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและนายกฯ ได้เสนอให้ปรับเป้าหมายมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย – เวียดนามให้เป็น 10,000 เหรียญสหรัฐในปี 2553 (ค.ศ. 2010) ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นจากเป้าหมายเดิม 1 เท่าตัว (จากเดิมที่กำหนดไว้ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2553) ซึ่งนายกรัฐมนตรีเวียดนามเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว

ตารางที่ 2 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

	2547	2548	2549	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
มูลค่าการค้ารวม	2,313.19	3,253.52	3,970.52	4,915.56	3,304.32
ไทยส่งออก	1,876.51	2,363.80	3,074.97	3,803.65	2,570.59
ไทยนำเข้า	436.68	889.71	895.55	1,111.91	733.73
ดุลการค้าไทย-เวียดนาม	1,439.84	1,474.09	2,179.43	2,691.75	1,836.86

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

1) การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่าได้ 2,570.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.77 เทียบจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	มก. – มีย. 2551	มก. – มีย. 2552	± %
รวมทั้งหมด	2,575.5	1,932.2	-24.9%
1. เคมีภัณฑ์	78.8	90.9	+15.4%
2. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	38.2	44.7	+17.1%
3. เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	16.3	20.7	+26.9%
4. ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	17.4	19.6	+12.9%
5. น้ำตาลทราย	13.0	18.6	+43.1%
6. แก้วและกระจก	6.4	14.3	+125.0%

รายการ	มก. – มีย. 2551	มก. – มีย. 2552	± %
7. ผลิตภัณฑ์อูมิเนียม	9.4	12.6	+34.3%
8. สิ่งทออื่น ๆ	9.0	12.6	+39.3%
9. ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	2.6	9.6	+276.3%
10. ชูบและอาหารปรุงแต่ง	1.9	8.5	+345.9%
11. แผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า	6.1	7.7	+27.3%
12. กุ้งสด แช่เย็น แช่แข็ง	2.3	7.6	+234.7%
13. วงจรพิมพ์	1.2	7.0	+469.9%
14. มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	3.1	5.2	+70.6%
15. พัดลม	2.6	3.8	+46.3%
สินค้าอื่น ๆ	2,367.2	1,648.8	-30.3%

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

รายละเอียดสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปเวียดนาม ปี 2551 (มก.-มีย.) ได้แก่

1. **น้ำมันสำเร็จรูป** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยและเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 - 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี 29.34, 25.32, 9.11, 8.77 ตามลำดับ

2. **เม็ดพลาสติก** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยรองจากฮ่องกง และจีน โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะเดียวกันบริษัท ปตท. ได้เปิดสำนักงานตัวแทน ณ นครโฮจิมินห์ เพื่อเปิดตลาดแนะนำเม็ดพลาสติกโพลิเอททิลีนคุณภาพสูง ภายใต้แบรนด์ Inno Plus

3. **เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์** ไทยส่งออกไปตลาดเวียดนามเป็นอันดับที่ 4 และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี 21.85, 49.97, 30.87 และ 39.07 ตามลำดับ จากความพยายามของไทยที่ตั้งเป้าเป็นผู้นำตลาดเหล็กแผ่นรีดร้อนชั้นคุณภาพพิเศษของอาเซียน จึงมุ่งเน้นการขายสินค้าชั้นคุณภาพพิเศษ (High Grade) ที่มีราคาขายเฉลี่ยสูงกว่าสินค้าชั้นคุณภาพทั่วไป (Commercial Grade) ทำให้ส่วนต่างระหว่างราคาขายกับวัตถุดิบสูงขึ้น (Spread) บวกกับนโยบายควบคุมต้นทุนการผลิตที่ดี

4. **เครื่องยนต์สันดาปภายใน** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 5 ของไทย โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.36 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

5. **เคมีภัณฑ์** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 8 ของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่าปี 2548 เป็นเพียงปีเดียวที่มีอัตราการขยายตัวลดลง (-0.2%) ในขณะที่ปี 2549 - 2551 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.83, 47.07 และ 48.02 ตามลำดับ สำหรับอนาคตตลาดเคมีภัณฑ์มีแนวโน้มไปดี เพราะสินค้า เคมีภัณฑ์จะเข้าไปอยู่ในวิถีชีวิตของผู้คนมากขึ้น คนตื่นตัวเรื่องของสุขภาพอนามัยสูงขึ้น ต้องมีการแยกผลิต แยกการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2. การขนส่งในเวียดนาม

2.1. การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกของประเทศเวียดนามประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ทางรถบรรทุกและทางรถไฟ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1.1 รถบรรทุก

เป็นวิธีขนส่งที่ได้รับความนิยม สะดวก ส่งได้ทุกพื้นที่ มีมากพอกับความต้องการ ตามจังหวัดใหญ่ๆ จะมีบริษัทรับส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ส่วนจังหวัดเล็กๆ จะมีรถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าเข้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าหลัก

เวียดนามมีทางหลวงแผ่นดินยาวประมาณ 93,300 กิโลเมตร รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2548 ทางหลวงทุกสายจะลาดยาง หรือคอนกรีตเรียบร้อย และภายในปี 2553 ถนนในจังหวัดทุกสายลาดยางหรือคอนกรีตด้วย โดยรัฐบาลจะเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนพัฒนา เส้นทางสายหลักมี 7 สายคือ

1) *เส้นทางหมายเลข 1* เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุดจากเหนือสุดติดชายแดนจีนจาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi-Da Nang-Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร ปัจจุบันรัฐบาลเวียดนามอนุมัติสร้างทางหลวงหมายเลข 1B เป็นทางคู่ขนาน

2) *เส้นทางหมายเลข 2* ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

3) *เส้นทางหมายเลข 3* ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

4) *เส้นทางหมายเลข 5* ระหว่าง Ha Noi-Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

5) *เส้นทางหมายเลข 8* ระหว่าง Ha Tinh-Vinh และมีเส้นทางถนนต่อไปถึงชายแดนติดกับจังหวัดบอลิคำไซของลาว ความยาวประมาณ 90 กิโลเมตร

6) *เส้นทางหมายเลข 9* ระหว่าง Da Nang-Hue-Quang Tri ไปจนถึงชายแดนติดกับจังหวัดสะหวันนะเขตของลาว ยาวประมาณ 250 กิโลเมตร

7) *เส้นทางหมายเลข 51* ระหว่าง Ho Chi Minh City-Vung Tau ยาวประมาณ 75 กิโลเมตร

ทั้งนี้ค่าขนส่งสินค้าต่อรองขึ้นอยู่กับความสม่ำเสมอของการให้บริการ พื้นที่ปริมาณน้ำหนัก ความน่าเชื่อถือ ความสะดวกของเส้นทาง ปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการคำนวณราคาที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งอาจจะคิดเป็นลักษณะของหีบห่อหรือน้ำหนัก ขึ้นอยู่กับข้อตกลง

การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีข้อจำกัดหลายอย่างและมีผลกระทบต่อต้นทุนที่แพงขึ้น ได้แก่

ข้อจำกัดเรื่องเวลา ตามเขตเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์รถบรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ตันวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.00-16.00 น. และ 20.00-6.00 น. ส่วนรถที่เกินกว่า 2.5 ตัน ห้ามวิ่งเวลา 6.00-21.00 น. นอกเส้นทางหลวงระหว่างเมืองวิ่งได้ตลอดวัน

ความเร็ว โดยทั่วไปรถบรรทุกวิ่งได้เร็วสูงสุดไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่บางเขตอาจต่ำกว่านี้ เช่น ย่านชุมชนของนครโฮจิมินห์วิ่งได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะที่ตามเส้นทางระหว่างจังหวัดจะมีป้ายกำหนดเป็นระยะๆ ว่าวิ่งได้เร็วมากน้อยเพียงใด

ข้อจำกัดด้านความเร็ว เป็นผลมาจากการที่เวียดนามยังมีถนนขนาดเล็ก ตลอดจนมีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก ถ้ารถบรรทุกวิ่งเร็วเกินกำหนดเกรงจะเกิดอันตราย แม้แต่รถยนต์ก็อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุดบริเวณนอกตัวเมืองได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีบทลงโทษที่รุนแรง นอกจากจะถูกปรับแล้ว อาจถูกยึดรถเป็นเวลา 10 วัน

น้ำหนักบรรทุก รถบรรทุกจะไม่สามารถบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่ขออนุญาต เช่น 550-850, 1,250-1,300, 1,400-1,900 กิโลกรัม มิฉะนั้นจะถูกตำรวจเปรียบเทียบปรับ บางเส้นทางห้ามรถบรรทุกใหญ่ผ่านเข้า-ออก อีกทั้งถนนหลายสายห้ามจอดรถ เพราะเกรงจะทำให้การจราจรติดขัด

ดังนั้น แม้รถบรรทุกถูกใช้เป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้า แต่ก็ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งล่าช้า ถึงแม้จะใช้รถบรรทุกเล็กที่มีความคล่องตัวมากกว่า แต่บรรทุกได้ไม่มาก จำนวนเที่ยวก็ขึ้นอยู่กับความเร็วและระยะเวลาที่อนุญาตให้วิ่งได้ในแต่ละท้องถิ่น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงตามไปด้วย อัตราค่าขนส่งก็ยังไม่มีความมาตรฐานแน่นอน

2.1.2 การขนส่งทางรถไฟ

เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ข้อดีคือสินค้าไม่ค่อยเสียหาย แต่ข้อเสีย คือล่าช้า ไม่สามารถไปได้ทั่วถึง บริการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับกรุงฮานอย

เวียดนามมีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ 6 สาย ดังนี้

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง
- 6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮว่า (Bien Hoa City) ในจังหวัดดองไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

2.2 การขนส่งทางน้ำ

หากเป็นการขนส่งภายในประเทศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากยุ่งยากต้องผ่านการตรวจของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ จะนิยมก็เฉพาะการนำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญหลายแห่งได้แก่

Hai Phong Port อยู่ที่เมืองไฮฟอง เป็นท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าไปยังกรุงเทพมหานคร ตลอดจนจังหวัดต่างๆ บริเวณตอนเหนือ ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port) เป็นท่าเรือริมแม่น้ำ Cua Cam ในนครไฮฟองที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดในภาคเหนือ ปริมาณการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือนี้ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านตัน ต่อปี เป็น 12 ล้านตันต่อปี ในปี 2553 ปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาด 8 พันตัน และรัฐบาลมีแผนจะพัฒนาเพื่อยกระดับท่าเรือแห่งนี้ให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 1 หมื่นตัน รวมถึงมีแผนจะยกระดับท่าเรือ Dinh Vu ในนิคมอุตสาหกรรม Dinh Vu Economic Zone ให้ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับเรือขนาด 3 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ 12 ล้านตันต่อปี

Tan Cang Port, Saigon Port, Ben Nghe Port, Tan Thuan Dong Port เป็นท่าเรือสำคัญของทางภาคใต้ เนื่องจากเป็นเมืองเศรษฐกิจ นำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

Da Nang Port ตั้งอยู่ที่นครดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนามติดกับจังหวัดถัวเทียน-เว้ (Thua Thien – Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกจากจังหวัด กว๋านัม (Quang Nam) ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหม่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้าน เศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะปัจจุบันจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ประกอบด้วยท่าเรือสองแห่ง คือ Tien Sa Terminal และ Song Han Terminal ท่าเรือ Tien Sa มีความยาว 1,493 เมตร มีความสามารถรับการขนถ่ายสินค้าได้ 5 ล้านตันต่อปี Tien Sa Terminal เป็นท่าเรือน้ำลึก มีความลึก 10.12 เมตร , Total Length of Berth 965 m. Container Ships ได้ 2,000 TEU และ Passenger Ships ได้ถึง 75,000 GRT มีการขยายคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 60,000 ตร.ม. โดยจัดหารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 80 ตัน นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีกหนึ่งแห่ง คือ Song Han Terminal ซึ่งเป็นแม่น้ำเดิมของนครดานัง กับความยาว 528 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 5 พันตัน ปริมาณของส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน

Sai Gon Port รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 2 หมื่นตัน มีการขนส่งสินค้ากว่า 10

ล้านต้นต่อปี ปัจจุบัน รัฐบาลเวียดนามมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่นี้

2.3 ท่าอากาศยาน

เวียดนามมีท่าอากาศยานรวม 18 แห่ง แต่เป็นท่าอากาศยานสากล 3 แห่งที่กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์

1) *Noi Bai International Airport* อยู่ทางตอนเหนือห่างจากนครฮานอย ประมาณ 40 กิโลเมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีเที่ยวบินตรงไปยังฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ ไทเป คูไบ ปารีส เบอร์ลิน มอสโก มะนิลา และกรุงเทพฯ เป็นต้น

2) *Da Nang International Airport* อยู่ทางภาคกลาง ในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐฯ ปัจจุบันให้บริการการบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

3) *Tan Son Nhat International Airport* เป็นสนามบินใหญ่ที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ 7 กิโลเมตร รัฐบาลมีโครงการจะย้ายสนามบินห่างออกไปอีก 40 กิโลเมตร แต่ังใช้เวลาอีกนาน ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8-10 ล้านคนต่อปี

การขนส่งในประเทศเวียดนามมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ แต่ยังมีอุปสรรค อยู่พอสมควร เนื่องจากยังมีขนาดเล็ก และเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกยังมีไม่เพียงพอ เหมาะสม แต่รอการพัฒนาในอนาคต

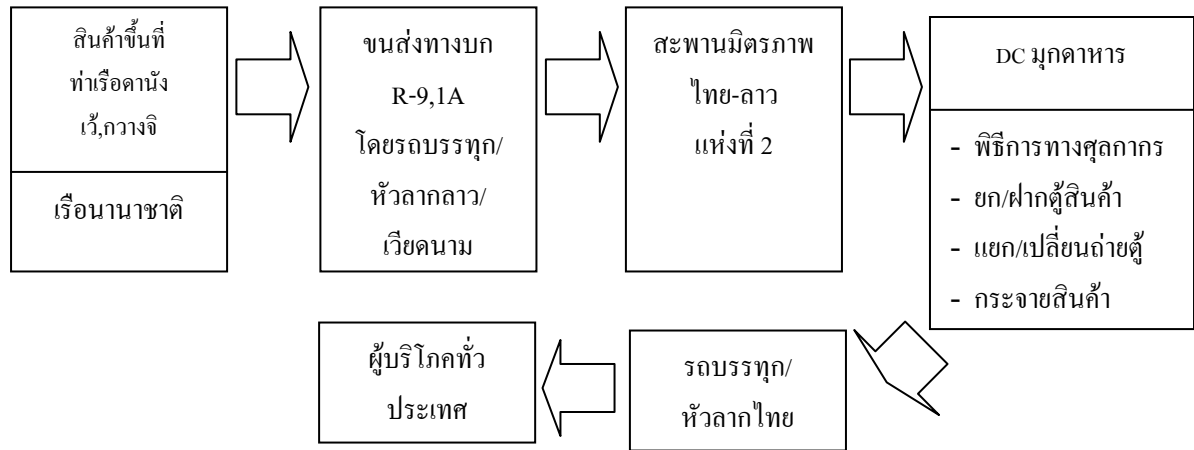
3. เส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม

มีเส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ตอนบน กรุงเทพฯกับกรุงฮานอย ส่วนที่ 2 ตอนกลางกรุงเทพฯกับนครดานัง และส่วนที่ 3 กรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์ มี 5 เส้นทางหลัก ดังนี้

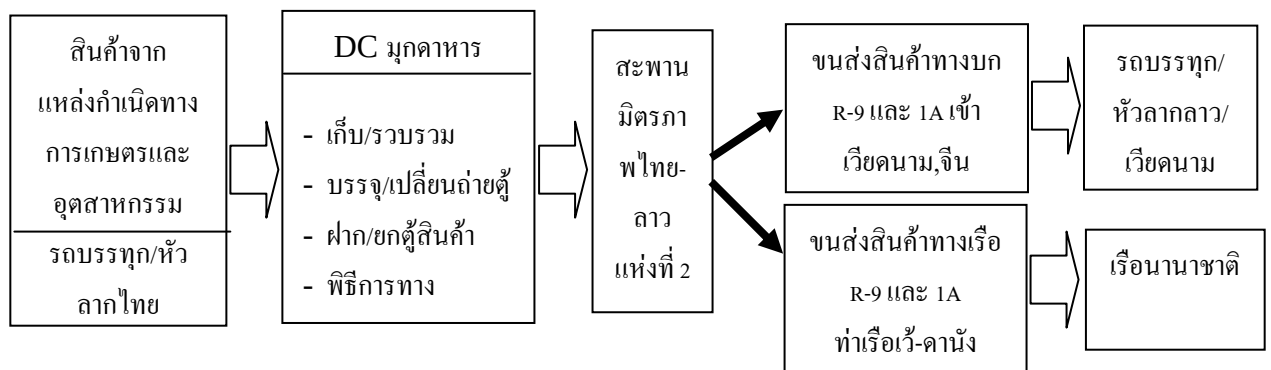
3.1. เส้นทางมุกดาหาร-สะพานหะเขต-ถนนหมายเลข 9-ดองฮา-ดานัง โดยมีอุโมงค์จากดานัง-เว้

เส้นทาง R9 มุกดาหาร สะพานหะเขตด่านงเสร็จเรียบร้อยแล้ว เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคนี้ จะเห็นได้จากปริมาณรถยนต์เข้า-ออก ปริมาณสินค้าเข้า-ออก และสินค้าผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมากโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวในเวียดนาม ถึงแม้ว่าจะยังมีปัญหาอุปสรรคบ้าง เช่น กฎระเบียบที่ไม่ตรงกัน การห้ามรถพ่วงมาลยขาเข้าไปวิ่งในเวียดนาม ทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้น จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป รวมทั้งการสร้างทางรถไฟและสนามบินให้

สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เส้นทางนี้มีศักยภาพสูงมากที่จะรองรับการขนส่งและเส้นทางท่องเที่ยว



รูปที่ 1 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า



รูปที่ 2 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก

3.2. เส้นทางโลจิสติกส์หมายเลข 12 ของ สปป.ลาว จากนครพนม-ท่าแขก-หลักขาว-วินท์-ฮานอย

เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพค่อนข้างสูงสำหรับการขนส่งสู่เวียดนามตอนกลาง และส่งออกทางทะเลที่ท่าเรือเมืองวินท์ แต่มีอุปสรรคที่ถนนบางช่วงใน สปป.ลาว และบริเวณชายแดน สปป.ลาว-เวียดนาม ต้องขึ้นเขาที่มีความชันค่อนข้างสูง และต้องลัดเลาะไปตามไหล่เขา เส้นทางดังกล่าวเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้งใน สปป.ลาว และเวียดนาม ที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ใน 2-3 วัน หากมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก เสร็จ จะทำให้มีปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิดด่านที่บ้านแพงเพิ่มเติม นอกจากนี้ จำเป็นจะต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนมเพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม

- เส้นทางหมายเลข 12 นครพนม-ท่าแขก-ฮาดิ่ง

เส้นทาง R-12 เป็นเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่าน สปป.ลาว สู่วียดนามที่มีระยะทางที่ใกล้ที่สุด แต่สภาพถนนในเวียดนามต้องมีการพัฒนาอีกมาก มีศักยภาพในการพัฒนาสู่การขนส่งบนเส้นทางนี้ค่อนข้างสูง เดินทางโดยทางบกทางถนนหรือรถไฟสู่ตอนเหนือของเวียดนาม หรือลงทางด้านใต้ของเวียดนามได้ เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามโขงแห่งที่ 3 สร้างเสร็จจะทำให้การเดินทางขนส่งสะดวกขึ้น และควรต่อเส้นทางรถไฟมาถึงนครพนมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อไปถึงเวียดนามต่อไป

3.3.เส้นทาง อุดรราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)

เส้นทางวงกลมเศรษฐกิจสู่สามเหลี่ยมมรกตเป็นเส้นทางที่เริ่มมีการให้ความสำคัญของไทย-สปป.ลาว-กัมพูชาและเวียดนาม ที่สามารถพัฒนาสู่การขนส่งสินค้าไทยและท่องเที่ยวสู่เวียดนามที่นครโฮจิมินห์ภายใน 1 วัน แล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจทั้งแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมจากมรดกโลก ถึงแม้ว่าสภาพถนนยังไม่เสร็จเรียบร้อยตลอดเส้นทาง และด่านชายแดนเป็นลักษณะด่านชั่วคราวก็ตาม แต่มีนโยบาย/แผนงานที่จะดำเนินการปรับปรุงให้สะดวกยิ่งขึ้น ทางจังหวัดอุดรราชธานีควรมีการวางแผนต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟให้ไปถึงด่านช่องเม็ก และมีการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและการขนส่งมากยิ่งขึ้น

- เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-คอนตูม-กวีเยน

เป็นเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้า จากไทยสู่เวียดนามได้ในระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก สภาพถนนเป็นถนนลาดยางมาตรฐานระดับ 3 ปัจจุบันเป็นเส้นทางขนไม้ซุงจาก สปป.ลาว เข้าเวียดนาม และส่งขายต่างประเทศต่อไป มีอุปสรรคที่ด่านพุงเทือกของ สปป.ลาวที่ยังไม่เปิดสากลเท่าที่ควร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ควรมีการต่อเชื่อมทางรถไฟจากจังหวัดอุดรราชธานีมาถึงด่านช่องเม็ก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะพืชผลทางการเกษตรและบริการสำหรับนักท่องเที่ยว

3.4.เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์

เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 900 กว่ากิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงขนส่งสินค้าข้ามประเทศจากกรุงเทพฯ หรือบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบังสู่โฮจิมินห์ได้ภายใน 1 วัน (เมื่อถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้งหมด) มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือโฮจิมินห์ที่สามารถเชื่อมต่อได้ถึงกัน และในอนาคตทางรถไฟได้ดำเนินการปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว จะทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปัญหาด้านกฎระเบียบการใช้รถพวงมาลัยขวาไม่สามารถเข้าไปเวียดนามได้ ต้องมีการเปลี่ยนรถ/เปลี่ยนหัวลาก ควรมีการเร่งรัดให้ต่อเชื่อมทางรถไฟไปถึงชายแดนตลาด

โรงเกลือ และใช้สนามบินวัฒนานครเชิงพาณิชย์ สำหรับปัญหาเรื่องเขตแดนควรให้เป็นหน้าที่ของ คณะกรรมาธิการเขตแดนร่วมไทย – กัมพูชา (JBC) เป็นผู้พิจารณาต่อไป

3.5.เส้นทาง กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-พนมเปญ-โฮจิมินห์

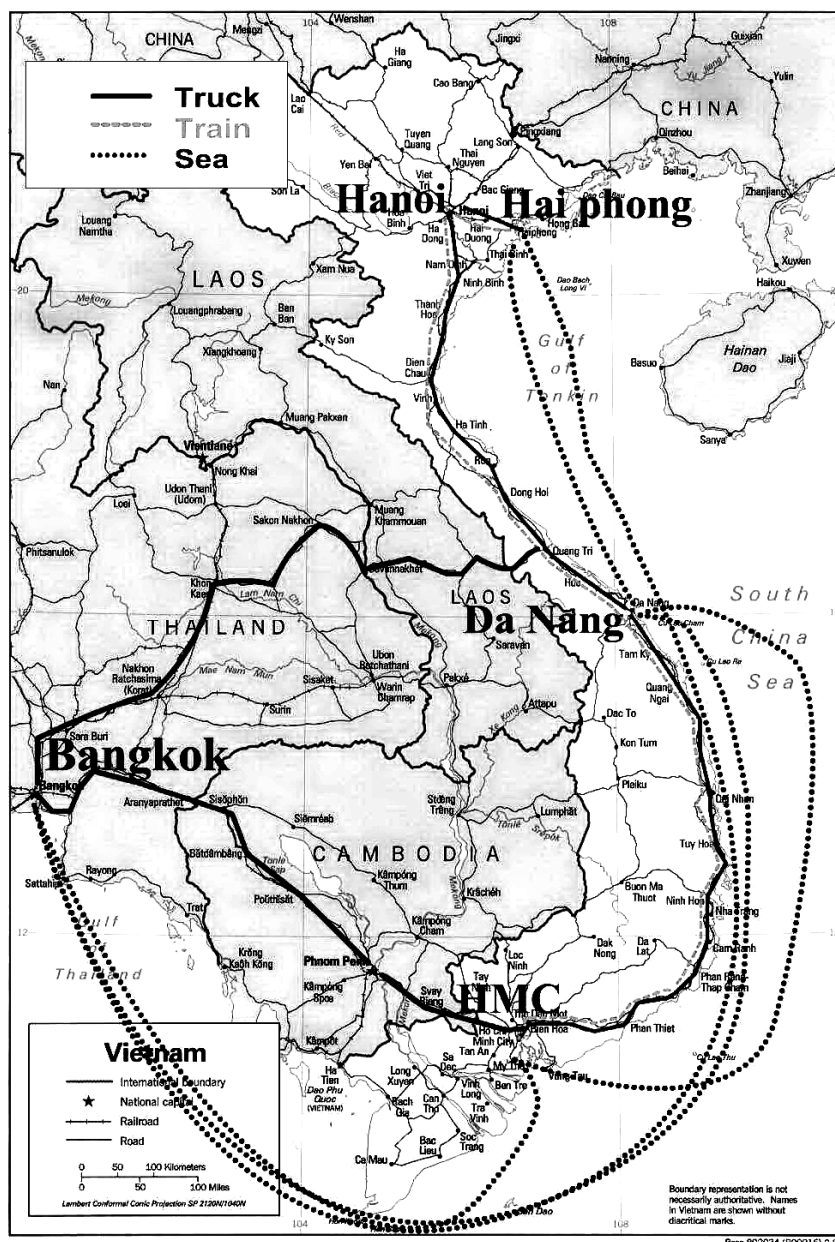
เส้นทางหมายเลข 48 ตราด - หาดเล็ก - เกาะกง - สีหนุวิลล์ - พนมเปญ เป็นอีกเส้นทางหนึ่ง ที่มีศักยภาพสูงมากในการขนส่งสินค้า และเดินทางท่องเที่ยวเข้าสู่กัมพูชาและเวียดนาม สภาพถนน เสร็จสมบูรณ์มาตรฐานดี แต่ต้องพัฒนาปรับปรุงด่านผ่านแดนทั้ง 2 ฝ่าย ให้เป็นมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น แต่ไทยและกัมพูชายังมีปัญหาเรื่องพื้นที่เขตแดนทับซ้อนอยู่

4 เส้นทางขนส่งและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากการศึกษาเส้นทางขนส่งระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม โดยกำหนด จุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ นครดานัง และกรุงฮานอยของ ประเทศเวียดนาม คณะวิจัยฯ พบว่ามีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ จำนวน เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม ดังนี้

1. กรุงเทพมหานครไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 9 เส้นทาง
2. กรุงเทพมหานครไปนครดานัง มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 11 เส้นทาง
3. กรุงเทพมหานครไปกรุงฮานอย มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 21 เส้นทาง



รูปที่ 3 เส้นทางการขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม

4.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทางการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

4.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม และจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับเวียดนามและผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้น ในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม น่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็นว่าปัจจัยมีกำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามอย่างไร โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับแบบลิเคิร์ต (Likert scale) ผลจากการสำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS Version 16.0 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มคือ

- 1.ความเสถียรด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางช่วงฤดูร้อน ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนถ่ายต่างๆ ในเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
- 2.ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง
- 3.ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ

ค) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้วขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 5 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003))

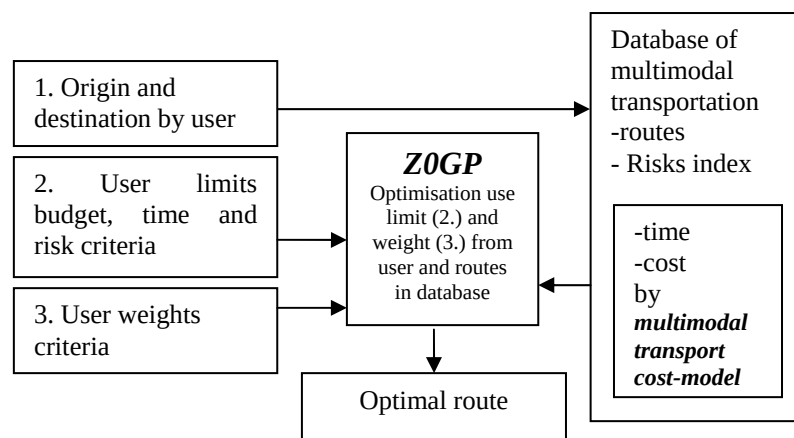
ตารางที่ 5 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.2 ระบบการตัดสินใจ

ระบบการตัดสินใจนี้ประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจุบันเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะ เป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้อุปสงค์การเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะ คำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลา ในการขนส่งตรงตามที่คุณตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของ การโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลในส่วนของ 1 มาเป็น เงื่อนไขจำกัดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกใน การตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หาก ต้องการเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจาก สมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to:

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสี่ยงของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = (\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100 / \text{budget of user})$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ X_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง r_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(risk\ scale\ of\ user\ need - risk\ scale\ of\ route\ j \times 100) / risk\ scale\ of\ user]$$

$$R = [(risk\ scale\ of\ user\ need - minimum\ risk\ scale\ of\ all\ routes \times 100) / risk\ scale\ of\ user]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(risk\ scale\ of\ user\ need - risk\ scale\ of\ route\ j \times 100) / risk\ scale\ of\ user]$$

$$L = [(risk\ scale\ of\ user\ need - minimum\ risk\ scale\ of\ all\ routes \times 100) / risk\ scale\ of\ user]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่ เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจนี้ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร นครโฮจิมินห์ หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มีเวลาในการขนส่งที่มีความเสี่ยงขั้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 5 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอ ดังรูปที่ 6 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูป 7 เมื่อ

ใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางการขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



รูปที่ 5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 fts.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %
Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container: Container Size 20 fts.
Original Country: Thailand
Destination Country: Vietnam
Original City: BKK
Destination City: Da Nang
Budget: 2000 USD\$
Time: 14 Days
Risk of freight: 6 = fairly risk
Risk of Infrastructure: 6 = fairly risk
Risk of Legal: 6 = fairly risk
Criteria Weight on Budget: 10 %
Criteria Weight on Time: 35 %
Criteria Weight on Risk of freight: 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure: 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal: 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK##HMC##Da Nang	1831.5	10.10	5.00	5.00	3.67	28.44
TV25	BKK##Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	22.17

Remark: truck —, train +, sea ## and air ***

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

รูปที่ 7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

6.3 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

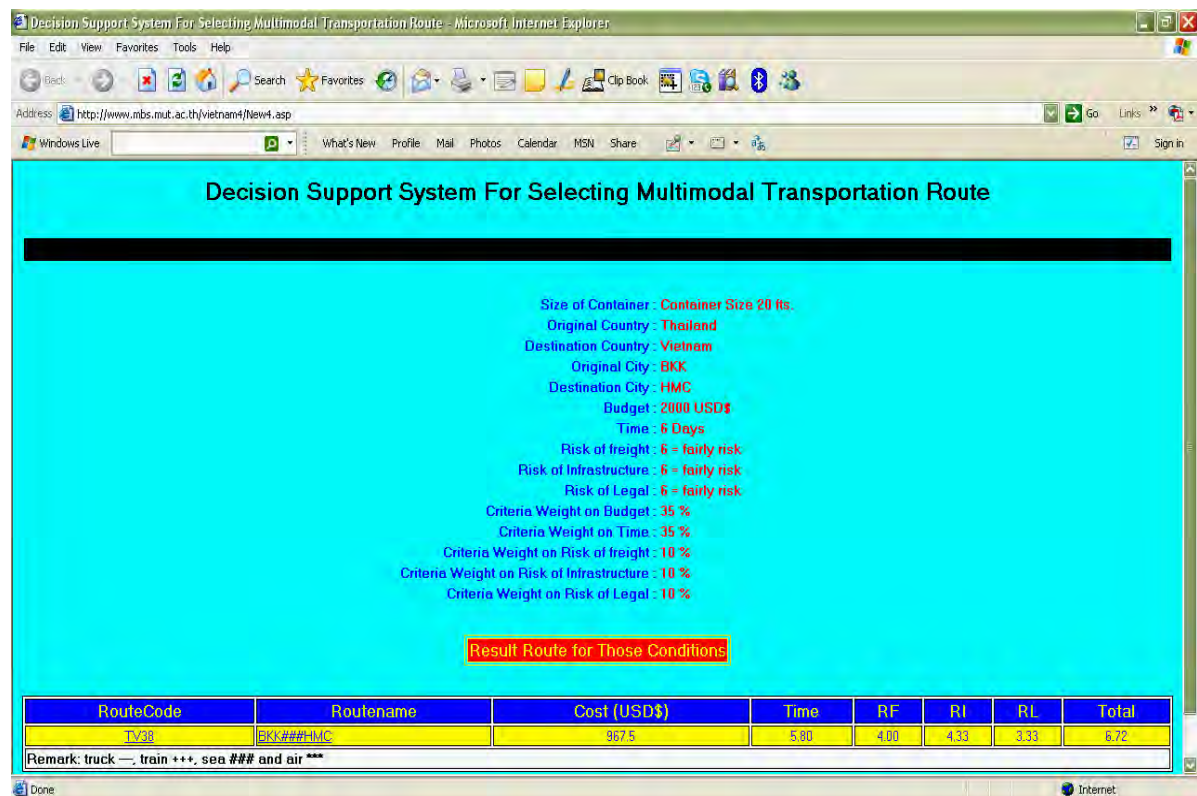
เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามที่เป็นไปได้ และมีความเหมาะสมที่สุดเป็นดังนี้

4.3.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ HMC คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครโฮจิมินห์ นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้ขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้านไม่สูงมากนัก

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  HMC เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งมาก ระยะทางไม่ไกล ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัยในการเข้าท่าเรือ

กรณีตัวอย่างที่ 1 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มิงงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10



รูปที่ 8 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 8 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 9



รูปที่ 9 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

4.3.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ Ha Noi คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่กรุงฮานอย นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายรวมโดยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเรือในการขนส่งมากพอสมควร ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัย

กรณีตัวอย่างที่ 2 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 10

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route - Microsoft Internet Explorer

Address: <http://www.mbs.mut.ac.th/vietnam4/View1.asp>

Size of Container : Container Size 20 ft.
 Original Country : Thailand
 Destination Country : Vietnam
 Original City : BKK
 Destination City : Hanoi
 Budget : 2000 USD
 Time : 14 Days
 Risk of freight : 6 - fairly risk
 Risk of Infrastructure : 6 - fairly risk
 Risk of Legal : 6 - fairly risk
 Criteria Weight on Budget : 10 %
 Criteria Weight on Time : 40 %
 Criteria Weight on Risk of freight : 20 %
 Criteria Weight on Risk of Infrastructure : 10 %
 Criteria Weight on Risk of Legal : 10 %

Result Route for These Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV17	BKK##Ha Phong-Ha Noi	1544	12.30	4.33	4.67	3.33	14.30
TV19	BKK##Ha Phong***Ha Noi	1924	12.70	4.33	4.67	3.33	15.06
TV05	BKK##HMC***Ha Noi	1807.5	12.10	5.33	5.00	4.00	21.19

Remark: truck —, train +, sea ## and air ***

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
 Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

รูปที่ 10 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 11



รูปที่ 11 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

4.3.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

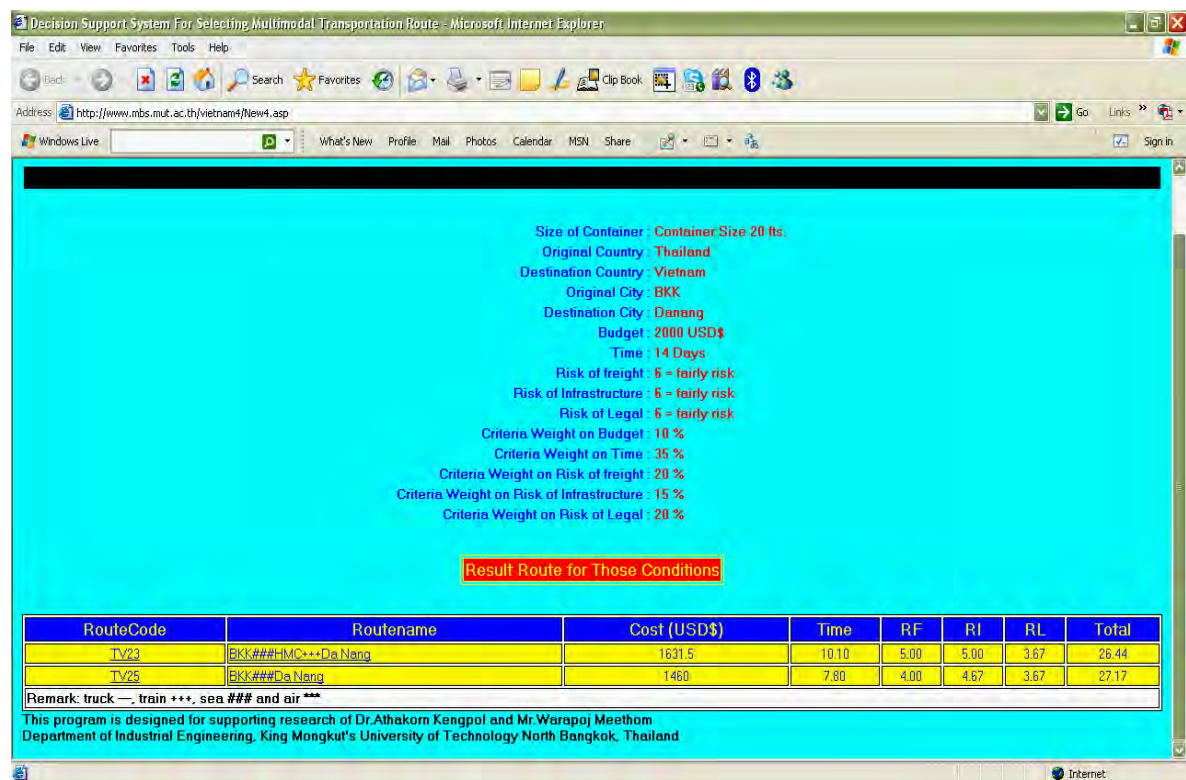
มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ✈️ Da Nang คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครดานัง นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับผู้สินค้าขนาด 20 ไร่ ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk 🚢 Da Nang (TV25) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่

คานั่ง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายโดยรวมสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,460 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอก่อนส่งสินค้า

กรณีตัวอย่างที่ 3 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 12 เส้นทางของการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 13



รูปที่ 12 หน้าจอของการเลือกเส้นทางของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 13 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3

4.5 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ

เนื่องจากระบบการตัดสินใจนี้ต้องการข้อมูลที่นำมาเป็นฐานข้อมูลที่ทันสมัยอย่างยิ่ง เช่น ค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบการขนส่งต่างๆ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในด้านต่างๆ และเส้นทางการขนส่งสินค้าใหม่ที่เกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ระบบจึงจำเป็นต้องมีผู้ดูแล และปรับข้อมูลให้ทันสมัยสำหรับข้อมูลค่าขนส่งสินค้าในช่วงต่างๆ ของระบบฐานข้อมูลที่ใช้ต้องได้มาจากบริษัทที่ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งไทยและเวียดนาม ทางคณะวิจัยฯ จึงติดต่อสมาคมฯ โลจิสติกส์ไทย เป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาระบบ และสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA) ที่จะเป็นผู้ประสานงานกับสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อเป็นผู้ประสานงานสมาชิกใน

การปรับข้อมูลให้ทันสมัย ดังกล่าวข้างต้น จากการหารือเบื้องต้นได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี ในการเสนอความคิดเห็นและพยายามให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง ทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศเวียดนามต่อไป ดังรายงานการสำรวจข้อมูล ที่นครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4

5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

1. ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทยและของเวียดนาม ต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันมากกว่านี้ ต้องมีความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการขนส่งต่อเนื่องกัน ถึงขนาดที่ต้องสามารถรับผิดชอบแทนกันได้ในการขนส่งสินค้า

2. ความปลอดภัยของเส้นทางขนส่งทางบก มีความเสี่ยงสูงและเสียเวลามาก ต้องมีการเจรจาพูดคุยกันในระดับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ด้วยกัน และเจ้าหน้าที่ของรัฐในการขนส่งข้ามแดนใน ประเทศลาว และกัมพูชา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเส้นทางขนส่งทางถนน

3. ปริมาณสินค้าที่มีการส่งข้ามแดนระหว่างกันไม่สมดุลย์ มีสินค้าจากไทยไปเวียดนามมากกว่าสินค้าจากเวียดนามมาไทยทำให้ค่าขนส่งสินค้าสูง ต้องแบกรับภาระค่าขนส่งที่แพงกลับ

4. ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าข้ามแดนยังใช้เวลานานอยู่ทำให้เสียเวลามาก สำหรับการตรวจสอบจากศุลกากร สนับสนุนให้เกิด Single Window อย่างเป็นรูปธรรม

5. การขนส่งทางรถไฟของประเทศเวียดนามเต็มกำลังความสามารถแล้ว โดยใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า ส่วนการขนส่งสินค้าจะเป็นสินค้าที่มีจำนวนมากๆ เช่น น้ำมัน ปูนซีเมนต์ นอกจากนั้นทางรถไฟในเวียดนามไม่ได้มีไว้ขนส่งสินค้าเป็นหลักแต่จะมีไว้ขนส่งคนมากกว่า ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นรถไฟแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ หัวรถจักรมีสภาพเก่า จำนวนที่ขี้น้อย และรางรถไฟและสะพานก็รับน้ำหนักได้ไม่มากนัก เส้นทางนี้ต้องได้รับการปรับปรุงก่อน

6. ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามก็เป็นแบบหลายรูปแบบต่อเนื่องกันอยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีสัญญาใดๆ เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าที่ยังมีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ก็เป็น การขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแล้วทางลูกค้าก็จะนำรถบรรทุกมารับเอง

7. ค่าขนส่งสินค้าในเวียดนามไม่ว่าจะเป็นทางรถบรรทุก เรือทะเล ทางเครื่องบินมีค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสูงมาก เมื่อเทียบค่าขนส่งในประเทศไทย

6. ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม เส้นทางที่มีความเสี่ยงในด้านต่างๆ น้อย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่มีการเดินทางสู่เวียดนามโดยตรง

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และความเสี่ยงไม่มากนัก คือ การขนส่งผ่านทางเรือเดินทะเลจากแหลมฉบังสู่นครโฮจิมินห์โดยตรง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการก็ใช้เส้นทางนี้เป็นหลัก จากการสัมภาษณ์บริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม สองสามบริษัทให้สัมภาษณ์ตรงกันว่าเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งคิดว่ประมาณ 80% ของการขนส่งที่มีทั้งหมด แต่ที่ขนส่งปัจจุบันเป็นการขนส่งเป็นทอดๆ แต่ไม่ใช่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีสัญญาในการขนส่งฉบับเดียว ระหว่างผู้จ้างและผู้รับจ้างขนส่งโดยตรง ส่วนใหญ่จะมีเจ้าของสินค้าหรือลูกค้าจะมารับสินค้าที่ทำเรือ แล้วนำส่งไปที่บริษัทหรือลูกค้าเองอีกทอดหนึ่ง

เส้นทางการเนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างไทยกับเวียดนามไม่ว่าจะเป็นเมืองใดก็ตามมีค่าขนส่งสูงมาก

ในปัจจุบัน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างต่อเนื่อง ตามแผนพัฒนาต่างๆ โดยการสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กร และประเทศต่างๆ ในกลุ่มเอง

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างช้าๆ และในช่วงเวลา 5-10 ปี ข้างหน้านี้ ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดที่สามารถทำให้เปลี่ยนรูปแบบระบบการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามมากนัก เช่น

การขนส่งทางถนน จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้นในการขนส่งเส้นทางนี้ โดยเปลี่ยนจากการข้ามโดยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากเป็นการข้ามสะพาน แต่ไม่ได้ทำให้ค่าขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามในเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายลดลงมากนัก ค่าใช้จ่ายที่สูงมาจากระบบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน คือประเทศลาว และเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงมาก เนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น ถนนที่ไม่สะดวกทั้งสภาพถนนและสภาพการจราจร การเดินทางไปได้ย่ำช้า โดยเฉลี่ยแล้วเคลื่อนที่ได้ประมาณ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การจราจรที่มีความวุ่นวายบนถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยานยนต์ จักรยาน คน และสัตว์เลื้อย มาใช้ถนนร่วมกัน และบางช่วงที่เป็นในตัวเมืองหรือเขตชุมชนมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นการขนส่งสินค้าที่มีเที่ยวไปจากประเทศไทยมีมากกว่า แต่การขนส่งที่ขากลับจากประเทศเวียดนามมาประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่ามาก ทำให้ค่าขนส่งสูง ฉะนั้นต้องพยายามสร้างให้เกิดการขนส่งจากประเทศเวียดนามกลับสู่ประเทศไทย จากการสำรวจเส้นทางของคณะวิจัย พบว่าประเทศเวียดนามมีวัตถุดิบต้นน้ำหลายหลากชนิดที่สามารถนำเข้ามาเพื่อแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มกับเป็นสินค้าต่อไป ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งได้ดำเนินการอยู่แล้ว เช่น ถั่ว ปลาหมึก เป็นต้น

บทที่ 1

ประเทศเวียดนาม

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (The Socialist Republic of Vietnam) หรือเรียกสั้นๆ ว่า “เวียดนาม” ตั้งอยู่ระหว่างเส้นละติจูด 23°22' เหนือ ถึง 8°30' เหนือ และลองจิจูด 109°29' ตะวันออก ถึง 102°10' ตะวันออก ทิศเหนือจรดจีน ทิศตะวันตกจรดลาว ทิศตะวันตกเฉียงใต้จรดกัมพูชา ทิศตะวันออกจรดทะเลจีนใต้ และทิศตะวันออกเฉียงใต้จรดอ่าวไทย ดังรูปที่ 1.1



รูปที่ 1.1 แผนที่ประเทศเวียดนาม

มีพื้นที่ประมาณ 331,689 ตารางกิโลเมตร ประมาณ 3 ใน 4 ของเวียดนาม ประกอบด้วยภูเขาและป่าไม้ บริเวณแผ่นดินทั้งหมดของเวียดนามมีพื้นที่ประมาณ 328,000 ตารางกิโลเมตร นอกจากนั้นเป็นไหล่เขาและหมู่เกาะต่างๆ อีกนับพันเกาะเรียงรายตั้งแต่อ่าวตังเกี๋ยไปจนถึงอ่าวไทย ภาคตะวันตกติดชายแดนลาวมีความยาว 2,130 กิโลเมตร ภาคใต้ติดกัมพูชา มีความยาว 1,228 กิโลเมตร มีชายฝั่งทะเลที่ยาวจากทิศตะวันออกติดกับทะเลจีนใต้ ทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดอ่าวไทย โดยมีชายฝั่งทะเลยาวจากเหนือจรดใต้ 3,444 กิโลเมตร ความยาวจากเหนือจรดใต้ 1,650 กิโลเมตร มีรูปร่างประเทศเหมือนรูป S

ภูมิอากาศ มีความแตกต่างตามลักษณะทางพื้นที่ภูมิศาสตร์ของเวียดนาม คือ ภาคเหนือมีอากาศค่อนข้างหนาวเย็น แบ่งออกเป็น 4 ฤดู ได้แก่ ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว ขณะที่ภาคกลางและภาคใต้มีสภาพภูมิอากาศที่ค่อนข้างร้อนตลอดทั้งปี ซึ่งมีเพียง 2 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝนและฤดูแล้ง

- อุณหภูมิเฉลี่ย	กรุงฮานอย	17.8 - 28.70 °C
	นครดานัง	21.7 - 29.40 °C
	นครโฮจิมินห์	26.1 - 31.900 °C
- ระดับน้ำฝน	กรุงฮานอย	2,537 มิลลิเมตร
	นครดานัง	2,115 มิลลิเมตร
	นครโฮจิมินห์	1,804 มิลลิเมตร

1.1 ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ

เนื่องจากแผ่นดินของเวียดนามมีความยาวมาก ทำให้ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยอาจแบ่งได้เป็น 4 ส่วนคือ ภาคเหนือ ภาคกลาง เขตที่ราบสูงและภาคใต้ ซึ่งประเทศเวียดนามมีทั้งหมด 59 จังหวัดและ 5 เทศบาลนคร ดังรูปที่ 1.2

1.1.1 ภาคเหนือ

จากพื้นที่เหนือสุดถึงจังหวัดกว๋างบินห์ (Quang Binh) ภูมิประเทศประกอบด้วยภูเขาสูงมากมาย โดยเฉพาะเทือกเขาฟานซีปัน (Fansipan) ซึ่งสูงถึง 3,143 เมตร สูงที่สุดใน อินโดจีน มีแม่น้ำสำคัญคือ แม่น้ำกุง (Cung) ซึ่งไหลไปบรรจบกับแม่น้ำแดงเป็นดินดอนสามเหลี่ยมที่อุดมสมบูรณ์ (Red River Delta) เหมาะแก่การเพาะปลูกและยังเป็นที่ตั้งของกรุงฮานอย (Ha Noi) อันเป็นเมืองหลวง นอกจากนี้ยังมีที่ราบลุ่ม Cao Bang และ Vinh Yen อ่าว Halong Bay และมีชนกลุ่มน้อยหลากหลาย



รูปที่ 1.2 แผนที่ประเทศเวียดนามแบ่งตามภาค (คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ)

ภูมิอากาศในเขตภาคเหนือแบ่งออกได้เป็น 4 ฤดู คือ

- ฤดูใบไม้ผลิ (มีนาคม-เมษายน) มีฝนตกปรอยๆ และความชื้นสูง อุณหภูมิประมาณ 17°C - 23°C
- ฤดูร้อน (พฤษภาคม-สิงหาคม) อากาศร้อนและมีฝน อุณหภูมิประมาณ 30°C - 39°C เดือนที่ร้อนที่สุดคือ มิถุนายน
- ฤดูใบไม้ร่วง (กันยายน-พฤศจิกายน) อุณหภูมิ 23°C - 28°C
- ฤดูหนาว (ธันวาคม-กุมภาพันธ์) อากาศจะหนาวเย็นที่สุดในรอบปี ประมาณ 7°C - 20°C แต่ในบางครั้งอุณหภูมิอาจลดลงถึง 0°C เดือนที่หนาวเย็นที่สุดคือมกราคม

เมืองสำคัญทางภาคเหนือ ได้แก่

ฮานอย (Ha Noi) เป็นเมืองหลวง มีพื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 3.1 ล้านคน ตั้งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแดง โดยมีแม่น้ำมากมายไหลผ่าน ได้แก่ The Duong, The Cau, The Ca Lo, The Day, The Nhue, The Tich, The To Lich และ The Kim Nguu นอกจากนี้ ฮานอยยังเป็นศูนย์กลางการบริหารประเทศและเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า และโลจิสติกส์ทางภาคเหนือ

ไฮฟอง (Hai Phong) มีพื้นที่ 1,519 ตารางกิโลเมตร มีประชากรราว 1.8 ล้านคน เป็นเมืองท่าสำคัญในภาคเหนือและเป็นเขตอุตสาหกรรมหนัก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเคมี ต่อเรือ และวัสดุก่อสร้าง มีท่าเรือสำคัญคือ Hai Phong Port และมีสนามบิน Cat Bi Airport

กว๋างนินห์ (Quang Ninh) มีพื้นที่ 5,899 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 1 ล้านคน กว๋างนินห์เป็นเมืองท่าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเวียดนาม มีท่าเรือสำคัญได้แก่ Hon Gai Port นอกจากนี้ ยังเป็นจังหวัดที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรมากมาย อาทิ ป่าไม้ และเป็นแหล่งถ่านหินที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ

เซินลา (Son La) มีพื้นที่ 14,055 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 9 แสนคน โดยพื้นที่กว่าร้อยละ 80 เป็นภูเขา ซึ่งเหมาะแก่การทำฟาร์มโคนม มีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ชาดำ

ลายเจิว (Lai Chau) มีพื้นที่ 7,365 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 2 แสนคน มีสนามบินคือ Dien Bien Phu Airport

เตวียนกวาง (Tuyen Quang) มีพื้นที่ 5,868 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 692,500 แสนคน เป็นจังหวัดที่อุดมไปด้วยป่าไม้ และไม่มีค่าต่างๆ รวมถึงพืชสมุนไพรกว่า 1,000 ชนิด

หลาวกาย (Lao Cai) มีพื้นที่ 8,057 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6 แสนคน มีป่าไม้อุดมสมบูรณ์และไม้หายากหลายชนิด อาทิ Po Mu (Fukiena), Lat Hoa (Chukrasia Tabularia Cho Chi) รวมถึงพืชสมุนไพรและสัตว์หายากอื่นๆ เช่น กวาง หมูป่า เสือ เป็นต้น

1.1.2 ภาคกลาง

ตั้งแต่จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ถึงคานหว่า (Khanh Hoa) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงซึ่งเต็มไปด้วยหินภูเขาไฟ หาดทราย เนินทราย และทะเลสาบ สภาพภูมิอากาศค่อนข้างร้อนตลอดปี และมีเพียง 2 ฤดูคือ

ภูมิอากาศในเขตภาคกลางแบ่งออกได้เป็น 2 ฤดู คือ

- ฤดูฝน (พฤษภาคม-ตุลาคม) เดือนที่อากาศร้อนที่สุดคือ มิถุนายน-กรกฎาคม อุณหภูมิเกือบ 40°C
- ฤดูแล้ง (ตุลาคม-เมษายน) เดือนที่อากาศเย็นที่สุดคือ มกราคม อุณหภูมิเกือบ 20°C

เมืองสำคัญทางภาคกลางได้แก่

ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) มีพื้นที่ 5,009 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1,078,900 คน เป็นเมืองสำคัญทางประวัติศาสตร์และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเวียดนาม

ดานัง (Da Nang) มีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร ประชากร 715,000 แสนคน เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การท่องเที่ยว และเป็นเมืองท่าสำคัญ และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคกลาง โดยมีสนามบินคือ Da Nang Airport และมีท่าเรือคือ Da Nang Port

1.1.3 เขตที่ราบสูง

บริเวณชายแดนติดกับลาวตอนใต้และกัมพูชา นับตั้งแต่จังหวัดคอนตูม (Kon Tum) ถึงลำดอง (Lam Dong) ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงและภูเขา

1.1.4 ภาคใต้

นับตั้งแต่จังหวัดดองไน (Dong Nai) จนถึงดินแดนใต้สุด แม้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่ราบสูง แต่ก็มีที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong River Delta หรือที่รู้จักกันในชื่อ กู๋ลองยาง - Cuu Long Giang) อันอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) หรืออดีตไซ่ง่อน (Saigon) และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ภาคใต้

ภูมิอากาศของภาคใต้ค่อนข้างร้อน อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 27° C มี 2 ฤดู คือ

- **ฤดูฝน** (พฤษภาคม-ตุลาคม) เดือนที่อากาศร้อนที่สุดคือ เมษายน อุณหภูมิประมาณ 39° C
- **ฤดูแล้ง** (ตุลาคม-เมษายน) เดือนที่อากาศเย็นที่สุดคือ มกราคม อุณหภูมิประมาณ 26° C

ภาคใต้มีเมืองสำคัญได้แก่

โฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) มีพื้นที่ 2,095 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6.2 ล้านคน เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การนำเข้าส่งออก และเป็นเมืองท่าสำคัญ โดยมีสนามบินนานาชาติ Tan Son Nhat Airport และมีท่าเรือ Saigon Port นครโฮจิมินห์ได้รับฉายาว่า "ไข่มุกแห่งเอเชียตะวันออก"

เกิ่นเทอ (Can Tho) มีพื้นที่ 1,390 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1.1 ล้านคนเป็นเมืองอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารที่สำคัญ และเป็นแหล่งปลูกข้าวที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนาม

เตียงยาง (Tien Giang) มีพื้นที่ 2,367 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1.6 ล้านคน เตียงยางตั้งอยู่ในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ซึ่งมีดินอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชเขตร้อน จึงเป็นแหล่งผลิตข้าวและผลไม้ต่างๆ อาทิ พุรีน มะม่วง รวมถึงผลไม้เมืองร้อนชนิดอื่นๆ

บาเรีย - หุงเต่า (Ba Ria - Vung Tau) มีพื้นที่ 1,975 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 8 แสนคน เป็นเมืองที่มีการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ โดยเวียดนามสามารถผลิตน้ำมันได้มากที่สุดใ้คาบสมุทรอินโดจีน แหล่งผลิตสำคัญอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองเรียกว่า "Bac Ho" หรือ "White Tiger"

เนื่องจากเวียดนามมีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศที่หลากหลาย จึงทำให้เวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย มีแม่น้ำไหลผ่านหุบเขาและที่ราบมากกว่า 2,800 สาย โดยเป็นแม่น้ำที่มีความยาวมากกว่า 10 กิโลเมตรกว่า 2,300 สาย มีพื้นที่ป่าเขตร้อนมากถึงร้อยละ 40 ของพื้นที่ประเทศ รวมถึงป่าชายเลนที่มีพื้นที่ประมาณ 200,000 เฮกตาร์ (1.25 ล้านไร่) มีรุกขชาติมากกว่า 7,000 ชนิด แบ่งเป็น 239 สายพันธุ์ เป็นแหล่งกำเนิดน้ำมันยางไม้และพืชสมุนไพรมากมาย ที่ราบสูงเหมาะแก่การปลูกพืชเขตร้อน เช่น กาแฟ ใบชา ปอ และในบริเวณที่ราบลุ่มเหมาะแก่การปลูกพริกไทย ยางพารา ข้าว นอกจากนี้ ยังมีสัตว์ป่ามากมาย เป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมมากกว่า 270 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 180 ชนิด นก 1,000 ชนิด และปลา 1,000 ชนิด โดยเป็นสายพันธุ์เดียวกับสัตว์ในอ่าวเบงกอล และคาบสมุทรมาลายู

เวียดนามยังมีสินแร่ที่ค้นพบแล้วมากกว่า 2,000 ชนิด โดยหลายชนิดมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและมีปริมาณมากพอสำหรับการขุดเจาะในเชิงพาณิชย์ เช่น เหล็ก พบมากในจังหวัดท้ายเหวียน (Thai Nguyen) และในบริเวณลุ่มแม่น้ำแดง ถ่านหิน โดยเฉพาะถ่านหินแอนทราไซต์ที่มีคุณภาพดี ให้ความร้อนสูง ใช้ในอุตสาหกรรมถลุงเหล็ก พบมากในจังหวัดกว๋างนินห์ (Quang Ninh) และบริเวณที่ราบสูงเตเหวียนในแถบตอนกลางของประเทศ ทองแดง พบในจังหวัด เซินลา (Son La) ทอง พบที่จังหวัด กว๋างนัม (Quang Nam) และหลั่งเซิน (Lang Son) รวมถึงก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน ที่พบมากบริเวณชายฝั่งหุงเต่า (Vung Tau)

จากการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว ทำให้มีการทำลายป่าไม้ สัตว์ป่า และมีการขุดเจาะแร่ธาตุต่างๆ เพื่อใช้ในเชิงเศรษฐกิจจำนวนมาก ทำให้ปริมาณทรัพยากรลดลงอย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการลงทุนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้นภาครัฐจึงจัดให้มีการจัดอันดับการแข่งขันการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจระดับจังหวัด (PCI) เพื่อส่งเสริมให้แต่ละจังหวัดมีการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมและสามารถดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในแต่ละจังหวัด

จากการสำรวจการจัดอันดับการแข่งขันการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจระดับจังหวัด ใน 42 จังหวัดในปี 2549 พบว่า อันดับที่ 1 คือ จังหวัดบิ่न्हเหวียน (Binh

Duong) อันดับที่ 2 คือ เมืองดานัง (Da Nang) และอันดับที่ 3 คือ จังหวัดบิ่นห์ดีน (Binh Dinh) ส่วนอันดับสุดท้าย คือ จังหวัด Lai Chau

1.2 โครงสร้างการเมืองการปกครอง

เวียดนามปกครองโดยระบบสังคมนิยม มีพรรคการเมืองเดียว คือ "พรรคคอมมิวนิสต์แห่งเวียดนาม (Communist Party of Vietnam หรือ CPV)" เป็นสถาบันการเมืองที่มีอำนาจสูงสุดตามรัฐธรรมนูญซึ่งประกาศใช้ล่าสุดปี 2535 มี "สภาแห่งชาติ (National Assembly)" ที่มาจากการเลือกตั้ง มีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปี และรัฐบาลที่ได้รับการแต่งตั้งโดยสภาแห่งชาติ ซึ่งมีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปีเช่นกัน

โครงสร้างการปกครองของเวียดนาม แบ่งเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่

1.2.1 ฝ่ายนิติบัญญัติ ได้แก่ สภาแห่งชาติ (Quoc Hoi หรือ National Assembly) มีสมาชิกรวม 498 คน มีอำนาจสูงสุดในการกำหนดนโยบายทั้งภายในและต่างประเทศ มีหน้าที่บัญญัติและแก้ไขกฎหมาย แต่งตั้งประธานาธิบดีตามที่พรรคคอมมิวนิสต์เสนอ ให้การรับรองหรือถอดถอนนายกรัฐมนตรีตามที่ประธานาธิบดีเสนอ รวมทั้งแต่งตั้งคณะรัฐมนตรีตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ อันเป็นระบบการบริหารแบบผู้นำร่วม

สมาชิกสภาแห่งชาติมาจากการเลือกตั้ง มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี ซึ่งแม้ว่าโดยมากจะเป็นสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์ แต่กฎหมายเวียดนามก็อนุญาตให้ผู้ที่มีได้เป็นสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์ได้รับเลือกตั้งได้เช่นเดียวกัน โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากแนวร่วมปิตุภูมิแห่งชาติ อันเป็นองค์กรส่วนหนึ่งของพรรคคอมมิวนิสต์ ที่ทำหน้าที่ดูแลรักษาอุดมการณ์สังคมนิยม

เนื่องจากคณะผู้บริหารประเทศรวมถึงสมาชิกภายในองค์กรนิติบัญญัติส่วนแล้วแต่เป็นสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์ และเป็นผู้ที่ได้รับการสนับสนุนโดยแนวร่วมปิตุภูมิแห่งชาติอันเป็นส่วนหนึ่งของพรรคคอมมิวนิสต์เช่นกัน จึงทำให้อำนาจการปกครองถูกผูกขาด

ภายในพรรคคอมมิวนิสต์ยังแบ่งเป็น 3 กลุ่มใหญ่ที่ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน ได้แก่ *กลุ่มปฏิรูป* ซึ่งสนับสนุนการเปิดการค้าเสรี นำโดยนายกรัฐมนตรี *กลุ่มอนุรักษ์นิยม* มีแนวคิดต่อต้านการเปิดประเทศ และ *กลุ่มที่เป็นกลาง* นำโดยประธานาธิบดี ซึ่งการคานอำนาจในลักษณะนี้ แม้ว่าจะทำให้ประเทศสามารถเปิดกว้างและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น แต่ก็ทำให้การพัฒนาไม่รวดเร็วเท่าที่ควร

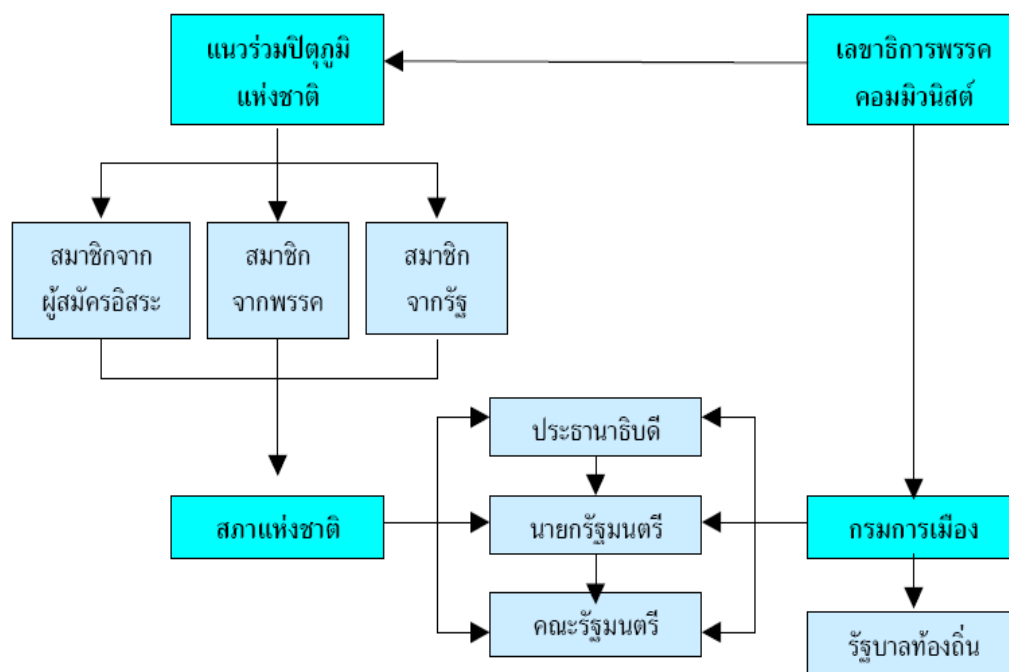


รูปที่ 1.3 จังหวัดต่างๆ ในเวียดนาม

1.2.2 ฝ่ายบริหาร (หรือรัฐบาลส่วนกลาง) ประกอบด้วย *ประธานาธิบดี* ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากสภาแห่งชาติ *นายกรัฐมนตรี* *คณะรัฐมนตรี* รวมไปถึงตำแหน่งสำคัญในพรรคคอมมิวนิสต์ เช่น *สมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งมีวาระ 5 ปี มีหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กรบริหารระดับสูง *เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดของพรรค *คณะกรรมการกลางของพรรคคอมมิวนิสต์* ซึ่งทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม และ *กรมการเมือง (Politburo)* ซึ่งเป็นองค์กรบริหารสูงสุด เป็นศูนย์กลางอำนาจในการกำหนดนโยบายและควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด

1.2.3 การปกครองท้องถิ่น ในแต่ละจังหวัดจะมีคณะกรรมการประชาชน (Provincial People's Committee) ทำหน้าที่บริหารงานภายในท้องถิ่นให้เป็นไปตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ

นโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ที่บัญญัติโดยองค์กรของรัฐที่อยู่ในระดับสูงกว่า ระบบการบริหารราชการท้องถิ่นของเวียดนามจะแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับจังหวัด มี 59 จังหวัด กับอีก 5 นคร คือ ฮานอย โฮจิมินห์ ไฮฟอง ดานัง และเกิ่นเซอ ระดับเมืองและเทศบาลมีประมาณ 600 หน่วย และระดับตำบลมีประมาณ 1 หมื่นตำบล



ที่มา : ฝ่ายวิจัย ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

รูปที่ 1.4 โครงสร้างการปกครองเวียดนาม

แนวโน้มทางการเมือง คาดว่าพรรคคอมมิวนิสต์แห่งเวียดนามยังคงมีความมั่นคงสูงจนถึงปี 2549 ซึ่งจะมีการเลือกตั้งสมาชิกแห่งชาติครั้งใหม่ แม้ในระหว่างนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต่างๆ อยู่บ้าง แต่คงไม่มีผลต่ออุดมการณ์ของพรรค ดังนั้น เวียดนามจึงมีความมั่นคงทางการเมืองสูงและมีความต่อเนื่องของนโยบาย ซึ่งจะเป็นโอกาสสำหรับนักลงทุนไทย

1.3 ประชากร กำลังแรงงาน และการศึกษา

ปี 2551 เวียดนามมีประชากรประมาณ 86.96 ล้านคน เป็นชาวเวียดนามมากถึง ร้อยละ 90 อาศัยอยู่ตามปากสามเหลี่ยมแม่น้ำแดงและแม่น้ำโขง ที่เหลือเป็นชนกลุ่มน้อยอื่นๆ อีก 54 กลุ่ม กลุ่มใหญ่ที่สุดคือ ขิ่น (Kinh) ประมาณร้อยละ 88 อาศัยอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำแดง ชายฝั่งทะเลตอนกลางของประเทศ บริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ และเมืองใหญ่อื่นๆ ส่วนที่เหลืออีก 53 กลุ่มกระจายอยู่ตามเขตเทือกเขาและที่ราบสูงที่มีพื้นที่ประมาณ 2 ใน 3 ส่วนของประเทศ

ประชากร 86,967,524 ล้านคน (ปี 2551)

- ความหนาแน่น = 258 คน/ตารางกิโลเมตร
- อัตราการเพิ่มประชากร = 1.16 %
- อัตราการเกิด = 16.7 คน/1,000 คน
- อัตราการตาย = 6.8 คน/1,000 คน
- อายุขัยเฉลี่ย = 71 ปี
- โครงสร้างประชากร ดังนี้

* แบ่งเป็นอายุ 0-14 ปี 25.51% (ชาย 11,323,811 คน หญิง 10,503,353 คน)

15-59 ปี 65.04% (ชาย 29,026,748 คน หญิง 29,463,228 คน)

60 ปี ขึ้นไป 9.45% (ชาย 1,927,816 คน หญิง 3,037,409 คน)

(ทั้งนี้ ปี 2550 เวียดนามมีผู้ใช้แรงงานที่มีอายุระหว่าง 15-59 ปีจำนวน 55.385

ล้านคน คิดเป็น 65.04% ของประชากรทั้งหมด ส่วนอัตราการว่างงานคิดเป็น

4.6%)

* แบ่งเป็นเชื้อชาติ

Kinh (Viet) 86.2 %

Tay 1.9 %

Thai 1.7 %

Muong 1.5 %

Hoa 1.1 %

Khmer 1.4 %

Nung 1.1 %

H' Mong 1.0 %

Others 4.1 %

ศาสนา

พุทธ 9.3%

คริสต์ 7.2%

อิสลาม 0.1%

อื่นๆ 2.6%

ไม่นับถือศาสนา 80.8% (ขงจื้อ)

รายได้

กรุงฮานอยเฉลี่ย 1,350 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี

นครโฮจิมินห์เฉลี่ย 1,700 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี

ประชากรในเมืองเฉลี่ย 70 เหรียญสหรัฐ/คน/เดือน

ประชากรในชนบทเฉลี่ย 45 เหรียญสหรัฐ/คน/เดือน

การศึกษา	ภาคบังคับ	15.15 ล้านคน
	ภาคอาชีวศึกษา	12.23 ล้านคน
	ภาคอุดมศึกษา	0.54 ล้านคน
	การศึกษานอกโรงเรียน	0.11 ล้านคน
	สัดส่วนผู้อ่านออกเขียนได้	(10 ขวบขึ้นไป) 90%

ประชากรเวียดนามมีอายุเฉลี่ย 70 ปี อัตราเพิ่มเฉลี่ยของประชากรประมาณร้อยละ 1.3 แต่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เป็นประชากรในวัยแรงงานประมาณ 42.6 ล้านคน หรือร้อยละ 51 ของประชากรทั้งหมด และมีอัตราการว่างงานในปี 2549 ประมาณร้อยละ 4.4 ชาวเวียดนามมีความขยัน อดทน เรียนรู้เร็ว อัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับบริษัทต่างชาติในเมืองใหญ่ประมาณ 50 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน และในเขตรอบนอก 36 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน ส่วนในพื้นที่ห่างไกลประมาณ 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน แต่นายจ้างต้องจ่ายค่าประกันสังคมให้ลูกจ้างอีกร้อยละ 15 และประกันสุขภาพร้อยละ 2 ของค่าจ้าง รวมทั้งโบนัสอย่างน้อยปีละ 1 เดือน แรงงานที่ทำงานกับบริษัทต่างชาติส่วนใหญ่ได้รับค่าจ้างสูงกว่าอัตราดังกล่าว

เวียดนามมีประชากรในเขตเมืองประมาณ 20 ล้านคนหรือร้อยละ 25 ของประชากรรวม ขณะที่ภาคชนบทมีประชากรถึง 60 ล้านคน หรือร้อยละ 75 อย่างไรก็ตาม ประชากรในเมืองมีจำนวนเพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่าประชากรในชนบทประมาณ 4 เท่าตัว อันเนื่องมาจากการอพยพย้ายถิ่นของประชาชนในชนบทเพื่อมาทำงานในเมือง

ประชากรเวียดนามส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธนิกายมหายานประมาณร้อยละ 80 ที่เหลือ นับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่นๆ รวมทั้งศาสนาทั่วไป และฮั่วเห่า ซึ่งเป็นศาสนาดั้งเดิมของเวียดนาม ภาษาราชการคือ ภาษาเวียดนาม นอกจากนี้ มีการใช้ภาษาอื่นๆ อีก เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ จีน รัสเซีย และภาษาถิ่นของชาวเขาและชนกลุ่มน้อยเผ่าต่างๆ

ทางด้านระบบการศึกษา พบว่าเวียดนามมีระบบการศึกษาระดับประถมที่มีคุณภาพ เทียบเท่ามาตรฐานสากล อีกทั้งในปัจจุบัน ภาครัฐให้ความสนใจกับระบบการศึกษามากขึ้น และพยายามวางโครงการปรับปรุงการศึกษาระดับชั้นมัธยมให้เทียบเท่ามาตรฐานสากลด้วย เวียดนามมีอัตราการรู้หนังสือซึ่งเกือบทั้งประเทศประชากรสามารถอ่านออกและเขียนได้มีมากถึงร้อยละ 90.3 ของจำนวนประชากรทั้งหมด

1.4 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม

ประเทศเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองเป็นสังคมนิยม โดยมีพรรคคอมมิวนิสต์เป็นองค์กรทางการเมืองสูงสุด แต่เวียดนามก็ยังนับเป็นประเทศหนึ่งในแถบคาบสมุทรอินโดจีนที่มีขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมที่เก่าแก่ สัมมาเป็นระยะเวลานาน และยังคงสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

1.4.1 วิถีชีวิตของชาวเวียดนาม

เวียดนามมีความสัมพันธ์กับจีนมายาวนานก่อนการปฏิวัติระบบการปกครอง จึงทำให้มีความเชื่อ ศิลปะ วิธีการดำรงชีวิต ตลอดจนประเพณีและวัฒนธรรมต่างๆ ที่ใกล้เคียงกับจีน ลัทธิความเชื่อต่างๆ ของจีนได้แพร่ขยายมายังเวียดนามด้วย ทั้งลัทธิขงจื๊อ ที่ให้ความสำคัญต่อการนับถือบรรพบุรุษ ลัทธิเต๋า ที่สอนเรื่องความสมดุลของธรรมชาติ รวมไปถึงศาสนาพุทธ นิกายมหายานที่สอนเรื่องกรรมดีและกรรมชั่ว ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลคอมมิวนิสต์ของเวียดนามจะทำลายความเชื่อและศาสนาส่วนหนึ่งไปในช่วงปฏิวัติระบบการปกครอง แต่ปัจจุบันมีการผ่อนปรนมากขึ้น โดยอนุญาตให้มีนักบวชในศาสนาพุทธและศาสนาอื่นๆ ได้ อีกทั้งพลเมืองส่วนหนึ่งยังคงรักษาค่านิยมประเพณีดั้งเดิมสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

ชาวเวียดนามยังมีความนับถือสวรรค์หรือที่เรียกว่า "Ong Troi" และเชื่อว่าทุกหนทุกแห่งมีเทพเจ้าสถิตย์อยู่ ไม่ว่าจะเป็นเทพเจ้าดิน เทพเจ้าน้ำ หรือเทพเจ้าอื่นๆ ดังนั้นนอกจากวัดในศาสนาพุทธ (Chua) ศาลาประชาคม (Dinh) หรือแท่นบูชาจักรพรรดิในอดีต (Den) แล้ว ยังมีการตั้งแท่นบูชาเทพเจ้า (Mieu) กระจายอยู่โดยทั่วไป ประชาชนนิยมนำดอกไม้ ธูป เทียน และผลไม้ มาสักการะบูชาในวันที่ 1 และ 15 ค่ำ

คำสอนของขงจื๊อก็ยังคงอิทธิพลอยู่ในเวียดนาม ทำให้ชาวเวียดนามให้ความสำคัญกับการเซ่นไหว้บรรพบุรุษ

1.4.2 กิจกรรมสำคัญทางศาสนา

ชาวเวียดนามจะเฉลิมฉลองเทศกาลต่างๆ อย่างน้อย 3-7 วัน ติดต่อกัน โดยมีเทศกาลทางศาสนาที่สำคัญที่สุด คือ "เต๊ตเหวียนดาน (Tet Nguyen Dan)" แปลว่า “เทศกาลแห่งรุ่งอรุณแรกของปี” ที่ชาวบ้านนิยมเรียกกันสั้นๆ ว่า “เทศกาลเต๊ต (Tet)” เทศกาลจะเริ่มต้นขึ้น 1 สัปดาห์ก่อนที่จะถึงวันขึ้นปีใหม่ตามจันทรคติคือ จะอยู่ระหว่างปลายเดือนมกราคมถึงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ในวันขึ้น 15 ค่ำ ของวันที่ดวงอาทิตย์อยู่ใกล้เส้นศูนย์สูตรมากที่สุดในฤดูหนาว กับวันที่กลางวันยาวเท่ากับกลางคืน (วิษุวัต) ในฤดูใบไม้ผลิ เทศกาลนี้เป็นการเฉลิมฉลองในภาพรวมทั้งหมดของความเชื่อในเทพเจ้า ลัทธิเต๋า และขงจื๊อ ศาสนาพุทธ รวมถึงการเคารพบรรพบุรุษ

ชาวเวียดนามจะทำเสาไม้ไผ่สูงเรียกว่า "Cayneu" แปลว่า "ต้นไม้สัญลักษณ์" แขนงด้วยป่ายดินเหนียว มีผ้าเหลืองติดอยู่บนยอดเสา มีเสียงดังกังวานติดไว้หน้าบ้านเป็นสัญลักษณ์ของพระพุทธเจ้า เพื่อป้องกันพวกปีศาจหรือวิญญาณชั่วร้ายที่จะมารบกวน และของกินประจำเทศกาลคือ Banh Chung ที่ทำจากข้าวเหนียวสอดไส้หมู ถั่ว และหัวหอมแห้ง นอกจากนี้ ยังต้องจุดประทัดเพื่อขับไล่ปีศาจ Ma Qui กับภรรยาผู้ชั่วร้ายของมัน จนในปี 2538 รัฐบาลจึงประกาศห้ามการจุดประทัด แต่ชาวบ้านก็หาวิธีเลี่ยงโดยการเปิดเทปของเสียงประทัดแทนการจุด

เทศกาลที่สำคัญของชาวเวียดนาม คือ “เทศกาลกลางฤดูใบไม้ร่วง” โดยนับตามจันทรคติตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำเดือน 8 ของทุกปี ชาวบ้านจัดประกวด "ขนมบันดรงทุ" หรือ ขนมเปี้ยะโก๋ญวน ที่มีรูปร่างกลม มีไส้ถั่วและไส้ผลไม้ พร้อมทั้งจัดขบวนแห่เชิดมังกรขึ้น เพื่อแสดงความเคารพต่อพระจันทร์ ซึ่งในบางหมู่บ้าน อาจประดับโคมไฟ พร้อมทั้งจัดงานขับร้องเพลงพื้นบ้าน

1.4.3 วันหยุดสำคัญของเวียดนาม

เวลาของเวียดนามตรงกับเวลาของไทยคือ เร็วกว่าเมืองกรีนิชประมาณ 7 ชั่วโมง สำหรับเวลาทำการของหน่วยงานราชการ สำนักงาน และองค์กรให้บริการสาธารณสุขคือ 8.00-16.30 น. ซึ่งจะเปิดให้บริการตั้งแต่วันจันทร์-ศุกร์ แต่หากเป็นพิพิธภัณฑ์จะเปิดให้บริการในวันเสาร์อีกครั้งวันด้วย ร้านค้าเอกชนทั่วไปเปิดให้บริการระหว่าง 6.00-18.30 น. ธนาคารพาณิชย์จะให้บริการวันจันทร์-ศุกร์ ระหว่างเวลา 8.00-16.00 น. (หยุดพักเวลา 12.00-13.00 น.) และสำนักงานไปรษณีย์โทรเลขจะให้บริการตั้งแต่ 7.00-20.00 น. โรงงานอุตสาหกรรมทำงานวันจันทร์-ศุกร์ และวันเสาร์อีกครั้งวัน โดยเวลาทำงานรวมไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ หากเกินจากนี้ต้องจ่ายค่าล่วงเวลา สำหรับวันหยุดประจำสัปดาห์ต้องจ่ายค่าจ้างเพิ่ม 2 เท่า และวันหยุดนักขัตฤกษ์จ่ายเพิ่ม 3 เท่าวันหยุดธนาคารของเวียดนาม มีประมาณ 8 วันต่อปี ดังนี้

วันขึ้นปีใหม่	1 มกราคม
วันตรุษ	หยุด 4 วัน เป็นวันขึ้นปีใหม่ตามจันทรคติ หรือ “เต็ดเหวียนดาน” (ซึ่งตรงกับวันตรุษจีน)
วันปลดแอกกรุงไซ่ง่อน	30 เมษายน
วันแรงงานแห่งชาติ	1 พฤษภาคม
วันชาติ	2 กันยายน

ยังมีวันสำคัญทางศาสนาที่แตกต่างกันออกไป สำหรับศาสนาพุทธ ทุกวันที่ 8 และ 15 ค่ำเป็นวันพระ และวันสำคัญอื่นๆ ได้แก่ วันมาฆบูชา วิสาขบูชา อาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา และวันออกพรรษา

1.5 นโยบายต่างประเทศของเวียดนาม

หลังจากการใช้นโยบาย Doi Moi เพื่อการพัฒนาประเทศ รัฐบาลเวียดนามได้เจริญสัมพันธไมตรีกับประเทศต่างๆ เรื่อยมา โดยในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2547 ไทยและเวียดนามได้เข้าร่วมประชุมคณะรัฐมนตรีร่วม ที่นครดานัง ประเทศเวียดนาม และนครพนมของไทย ซึ่งนับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่ทั้ง 2 ประเทศจัดการประชุมในลักษณะนี้ ซึ่งช่วยเพิ่มความร่วมมืออย่าง

ใกล้ชิด และนำไปสู่ข้อตกลงความร่วมมือระยะยาวระหว่างไทยกับเวียดนาม โดยได้แถลงการณ์ร่วมว่าด้วยกรอบความร่วมมือไทย-เวียดนามในทศวรรษที่ 21 มี 6 ข้อดังนี้

- 1) ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน โดยเคารพในเอกราชอธิปไตยและบูรณภาพ รวมถึงไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ ทั้งสองประเทศต้องป้องกันไม่ให้มีการใช้ดินแดนเพื่อการอันเป็นปฏิปักษ์และส่งผลกระทบต่อความสงบมั่นคงของอีกประเทศ
- 2) จัดตั้งกลไกหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทวิภาคี เพื่อสนับสนุนการเป็นหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ
- 3) จัดการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-เวียดนาม รวมทั้งจัดตั้งคณะอนุกรรมการด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม
- 4) เสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเพื่อป้องกันการกระทำคุกคามต่อเอกราชของแต่ละประเทศ รวมถึงการต่อสู้กับอาชญากรรมข้ามชาติ
- 5) ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน โดยเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกัน ร้อยละ 15 ต่อปี ในปี 2553 มีเป้าหมายมูลค่าการค้าระหว่างกันสูงถึง 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 1.2 แสนล้านบาท โดยไทยจะส่งเสริมให้ภาคเอกชนเพิ่มการลงทุนในเวียดนาม และร่วมมือผลิตและส่งออกข้าวมากขึ้น เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาข้าว และยกระดับความเป็นอยู่ของเกษตรกรทั้งสองประเทศ
- 6) ส่งเสริมความร่วมมือด้านต่างๆ อาทิ ด้านพลังงานและการศึกษา การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การคลังและธนาคาร วัฒนธรรม การศึกษา และร่วมมือกันแก้ปัญหาความยากจน

สำหรับการประชุมกลุ่มย่อยคณะรัฐมนตรีไทย-เวียดนาม ได้จัดหารือกันในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1) ด้านการเมือง หารือเรื่องการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อบูรณาการความมั่นคงระหว่างสองประเทศ เพื่อดำเนินการต่อต้านการก่อการร้าย แลกเปลี่ยนข่าวกรอง แก้ไขปัญหา ยาเสพติดร่วมมือด้านการทหาร อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ และป้องกันการฟอกเงิน
- 2) ด้านเศรษฐกิจ เสนอให้ความร่วมมือด้านการเงิน การค้า การธนาคาร การผลิต การค้าสินค้าเกษตร สุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การลงทุน การท่องเที่ยว พลังงาน สิ่งแวดล้อม คมนาคม ซึ่งประเด็นที่หยิบยกขึ้นมาหารือ คือการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้านโรคระบาดในสัตว์ปีก นอกจากนี้ ยังหารือความร่วมมือเกี่ยวกับสินค้าข้าวที่ไทยและเวียดนามต่างก็เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก โดยจะกระชับความร่วมมือให้ใกล้ชิด

มากขึ้น และไทยจะผลักดันให้นักลงทุนเข้าไปลงทุนใน เวียดนามมากขึ้น รวมทั้งหาหรือ
การเปิดเสรีการบินระหว่างกันด้วย

ความร่วมมือด้าน การเงิน การค้า การธนาคาร ทั้งสองประเทศได้หารือถึงการร่วมแก้ไข
ปัญหาทางการเงิน การธนาคาร ในภาพรวมและคู่ทางในการขยายความร่วมมือตามความตกลงจัดตั้ง
คณะอนุกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือการค้า

ส่วนความร่วมมือด้านการเกษตรและสุขอนามัย เสนอให้จัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมใน
สินค้าประมง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ขยายความร่วมมือเรื่องข้าว โดยเฉพาะด้าน
เทคโนโลยีการผลิตข้าวลูกผสม (Hybrid Rice) ของเวียดนาม

ขณะที่ความร่วมมือด้าน พลังงานและการลงทุน ทั้งสองฝ่ายหารือเกี่ยวกับการกำหนด แนว
ทางการยอมรับมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมระหว่างกัน การผลักดันให้นักลงทุนไทยขยายการ
ลงทุนในเวียดนาม โดยเฉพาะการลงทุนทำเหมืองแร่บอโกไซต์และการถลุงอะลูมิเนียม และการเชิญ
เวียดนามร่วมลงทุนและมีส่วนร่วมในศูนย์กลางการค้าพลังงานของไทยที่ศรีราชา ตลอดจนการร่วม
ลงทุนกับบริษัท ปตท.สผ. ในการสำรวจแหล่งก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งทะเลเวียดนาม

ด้าน การท่องเที่ยว ทั้งสองฝ่ายหารือกันถึงโครงการสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างสอง
ประเทศ ทั้งทางรถยนต์และเครื่องบินในโครงการวันเดียวกันข้าวสามแผ่นดิน โครงการอีสาน-อิน
โดจีน Travel Mart และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ตลอดจนการขยายความ
ร่วมมือด้านการบินโดยใช้สนามบินเชียงใหม่และตราดเป็น Gateway หรือประตูเชื่อมโยงด้านการ
บินระหว่าง 2 ประเทศ

การประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย-เวียดนามครั้งนี้ เวียดนามได้ขอให้ไทยสนับสนุน
เวียดนามในการเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) รวมทั้ง
ขอให้ไทยช่วยเหลือเรื่องการค้าที่ไทยเกินดุลเวียดนามอยู่มาก เพราะปัจจุบัน เวียดนามซื้อสินค้าไทย
ปีละกว่า 1,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ขายไทยได้ไม่ถึง 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างเวียดนามและสหรัฐอเมริกาพบว่า ทั้งสองประเทศได้ร่วมลง
นามในความตกลงการค้าระหว่างกันเมื่อกรกฎาคม ปี พ.ศ.2543 มีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ.2545 โดย
ความตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญคือ สหรัฐอเมริกา จะสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าระดับปกติ
(Normal Trading Relation) กับเวียดนาม โดยลดภาษีนำเข้าสินค้าเวียดนามจากสูงสุดร้อยละ 60
เหลือเพียงร้อยละ 3 ยกเว้นสินค้าบางชนิดที่มีผลบังคับใช้ตามข้อตกลงอื่น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า
สำเร็จรูป ส่วน เวียดนาม ต้องให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) กับสหรัฐฯ คือ ไม่มี
การเลือกปฏิบัติระหว่างชาวเวียดนามกับชาวอเมริกัน ลดการนำเข้าสินค้าจากสหรัฐฯ ลง 1 ใน 3
ภายใน 3 ปี รวมถึงลดมาตรการจำกัดการนำเข้า (Quantitative Restriction) ภายใน 3-7 ปี ลด
กฎระเบียบการ ลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น การจำกัดการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ รวมถึง

อนุญาตให้นักลงทุนสหรัฐฯ เข้าไปลงทุนในภาคบริการของเวียดนามได้ ได้แก่ การประกันภัย ธนาคาร บัญชี กฎหมาย วิชาการ คอมพิวเตอร์ การศึกษา สาธารณสุข ก่อสร้าง การค้นคว้าทาง การตลาดและวิศวกร ยกเว้น กิจกรรมโทรคมนาคม ทั้งนี้ ทั้งสองประเทศ จะต้องให้การคุ้มครอง ทรัพย์สินทางปัญญาระหว่างกันตามข้อกำหนด TRIPs (Trade-related Aspects of Intellectual Property Rights)

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 ราชนาวิสหรัญญ์ เยือนเวียดนามเป็น ครั้งแรกนับจากปี 2516 เป็นต้นมา ภายหลังจากที่พลเอกฝั่ม วัน จ่า (Pham Van Tra) รัฐมนตรีกลาโหม คนปัจจุบันของ เวียดนามได้เข้าพบนาย Donald Rumsfeld ที่วอชิงตัน แสดงถึงการสถาปนาความสัมพันธ์ระดับ ปกติดระหว่างทั้ง 2 ประเทศ ทั้งด้านการเมือง (โดยมีการแลกเปลี่ยนทางการทูตในระดับปกติ) ด้าน เศรษฐกิจ (โดยการลงนามในข้อตกลงทางการค้าร่วมกัน) และทางด้านการทหาร

1.6. โครงสร้างพื้นฐาน

1.6.1 ท่าเรือ

เวียดนามมีท่าเรือพาณิชย์ 17 แห่ง รองรับสินค้าได้ 15 ล้านตันต่อวัน และสามารถรับเรือ ขนาด 1 หมื่นตันได้ ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือไซ่ง่อน ดานัง ไฮฟอง คามรานห์ ฮาลอง วินห์ หวง เต่า เป็นต้น นอกจากนี้ ยังทดลองสร้างท่าเรือนอกชายฝั่งของจ่าวินห์เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาด 2 หมื่นตัน รวมทั้งสร้างท่าเรืออีก 4 แห่ง ในจ่าวินห์ สกจาง เบนแจ และเกียนยาง เพื่อกระจายปริมาณ การขนส่งสินค้าจากท่าเรือไซ่ง่อน

สำหรับการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศของประเทศเวียดนามนั้นมีหลากหลายบริษัท ทั้ง ที่เป็นบริษัทของเวียดนามเอง หรือเป็นกิจการร่วมทุนกับต่างประเทศ โดยบริษัทที่สำคัญมีดังนี้

- **Vinalines** เป็นบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศเวียดนามในด้านการรองรับ สินค้า แต่อย่างไรก็ตามบริษัทนี้ยังไม่ได้รับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ

- **Gematrans** เป็นบริษัทร่วมทุนเริ่มดำเนินการเมื่อ 1989 โดย บริษัท Vinalines และ French CGM บริษัทนี้ทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยสามารถรองรับได้ประมาณ 4,000 TEU และขนส่งสินค้า ทั้งขาเข้า และขาออกของทั้งประเทศเวียดนามประมาณ 30%

- **APM Maersk Saigonship** เป็นอีกหนึ่งบริษัทร่วมทุนระหว่าง Saigonship และ Danish AP Moller บริษัทนี้รับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยมีเส้นทางจาก Saigon ถึง HongKong, Kaoshiung, Busan และ Singapore ซึ่งมีส่วนครองตลาดในการขนส่งทางเรือของประเทศเวียดนามประมาณ 30%

- **Foreign Carriers** เป็นบริษัทที่ให้บริการอยู่ที่ท่าเรือของ นครโฮจิมินห์ และไฮฟอง ศูนย์ การดำเนินการใหญ่จะอยู่ที่ประเทศฮ่องกง ไต้หวัน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น โดยจะมีการขนส่งแบบ เชื่อมต่อกันโดยมีเส้นทางขนส่งทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ตาม

ยังไม่มี การขนส่งโดยตรงที่จะไปถึง หรือมาจากกลุ่มประเทศยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่ง การขนส่งจากประเทศเหล่านี้ต้องผ่านจุดรับส่งสินค้าอื่น ๆ มาก่อน

1.6.2 ท่าอากาศยาน

เวียดนามมีท่าอากาศยานรวม 18 แห่ง แต่เป็นท่าอากาศยานสากล 3 แห่งที่กรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์

1) *Noi Bai International Airport* อยู่ทางตอนเหนือห่างจากนครฮานอย ประมาณ 40 กิโลเมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีเที่ยวบินตรงไปยังฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ ไทเป ดูไบ ปารีส เบอร์ลิน มอสโก มะนิลา และกรุงเทพฯ เป็นต้น

2) *Da Nang International Airport* ตั้งอยู่ทางภาคกลางที่นครดานังในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐฯ ปัจจุบันนี้ขาด การบำรุงรักษาส่วนใหญ่จึงใช้สำหรับเครื่องบินภายในประเทศเท่านั้น ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แต่บางครั้งมีการรับเครื่องบินเช่าเหมาจากต่างประเทศ ที่นำนักท่องเที่ยวบินตรงมายังเมืองดานัง

3) *Tan Son Nhat International Airport* เป็นสนามบินใหญ่ที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ 7 กิโลเมตร รัฐบาลมีโครงการจะย้ายสนามบินห่างออกไปอีก 40 กิโลเมตร แต่คงใช้เวลาอีกนาน ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8-10 ล้านคนต่อปี

1.6.3 ทางหลวง

เวียดนามมีทางหลวงแผ่นดินยาวประมาณ 93,300 กิโลเมตร รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2548 ทางหลวงทุกสายจะลาดยาง หรือคอนกรีตเรียบร้อย และภายในปี 2553 ถนนในจังหวัดทุกสาย ลาดยางหรือคอนกรีตด้วย โดยรัฐบาลจะเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนพัฒนา เส้นทางสายหลักมี 7 สายคือ

1) *เส้นทางหมายเลข 1* เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุดจากเหนือสุดติดชายแดนจีนจาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi-Da Nang-Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร ปัจจุบันรัฐบาลเวียดนามอนุมัติสร้างทางหลวงหมายเลข 1B เป็นทางคู่ขนาน

2) *เส้นทางหมายเลข 2* ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

3) *เส้นทางหมายเลข 3* ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

4) *เส้นทางหมายเลข 5* ระหว่าง Ha Noi-Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

5) เส้นทางหมายเลข 8 ระหว่าง Ha Tinh-Vinh และมีเส้นทางถนนต่อไปถึงชายแดนติดกับ จังหวัดบอลิคำไซของลาว ความยาวประมาณ 90 กิโลเมตร

6) เส้นทางหมายเลข 9 ระหว่าง Da Nang-Hue-Quang Tri ไปจนถึงชายแดนติดกับจังหวัด สะหวันนะเขตของลาว ยาวประมาณ 250 กิโลเมตร

7) เส้นทางหมายเลข 51 ระหว่าง Ho Chi Minh City-Vung Tau ยาวประมาณ 75 กิโลเมตร



รูปที่ 1.5 เส้นทางหลวงในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

เวียดนามมีโครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับไทย ลาว และกัมพูชา 5 เส้นทาง โดยเป็นเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ-ถนนหมายเลข 9-ดงสา-คานัง โดยมีอุโมงค์จากคานัง-เว้ ระยะทาง 12.3 กิโลเมตร และอุโมงค์คู่ ระยะทาง 6.4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมต่ออีก 5.9 กิโลเมตร เชื่อมเส้นทางหมายเลข 1 สามารถเปิดการจราจรได้แล้วในปี 2548 เส้นทางนครพนม-ท่าแขก-วินห์ กำลังจัดหาผู้สนับสนุนทางการเงิน เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-ควีนอน อยู่ระหว่างหาผู้สนับสนุนทางการเงินเช่นกัน และเป็นเส้นทางแนวตอนใต้ อีก 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หฺวงเต๋า ซึ่งถนนช่วงเน็กเล็ง (Neak Loueng) ถึงบาเวท ชายแดนกัมพูชาติดกับเวียดนาม บูรณะเสร็จแล้ว เมื่อพฤษภาคม 2547 ส่วนเส้นทางจากชายแดนกัมพูชาถึงโฮจิมินห์และหฺวงเต๋า ได้รับการบูรณะแล้วเช่นกัน และเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตราด-เกาะกง-สะเรแอมเปิล-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หฺวงเต๋า ซึ่งถนนช่วงกัมพูชา-เวียดนาม กำลังบูรณะ ส่วนเส้นทางในเวียดนาม มีการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นเสร็จแล้ว ส่วนการก่อสร้างได้รับการสนับสนุนจาก ADB ในปี 2549

1.6.4 ทางรถไฟ

ประเทศเวียดนามมีโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศตลอดตั้งแต่เหนือจรดใต้ 6 สาย ดังนี้

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง
- 6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮว่า (Bien Hoa City) ในจังหวัดดองไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

1.6.5 การขนส่งภายในประเทศ

SOE's In-house Transport (SOE = State-Owned Enterprises) หลายบริษัทที่บริหารงาน โดยรัฐบาลเวียดนามได้เข้ามาอยู่ในธุรกิจการขนส่งสินค้าที่ได้รับมาจากการนำเข้า หรือสินค้าส่งออก ซึ่งทำการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น โดยมีเหตุผลหลายประการดังนี้คือ

1. บริษัทขนส่งของท้องถิ่นไม่ได้ให้บริการที่ดีพอ
2. มีการรั่วไหลของข้อมูลทางด้านราคา และปริมาณการขายให้กับบริษัทขนส่งอื่น
3. ไม่มีบริษัทขนส่งสำหรับ B2B โดยเฉพาะ

1 Local Freight Forwarding

ในช่วงต้นทศวรรษที่ 2530 การขนส่งภายในประเทศนั้นถูกรับรองโดยบริษัท VIETRANS และ VINATRANS แต่ในช่วงกลางทศวรรษได้มีการเปิดรับบริษัทใหม่ ๆ ให้เข้ามาทำการแข่งขัน จนกระทั่งในปัจจุบันมีบริษัทขนส่งอยู่นับร้อยรายทั้งที่เป็นของ SOE และบริษัทร่วมทุน ซึ่งบริษัทเหล่านั้นได้มีการพัฒนาทั้งใน และรอบๆ นครโฮจิมินห์ ไม่เพียงแต่บริษัทร่วมทุนของต่างชาติเท่านั้น แต่บริษัทของเวียดนามเองก็สามารถพัฒนาให้มีมาตรฐานสากลด้วยเช่นกัน

2 Foreign and JV Forwarders

ในช่วงปี 2530 บริษัทร่วมทุนต่าง ๆ ได้มีการดำเนินการในการจัดการขนส่งสินค้าให้กับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในเวียดนามด้วยมาตรฐานที่เป็นสากล ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ผลิตชาวเวียดนามจะใช้บริการการขนส่งในท้องถิ่นมากกว่า เนื่องจากราคาถูกกว่า

3 Express Delivery

ในปัจจุบันบริษัทต่างชาติได้เข้ามาทำธุรกิจส่งสินค้าแบบ B2C ด้วยการทำสัญญากับผู้ร่วมลงทุนของประเทศเวียดนาม โดยที่เวียดนามสัญญาว่า จะให้บริษัทต่างชาติที่ทำสัญญาร่วมกับผู้ร่วมลงทุนชาวเวียดนามให้สามารถถือหุ้นของบริษัทในประเทศเวียดนามได้ 100% หรือเป็นบริษัทต่างชาติโดยตรงภายใน 5 ปี เนื่องมาจากการเข้าร่วมในองค์การการค้าโลก (WTO)

1.6.6 การสื่อสารและอินเทอร์เน็ต

โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขยายตัวอย่างรวดเร็วในเวียดนาม ปัจจุบันมีผู้ให้บริการรวม 6 ราย แบ่งเป็น 2 ระบบ ดังนี้

1) ระบบ GSM ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล มี 3 บริษัท ได้แก่

- วินาโฟน (Vinafone) ก่อตั้งเมื่อปี 2539 บริหารงานโดยบริษัท Vietnam National Post and Telecommunications Company ซึ่งเป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงไปรษณีย์และโทรคมนาคม และเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดของเวียดนาม อีกทั้งเป็นเครือข่ายที่ให้บริการครอบคลุมมากที่สุดถึง 61 จังหวัด จนถึงต้นปี 2548 มีผู้ใช้บริการเกือบ 3 ล้านคน
- โมบีโฟน (Mobifone) ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2536 เป็นผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบ GSM 900/1800 รายแรกของเวียดนาม เป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงไปรษณีย์และโทรคมนาคมเช่นกัน เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่อันดับสอง มีสมาชิกราว 2 ล้านราย

- *เวียตเทล (Viettel)* ก่อตั้งขึ้นในปี 2538 เป็นกิจการของรัฐในสังกัดกระทรวงกลาโหม และเป็นรายล่าสุดของเครือข่าย GSM แต่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากการเก็บค่าบริการที่ต่ำกว่ารายอื่นและเสนอบริการที่หลากหลาย ทำให้เวียตเทลกลายเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่อันดับสาม ภายในเวลาเพียง 5 เดือนหลังการเปิดบริษัท มีสมาชิกแล้ว 250,000 ราย

2) ระบบ CDMA (Code Division Multiple Access) เป็นมาตรฐานของสหรัฐอเมริกา มี 3 บริษัท ได้แก่

- เอสโฟน (S-Fone) เป็นการลงทุนของเกาหลีใต้ ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการราว 205,000 ราย
- วีพีเทลคอม (VP-Telecom) เปิดดำเนินการเมื่อปลายปี 2547 มีสมาชิกประมาณ 10,000 ราย แต่กำลังขยายกิจการอย่างรวดเร็ว
- ฮานอยเทลคอม (Hanoi Telecom) ก่อตั้งเมื่อปี 2544 เป็นผู้ให้บริการรายใหม่ล่าสุด จากการร่วมทุนระหว่างบริษัทฮานอยเทลคอมของนครฮานอย กับกลุ่มฮัซซันจากฮ่องกง เงินลงทุน 655 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สมาคมนักลงทุนและการเงินเวียดนาม (Vietnam Association of Financial Investors : VAFI) เสนอรัฐบาลให้เร่งนำบริษัทวินาโฟนและโมบีโฟน เข้าตลาดหลักทรัพย์ เพราะเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีกำไร โดยรัฐบาลอาจยังคงถือครองหุ้นส่วนใหญ่คือ ร้อยละ 51 ส่วนที่เหลือกระจายให้นักลงทุนที่สนใจ

โทรศัพท์พื้นฐานในปี 2548 เวียดนามมีจำนวน 6.5 ล้านเลขหมาย

สถานีวิทยุ เวียดนามมีสถานีวิทยุ AM จำนวน 65 สถานี FM 7 สถานี และคลื่นสั้น 29 สถานี

อินเทอร์เน็ต ประเทศเวียดนามมีผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Internet Service Provider: ISP) รวม 7 รายคือ

- 1) Vietnam Post and Telecommunications Corporation (VNPT) เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุด มีสมาชิก 653,492 ราย
- 2) Corporation for Financing and Promoting Technology (FPT) 301,333 ราย
- 3) Netnam 72,849 ราย
- 4) Saigonnet 51,981 ราย
- 5) Viettel 22,131 ราย
- 6) OCI 18,410 ราย
- 7) Ha Noi Telcom 1,162 ราย

รัฐบาลมีเป้าหมายว่าภายในปี 2563 จะมีบริการไปรษณีย์ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตทั่วประเทศ ในราคาเท่ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 11-12 พันล้านดอลลาร์

สหรัฐฯ แต่รัฐบาลยังไม่เปิดให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน นอกจากนี้ ยังมีโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 เส้นทางคือ เส้นทางกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-วินห์-โฮจิมินห์-พนมเปญ-กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-หลวงน้ำทา-ลาเซียงรุ่ง-กุนหมิง-ฮานอย-วินห์-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ โดยทั้ง 2 เส้นทางอยู่ในแผนเร่งด่วนให้มีการร่วมมือกัน นอกจากนี้ ยังมีเส้นทาง ไทย-เวียดนาม-ฮ่องกง ซึ่งปัจจุบันสามารถรับส่งสัญญาณได้แล้ว

1.6.7 ไฟฟ้า

ปีพ.ศ. 2544 เวียดนามผลิตกระแสไฟฟ้าได้ 29.8 พันล้านกิโลวัตต์ มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 14 ต่อปี ระหว่างปีพ.ศ.2534-2546 พื้นที่ประมาณร้อยละ 93 ของประเทศ มีสายไฟฟ้าเข้าถึงแล้ว แต่ในชนบทมีเพียงประมาณร้อยละ 83 ของพื้นที่ ในอนาคตเวียดนามมีแผนสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (Thermo plant) และขยายเครือข่ายสายไฟฟ้า (Gridline) ทั่วประเทศ รวมทั้งศึกษาสู่ทางการตั้งโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ด้วย

สำหรับเป้าหมายในอนาคต จะให้มีสายไฟฟ้าเข้าถึงทุกพื้นที่ภายในปี พ.ศ. 2563 และช่วงปี พ.ศ.2549-2553 มีโรงไฟฟ้าทั่วประเทศ 52 แห่ง คาดว่าจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งรัฐบาลจะเปิดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในลักษณะ BOT โดยเฉพาะโรงไฟฟ้าพลังความร้อนและโรงไฟฟ้าพลังน้ำ

รัฐบาลเวียดนามได้ยกเลิกระบบอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักในเวียดนาม ตั้งแต่เดือนมกราคม 2548 ส่งผลให้อัตราค่าไฟฟ้าในเวียดนามปัจจุบันมีอัตราเดียวที่เรียกเก็บจากทั้งชาวต่างชาติและชาวเวียดนาม

1.7. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดที่สำคัญ

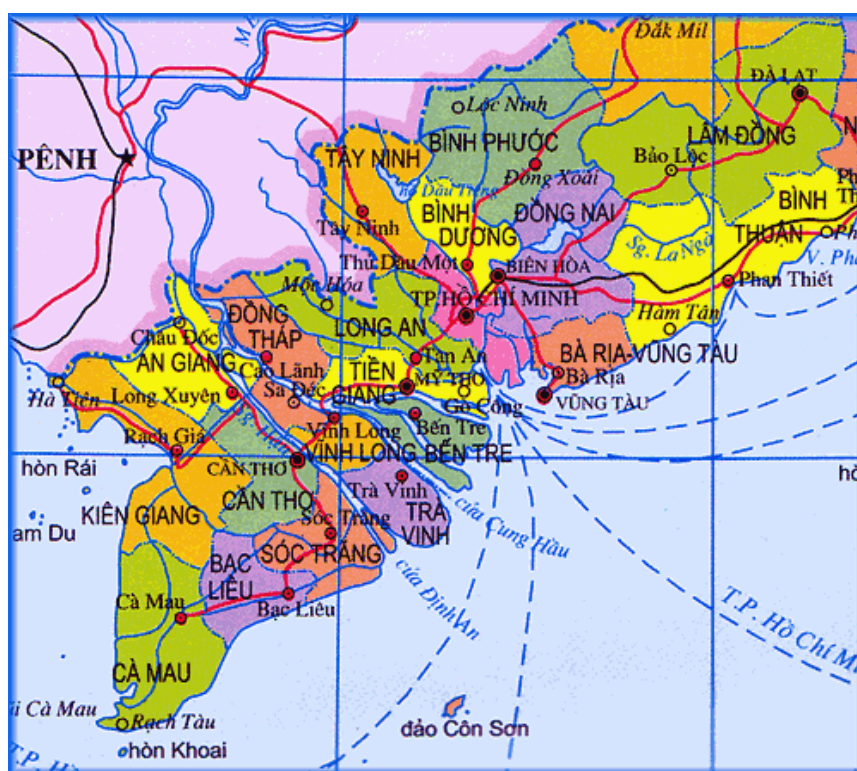
1.7.1 นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City)

ความน่าสนใจของนครโฮจิมินห์ คือนอกจากเป็นเมืองแห่งการค้า และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคใต้ แล้วยังเป็นเมืองที่มีแรงงานที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยหลายแห่ง อีกทั้งยังอยู่ใกล้กับกรุงเทพฯ จึงทำให้สะดวกและใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าเมื่อเทียบการเดินทางไปเมืองฮานอย และจากการจัดอันดับ PCI ในปี 2549 นครโฮจิมินห์ ได้ขึ้นมาอยู่เป็นอันดับที่ 7 จากอันดับที่ 17 ในปี 2548 ซึ่งขึ้นมาจากเดิม 10 อันดับ ทั้งนี้อันดับที่เพิ่มของนครโฮจิมินห์ก็เนื่องมาจากคะแนนที่เพิ่มขึ้นจากการวัดในเรื่องของความปลอดภัยและ นโยบายการพัฒนาในภาคเอกชน รวมถึงคะแนนเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาทักษะของแรงงานจึงทำให้เมืองโฮจิมินห์ขยับอันดับขึ้นมาจากเดิมมาอยู่ในอันดับต้นๆ โดยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 63.39 เปอร์เซนต์

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

“นครโฮจิมินห์” หรือ “ไซ่ง่อน” เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย-หุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจไม่น้อย

นครโฮจิมินห์ เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของประเทศ



รูปที่ 1.6 แผนที่นครโฮจิมินห์

(<http://www.vietnamembassy-usa.org/images/maps/map-hcmc.gif>)

นครโฮจิมินห์ มีพื้นที่ประมาณ 2,095 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่ 7 ล้านคนในปี พ.ศ.2549 (6 ล้านคนมีสำมะโนครัว โดยที่ 1 ล้านคนไม่

มีสำมะโนครัว) คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของประชากรทั้งประเทศ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคน ในปี 2563 ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนวัยหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ส่วนใหญ่เป็นชาว จีน (Kinh) และ ฮวา (Hoa) นอกจากนี้ ได้แก่ Tay, Muong, Nung, Thai, Meo, Han, Cao Lan, Sau Diu, Tho และ Man

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

นครโฮจิมินห์ เป็นจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานดีที่สุดจังหวัดหนึ่งของประเทศรวมถึงระบบการขนส่งและโทรคมนาคม

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- ทางหลวงหมายเลข 1A เชื่อมระหว่าง Ha Noi - Ho Chi Minh City

- ทางหลวงหมายเลข 14 และ 14B เชื่อมระหว่าง Ho Chi Minh City-Chon Thanh - Da Nang

- ทางหลวงหมายเลข 20 เชื่อมระหว่างเมืองดาลัด กับทางหลวงหมายเลข 1 ที่ตรงไปนครโฮจิมินห์

- ทางหลวงหมายเลข 22 เชื่อมระหว่างเมืองม็อกไบ (Moc Bai) กับนครโฮจิมินห์

- ทางรถไฟ มีทางรถไฟจากสถานีไซ่ง่อน ผ่านไปยังเมืองต่างๆ ตามเส้นทางฮานอย-โฮจิมินห์ ความยาว 1,730 กิโลเมตร รัฐบาลมีแผนจะสร้างทางรถไฟยกระดับจากสถานี Hoa Hung Station ถึง Bien Hoa City ในจังหวัดด่งไน และรถไฟความเร็วสูง (High-speed Railway) สำหรับรถไฟที่มีความเร็ว 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เส้นทางโฮจิมินห์-หุงเต่า และโฮจิมินห์-เกิ่นเซอ อีกด้วย

- ท่าเรือ รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซ่ง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 3 หมื่นตัน มีการขนส่ง สินค้ากว่า 34.5 ล้านตัน ในปี 2548 อย่างไรก็ตาม หนังสือพิมพ์ Nhan Dan ของเวียดนาม ฉบับวันที่ 23 สิงหาคม 2548 ระบุว่า รัฐบาลมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนา ท่าเรือแห่งใหม่นี้

- สนามบิน มีสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ชื่อ ดัน เซิน ยัต (Tan Son Nhat Airport) อยู่ห่างจากใจกลางกรุงประมาณ 7 กิโลเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 15 ล้านคนต่อปี มีเที่ยวบินไปเมืองสำคัญต่างๆ เช่น กรุงเทพฯ คุไบ กวางเจา ฮองกง เกาสง กัวลาลัมเปอร์ มาเก๊า มะนิลา เมลเบิร์น มอสโก โอซากา ปารีส พนมเปญ โซล สิงคโปร์ ชิดนิย์ ไทเป เวียนนา ซูริก เป็นต้น

2) โทรคมนาคมสื่อสาร มีสำนักงานไปรษณีย์ครอบคลุมทุกพื้นที่ รวมถึงเครือข่ายโทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์เคลื่อนที่ และบริการอินเทอร์เน็ต รัฐบาลมีเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนโทรศัพท์ต่อประชากรเป็น 28.4 : 100 ในปี 2548 และ 35.9 : 100 ในปีพ.ศ. 2553 และจำนวนผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ตจากประมาณ 1.6 แสนคนในปี 2548 เป็น 3 แสนคนในปีพ.ศ. 2553

1.7.2 นครฮานอย (Ha Noi)

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

กรุงฮานอย (Ha Noi) ในภาษาเวียดนามคำว่า "Ha" แปลว่า "แม่น้ำ" หมายถึง Song Hong River หรือแม่น้ำแดงนั่นเอง และ "Noi" แปลว่า "ข้างใน" เนื่องจากกรุงฮานอยมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน โดยเฉพาะแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำแดง ฮานอยอยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 5-20 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัด Thai Nguyen ด้านใต้ ติดกับจังหวัด Ha Tay ด้านตะวันตกเฉียงเหนือติดกับจังหวัด Vinh Phuc ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Bac Giang และ Ha Bac ฮานอย เป็น 1 ใน 5 นครใหญ่ของเวียดนาม (เกิ่นเซอ, ดานัง, โฮจิมินห์, ไฮฟอง และฮานอย) มีฐานะเทียบเท่าจังหวัด พื้นที่ประมาณ 921 ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ 3.1 ล้านคนในปีพ.ศ. 2547 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านคน ในปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 1.7 แผนที่กรุงฮานอย

(<http://www.vietnamembassy-usa.org/images/maps/map-hanoi.gif>)

กรุงฮานอยเป็นเมืองหลวงของเวียดนาม เป็นศูนย์กลางด้านการเมือง การปกครอง วัฒนธรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนทางตอนเหนือของเวียดนาม และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคเหนือ ฮานอยแบ่งเขตการปกครองเป็นเขตเมือง 9 เขต และเขตชนบท 5 เขต

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

ฮานอยเป็นจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานดี รวมถึงระบบการขนส่งและโทรคมนาคม

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- เส้นทางหลวงหมายเลข 1 เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศที่มีความยาวที่สุด จากเหนือสุดติดชายแดนจีน คือ จาก Lang Son เชื่อมถึง Ha Noi - Da Nang - Ho Chi Minh City ไปจรดใต้สุดที่จังหวัด Minh Hai รวมความยาวทั้งสิ้น 2,289 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 2 ระหว่าง Ha Noi-Ha Giang ขึ้นไปทางเหนือติดชายแดนจีนที่มณฑลยูนนาน ความยาว 319 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 3 ระหว่าง Ha Noi-Cao Bang ติดชายแดนจีนทางมณฑลยูนนานเช่นกัน ความยาว 218 กิโลเมตร

- เส้นทางหมายเลข 5 ระหว่าง Ha Noi - Hai Phong ความยาว 105 กิโลเมตร

- ทางรถไฟ มี 5 สาย ได้แก่

- Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร

- Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง

- Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง

- Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง

- Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง

โดย ในปี พ.ศ.2548 กรุงฮานอย มีโครงการจะสร้างทางรถไฟความเร็วสูง (High Speed Railway) รวม 3 เส้นทางคือ

1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ทางรถไฟความเร็วสูงรางคู่สายนี้มีความยาว 1,630 กิโลเมตร ออกแบบสำหรับรถไฟที่มีความเร็วในระดับ 200-350 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง โดยจะสร้างขนานไปกับทางรถไฟปัจจุบันจากกรุงฮานอยในภาคเหนือ ศูนย์โฮจิมินห์ในภาคใต้ โครงการสร้างรถไฟเส้นทางนี้จะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 33.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้ดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2563

2) Ha Noi-Hai Phong

3) Ha Noi-Dong Dang ซึ่งทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองสายหลังนี้สร้างไว้เพื่อรองรับรถไฟที่มีความเร็ว 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2551 สำหรับค่าก่อสร้างเครือข่ายราง

รถไฟความเร็วสูงทั้ง 3 สาย รวมทั้งสิ้น 38 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะใช้เงินจากสำนักงานงบประมาณของเวียดนาม องค์การเพื่อการพัฒนาโพ้นทะเลของญี่ปุ่น (Overseas Development Agency: ODA) และรายได้จากการออกพันธบัตรรัฐบาล

บริษัทการรถไฟเวียดนาม (Vietnam Railway Corporation) มีแผนจะลงทุนอีก 150 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐฯ แบ่งเป็นเงินช่วยเหลือให้เปล่าจากจีน 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินกู้จากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) จำนวน 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่เหลือเป็นงบประมาณของรัฐ เพื่อยกระดับทางรถไฟในภาคเหนือของประเทศ โดยจำนวน 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะใช้ในการยกระดับรถไฟ เส้นทาง Yen Vien - Lao Cai เพื่อเพิ่มความเร็วของรถไฟโดยสารเป็น 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟขนส่งสินค้า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตลอดจนปรับปรุงระบบสัญญาณและสร้างสะพานข้ามรถไฟเพิ่ม และอีก 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะใช้ในโครงการปรับปรุงระบบสัญญาณให้ทันสมัย ตามเส้นทาง Ha Noi - Thai Nguyen, Ha Noi - Dong Dang, Ha Noi - Lao Cai และเส้นทางรถไฟอื่นๆ ที่เชื่อมกับนครฮานอย ขณะเดียวกัน เมื่อต้นปี 2548 นายกรัฐมนตรีเวียดนาม ได้อนุมัติ โครงการสร้างระบบรถรางในชั้นทดลองในนครฮานอย ความยาว 14.5 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุน 508 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเงินส่วนหนึ่งมาจากฝรั่งเศสและใช้เทคโนโลยีของฝรั่งเศส เพื่อสร้างรถรางแบบ Light Railway Transit (LRT) ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รถรางสายนี้จะเชื่อมเขต Cau Dien ทางตะวันตกของนครฮานอย กับสถานีรถไฟฮานอย กำหนดแล้วเสร็จในปี 2553 สามารถให้บริการผู้โดยสารได้ชั่วโมงละ 9,000-10,000 คนต่อ 1 เส้นทาง

- **สนามบิน:** มีสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่คือ Noi Bai International Airport อยู่ที่เขต ซ็อกเซิน (Soc Son) ห่างจากใจกลางกรุงฮานอย 40 กิโลเมตร

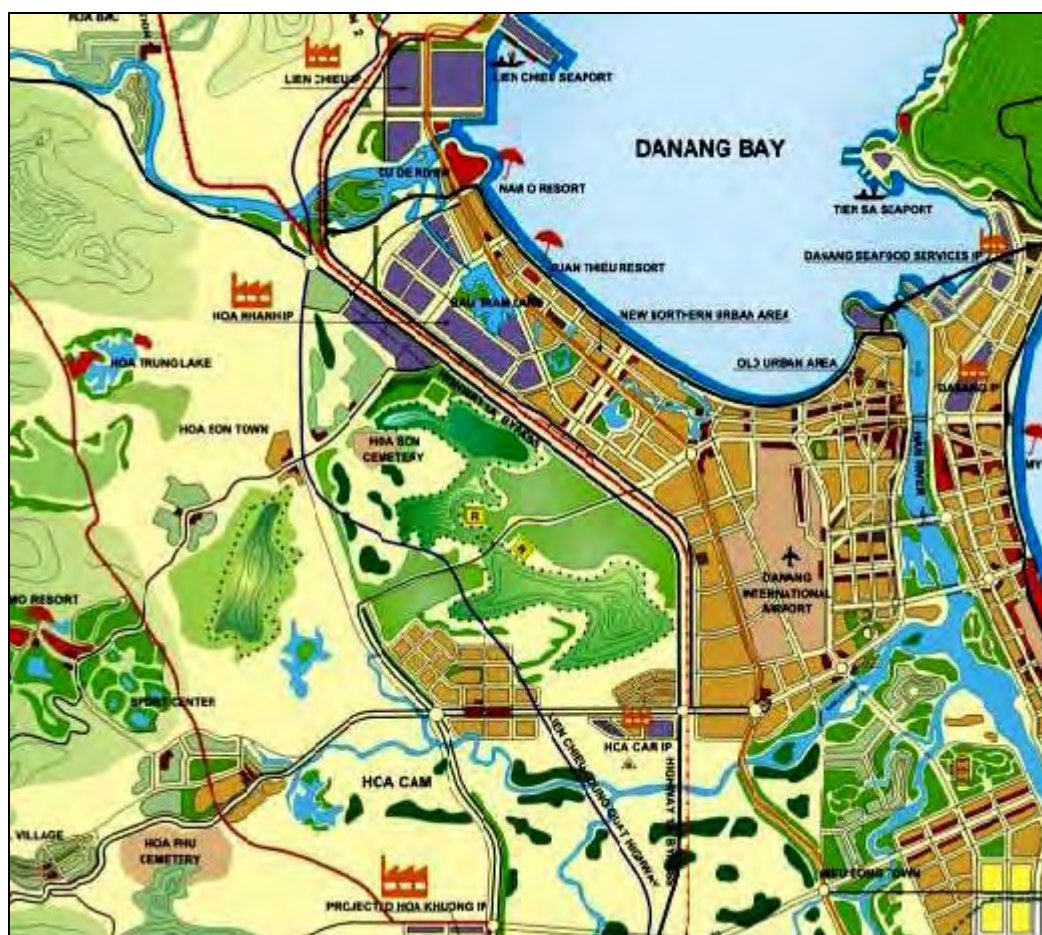
2) สาธารณูปโภค ฮานอยมีกระแสไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการใช้ของธุรกิจและประชากร ขณะที่น้ำประปาในฮานอยอาศัยน้ำจากลุ่มแม่น้ำแดง (Red River) และ Duong River นอกจากนั้นยังมีน้ำใต้ดินอยู่จำนวนมากและมีคุณภาพดี ซึ่งเพียงพอต่อการใช้บริโภคในครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรม สำหรับระบบโทรคมนาคมและสื่อสารในฮานอยมีเครือข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่รวมถึงโทรศัพท์พื้นฐานและโทรศัพท์เคลื่อนที่

1.7.3 นครดานัง (Da Nang)

1 สภาพทางภูมิศาสตร์

นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัด ถัวเทียน-เว้ (Thua Thien-Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกออกจากจังหวัดกว๋างนาม (Quang Nam) เมื่อปี 2540 ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหญ่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและ

ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเป็นจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหลวงหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง ด้านการปกครองแบ่งออกเป็นเขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 2 เขต



รูปที่ 1.8 แผนที่นครดานัง

(http://www.business-in-asia.com/images/danang_ip_map.jpg)

2 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

1) เส้นทางคมนาคมขนส่ง

- ทางรถยนต์ ประกอบด้วย

- ทางหลวงหมายเลข 1A เชื่อมระหว่าง Ha Noi - Da Nang – Ho Chi Minh City
- ทางหลวงหมายเลข 14 และ 14B เชื่อมระหว่าง Ho Chi Minh City - Chon Thanh - Da Nang
- ทางหลวงหมายเลข 9 เชื่อมระหว่าง Da Nang - Hue - Dong Ha – Lao Bao ชายแดนเวียดนามติดกับลาว - แดนสะหวัน และเมืองพิน ของลาว และเมื่อสะพานข้าม แม่น้ำโขงที่

มุกดาหาร - สะหวันนะเขต เสร็จสมบูรณ์ จะสามารถเดินทางโดยรถยนต์ไปจนถึงพม่าได้ ปัจจุบันสามารถเดินทางโดยรถยนต์จากสะหวันนะเขตของลาว ถึงนครดานังได้สะดวก ซึ่งทางการเวียดนามอนุญาตให้รถพ่วงมาลัยขวาจากไทยเข้าด่านได้ เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยว โดยยังไม่รวมถึงรถบรรทุกสินค้า อย่างไรก็ตาม ยังมีอุปสรรคอยู่บ้างในด้านพิธีการศุลกากรเพื่อข้ามพรมแดน

- **ทางรถไฟ** มีเส้นทางรถไฟสาย ฮานอย-ดานัง-โฮจิมินห์ โดยสถานีดานังเป็น 1 ในสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

- **ท่าเรือ** มีท่าเรือทะเล Tien Sa Seaport สามารถรองรับเรือได้ถึงขนาด 2.5 หมื่นตัน รับขนถ่ายสินค้าได้ 2.5 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันกำลังพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับเรือได้ถึง 3.5 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ถึง 4 ล้านตันต่อปีภายในปี 2552 นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีก 1 แห่งคือ Han River Port สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 5 พันตัน ปริมาณขนส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน

- **สนามบิน** มีสนามบินนานาชาติ Da Nang International Airport ห่างจากใจกลางเมืองทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ประมาณ 2.5 กิโลเมตร มีเที่ยวบินประจำไปนครฮานอย และโฮจิมินห์ทุกวัน ไปนครโฮฟอง 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สนามบินแห่งนี้สามารถรองรับผู้โดยสาร 8 แสน - 1 ล้านคนต่อปี และปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น

2) สาธารณูปโภค

- **โทรคมนาคมสื่อสาร** ดานังเป็น 1 ใน 3 เมืองที่เป็นศูนย์กลางด้านโทรคมนาคมสื่อสารของเวียดนาม และมีสถานีเคเบิลใต้น้ำที่สามารถรองรับความต้องการใช้ของภาคกลางและเขตที่ราบสูง มีสายส่งเคเบิลใยแก้ว ครอบคลุม 9 จังหวัด รัฐบาลกำลังเร่งพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตและโครงข่ายโทรคมนาคมระหว่างประเทศ โดยภายในปี 2553 จะต้องมีโทรศัพท์ 38 เครื่องต่อประชากร 100 คน เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 21 เครื่องต่อ 100 คน

- **ไฟฟ้า** นครดานังใช้กระแสไฟฟ้าจากสายส่งของประเทศที่เชื่อมเหนือ-ใต้ ขนาด 500 KV รัฐบาลมีเป้าหมายให้ทุกครัวเรือนมีกระแสไฟฟ้าใช้ภายในปี 2553

- **ประปา** กำลังการผลิตน้ำประปาในนครดานังปัจจุบันกว่า 2 แสนลูกบาศก์เมตร/วัน และกำลังพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

1.8 บทสรุป

จากเนื้อหาที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น จะทำให้ทราบถึงลักษณะและสภาพทั่วไปของประเทศเวียดนาม ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่มีความสำคัญต่อสภาพการดำเนินเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมทั้งทำให้ทราบถึงลักษณะ และสภาพเศรษฐกิจพื้นฐานใน 3 เมืองสำคัญของประเทศเวียดนาม ซึ่งถือได้ว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญต่อการดำเนินเศรษฐกิจของ

ทั้งชาวเวียดนาม และชาวต่างชาติ โดยเนื้อหาในบทถัดไปจะเป็นการนำเสนอภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ และเศรษฐกิจระหว่างประเทศของเวียดนาม

บทที่ 2

ภาพรวมเศรษฐกิจของเวียดนาม

เวียดนามเป็นประเทศในกลุ่มอาเซียน ที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยสูงสุดในระหว่างปี 2546 – 2550 อัตราเติบโตเฉลี่ย 8.0% ต่อปี เทียบกับประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่มีอัตราการขยายตัว 4% - 5% ต่อปี ในช่วงเดียวกัน เวียดนามเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 2 ในเอเชีย รองจากจีน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลงทุนของต่างประเทศ การส่งออกวัตถุดิบ (น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน) สิ่งทอ เครื่องหนัง และสินค้าเกษตร เป็นต้น ยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ

เวียดนามเป็นตลาดการค้าและแหล่งลงทุนแห่งใหม่ที่ต่างชาติให้ความสำคัญ มากขึ้น โดยปี 2550 มีนักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในเวียดนาม รวม 15,000 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นถึง 40% จากปีก่อน จากผลของการเปิดเสรีด้านการลงทุนของรัฐบาลเวียดนาม เพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงขององค์การการค้าโลก จึงทำให้นักลงทุนต่างชาติมั่นใจที่จะเข้าไปลงทุนในเวียดนามมากขึ้น และแม้ว่าขณะนี้สาธารณูปโภคของเวียดนามยังไม่เพียงพอกับความต้องการ แต่ขณะนี้ในเขตรอบนอกเมืองฮานอยและโฮจิมินห์มีการก่อสร้างถนนขนาดใหญ่เชื่อมจากใจกลางเมืองไปยังเขตรอบนอกเมือง พร้อมกับลงทุนพัฒนาทางรถไฟเพื่อรองรับการขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นรอบเมืองใหญ่และการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ที่สำคัญคือ ปัจจุบันเวียดนามมีนิคมอุตสาหกรรมทางซอฟต์แวร์ โดยเฉพาะที่เปิดให้บริการแล้ว 1 แห่ง คือ Quang Trung Software Industrial Park มีพื้นที่กว่า 430,000 ตร.ม. อยู่ห่างจากสนามบินนานาชาติ ในนครโฮจิมินห์เพียง 15 นาที ซึ่งขณะนี้ มี บริษัทไอที 89 แห่ง เข้ามาลงทุนในนิคมนี้แล้ว และเป็นบริษัทจากต่างชาติดีกว่า 49 แห่ง โดยทั้งหมดได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 4 ปี หลังจากเริ่มมีกำไรและในอีก 9 ปีหลังจากนั้นยังได้รับการลดอัตราภาษีให้อีก 50% จากอัตราปกติ 28% ที่สำคัญคือซอฟต์แวร์และบริการด้านซอฟต์แวร์ที่เกิดขึ้นในนิคมอุตสาหกรรมนี้ไม่ต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่ม นอกจากนี้ยังมีแผนการจะสร้าง Hoa Lac Hitech Park ห่างจากฮานอยเพียง 30 นาที เพื่อเป็นศูนย์รวมของบริษัทในอุตสาหกรรมไอที ซอฟต์แวร์ ที่ตั้งของมหาวิทยาลัยและศูนย์ฝึกอบรมด้านไอที โดยเฉพาะ ซึ่งจะเริ่มสร้างเฟสแรกในปีหน้า และจะเสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดในอีก 4 ปี ข้างหน้า ปี 2550 มูลค่าตลาดไอทีในเวียดนามมีประมาณ 795 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ในอีก 2 ปีข้างหน้า รัฐบาลเวียดนามประเมินว่าจะมีมูลค่าสูงถึง 1,100 ล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้รัฐบาลยังส่งเสริมให้การผลิตบุคลากรด้านคณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์ และตั้งเป้าจะผลิตนักไอซีที ที่มีทักษะด้านภาษาดี มากให้ถึง 1 แสนคนในอีก 2 ปีข้างหน้า

ตารางที่ 2.1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP (%)	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6

ที่มา : IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

แนวโน้มอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปี 2549 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 8.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จากเดิมที่ร้อยละ 7.5 และคาดการณ์ว่าในปี 2550 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 8.5 เศรษฐกิจเวียดนามขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่อง แม้ในช่วงที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจในเอเชีย แต่เวียดนามก็มิได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากตลาดการเงินยังมีขนาดเล็ก และไม่สัมพันธ์กับระบบการเงินโลกมากนัก อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดต่างๆ เช่น ความไม่มีเสถียรภาพของเศรษฐกิจโลก การระบาคของใช้หวัดนก การปรับขึ้นของราคาน้ำมันทั่วโลก รวมถึงความล่าช้าในการปฏิรูปกิจการต่างๆ ของรัฐบาล เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและเตรียมพร้อมต่อการเข้าร่วมเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) รวมถึงการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาว

ปัญหาท้าทายของการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ อัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 15.96 ในปี 2551 ในขณะที่ปี 2548, 2549 และ 2550 อัตราเงินเฟ้อมีอัตราแค่ร้อยละ 8.3, 8.7 และ 12 ตามลำดับ อัตราเงินเฟ้อที่สูงกว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้สร้างความกังวลแก่รัฐบาลเวียดนามอย่างมาก ธนาคารชาติของเวียดนามได้ใช้นโยบายการเงินเพื่อดูดซับสภาพคล่องส่วนเกินในตลาดเงิน โดยให้ธนาคารพาณิชย์เพิ่มสัดส่วนการกันเงินสำรองและออกมาตรการต่างๆ รวมถึงการออกพันธบัตรให้อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น แต่ก็ไม่เพียงพอที่จะควบคุมอัตราเงินเฟ้อได้ โดยในปี 2551 เป้าหมายการควบคุมอัตราเงินเฟ้อจะเป็นข้อจำกัดสำคัญสำหรับรัฐบาลเวียดนามในการใช้เครื่องมือด้านอัตราแลกเปลี่ยนในการส่งเสริมการส่งออก (เวียดนามพยายามรักษาระดับค่าเงินคงไม่ให้อ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออก) โดยเชื่อว่าธนาคารชาติเวียดนามจะเผชิญแรงกดดัน ให้ต้องปล่อยให้ค่าเงินคงเป็นไปตามทิศทางของตลาดมากขึ้น

โครงสร้างการผลิตของเวียดนามครึ่งปีแรกในปี 2551 แบ่งเป็น

ภาคอุตสาหกรรมและก่อสร้าง ร้อยละ 40.53 ซึ่งขยายตัวมากที่สุดเมื่อเทียบกับภาคบริการ และ ภาคเกษตร ประมง และ ป่าไม้ โดยมีการขยายตัวสูงถึง ร้อยละ 9.3 หรือประมาณ 10.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ภาคการผลิตที่มีการขยายตัวอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ การแปรรูปสัตว์น้ำ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 ปุ๋ยเคมี เพิ่มขึ้น ร้อยละ 38 เหล็ก เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.6 และชิ้นส่วนยานยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.9)

ภาคบริการ ร้อยละ 38.76 ซึ่งมีการขยายตัวถึงร้อยละ 7.7 โดยมีมูลค่าประมาณ 10.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ส่วนใหญ่เป็น การค้าปลีกและการค้าส่ง)

ภาคเกษตร ประมง และป่าไม้ ร้อยละ 20.71 ซึ่งมีการขยายตัวถึงร้อยละ 3 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 5.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

ตารางที่ 2.2 การขยายตัวด้านการผลิต ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551

ปัจจัยสำคัญด้านการผลิต	% ขยายตัว
เกษตร – ป่าไม้ – ประมง	3.04
- เกษตรกรรม	2.39
- ป่าไม้	0.78
- ประมง	7.44
อุตสาหกรรม – การก่อสร้าง	7.00
- อุตสาหกรรมเหมืองแร่	7.00
- อุตสาหกรรมแปรรูป	11.43
- ไฟฟ้า, แก๊ส, น้ำ	12.1
- การก่อสร้าง	0.90
การบริการ	
- ด้านการค้า	7.15
- โรงแรม, ร้านอาหาร	10.85
- การขนส่ง, การสื่อสาร	14.86
- การเงิน, การธนาคาร	6.72
- การศึกษา, การอบรม	6.64

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

2.1 เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญและแนวโน้ม

2.1.1 แนวโน้มเศรษฐกิจของเวียดนาม ปี 2551

ภาวะเศรษฐกิจของเวียดนามในปี 2551 ยังคงมีแนวโน้มที่ดี คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจเวียดนามจะขยายตัวประมาณ 8.5% - 9% ในปี 2551 นับว่าเป็นอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าประเทศอื่นๆในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ การบริโภค การลงทุนในประเทศและการส่งออก ยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ เนื่องจากปัญหาอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นมาก (1 เท่าตัวช่วงปีที่แล้ว) ดังนั้นปลายเดือนพฤษภาคม 2551 รัฐบาลได้ปรับเป้าหมายของการขยายตัวทางเศรษฐกิจลงเหลือประมาณ 7% และธนาคารโลกได้คาดการณ์ ว่าปีนี้จะการขยายตัวทางเศรษฐกิจประมาณ 7.5%-8 % เวียดนามเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ การที่เศรษฐกิจเวียดนามเติบโตเร็ว ทำให้เวียดนามเป็นตลาด

การค้า แหล่งท่องเที่ยว และทำเลลงทุนแห่งใหม่ ที่ต่างชาติให้ความสนใจเพิ่มขึ้น ประกอบกับ เวียดนามเปิดประเทศสู่ประชาคมโลกมากขึ้น โดยเฉพาะการที่เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จะส่งผลดีต่อเวียดนาม ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.3 เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจ 2551-2552

รายการ	อัตราขยายตัว (%) 2009/2008 (ม.ค. - ก.ย.)
GDP (USD Bill.)	+ 4.56 %
ภาคอุตสาหกรรม - ก่อสร้าง	+ 6.5 %
ภาคเกษตร ป่าไม้ ประมง	+ 2.6 %
ภาคบริการ	+ 19.1 %
การส่งออก (USD Bill.)	41. 736 (- 14.3%)
- ภาคการลงทุนของต่างชาติ	21. 429 (- 19.3 %)
การนำเข้า (USD Bill.)	48. 278 (- 25. 2%)
- ภาคการลงทุนของต่างชาติ	17. 338 (- 18.9%)
จำนวนคนเดินทางเข้าประเทศ (ล้านคน)	2. 273 (- 16.0 %)
อัตราเงินเฟ้อ	4.11 %
FDI (USD Bill.)	7,673 (- 86 %)
อัตราแลกเปลี่ยน	17,841VND/ 1 USD (30 ก.ย. 2552)

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม (General Statistics Office) ณ วันที่ 7 ตุลาคม 2552

สำนักงานสถิติแห่งชาติเวียดนามรายงานว่าดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ในเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2551 เพิ่มขึ้นจากเดือน พ.ค. 2551 อีก 2.14% ซึ่งถือเป็นสถิติการเพิ่มรายเดือนที่สูงที่สุดนับแต่ปี 2538 โดยหากแยกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า CPI ที่กรุงฮานอยเพิ่ม 2.84% ส่วนที่นครโฮจิมินห์เพิ่ม 4.24% ทั้งนี้ CPI ได้เพิ่มขึ้นแล้ว 20.34% หากนับจากสิ้นปี 2550 และเพิ่มขึ้น 25.2 % หากนับจากเดือน พ.ค. 2550

ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ CPI พุ่งสูงขึ้นคือ ภาวะความวิตกเกี่ยวกับราคาข้าว (rice fever) เมื่อกลางเดือน พ.ค. 2551 ซึ่งส่งผลให้ราคาสินค้าในหมวดอาหารเพิ่มขึ้นถึง 7.25% ภายในเดือนเดียวหรือเพิ่มขึ้น 42.35% หากเทียบกับเดือน พ.ค. 2550

ตารางที่ 2.4 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจสำคัญของเวียดนาม ปี 2544 ถึง วันที่ 31 ก.ย. 2552

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

รายการ	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	เดือน ก.ย. 52
GDP (% +/-)	6.9	7.1	7.3	7.8	8.4	8.2	8.5	7.0	4.6
รายได้เฉลี่ย/คน/ปี (US \$)	413	440	492	553	639	722	835	1,000	n/a
อัตราเงินเฟ้อ (%)	-0.4	4.0	3.2	7.7	8.3	7.5	8.3	18.3	7.64
ส่งออก (ล้าน US\$)	15,029	16,706	20,149	26,485	32,447	39,826	48,387	62,000	41,700
(% +/-)	3.8	11.2	20.6	31.4	22.5	22.7	21.5	19.8	-14.3
นำเข้า (ล้าน US\$)	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	60,830	80,400	48,300
(% +/-)	3.7	21.8	27.9	26.6	15.0	22.1	35.5	47.9	-25.2

ที่มา: IMFund, Asian Development Bank, General Statistics Office และ Asia Monitor International

ปัญหาเงินเฟ้อสูงดังกล่าวได้ทำให้หน่วยงานภาครัฐของเวียดนาม ต้องตัดค่าใช้จ่ายอย่างกว้างขวาง ทั้งในด้านการประชุม สัมมนา การใช้รถยนต์ ค่าสาธารณูปโภค การซ่อมแซมอาคารสำนักงาน และการลงทุนด้านทรัพย์สิน โดยในปีงบประมาณปัจจุบัน เทศบาลกรุงฮานอยจะลดค่าใช้จ่ายด้านการบริหารลง 10% หรือประมาณ 5.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และจะตัดงบประมาณอีก 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการระงับโครงการที่ไม่เร่งด่วน 29 โครงการ และอีกหลายโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ

ในด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เมื่อวันที่ 27 พ.ค. 2551 ร้านรับแลกเงิน(Free Market) รับซื้อเงินเหรียญสหรัฐ โดยให้อัตราแลกเปลี่ยนถึง 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 17,200 – 17,750 ดอลลาร์ ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนทางการ ณ ธนาคารต่างๆ อยู่ที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 16,215 – 16,221 ดอลลาร์ และอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างธนาคารอยู่ที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 16,060 ดอลลาร์

การเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินเหรียญกำลังขยายวงออกไปเรื่อยๆ และธนาคารพาณิชย์หลายแห่งเริ่มประสบปัญหาขาดแคลนเงินเหรียญสหรัฐอย่างรุนแรงเพราะไม่สามารถซื้อเงินเหรียญสหรัฐแข่งกับร้านรับแลกเงินได้ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนทางการ ทำให้ผู้นำเข้าจำนวนมากต้องกู้ยืมเป็นเงินดอลลาร์ และนำไปแลกเงินเหรียญสหรัฐในตลาด เพื่อให้มีเงินไปซื้อสินค้าจากต่างประเทศได้ ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นมาก

สถานการณ์ดังกล่าวเกิดจากความต้องการเงินเหรียญของผู้ประกอบการในภาคธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับปัญหาเงินเฟ้อ การเก็งกำไร และธนาคารแห่งชาติมีขีดความสามารถเพียง

พอที่จะแทรกแซงตลาด เพื่อควบคุมการแลกเปลี่ยนจะไม่สร้างความเสียหายแก่ธนาคารและบริษัททางธุรกิจต่างๆ

การที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินเหรียญสหรัฐแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอง ซึ่งสวนทางกับตลาดโลก สืบเนื่องมาจากความต้องการการนำเข้าสินค้าและการแทรกแซงลดค่าเงินดองของธนาคารแห่งชาติเมื่อเร็วๆ นี้ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือผู้ส่งออกและลดปัญหาการขาดดุลการค้า ซึ่งสูงถึง 14.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้

นักเศรษฐศาสตร์คาดการณ์ว่าอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงสิ้นปีนี้น่าจะอยู่ที่ 16,500 ดอง ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ หรือเท่ากับค่าเงินดองลดลง 2.35% ซึ่งจะทำให้สินค้านำเข้าราคาสูงขึ้น และป้องกันวิกฤตจากการขาดดุลชำระเงิน นักวิเคราะห์หลายคนเห็นว่า การลดค่าเงินดองจะไม่มีผลให้มูลค่าการนำเข้าลดลง เพราะเวียดนามยังจำเป็นต้องนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป ปุ๋ยเคมี วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และอะไหล่

2.2 การค้าระหว่างประเทศ

2.2.1 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศ

เวียดนามมีปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 เวียดนามมีปริมาณการค้า 109,217 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประกอบด้วยมูลค่าการส่งออก 48,387 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมูลค่าการนำเข้า 60,830 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งคิดเป็นตัวเลขขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ 12,443 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.5 ตารางมูลค่าการค้าและดุลการค้าต่างประเทศของเวียดนาม 2547 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ปี	ปริมาณการค้า		การส่งออก		การนำเข้า		ดุลการค้า	
	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change	มูลค่า	%change
2547	58,453.8	28.7	26,485.0	31.4	31,968.8	26.6	- 5,483.8	107.30
2548	69,208.2	18.4	32,447.1	22.5	36,761.1	15.0	- 4,314.0	78.66
2549	84,717.3	22.4	39,826.2	22.7	44,891.1	22.1	-5,064.9	117.40
2550	109,217.0	28.9	48,387.0	21.5	60,830.0	35.5	-12,443.0	245.68
6 เดือน ปี2551	75,462.98	51.74	30,626.28	35.88	44,836.70	64.88	-14,210.41	214.92

ก) ด้านการส่งออก

- ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐฯ (เนื่องจากข้อตกลง Bilateral Trade Agreement ระหว่างเวียดนาม กับสหรัฐฯ ส่งผลให้ สหรัฐฯกลายเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญแทนญี่ปุ่น โดยในปี 2550 มูลค่า 10,089.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) รองลงมา ได้แก่ ญี่ปุ่น (6,069.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ออสเตรเลีย (3,556.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) จีน สิงคโปร์ เยอรมัน อังกฤษ ตามลำดับสำหรับไทยไม่อยู่ใน 10 อันดับแรกของตลาดส่งออกของเวียดนาม

ตารางที่ 2.6 ตลาดส่งออกที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	ปี 2549		ปี 2550		6 เดือนแรกปี 2551	
	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น
1. สหรัฐอเมริกา	7,828.71	20.33	10,089.12	28.87	5,428.36	18.96
2. ญี่ปุ่น	5,232.13	43.11	6,069.76	16.01	4,244.75	61.18
3. จีน	3,030.01	27.09	3,356.68	10.78	2,042.25	31.52
4. ออสเตรเลีย	3,651.33	27.87	3,556.92	- 2.59	1,975.37	58.42
5. สิงคโปร์	1,630.63	3.53	2,202.01	35.04	1,364.86	39.33
6. เกาหลีใต้	842.89	27.23	1,252.75	48.63	1,000.11	59.31
7. เยอรมัน	1,445.31	19.54	1,855.06	28.35	997.86	10.22
8. มาเลเซีย	949.27	58.53	1,389.95	46.42	974.68	58.70
9. ฟิลิปปินส์	782.83	- 2.28	965.14	23.29	961.95	195.31
10. อังกฤษ	1,179.70	25.95	1,431.43	21.34	797.31	13.11
11. กัมพูชา	1,214.58	64.00	990.82	- 18.42	768.04	56.69
12. ไทย	897.54	94.57	1,033.92	15.19	762.29	63.03
13. ฮอลแลนด์	857.43	22.05	1,182.14	37.97	709.15	32.77
14. ไต้หวัน	968.76	1.29	1,139.39	17.61	670.92	29.97
15. เบลเยียม	783.96	12.45	849.03	8.30	528.49	28.87

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

- สินค้าส่งออกที่สำคัญ ปี 2550 ได้แก่ น้ำมันดิบ อย่างไรก็ตามเวียดนามยังคงต้องนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด เนื่องจากยังไม่มีโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ปัจจุบันเวียดนามกำลังก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกชื่อ Dung Quat ที่จังหวัด กว่างโหวง ในภาคกลาง ใกล้กับนครดานัง เริ่มก่อสร้างเดือนพฤศจิกายน 2548 โรงงานแห่งนี้จะสามารถกลั่นน้ำมันได้ 6.5 ล้านตันต่อปี มูลค่าการก่อสร้าง 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คาดว่าจะแล้วเสร็จใน 3 ปี

ตารางที่ 2.7 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 - 2550

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 07/06(%)	ประเทศรายใหญ่ที่เวียดนามส่งออกราย ใหญ่ปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
1.น้ำมันดิบ	8,265	8,48.60	2.69	ออสเตรเลีย จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา อินโดนีเซีย มาเลเซีย
2.เสื้อผ้าสำเร็จรูป	5,834	7,749.70	32.83	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมัน อังกฤษ ไต้หวัน สเปน สหราชอาณาจักร
3.รองเท้า	3,591	3,994.20	11.22	สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เยอรมัน เบลเยียม สหราชอาณาจักร อิตาลี ญี่ปุ่น
4.อาหารทะเล	3,366	3,763.40	11.8	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เกาหลี เยอรมัน สเปน รัสเซีย
5.ผลิตภัณฑ์ไม้	1,962	2,404.00	22.52	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เกาหลี เยอรมัน อังกฤษ จีน ฝรั่งเศส ไต้หวัน
6. คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์	1,725	2,154.40	24.89	ไทย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ สหราชอาณาจักร เกาหลี
7.กาแฟ	1,182	1,911.40	61.7	เยอรมัน สหรัฐอเมริกา อิตาลี สเปน ญี่ปุ่น เกาหลี อังกฤษ ฝรั่งเศส
8.ข้าว	1,285	1,489.90	18.43	ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ญี่ปุ่นจีน
9.ยางพารา	1,286	1,392.80	8.3	จีน มาเลเซีย ไต้หวัน เยอรมัน สหรัฐอเมริกา เกาหลี ญี่ปุ่น
10.ถ่านหิน	915	999.7	9.25	จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ยุโรป
รวม 10รายการ	29,384	34,347.10	16.89	
สินค้าอื่นๆ	10,442	14,214.20	36.12	
มูลค่าส่งออกรวม	39,826	48,561.30	21.93	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย สิงคโปร์ เยอรมัน อังกฤษ มาเลเซีย ไทย

การส่งออกข้าว รัฐบาลเวียดนามได้ใช้มาตรการกำหนดโควตาการส่งออกข้าวมากกว่า 2 ปีแล้ว เพื่อควบคุมการส่งออกและรักษาระดับราคาข้าวในประเทศ รวมทั้งเพื่อความมั่นคงด้านอาหาร สำหรับโควตาการส่งออกข้าวปี 2551ที่กำหนดไว้ เมื่อช่วงต้นปี 2551จำนวน 4.5 ล้านตัน และต่อมาได้ลดลงเหลือ 4 ล้านตัน และลดลงอีกในที่สุดเหลือ 3.5 ล้านตัน เมื่อเดือนเมษายน 2551

สำนักงานสถิติ (General Statistics Office) ของเวียดนามได้รายงานว่าการส่งออกข้าวของเวียดนามในช่วง 4 เดือนแรก (ม.ค. – เม.ย.) ของปี 2551 มีปริมาณ 1.57 ล้านตัน มูลค่า 775 ล้าน

เหรียญสหรัฐ โดยปริมาณเพิ่มขึ้นเพียง 12 % ขณะที่ราคาส่งออกเพิ่มขึ้นถึง 72.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ตารางที่ 2.8 สินค้าส่งออกของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
1. น้ำมันดิบ	5,661.05	50.65	ออสเตรเลีย 27.60%, ญี่ปุ่น 22.45%, สิงคโปร์ 14.69%, สหรัฐ 8.42%, มาเลเซีย 8.28%
2. สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	4,162.19	19.25	สหรัฐ 57.54%, ญี่ปุ่น 8.77%, เยอรมัน 4.29%, อังกฤษ 3.10%, สเปน 2.41%
3. รองเท้า	2,275.49	16.32	สหรัฐ 21.76%, อังกฤษ 12.37%, เยอรมัน 8.82%, สกอตแลนด์ 8.08%, เบลเยียม 7.0%
4. อาหารทะเล	1,912.71	15.87	ญี่ปุ่น 17.64%, สหรัฐ 13.96%, เกาหลีใต้ 7.45%, เยอรมัน 4.61%, รัสเซีย 4.46%
5. ข้าว	1,471.09	95.55	ฟิลิปปินส์ 43.29%, มาเลเซีย 9.75%, อินโดนีเซีย 1.59%, รัสเซีย 1.31%, สิงคโปร์ 1.80%,
6. ผลิตภัณฑ์ไม้	1,363.51	20.26	สหรัฐ 36.37%, ญี่ปุ่น 11.94%, อังกฤษ 8.72%, จีน 5.54%, เยอรมัน 5.07%
7. กาแฟ	1,229.21	0.12	เยอรมัน 13.30%, สหรัฐ 10.03%, สเปน 7.69%, อิตาลี 7.53%, เบลเยียม 5.78%
8. คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน	1,210.51	30.37	ไทย 16.48%, ญี่ปุ่น 14.73%, สหรัฐ 10.35%, สกอตแลนด์ 8.52%, สิงคโปร์ 6.19%
9. ผลิตภัณฑ์กรรม	1,041.98	53.96	สหรัฐ 15.12%, ญี่ปุ่น 8.49%, เยอรมัน 6.80%, ฝรั่งเศส 6.48%, เบลเยียม 5.03%
10. ถ่านหิน	700.65	37.83	จีน 55.44%, ญี่ปุ่น 19.30%, อินเดีย 4.26%, เกาหลีใต้ 4.72%, ฟิลิปปินส์ 3.99%
มูลค่าส่งออกทั้งหมด	30,626.28	35.88	สหรัฐ 17.72%, ญี่ปุ่น 13.86%, จีน 6.67%, ออสเตรเลีย 6.45%, สิงคโปร์ 4.46%

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ จนถึงเดือนพฤษภาคม 2551 ราคาส่งออกข้าวของเวียดนามได้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มจาก 370 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในเดือนกุมภาพันธ์ เป็น 500 – 600 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในเดือนมีนาคม และขยับสูงขึ้นเป็น 750 – 760 เหรียญสหรัฐ/ตัน ในต้นเดือนเมษายนและขยับสูงขึ้นเป็น 1,200 เหรียญสหรัฐ / ตัน ในช่วงกลางเดือนเมษายน (ตารางที่ 2.8) เมื่อเปรียบเทียบกับ

ช่วงเดียวกันของปี 2550 ที่ผ่านมาแล้วราคาส่งออกข้าวของเวียดนามได้เพิ่มสูงขึ้นกว่า 2 เท่าตัว(220 % – 233 %) ทั้งนี้ Vietfood คาดว่าราคาส่งออกข้าวจะสูงขึ้นถึง 1,400 เหรียญสหรัฐ/ ตัน

ตารางที่ 2.9 ราคาข้าวส่งออกของเวียดนาม ปี 2551

หน่วย : เหรียญสหรัฐ / ตัน

ปี 2550	2551			
ธค.	มค.	กพ.	มีค.	เมย.
320	355	370	500 - 600	(ต้นเดือน) 750 - 760
				(กลางเดือน) 1,200

ที่มา : Vietfood , 5 พฤษภาคม 2551

ตลาดรับซื้อข้าวที่สำคัญของเวียดนาม ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชีย 57% แอฟริกา 21% คิวบา 12% และประเทศในแถบตะวันออกกลาง 8%

กระทรวงเกษตรและพัฒนาชนบทของเวียดนาม (MARD) ยืนยันว่าจนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 เวียดนามจะสามารถส่งออกข้าวได้ถึง 3.2 ล้านตัน และจนถึงสิ้นปี 2551 จะสามารถส่งออกข้าวได้ 3.5 - 4 ล้านตัน โดยยังคงพอเพียงสำหรับการบริโภคในประเทศและยังมีการเก็บสำรองข้าวเพื่อความมั่นคงด้านอาหาร

ตารางที่ 2.10 การส่งออกข้าวของเวียดนามในเดือนมิถุนายน และ 6 เดือนแรกในปี 2551

ประเทศ	มิถุนายน		มกราคม – มิถุนายน	
	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)
สหราชอาณาจักร	119	82,857	397	274,656
สหรัฐอเมริกา	500	148,153	1,170	343,369
ไต้หวัน	1,900	484,250	7,193	1,858,765
ฮ่องกง	289	85,109	1,167	313,093
อินโดนีเซีย	5,218	1,793,828	90,603	25,900,821
อิรัก	-	-	53,400	13,247,600
ลาว	405	89,530	912	216,225
ลิทัวเนีย	225	65,475	1,700	463,400
มาเลเซีย	70,866	20,003,240	274,376	75,711,510
เกาหลีใต้	14,125	3,045,250	57,936	13,500,983
รัสเซีย	2,063	568,998	45,754	12,768,504
ญี่ปุ่น	7,054	2,040,530	128,550	33,404,881

ประเทศ	มิถุนายน		มกราคม – มิถุนายน	
	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่าการส่งออก (US\$)
ออสเตรเลีย	218	73,620	786	276,428
ฟิลิปปินส์	188,564	53,534,374	1,090,690	308,029,650
สิงคโปร์	25,838	6,395,312	65,406	16,295,730
ไทย	750	194,250	946	248,035
ตุรกี	-	-	46,175	14,251,275
สวิตเซอร์แลนด์	2,000	478,250	6,042	1,436,656
จีน	9,496	2,914,329	31,761	8,945,469
ยูเครน	-	-	5,440	1,330,445

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 Vietfood ได้ออกมาตรการสำหรับการส่งออกข้าวดังนี้

- กำหนดปริมาณข้าวที่ผู้ส่งออกจะได้รับอนุญาตให้ลงทะเบียนเพื่อการส่งออกในช่วงครั้งแรกของปี 2551 ต้องไม่เกิน 50% ของปริมาณส่งออก 2 ปีที่ผ่านมา (2549 – 2550) โดยเฉลี่ย
- กำหนดให้สมาชิกผู้ส่งออกข้าวต้องเก็บสำรองข้าวอย่างน้อย 50% ของปริมาณข้าวที่จดทะเบียนเพื่อการส่งออก
- ปริมาณข้าวส่งออกทั้งหมดต้องไม่มากกว่าดุลข้าวรายไตรมาสที่จัดทำโดยกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของเวียดนาม และราคาส่งออกตามสัญญาต้องสอดคล้องกับราคาที่พิมพ์เผยแพร่โดย Vietfood ณ เวลาที่มีการเซ็นสัญญากัน นอกจากนี้ การส่งมอบสินค้าต้องกระทำภายใน 2 เดือนนับแต่มีการเซ็นสัญญา เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการแกว่งตัวของราคาข้าว
- ผู้ส่งออกรายบุคคลจะได้รับอนุญาตให้สามารถส่งออกข้าวโดยตรงได้เพียง 30% ของจำนวนข้าวที่ระบุไว้ในสัญญา ส่วนที่เหลือ Vietfood จะพิจารณามอบให้สมาชิกผู้ส่งออกรายอื่น ๆ

ข) ด้านการนำเข้า

การนำเข้า ปี 2550 มูลค่าการนำเข้าเท่ากับ 60,830.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 15,938.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ร้อยละ 35.5 เมื่อเทียบกับปี 2549 (44,891.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

- ตลาดนำเข้าที่สำคัญในปี 2550 จีนเป็นแหล่งนำเข้าสำคัญ อันดับหนึ่ง รองลงมา ได้แก่ สิงคโปร์ อันดับสามได้แก่ ใต้หวัน ส่วนไทยเป็นแหล่งนำเข้าสินค้าอันดับ 6 ของเวียดนาม มีมูลค่า 3,737.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.11 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของเวียดนาม (สูงสุด 15 อันดับ ปี 2549 – 6 เดือนแรกปี 2551)

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	ปี 2549		ปี 2550		6 เดือนแรกปี 2551	
	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น	มูลค่า	%เพิ่มขึ้น
1. จีน	7,390.91	22.50	12,502.01	69.15	8,763.35	64.81
2. สิงคโปร์	6,723.71	31.36	7,608.60	21.28	5,384.37	1.52
3. ไต้หวัน	4,822.82	21.35	6,916.60	21.28	4,495.78	47.58
4. ญี่ปุ่น	4,700.96	2.13	6,177.70	31.41	4,165.20	64.45
5. เกาหลีใต้	3,870.63	- 5.11	5,333.98	37.81	3,765.34	58.29
6. ไทย	3,034.20	27.68	3,737.22	23.17	2,450.37	54.07
7. สวิสเซอร์แลนด์	1,345.93	- 30.69	1,016.17	- 24.50	1,759.60	261.79
8. ฮังการี	982.02	11.41	1,941.40	34.75	1,541.42	77.78
9. มาเลเซีย	1,481.68	16.42	2,289.70	54.53	1,415.50	72.47
10. สหรัฐอเมริกา	982.02	38.48	1,699.68	73.08	1,331.07	97.79
11. อินเดีย	880.28	21.06	1,356.93	54.15	1,303.59	93.53
12. อินโดนีเซีย	1,011.87	12.48	1,353.94	33.81	903.13	49.10
13. ออสเตรเลีย	1,099.52	32.98	1,059.38	- 3.65	853.43	84.45
14. เยอรมัน	914.48	25.95	1,308.45	43.08	775.99	24.31
15. รัสเซีย	455.77	17.45	552.17	21.15	652.53	213.97

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

- สินค้านำเข้าที่สำคัญ ปี 2550 ได้แก่ เครื่องจักรกลและรองลงมาคือ เชื้อเพลิง เหล็กและเหล็กกล้า ผ้า คอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ ตามลำดับดังตาราง

ตารางที่ 2.12 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วงปี 2549 - 2550

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 49/50(%)	ประเทศรายใหญ่ที่เวียดนามนำเข้าปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
1.เครื่องจักรกลและอุปกรณ์	6,645	11,122.60	67.38	จีน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมัน ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย
2.เชื้อเพลิง	5,966	7,710.30	29.23	สิงคโปร์ ไต้หวัน เกาหลี จีน ไทย มาเลเซีย
3.เหล็กและเหล็กกล้า	2,948	5,111.90	73.4	จีน ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลี ไทย อินโดนีเซีย อินเดีย สิงคโปร์
4.ผ้าฝ้าย	2,994	3,957.00	32.16	ไม่มีรายละเอียด

สินค้า	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		การขยายตัว 49/50(%)	ประเทศรายใหญ่ที่เวียดนามนำเข้าปี พ.ศ. 2550
	2549	2550		
5.คอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์	2,018	2,958.40	46.6	สิงคโปร์ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร เกาหลี อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา
6.เม็ดพลาสติก	1,862	2,506.90	34.63	ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย ญี่ปุ่น จีน อินเดีย สหราชอาณาจักร
7.สิ่งทอวัสดุเครื่องนุ่งห่ม	1,962	2,152.20	9.69	ไต้หวัน เกาหลี จีน สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น ไทย สหรัฐอเมริกา อิตาลี อินเดีย
8.สารเคมี	1,006	1,466.10	45.73	ไม่มีรายละเอียดของแต่ละประเทศ
9.ส่วนประกอบชิ้นส่วนรถยนต์	758.6	1,302.10	71.64	จีน ไต้หวัน สิงคโปร์ เกาหลี ไทย ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย อิตาลี
10.เคมีภัณฑ์	1,023	1,285.10	25.62	ไม่มีรายละเอียดของแต่ละประเทศ
รวม 10 รายการ	27,120	38,500	41.96	
สินค้าอื่นๆ	17,771	22,300	25.48	
มูลค่านำเข้ารวม	44,891	62,682.20	39.63	จีน สิงคโปร์ ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี ไทย มาเลเซีย สหราชอาณาจักร

ตารางที่ 2.13 สินค้านำเข้าของเวียดนามไปต่างประเทศ ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
1. เครื่องจักรกลและอุปกรณ์	6,953.83	58.26	จีน 25.90%, ญี่ปุ่น 18.19%, ไต้หวัน 7.58%, สิงคโปร์ 6.94%, เกาหลีใต้ 7.03%
2. ปิโตรเลียม	6,383.66	85.47	สิงคโปร์ 48.02%, ไต้หวัน 21.10%, เกาหลีใต้ 11.10%, ไทย 6.26%, จีน 3.60%
3. เหล็กและเหล็กกล้า	4,581.94	120.57	จีน 37.59%, ญี่ปุ่น 12.64%, รัสเซีย 8.01%, ไต้หวัน 8.93%, เกาหลีใต้ 8.22%
4. ผ้าผืน	2,229.67	16.74	จีน 33.84%, ไต้หวัน 19.95%, เกาหลีใต้ 19.84%, สหราชอาณาจักร 9.74%, ญี่ปุ่น 8.03%
5. คอมพิวเตอร์, อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน	1,765.34	39.54	สิงคโปร์ 22.67%, ญี่ปุ่น 22.44%, จีน 18.33%, สหราชอาณาจักร 9.19%, มาเลเซีย 7.05%
6. วัสดุพลาสติก	1,547.69	38.56	ไต้หวัน 18.23%, เกาหลีใต้ 15.39%, ไทย 14.61%, สิงคโปร์ 13.37%, ญี่ปุ่น 6.49%
7. สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	1,220.67	15.63	ไต้หวัน 19.40%, เกาหลีใต้ 16.27%, จีน 14.66%, สหราชอาณาจักร 12.28%, สหรัฐอเมริกา 6.16%

สินค้า	มูลค่า	ขยายตัว	ประเทศ(สัดส่วน%)
8. อะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์	1,136.40	144.67	จีน 23.62%, ญี่ปุ่น 16.19%, เกาหลีใต้ 11.98%, ไทย 10.83%, อินโดนีเซีย 5.93%
9. ป้าย	1,021.73	134.36	จีน 56.09%, รัสเซีย 9.59%, เกาหลีใต้ 7.01%, กัมพูชา 4.46% ฟิลิปปินส์ 4.17%
10. อาหารสัตว์	1,011.85	85.06	อินเดีย 53.20%, สหรัฐ 7.40%, จีน 6.69%, อาร์เจนตินา 6.40%, ไทย 2.82%
มูลค่านำเข้าทั้งหมด	44,836.70	64.88	จีน 19.55%, สิงคโปร์ 12.01%, ไต้หวัน 10.03%, ญี่ปุ่น 9.29%, เกาหลีใต้ 8.40%
ดุลการค้า	-14,210.41		

ที่มา: กรมสถิติแห่งชาติเวียดนาม

2.2.2 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม ปี 2550

การค้ากับประเทศไทย ในปี 2550 ที่ผ่านมา ไทยได้ดุลการค้าเวียดนาม 2,691.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้ารวม 4,916 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2551 นายกรัฐมนตรีของไทยเดินทางเยือนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและนายฯ ได้เสนอให้ปรับเป้าหมายมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย – เวียดนามให้เป็น 10,000 เหรียญสหรัฐในปี 2553 (ค.ศ. 2010) ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นจากเป้าหมายเดิม 1 เท่าตัว (จากเดิมที่กำหนดไว้ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2553) ซึ่งนายกรัฐมนตรีเวียดนามเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว

ตารางที่ 2.14 มูลค่าการค้าและดุลการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม ปี 2547 – ช่วง 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

	2547	2548	2549	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
มูลค่าการค้ารวม	2,313.19	3,253.52	3,970.52	4,915.56	3,304.32
ไทยส่งออก	1,876.51	2,363.80	3,074.97	3,803.65	2,570.59
ไทยนำเข้า	436.68	889.71	895.55	1,111.91	733.73
ดุลการค้าไทย-เวียดนาม	1,439.84	1,474.09	2,179.43	2,691.75	1,836.86

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

1) การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่า 2,570.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.77 เทียบจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ

น้ำมันสำเร็จรูป (376.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 368.77)

เม็ดพลาสติก (222.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 47.39)

เหล็กและเหล็กกล้า (178.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 39.07)

เครื่องยนต์สันดาปภายในลูกสูบและส่วนประกอบ (84.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 41.36)

เคมีภัณฑ์ (78.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 48.02)

เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ (77.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 43.24)

รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ (77.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 170.63)

กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ (76.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 56.41)

รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ (84.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 35)

ปูนซีเมนต์ (69.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 100.13)

ผลิตภัณฑ์ยาง (69.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 66.84)

เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ (67.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.18)

ตารางที่ 2.15 สินค้าที่ไทยส่งออกไปเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
1. น้ำมันสำเร็จรูป	398.1	376.2	9.11	368.77
2. เม็ดพลาสติก	342.5	222.7	16.19	47.39

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
3. เหล็กและเหล็กกล้า	320.8	178.4	30.87	39.07
4. เครื่องยนต์สันดาปภายในลูกสูบและส่วนประกอบ	128.7	84.2	6.46	41.36
5. เคมีภัณฑ์	118.8	78.8	47.29	48.02
6. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร	129.0	77.9	90.47	43.24
7. รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ	91.4	77.2	90.88	170.63
8. กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	108.6	76.4	27.99	56.41
9. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	84.3	69.8	34.45	100.13
10. ผลิตภัณฑ์ยาง	97.6	69.8	47.79	66.84
11. เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	83.0	67.7	81.83	53.18
12. ปูนซีเมนต์	106.6	67.0	25.77	19.95
13. ยางพารา	72.6	53.1	-40.96	68.89
14. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	89.7	52.6	26.33	22.60
15. หนังสือและผลิตภัณฑ์หนังสือพิมพ์และนิตยสาร	66.8	51.7	28.85	46.79
รวมมูลค่าที่ไทยส่งออก	3,799.78	2570.6	23.57	58.77

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

รายละเอียดสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปเวียดนาม ปี 2551 (มค.-มิย.) ได้แก่

1. น้ำมันสำเร็จรูป เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยและเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีร้อยละ 29.34, 25.32, 9.11, 8.77 ตามลำดับ

2. เม็ดพลาสติก เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทยรองจากฮ่องกง และ จีน โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่เดียวกันบริษัท ปตท. ได้เปิดสำนักงานตัวแทน ณ นครโฮจิมินห์ เพื่อเปิดตลาดและนำเข้าเม็ดพลาสติกโพลิเอทิลีนคุณภาพสูง ภายใต้แบรนด์ Inno Plus

3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ไทยส่งออกไปตลาดเวียดนามเป็นอันดับที่ 4 และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีร้อยละ 21.85, 49.97, 30.87 และ 39.07 ตามลำดับ จากความพยายามของไทยที่ตั้งเป้าเป็นผู้นำตลาดเหล็กแผ่นรีดร้อนชั้นคุณภาพพิเศษของอาเซียน จึงมุ่งเน้นการขายสินค้าชั้นคุณภาพพิเศษ (High Grade) ที่มีราคาขายเฉลี่ยสูงกว่าสินค้าชั้นคุณภาพทั่วไป (Commercial Grade) ทำให้ส่วนต่างระหว่างราคาขายกับวัตถุดิบสูงขึ้น (Spread) บวกกับนโยบายควบคุมต้นทุนการผลิตที่ดี

4. เครื่องยนต์สันดาปภายใน เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 5 ของไทย โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.36 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

5. **เคมีภัณฑ์** เวียดนามเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 8 ของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปี 2547 – 2551 พบว่า ปี 2548 เป็นเพียงปีเดียวที่มีอัตราการขยายตัวลดลง (-.02%) ในขณะที่ปี 2549 - 2551 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.83, 47.07 และ 48.02 ตามลำดับ สำหรับอนาคตตลาดเคมีภัณฑ์มีแนวโน้มไปดี เพราะสินค้า เคมีภัณฑ์จะเข้าไปอยู่ในวิถีชีวิตของผู้คนมากขึ้น คนตื่นตัวเรื่องของสุขภาพอนามัยสูงขึ้น ต้องมีการแยกผลิต แยกการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2) การนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากเวียดนาม

ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากประเทศเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่า 733.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีสินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ

เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ (167.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 28.75)

น้ำมันดิบ (161.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 30.33)

เหล็กและเหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (56.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 956.43)

เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ (48.3 เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 52.15)

เครื่องมือเครื่องใช้ทางวิทยาศาสตร์ (34.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 155.79)

ผ้าและเส้นใย (31.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 45.34)

สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง (21.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 45.35)

เคมีภัณฑ์ (21.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 109.88)

ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์ (16.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 8.91)

ถ่านหิน (12.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 10.04)

สบู่มงชักฟอกและเครื่องสำอาง (12.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 95.70)

ตารางที่ 2.16 สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากเวียดนามในปี 2550 – 6 เดือนแรกปี 2551

หน่วย : (ล้านเหรียญสหรัฐ)

สินค้า	มูลค่า		ขยายตัว(%)	
	2550	6 เดือนแรก ปี 2551	2550	6 เดือนแรก ปี 2551
1. เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ	294.2	167.6	5.12	28.75
2. น้ำมันดิบ	264.3	161.6	23.22	30.33
3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	12.9	56.4	43.21	956.43
4. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	71.8	48.3	46.01	52.15
5. เครื่องมือเครื่องใช้ทางวิทยาศาสตร์การแพทย์	46.7	34.1	122.22	155.79
6. ผ้าและเส้นใย	48.2	31.8	29.88	45.34
7. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป	34.7	21.5	26.94	45.35
8. เคมีภัณฑ์	29.1	21.3	71.87	109.88
9. ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์	24.2	16.6	36.4	8.91
10. ถ่านหิน	26.2	12.8	- 17.42	-10.04
11. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	22.8	12.4	2.62	17.07
12. สบู่ ผงซักฟอกและเครื่องสำอาง	14.3	12.4	55.02	95.70
13. สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	5.3	10.3	-26.99	239.78
14. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	15.0	10.2	85.03	49.91
15. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	8.8	8.6	128.99	213.95
รวมมูลค่าที่ไทยนำเข้า	1,111.9	733.73	24.16	47.29
เวียดนามเสียเปรียบการค้ากับไทย	2,687.88	1,836.86		

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

2.2.3 การค้าระหว่างประเทศของเวียดนามในช่วงครึ่งแรกของปี 2552

1. ภาพรวม

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 การค้าระหว่างประเทศของเวียดนามมีมูลค่ารวม 57,332 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 25.3% (y-on-y) โดยส่งออก 27,612 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 10.1% และนำเข้า 29,720 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 34.1% ขาดดุลการค้า 2,108 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 2.17 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	± %
มูลค่าการค้า	57,332	-25.3%
การส่งออก	27,612	- 10.1%
การนำเข้า	29,720	-34.1%
ดุลการค้า	- 2,108	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 การค้าระหว่างเวียดนามกับไทยมีมูลค่ารวม 2,530.5 ล้านเหรียญสหรัฐ ลดลง 23.6% (y – on – y) โดยเวียดนามเป็นฝ่ายนำเข้า 1,932.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ขณะที่ส่งออกมายังไทย 598.4 ล้านเหรียญสหรัฐ เวียดนามเสียเปรียบดุลการค้าไทย 1,333.8 ล้านเหรียญสหรัฐ

ตารางที่ 2.18 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม

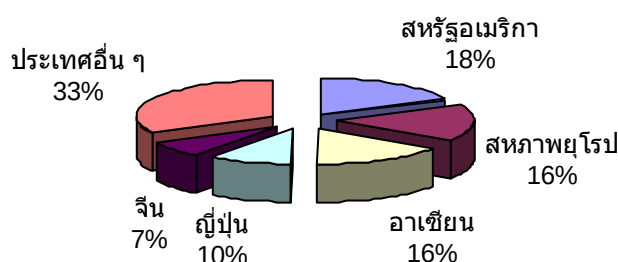
	มค. – มิย. 2551	มค. – มิย. 2552	± %
มูลค่าการค้า	3,312.3	2,530.5	-23.6%
การส่งออกมาไทย	736.8	598.4	-18.8%
การนำเข้าจากไทย	2,575.5	1,932.2	-24.9%
ดุลการค้า	-1,838.7	-1,333.8	

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

2. การส่งออก

การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552

แยกตามประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ



รูปที่ 2.1 การส่งออกของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

ตลาดส่งออกหลักของเวียดนามประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป อาเซียน ญี่ปุ่น และจีนโดยสัดส่วนการส่งออกของเวียดนามไปยังตลาดดังกล่าวรวมกันประมาณ 70 % สำหรับตลาดอาเซียนมีฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นตลาดส่งออกที่สำคัญ

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของเวียดนามประกอบด้วย สิ่งทอ น้ำมันดิบ อัญมณี รองเท้า และข้าว สินค้าดังกล่าวมีส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของมูลค่าที่ส่งออกทั้งหมด

ตารางที่ 2.19 การส่งออกสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

ประเทศคู่ค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
รวมทั้งสิ้น	27,612	
1. สิ่งทอ	4,075	สหรัฐ (59.0%) สหภาพยุโรป (14.4%) ญี่ปุ่น (11.6%)
2. น้ำมันดิบ	3,310	ออสเตรเลีย (28.5%) สิงคโปร์ (20.7%) มาเลเซีย (15.6%)
3. อัญมณี	2,605	สวิตเซอร์แลนด์ (88.3%) แอฟริกาใต้ (7.7%)
4. รองเท้า	2,065	สหภาพยุโรป (49.6%) สหรัฐ (27.6%)
5. ข้าว	1,816	ฟิลิปปินส์ (63.8%) มาเลเซีย (10.9%)
สินค้าอื่น ๆ	13,741	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

การส่งออกของเวียดนามมายังไทยมีมูลค่าลดลงค่อนข้างมากในช่วงไตรมาสแรก คือมูลค่า 232.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 25.4 % (y-on-y) แต่ในช่วงไตรมาสสองการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 371.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงขึ้นจากไตรมาสแรก 60.0 % ทำให้การส่งออกในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 มีมูลค่า 598.4 ลดลง 18.8 %

สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทยลดลงได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (-43.8 %) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ (-9.8 %) ด้ายและเส้นใย (-22.3 %) เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และการแพทย์ (-47.7 %) ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จักรยานยนต์ (- 34.9 %) และเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (- 20.4 %) ส่วนสินค้าสำคัญที่ส่งออกเพิ่มขึ้นได้แก่ น้ำมันดิบ (+16.3 %) ถ่านหิน (+98.5 %) และสัตว์น้ำสดแช่เย็นแช่แข็ง (+ 6.7%)

ตารางที่ 2.20 สินค้าสำคัญที่เวียดนามส่งออกมาไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

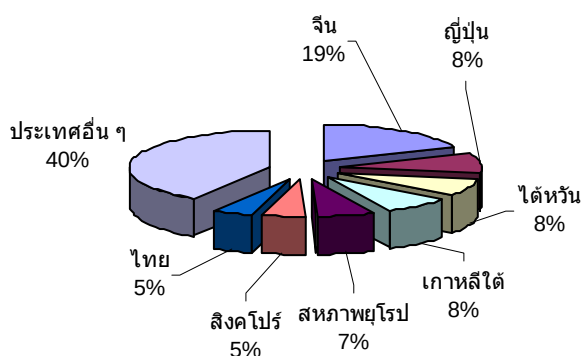
รายการ	ไตรมาส 1 (มค.-มีค.)	ไตรมาส 2 (เมย.-มิย.)	มค. – มิย.	+ %
รวมทั้งหมด	227.1	371.3	598.4	-18.8%
1. น้ำมันดิบ	46.7	141.3	188.0	+16.3%
2. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	40.9	53.4	94.3	-43.8%
3. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	18.0	25.8	43.8	-9.4%
4. ถ่านหิน	5.5	19.8	25.3	+98.5%
5. ด้ายและเส้นใย	12.8	12.1	24.9	-22.3%
6. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง	10.8	12.4	23.2	+6.7%
7. เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และการแพทย์	8.6	9.3	17.9	-47.7%
8. สบู่ ผงซักฟอกและเครื่องสำอาง	7.0	4.6	11.6	-7.8%
9. ส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์	5.5	5.5	11.0	-34.9%
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	4.1	5.8	9.9	-20.4%
สินค้าอื่น ๆ	67.2	81.3	148.5	

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

3. การนำเข้า

การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552

แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ



รูปที่ 2.2 การนำเข้าของเวียดนามช่วง 5 เดือนแรกของปี 2552 แยกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

ด้านการนำเข้า เวียดนามมีประเทศคู่ค้าที่สำคัญคือ จีน (18.5%) ญี่ปุ่น (8.4%) ไต้หวัน (8.1%) เกาหลีใต้ (7.8%) สหภาพยุโรป (6.6%) สิงคโปร์ (5.0%) และไทย (4.8%) ตามลำดับ เวียดนามนำเข้าจากประเทศดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 60 % ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด

สินค้าเข้าสำคัญ 5 อันดับแรกของเวียดนามประกอบด้วย เครื่องจักร น้ำมันสำเร็จรูป ฝ้ายเส้น เหล็ก และคอมพิวเตอร์ สินค้าดังกล่าวมีส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด

ตารางที่ 2.21 การนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนาม ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

ประเทศคู่ค้า	มูลค่านำเข้า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
รวมทั้งสิ้น	29,720	
1. เครื่องจักร	5,340	จีน (33.9%) ญี่ปุ่น (20.1%) เกาหลีใต้ (7.1%)
2. น้ำมันสำเร็จรูป	2,950	สิงคโปร์ (41.5%) ไต้หวัน (22.0%) จีน (16.8%)
3. เหล็ก	2,127	ไต้หวัน (17.1%) รัสเซีย (16.7%) ญี่ปุ่น (14.5%)
4. ฝ้ายเส้น	1,976	จีน (36.3%) เกาหลีใต้ (22.3%) ไต้หวัน (20.4%)
5. คอมพิวเตอร์	1,600	จีน (38.7%) ญี่ปุ่น (20.9%) มาเลเซีย (8.4%)
สินค้าอื่น ๆ	15,727	

ที่มา : General Statistics Office of Vietnam

ตารางที่ 2.22 สินค้าที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดในเวียดนามในลำดับต้น ๆ (มก. – พค. 2552)

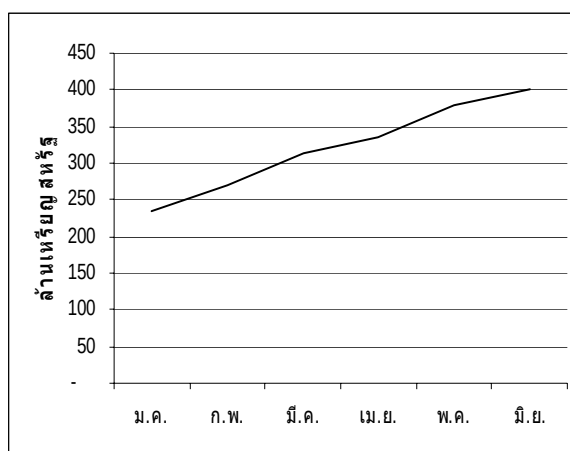
หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

รายการสินค้า	นำเข้ารวม	นำเข้าจากไทย	ส่วนแบ่งตลาด
1. ขนอมและซีร็ด	45.5	7.2	ฟิลิปปินส์ (29.4%) ไทย (15.8%)
2. ขางพารา	130.9	36.8	ไทย (28.1%) เกาหลีใต้ (17.63%)
3. วัตถุดิบพลาสติก	897.2	120.9	เกาหลีใต้ (19.0%) ไต้หวัน (17.6%) ไทย (13.5%)
4. กระดาษ	252.5	46.4	อินโดนีเซีย (25.3%) ไทย (18.4%) ไต้หวัน (13.7%)
5. ผัก ผลไม้สดและแปรรูป	86.9	16.6	จีน (61.7%) ไทย (19.1%) ออสเตรเลีย (8.2%)
6. ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถ	411.6	93.5	จีน (23.4%) ไทย (22.7%) ญี่ปุ่น (17.2%)
7. ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถมอเตอร์ไซด์	241.9	104.6	ไทย (43.2%) จีน (22.0%) ญี่ปุ่น (%)
8. ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ	181.1	20.3	สิงคโปร์ (45.9%) ไต้หวัน (11.7%) ไทย (11.2%)

ที่มา: General Statistics Office of Vietnam

ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 เวียดนามนำเข้าจากไทยมูลค่า 1,932.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ลดลง 24.9% (y-on-y) โดยสินค้าสำคัญที่เวียดนามนำเข้าจากไทยมีแนวโน้มลดลงเกือบทุกรายการ ยกเว้นเคมีภัณฑ์เพียงรายการเดียวที่มูลค่านำเข้าสูงขึ้น ในช่วงไตรมาสสองมูลค่าการนำเข้าของเวียดนามจากไทยสูงขึ้นเกือบทุกรายการเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสแรก ยกเว้นสินค้าหลัก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ที่มีแนวโน้มลดลง

เวียดนามเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญอันดับสิบของไทย และเป็นอันดับที่สี่ของตลาดในอาเซียน (รองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย)



รูปที่ 2.3 แนวโน้มการนำเข้าของเวียดนามจากไทยในระยะ 6 เดือนแรกของปี 2552

ตารางที่ 2.23 แนวโน้มการนำเข้าสินค้าสำคัญของเวียดนามจากไทย ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

รายการ	ไตรมาส 1 (มค.-มีค.)	ไตรมาส 2 (เมย.-มิย.)	±%	มค. – มิย. 2552
รวมทั้งหมด	817.8	1,114.4	+36.3%	1,932.2
1. เม็ดพลาสติก	71.2	93.8	+31.7%	165.0
2. เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	77.4	66.9	-13.6%	144.3
3. น้ำมันสำเร็จรูป	18.1	124.8	+589.5%	142.9
4. เคมีภัณฑ์	37.4	53.5	+43.0%	90.9
5. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	29.4	47.8	+62.6%	77.2
6. ผลิตภัณฑ์ยาง	31.9	36.5	+14.4%	68.4
7. กระจกและผลิตภัณฑ์กระจก	28.1	37.2	+32.4%	65.3
8. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	27.6	35.5	+28.6	63.1
9. เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	19.5	39.7	+103.6%	59.2
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	22.9	31.8	+38.9%	54.7
สินค้าอื่น ๆ	454.3	546.9	+20.4%	1,001.2

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

มูลค่าการนำเข้าสินค้าของเวียดนามจากไทยหลายรายการ จะลดลงในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 แต่ยังมีบางรายการที่แม้มีมูลค่านำเข้าไม่มากนัก แต่มีอัตราขยายตัวอยู่ในเกณฑ์สูง ที่สำคัญ คือ

เครื่องสำอาง(+17.1%) โทรทัศน์ (+26.9%) ไขมันพืชและสัตว์ (+12.9%) น้ำตาลทราย (+43.1%) แก้วและกระจก (+125.0 %) ผลิตภัณฑ์อูมิเนียม (+ 34.9%) และสิ่งทออื่น ๆ (+39.3%)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 เวียดนามนำเข้าผลไม้สดจากไทยค่อนข้างมาก โดยมีมูลค่านำเข้า 9.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 276.3 % (y-on-y) ที่สำคัญคือ มังคุด (+247.3%) มะม่วง (+700.2%) มะขามหวาน (+882.7%) และขนุน (+ 394.7%)

ตารางที่ 2.24 สินค้าที่เวียดนามนำเข้าจากไทยที่มีอัตราการขยายตัวสูง ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552

รายการ	มค. – มิย. 2551	มค. – มิย. 2552	± %
รวมทั้งหมด	2,575.5	1,932.2	-24.9%
1. เหมภัณฑ์	78.8	90.9	+15.4%
2. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	38.2	44.7	+17.1%
3. เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	16.3	20.7	+26.9%
4. ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	17.4	19.6	+12.9%
5. น้ำตาลทราย	13.0	18.6	+43.1%
6. แก้วและกระจก	6.4	14.3	+125.0
7. ผลิตภัณฑ์อูมิเนียม	9.4	12.6	+34.3%
8. สิ่งทออื่น ๆ	9.0	12.6	+39.3%
9. ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	2.6	9.6	+276.3%
10. ซุปและอาหารปรุงแต่ง	1.9	8.5	+345.9%
11. แผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า	6.1	7.7	+27.3%
12. กุ้งสด แช่เย็น แช่แข็ง	2.3	7.6	+234.7%
13. วงจรพิมพ์	1.2	7.0	+469.9%
14. มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	3.1	5.2	+70.6%
15. พัดลม	2.6	3.8	+46.3%
สินค้าอื่น ๆ	2,367.2	1,648.8	-30.3%

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลกลางเวียดนาม มูลค่ากว่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีส่วนช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของสินค้าในประเทศ และส่งผลให้เกิดการฟื้นตัวของธุรกิจสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะสาขาการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเติบโตอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 3 เดือนสุดท้ายของปี 2552 ต่อเนื่องไปจนถึงปี 2553 รัฐบาลมั่นใจว่าเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของเวียดนามปรับตัวดีขึ้นแล้วตั้งแต่ไตรมาสที่สองของปี 2552 นี้ และคิดว่าขณะนี้คงเป็นจุดต่ำสุดของความเลวร้ายทางเศรษฐกิจแล้ว อย่างไรก็ตามนักวิชาการเวียดนามได้เตือนรัฐบาลว่าการฟื้นตัวในลักษณะ V-shaped อาจไม่ราบรื่น

ลักษณะหนึ่งขึ้นกับเศรษฐกิจโลก และรัฐบาลควรได้ปรับปรุงโครงสร้างของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อให้มีคุณภาพมากกว่าปริมาณ

จากเป้าหมายที่กรมส่งเสริมการส่งออกได้ตั้งไว้ว่าการส่งออกของไทยไปยังเวียดนามในปี 2552 จะมีอัตราการขยายตัวติดลบที่ -25.0 % หรือคิดเป็นมูลค่าประมาณ 3,755.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่การที่เศรษฐกิจเวียดนามเริ่มมีแนวโน้มดีขึ้นดังกล่าว จึงคาดว่าจะมีผลให้การส่งออกของไทยไปยังเวียดนามในช่วงไตรมาสสุดท้ายเริ่มติดเครื่องหมายบวกเป็นครั้งแรกในรอบปี 2552 และคาดว่า การส่งออกตลอดทั้งปีจะมีมูลค่าประมาณ 4,360.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ เพราะอัตราการขยายตัวของการส่งออกจะติดลบน้อยลงเป็นเพียง -13.0%

ตารางที่ 2.25 การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม

	มูลค่าส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	±%	เฉลี่ยส่งออกต่อเดือน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)
ประมาณการเดิม (ณ เม.ย. 52)	3,755.0	-25.1%	312.9
การส่งออกเดือน มค. – มิ.ย. 52	1,932.2	-24.9%	322.0
ประมาณการส่งออกเดือน กค.-กย.52	1,200.0	-14.1%	400.0
ประมาณการส่งออกเดือน ตค.-ธค.52	1,227.8	+17.5%	409.3
ประมาณการส่งออกปี 2552 (ณ กค. 52)	4,360.0	-13.0%	363.3

ข้อมูลจาก: สคต.นครโฮจิมินห์, กรกฎาคม 2552

2.2.4 สถานการณ์เศรษฐกิจเวียดนามปี 2552 และคาดการณ์ปี 2553

ขณะที่เศรษฐกิจโลกจะยังไม่ฟื้นตัว แต่เศรษฐกิจของเวียดนามในไตรมาสที่สองของปี 2552 ได้ขยายตัวมากขึ้นทำให้ GDP growth ในช่วงครึ่งแรกของปีเป็น 3.9 % (y-on-y) และคาดว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนามในปี 2552 จะเป็น 5.0 – 5.2 % โดยมีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม (รวมสาขาก่อสร้าง) เป็นตัวขับเคลื่อน รัฐบาลเวียดนามมั่นใจว่าเศรษฐกิจเวียดนามได้ปรับตัวดีขึ้นแล้วตั้งแต่ไตรมาสที่สอง และได้ฟันจุดต่ำสุดของความเลวร้ายทางเศรษฐกิจแล้ว

การค้าของเวียดนามปี 2552

เวียดนามตั้งเป้าขาดดุลการค้าปี 2552 ไว้ที่ 10 - 12 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณ 15.5 - 18.5 % ของเป้าหมายรายได้จากการส่งออกปี 2552 การเพิ่มขึ้นในการขาดดุลแสดงสัญญาณของการ ฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในประเทศ เพราะผู้ผลิตของเวียดนามได้เพิ่มการนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อสนองตอบการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งรัฐบาลเวียดนามได้ตั้งเป้าการเติบโตถึง 10 % คาดว่าการนำเข้าในปี 2552 จะเป็น 72.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่รายได้จากการ

ส่งออกยากจะบรรลุเป้าหมายการเติบโต 3 % (คิดเป็นรายได้ 65 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ตามที่รัฐบาลตั้งไว้ได้ เพราะรายได้จากการส่งออก 8 เดือนแรกของปีนี้เป็นเพียง 37 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากปีที่แล้วถึง 14 % สำนักงานสถิติแห่งชาติเวียดนามคาดว่ารายได้จากการส่งออกปี 2552 จะเป็นเพียง 56 – 58 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลง 7.5 – 10 % จากปีที่แล้ว

คาดการณ์เศรษฐกิจปี 2553

ตารางที่ 2.26 การคาดการณ์ตัวชี้วัดเศรษฐกิจเวียดนาม ปี 2553

Vietnam ' s major targets for 2553	Target 2553	2552 *
- GDP growth	6.5 – 7% (US\$ 108 bil.)	5.0 – 5.2 %
- - Agriculture sector	3 – 3.4 %	3.4 – 3.7 %
- - Construction & industry sector	7 – 7.5%	4.6 – 5.1 %
- - Services sector	7.8 – 8.3 %	4.9 – 5.5 %
- GDP / Capita	US\$ 1,220	
- Total exports growth	6 % (US\$ 66.5 bil.)	3 %
- CPI	less than 10 %	8 %

Source: MPI' s framework draft , Aug .2009

* ตัวเลขประมาณการ โดย MPI (Ministry of Planning and Investment)

กระทรวงวางแผนและการลงทุนของเวียดนาม (MPI) ได้จัดทำกรอบแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเวียดนามปี 2553 เพื่อยื่นต่อรัฐบาล โดยกำหนดตัวชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญทุกตัวเพิ่มสูงขึ้นกว่าปี 2552 ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีที่แสดงถึงความเชื่อมั่นว่าเศรษฐกิจเวียดนามในปี 2552 จะฟื้นตัว

สถาบันการเงินต่างประเทศยังเชื่อมั่นว่าเศรษฐกิจโลกจะเริ่มฟื้นตัว โดยธนาคารโลกได้คาดคะเนว่า GDP growth ของโลกในปี 2553 จะเป็น 2% จากที่คาดว่าจะติดลบ 2.9% ก่อนหน้านี้ และ IMF คาดว่า GDP โลกปี 2553 จะเป็น 2.4% ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ สหภาพยุโรป จีน ญี่ปุ่น และอินเดีย ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นคู่ค้าสำคัญของเวียดนามทั้งสิ้น

เวียดนามตั้งเป้าหมายส่งออกปี 2553 ว่าจะเพิ่มขึ้น 6% หรือคิดเป็นมูลค่า 66.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีมูลค่านำเข้า 77 พันล้านเหรียญสหรัฐ และขาดดุลการค้าจะเป็นประมาณ 15.8% ของรายได้จากการส่งออก

การค้าระหว่างไทย — เวียดนาม

ตารางที่ 2.27 การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม

การส่งออกของไทยไปยังเวียดนาม ปี 2552		ประมาณการปี 2552	
	ล้านเหรียญสหรัฐ		ล้านเหรียญสหรัฐ
มค.	235.14	สค.- ธค.	2,025.0
กพ.	270.29	รวม มค. — ธค. 4,365.0 (-13.0 %)	
มีค.	312.40		
เมย.	336.57		
พค.	378.00		
มิย.	399.76		
กค.	407.08		
รวม มค. — กค.	2,339.25 (-26.2 %)		

จากสถิติของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ ในช่วง 7 เดือนแรก (ม.ค. - ก.ค.) ของปี 2552 การส่งออกจากไทยไปยังเวียดนามมีมูลค่า 2,339.25 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลง 26.2 % (y - on - y) แต่เป็นที่น่าสนใจว่ามูลค่าการส่งออกได้เพิ่มขึ้นทุกเดือน ดังนั้นหากใช้มูลค่าการส่งออกเดือนกรกฎาคม 2552 เป็นฐานในการประมาณการมูลค่าการส่งออกของไทยไปเวียดนามในช่วง 5 เดือนสุดท้ายของปี 2552 แล้ว (โดยใช้มูลค่า 405 ล้านเหรียญสหรัฐ/เดือน) จะประมาณได้ว่าไทยสามารถส่งสินค้าออกไปยังเวียดนามทั้งปี 2552 เป็นมูลค่าประมาณ 4,365 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากมูลค่าส่งออกปี 2551 ถึง 13% แต่ก็ยังนับว่าสามารถส่งออกได้มากกว่าที่ประมาณการไว้ เพราะอัตราการขยายตัวของการส่งออกคิดลบน้อยลง (ประมาณการไว้ว่าการส่งออกจะคิดลบ 25% จากปี 2551)

เป้าหมายการส่งออกไทยไปเวียดนามปี 2553

ตารางที่ 2.28 เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม

เป้าหมายการส่งออกของไทยไปเวียดนาม				
เป้าหมายที่ตั้งไว้			การส่งออกจริง	
	ล้านเหรียญสหรัฐ	target growth (%)	ล้านเหรียญสหรัฐ	growth (%)
2551	5,000.0	+31.6%	5,017.8	+31.9%
2552	3,755.4	-25.0 %	4,365.0 *	-13.0%
2553	4,585.0	+5.0 %		

ที่มา: สกต.นครโฮจิมินห์ * ตัวเลขประมาณการ

จากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐฯ และคู่ค้าที่สำคัญบางประเทศของเวียดนาม จะเป็นตัวผลักดันให้เศรษฐกิจของเวียดนามเติบโตมากขึ้นในปี 2553 โดยกระทรวงวางแผนและการลงทุนของเวียดนามได้ตั้งเป้า GDP growth เป็น 6.5-7.0 % นอกจากนี้ เวียดนามจะเริ่มดำเนินการตามแผนการลงทุน ปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (infrastructure) เช่น ถนน ท่าเรือ เป็นต้น ภายในปี 2553 รวมทั้งแผนการสร้างงานใหม่ถึง 1.6 ล้านงาน ซึ่งจะช่วยให้กำลังซื้อ และความต้องการอุปโภคบริโภคภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น จึงคาดว่าสินค้าไทยน่าจะส่งออกได้มากขึ้นกว่าปี 2552 โดยตั้งเป้าไว้ว่าการส่งออกของไทยไปเวียดนามจะขยายตัวเพิ่มขึ้น 5%

2.2.5 กลยุทธ์ส่งเสริมการส่งออกปีงบประมาณ 2554

- ขยายพื้นที่การเจาะตลาดมากขึ้นจากเดิมที่มุ่งเน้นเฉพาะตัวนครโฮจิมินห์ โดยการใช้วิธีการจัดงาน Thailand Exhibition และ Thailand Outlets ซึ่งเป็นช่องทางการเจาะตลาดที่ยังได้ผลดีสำหรับตลาดเวียดนาม

- หาช่องทางการค้าใหม่ๆ เช่น การจัดการรวมนสินค้าไทย การจัดให้มีการพบปะเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ผลิตสินค้าไทยกับผู้ค้าในเขตปลอดภาษีชายแดน

- การศึกษา วิจัยเจาะลึกเพื่อหาทางลดต้นทุนค่าโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยมีศักยภาพการแข่งขันด้านราคาได้มากขึ้น

ที่มา: สคต.นครโฮจิมินห์, กันยายน 2552

2.3 ตลาดการเงิน

สถาบันการเงินในเวียดนามอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ “State Bank of Vietnam (SBV)” ซึ่งเป็นธนาคารกลางที่กำหนดนโยบายการเงิน แต่ขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งเงินกู้แก่สถาบันการเงินอื่นๆ รวมถึงการจัดหาเงินทุนให้รัฐบาล สถาบันการเงินในเวียดนามอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กิจการธนาคาร และกิจการที่มีใช้ธนาคาร

2.3.1 ธนาคารพาณิชย์

กิจการธนาคารในเวียดนามมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องหลังจากการปฏิรูปเศรษฐกิจในปี 2529 รวมถึงการเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาดำเนินการในประเทศได้ ปัจจุบัน ธนาคารในเวียดนามอาจแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) **State-owned Commercial Banks** เป็นธนาคารดั้งเดิมของรัฐบาล มี 4 แห่ง และมีขอบเขตการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน คือ

- *Bank for Foreign Trade of Vietnam (Vietcombank)* ดำเนินธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ

- *Bank for Investment and Development of Vietnam (BIDV)* อำนวยสินเชื่อระยะยาวแก่โครงการลงทุนต่างๆ ในเวียดนาม

- *Industrial and Commercial Bank of Vietnam (Incombank)* ส่งเสริมอุตสาหกรรมและการค้าภายในประเทศ

- *Vietnam Bank for Agriculture and Rural Development (VBARD หรือ Agribank)* รับผิดชอบด้านกิจการเกษตร ประมง และป่าไม้

ข้อมูลจาก Economist Intelligence Unit (EIU) 3 พบว่าธนาคารพาณิชย์ของรัฐทั้ง 4 แห่งมีสาขาทั่วประเทศรวมกันประมาณ 230 สาขา และมีส่วนแบ่งตลาดด้านสินเชื่อสูงสุดถึงประมาณร้อยละ 70 ของสินเชื่อทั้งระบบ แต่ส่วนใหญ่เป็นการให้กู้แก่รัฐวิสาหกิจ

นอกจากนี้ ยังมีธนาคารของรัฐอีกแห่งหนึ่งคือ Housing Bank for Mekong Delta

2) Joint-stock Commercial Banks เป็นธนาคารท้องถิ่นขนาดเล็กคล้ายบริษัทเงินทุนของไทย ณ สิ้นปี 2546 มีประมาณ 40 แห่ง ครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 15 ของสินเชื่อทั้งระบบ โดย Saigon-Thuong Tin (Sacombank) เป็นธนาคารใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ รองลงมาคือ Asia Commercial Bank (ACB) นอกจากนี้ ได้แก่ Dong A (EAB) , Phuong Nam (PNB) , Technical and Commercial Bank (Techcombank) , Military Bank (MB) และ Vietnam International Bank (VIB)

3) Joint Venture Bank ณ พฤศจิกายน 2548 มีจำนวนทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่

- *Indo Vina Bank* ในระยะแรก เป็นการร่วมทุนระหว่าง Incombank ของเวียดนาม กับ PT Bank Summa ของอินโดนีเซีย ในอัตราส่วน 50 : 50 นับเป็นธนาคารร่วมทุนกับต่างชาติแห่งแรกของเวียดนาม แต่ภายหลังมีการเปลี่ยนผู้ร่วมทุนต่างชาติ และปัจจุบันคือ United World Chinese Commercial Bank ของไต้หวัน

- *VID Public Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง BIDV กับ Public Bank Berhad of Malaysia ในอัตราส่วน 50 : 50

- *First Vina Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง Vietcombank กับ Korea First Bank และ Daewoo Securities of South Korea ในอัตราส่วน 50 : 40 : 10

- *Vinasiam Bank* เป็นการร่วมทุนระหว่าง Agribank กับธนาคารไทยพาณิชย์ และเครือเจริญโภคภัณฑ์ ในอัตราส่วน 34 : 33 : 33

4) Foreign Bank Branch ณ พฤศจิกายน 2548 มีสาขาธนาคารต่างประเทศรวม 28 แห่ง และสำนักงานตัวแทนอีก 44 แห่ง สาขาธนาคารต่างชาติที่สำคัญ ได้แก่

- *Bangkok Bank* ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็น สาขาธนาคารต่างชาติแห่งแรกที่เปิดดำเนินการจริงในเวียดนาม เมื่อ 15 กรกฎาคม 2535 และเป็นธนาคารเดียวของไทยที่มีสาขาในเวียดนาม โดยเปิดสาขาแรกที่นครโฮจิมินห์และต่อมาได้เปิดสาขาย่อยที่นครฮานอย เมื่อ 19 มกราคม 2538

- *Deutsche Bank AG* เปิดสาขาในเวียดนามปี 2538

- *Australia and New Zealand Banking Group (ANZ)* มีสาขาเต็มรูปแบบที่ฮานอย และโฮจิมินห์

- *Citibank* ของสหรัฐฯ มีสาขาทั้งที่ฮานอย และโฮจิมินห์

- *United Overseas Bank* ของสิงคโปร์มีสาขาที่โฮจิมินห์

- *Hongkong and Shanghai Banking Corp. (HSBC)* มีสาขาที่โฮจิมินห์

นอกจากนี้ ยังมีสาขาธนาคารต่างชาติขนาดใหญ่อีกหลายแห่ง เช่น ABN Amro และ ING Bank ของเนเธอร์แลนด์, Standard Chartered Bank ของอังกฤษ, Bank of America ของสหรัฐฯ และ Bank of China ของจีน เป็นต้น

อนึ่ง ในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศผู้ประกอบการสามารถเปิด L/C (Letter of Credit) ผ่านธนาคารพาณิชย์ของรัฐหรือเอกชน หรือสาขาธนาคารต่างประเทศได้

2.3.2 สถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคารพาณิชย์

ในส่วนของสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคารพาณิชย์มีสัดส่วนการปล่อยสินเชื่อในระบบน้อยมากเมื่อเทียบกับการปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

1) Co-operative Credit Institution ประกอบด้วย Co-operative Banks, People's Credit Funds, Credit Co-operative มีจำนวนทั้งสิ้นเกือบ 1,000 แห่ง ส่วนแบ่งตลาดด้านสินเชื่ออย่างมากประมาณร้อยละ 1-2 ของระบบเท่านั้น สามารถประกอบธุรกรรมด้านอัตราแลกเปลี่ยน และบริการทางการเงินภายใต้กฎหมาย Law of Credit Institutions และ Law on Cooperatives จัดตั้งโดยองค์กรบุคคล หรือครัวเรือน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือสมาชิกพัฒนากิจการการผลิต และยกระดับคุณภาพชีวิต โดยระดมเงินทุนจากสมาชิกและปล่อยกู้แก่สมาชิกด้วยตนเอง การปล่อยกู้แก่สมาชิกนอกกลุ่มต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกก่อน

2) Finance Companies มีจำนวนทั้งสิ้น 5 แห่ง ชาวต่างประเทศสามารถถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน สามารถดำเนินธุรกรรมได้เหมือนธนาคารพาณิชย์ ยกเว้นการรับเงินฝากประเภทเพื่อเรียกหรือการชำระค่าสินค้าหรือบริการ

3) Finance Leasing Companies มีจำนวนทั้งสิ้น 8 แห่ง โดย 3 แห่งเป็นการร่วมทุนหรือการลงทุนกับต่างชาติ ส่วนที่เหลืออีก 5 แห่งเป็นบริษัทในเครือของธนาคารพาณิชย์ของรัฐ มีส่วนแบ่งตลาดการปล่อยสินเชื่อในระบบน้อยมากเพียงประมาณร้อยละ 1 เท่านั้น ธุรกิจจึงสามารถประกอบธุรกิจได้เหมือนธนาคารพาณิชย์ ยกเว้นการรับฝากเงินประเภทเพื่อเรียกหรือบริการจ่ายชำระเงิน

นับตั้งแต่ 22 มกราคม 2546 สถาบันการเงินที่มีใช้ธนาคารสามารถขยายสาขาและสำนักงานตัวแทนได้อย่างเสรี หากดำเนินการมาแล้วเกิน 2 ปี และมีหนี้ค้างชำระต่ำกว่าร้อยละ 5

2.3.3 ธุรกิจประกันภัย

ธุรกิจประกันภัยของเวียดนามค่อนข้างเล็กเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียนอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลัง โดยในปี 2546 มีจำนวนบริษัททั้งสิ้น 21 บริษัท EIU ประเมินว่ามีเบี้ยประกันภัยรวม 10 ล้านล้านดอง หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.7 ของ GDP

ธุรกิจประกันชีวิต มีสัดส่วนเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ร้อยละ 63 ของเบี้ยประกันภัยรวม หรือประมาณ 6.3 ล้านล้านดอง Vietnam Insurance Corporation (Bao Viet) ซึ่งเป็นกิจการของรัฐ ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดร้อยละ 41 รองลงมาได้แก่ Prudential ของอังกฤษ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 38 , Manulife ของแคนาดา ร้อยละ 12.6 , AIA ของสหรัฐฯ ร้อยละ 5.8 และ Bao Minh-CMG ร้อยละ 2

ส่วนธุรกิจประกันภัย มีสัดส่วนเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ร้อยละ 37 ของเบี้ยประกันภัยรวมหรือประมาณ 3.7 ล้านล้านดอง Vietnam Insurance Corporation (Bao Viet) ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 41 รองลงมาได้แก่ HCM City Insurance (Bao Minh) มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 25.2

Prudential ดำเนินธุรกิจในเวียดนามช่วงปลายปี 2542 และกลายเป็นบริษัทต่างชาติรายใหญ่ที่สุดในธุรกิจธนาคาร การเงินและการประกันภัยในเวียดนาม ขณะที่ Manulife Vietnam เป็นบริษัทประกันชีวิตที่ถือหุ้นโดยชาวต่างชาติทั้งหมดแห่งแรกในเวียดนาม เปิดดำเนินการตั้งแต่กลางปี 2542

2.3.4 ตลาดหลักทรัพย์

ปัจจุบันเวียดนามมีศูนย์ค้าหลักทรัพย์ 2 แห่ง แห่งแรกที่นครโฮจิมินห์ คือ Ho Chi Minh City Securities Trading Center เปิดทำการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ The State Securities Commission (SSC) มีการซื้อขาย 5 วันต่อสัปดาห์ เฉพาะช่วงเช้า โดยแบ่งเป็น 2 รอบ รอบแรก 9.00-9.20 น. และ 10.00-10.30 น. ณ สิ้นปี 2546 มูลค่าตลาด (Market's Capitalization) รวม 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐและมีบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพียง 24 บริษัท และเพิ่มเป็น 27 บริษัทในต้นปี 2548 ซึ่งทั้งหมดเคยเป็นกิจการของรัฐมาก่อน และไม่เคยมีบริษัทใดระดมทุนจากประชาชนโดยตรง ส่วนศูนย์ค้าหลักทรัพย์แห่งที่ 2 ที่นครฮานอย เพิ่งเปิด

ดำเนินการเมื่อ 8 มีนาคม 2548 คือ Hanoi Securities Trading Center (HASTC) บริการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีทุนจดทะเบียน 5-30 พันล้านดอง และมีผลกำไรจากการประกอบการเป็นเวลา 1 ปี มีผู้ถือหุ้นภายนอกอย่างน้อย 50 ราย ในปี พ.ศ. 2548 มีบริษัทที่เข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์อยู่ 30 บริษัทที่นครโฮจิมินห์ และ 6 บริษัทที่กรุงฮานอย การค้าขายยังมีจำนวนน้อย นับเป็น 3% ของ GDP ของประเทศ

จำนวนบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์มีค่อนข้างน้อยเนื่องจากบริษัทเอกชนในเวียดนามมีขนาดเล็ก ขณะที่บริษัทขนาดใหญ่ไม่ยอมเปิดเผยข้อมูลแก่สาธารณะเพราะกลัวคู่แข่งจะรับรู้ข้อมูลของบริษัท นอกจากนี้ การเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ยังมีความเข้มงวดในเรื่องการเปิดเผยข้อมูล ความโปร่งใสและถูกต้องของข้อมูลในงบการเงิน ดังนั้น รัฐบาลจึงส่งเสริมให้บริษัทเข้ามาจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์มากขึ้นด้วยการลดคุณสมบัติของบริษัทจดทะเบียนใหม่ อาทิ การลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากเดิม 10 พันล้านดอง เป็น 5 พันล้านดอง และผ่อนปรนเกณฑ์กำไรสุทธิจากเดิมต้องมีกำไร 3 ปี เป็นมีกำไรสุทธิ 2 ปี สำหรับบริษัทเอกชน และมีกำไรสุทธิ 1 ปีสำหรับรัฐวิสาหกิจ

สำหรับบริษัทนายหน้าซื้อขายหลักทรัพย์มีจำนวนทั้งสิ้น 13 บริษัท ในปี 2548 โดย Saigon Securities, Bao Viet Securities, ACB Securities, BIDV Securities ครองส่วนแบ่งตลาดเกือบร้อยละ 70 ของมูลค่าการซื้อขายในตลาดทั้งหมด

ในปี 2549-2553 ประเทศเวียดนามตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะเพิ่มมูลค่าในตลาดหลักทรัพย์ให้มากขึ้นจนกลายเป็น 10% ของ GDP ของประเทศ โดยทางประเทศเวียดนามได้อนุญาตให้บริษัทต่างชาติเข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ ให้บริษัทร่วมทุนที่รัฐบาลถือหุ้นใหญ่อยู่เข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ และให้บริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของเข้าร่วมในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อที่จะเพิ่มมูลค่าของตลาดให้มากขึ้นจาก 30% เป็น 49% แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาของตลาดยังคงช้าอยู่ ได้มีตลาดอย่างไม่เป็นทางการซึ่งเกิดขึ้นก่อนที่จะได้มีการก่อตั้งตลาดหลักทรัพย์ที่นครโฮจิมินห์เสียอีก ตามรายงานของธนาคารโลกในปัจจุบันตลาดอย่างไม่เป็นทางการนั้นมีมูลค่าการซื้อขายมากกว่าตลาดอย่างเป็นทางการประมาณ 4-5 เท่า เหตุผลที่ตลาดอย่างไม่เป็นทางการได้รับความนิยมมากกว่าเป็นเพราะว่าการเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์อย่างเป็นทางการนั้นถูกมองว่าเป็นการยากที่จะเข้าร่วม กล่าวคือมีกฎระเบียบข้อบังคับมากเกินไป

ปัญหาสำคัญของระบบการเงินเวียดนามคือ สถาบันการเงินท้องถิ่นยังไม่สามารถเข้าสู่ระบบเดียวกับสากลได้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลเวียดนามและธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) กำลังปรับปรุงพัฒนาทั้งในด้านมาตรการทางการเงิน อัตราแลกเปลี่ยน และตลาดหุ้นรวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วในหลายด้าน เช่น การปรับปรุงระบบบัญชีการตรวจสอบ (Auditing) และเงื่อนไขการโอนเงินระหว่างประเทศ เป็นต้น

2.4 บทสรุป

สำหรับเนื้อหาในบทนี้ จะชี้ให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจในด้านต่างๆของประเทศไทย-เวียดนาม ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ผู้ลงทุนที่มีความประสงค์จะลงทุนในประเทศไทย-เวียดนาม ควรจะต้องทราบเพื่อประโยชน์ในการวางแผน รวมไปถึงการนำเสนอรายละเอียดในด้านการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามที่มีการส่งออกและนำเข้ารายการสินค้าต่างๆ สำหรับเนื้อหาในบทถัดไปจะเป็นการนำเสนอรายละเอียดการลงทุนในเวียดนาม โดยจะนำเสนอข้อมูลการลงทุนต่างๆในประเทศไทย-เวียดนาม ระเบียบ ข้อปฏิบัติต่างๆที่ผู้ที่ต้องการลงทุนในประเทศไทย-เวียดนามจะต้องทราบ

บทที่ 3

การลงทุนในเวียดนาม

3.1 ข้อดีของเวียดนามที่เหมาะสมต่อการลงทุน

1. รัฐบาลมีเสถียรภาพ รัฐบาลเวียดนามได้ชื่อว่ามีเสถียรภาพมากที่สุดประเทศหนึ่งในเอเชีย ตลอดเวลา 21 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่เปิดประเทศ พ.ศ.2529 เวียดนามมีรัฐบาลพรรคเดียวที่มีเอกภาพ ช่วยให้การกำหนดนโยบายต่างๆ ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องราบรื่น ไม่สะดุดหรือติดขัด

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญอย่างสูงกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ตลอดจนการลงทุนจากต่างประเทศ มีการเรียกประชุมนักลงทุนต่างชาติเป็นระยะๆ ทุกปี รับฟังความคิดเห็นต่ออุปสรรคหรือความต้องการ เพื่อปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ปรับปรุงกฎหมายให้ชัดเจน ลดขั้นตอนขออนุญาต พยายามยกเลิกระบบ 2 มาตรฐาน ซึ่งชาวต่างชาติต้องจ่ายสูงกว่าชาวเวียดนาม ยกตัวอย่าง ค่าตัวเครื่องบินภายในประเทศ ค่าน้ำ ค่าไฟ ปรับให้เป็นอัตราเดียว

2. ประชากรมีคุณภาพ เวียดนามมีประชากรกว่า 86 ล้านคน 95% อ่านออกเขียนได้ 54% อยู่ในวัยทำงาน (ประมาณ 46.5 ล้านคน) ในจำนวนนี้ 30% หรือราว 14 ล้านคน เป็นแรงงานมีฝีมือ ประชากรโดยทั่วไปมีความขยันขันแข็ง เรียนรู้เร็ว อยากทำงาน ท่ามกลางอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ยังถูกมาก

ทั้งนี้อัตราค่าจ้างขั้นต่ำต่อการทำงานสัปดาห์ละ 48 ชั่วโมง มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ดังนี้

- 62 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน สำหรับการจ้างงานในเมืองใหญ่ เช่น กรุงฮานอย (Hanoi) และ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City)
- 56 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน ต่อการจ้างงานบริเวณนอกเมืองใหญ่ ได้แก่ ไฮฟอง (Haiphong) , ฮาลอง (Halong), Bien Hoa, Vung Tau, Thu Dun Mot, Thu An, Di An, Ben Cat, Tan Uyen
- 50 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน สำหรับจังหวัดอื่นๆ

เมื่อรวมค่าประกันสังคม ค่าประกันสุขภาพ ที่นายจ้างต้องจ่ายให้ลูกจ้างอีก 17 % ก็ไม่ได้ทำให้ค่าแรงของชาวเวียดนามสูงมากนัก

รัฐบาลเวียดนามประกาศปรับขึ้นอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ สำหรับลูกจ้างเวียดนามในรัฐวิสาหกิจ บริษัทเอกชนเวียดนาม และบริษัทต่างชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในต้นปี 2552 เพื่อชดเชยกับเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น

ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่จะแตกต่างกันไปใน 4 เขตขึ้นอยู่กับภาระเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของท้องถิ่น จากเดิมที่แบ่งเพียง 3 เขต โดยแบ่งเป็น

เขตที่ 1 ครอบคลุมเขตส่วนใหญ่ในของกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ และเมือง Ha Dong กรุงฮานอย

เขตที่ 2 ครอบคลุมเขตชานเมืองกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ เขต Thuy Nguyen และ An Dong ของอำเภอเมือง Ha Long จังหวัด Quang Ninh นครดานัง เมือง Bien Hoa ของ จังหวัด Dong Nai จังหวัด Vung Tau จังหวัด Thu Dau Mot และเขต Thuan An เขต Di An เขต Ben Cat และเขต Tan Uyen ของ จังหวัด Binh Duong

เขตที่ 3 ครอบคลุม จังหวัด Bac Ninh จังหวัด Bac Giang จังหวัด Hung Yen จังหวัด Hai Duong จังหวัด Mong Cai จังหวัด Uong Bi จังหวัด Cam Pha จังหวัด Dalat จังหวัด Bao Loc จังหวัด Nha Trang และจังหวัด Cam Ranh

เขตที่ 4 ครอบคลุมพื้นที่นอกเหนือจากเขตที่ 1-3

* ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ สำหรับแรงงานในรัฐวิสาหกิจและบริษัทเอกชนของเวียดนาม คือ

- เขตที่ 1:	800,000 ดอลลาร์ (46.4 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 2:	740,000 ดอลลาร์ (42.9 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 3:	690,000 ดอลลาร์ (40.0 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 4:	650,000 ดอลลาร์ (37.7 เหรียญสหรัฐ)

* ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ สำหรับแรงงานในบริษัทเอกชนต่างชาติ คือ

- เขตที่ 1:	1,200,000 ดอลลาร์ (69.6 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 2:	1,080,000 ดอลลาร์ (62.7 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 3:	950,000 ดอลลาร์ (55.1 เหรียญสหรัฐ)
- เขตที่ 4:	920,000 ดอลลาร์ (53.4 เหรียญสหรัฐ)

กระทรวงแรงงานเวียดนามกล่าวว่า ค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่นี้ก็ยังนับว่าเพิ่มขึ้นไม่มากเมื่อเทียบกับเงินเฟ้อของเวียดนามที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 25-27% ในปี 2551 และกระทรวงแรงงานเวียดนามก็พยายามช่วยนายจ้างที่ต้องแบกรับภาระต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย โดยค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่จะเพิ่มต้นทุนให้แก่ นายจ้างประมาณ 1.3 - 1.7%

นายจ้างชาวเวียดนามและชาวต่างชาติ ได้ขึ้นค่าจ้างและค่าตอบแทนแก่ลูกจ้างเพื่อเป็นการจูงใจและป้องกันปัญหาการย้ายงานและสมองไหล โดยในช่วงเดือนเมษายน 2550 – มีนาคม 2551 ได้ปรับขึ้นค่าจ้างไปแล้ว 19.5% สูงสุดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา

ค่าล่วงเวลา

- 100% ของค่าจ้างรายวันปกติสำหรับวันทำงาน 150% - 200% สำหรับวันหยุด เช่น วันเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดตามข้อตกลง

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

3. เศรษฐกิจเข้มแข็งเติบโตต่อเนื่อง การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากจะมาจากการลงทุนของชาวต่างชาติ ซึ่งปี พ.ศ.2550 มีถึง 20.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ก็ยังมีเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ (Official Development Assistant) จำนวน 5.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐบวกกับเงินจากชาวเวียดนามไปทำงานต่างประเทศส่งกลับบ้าน มีมูลค่าราว 8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

เงินจำนวนนี้เป็นการเพิ่มกำลังซื้อให้กับชาวเวียดนามอย่างมหาศาลอย่างมหาศาล ส่วนหนึ่งใช้เป็นการลงทุนสู่ท้องถิ่น และมีการคาดการณ์ว่า เศรษฐกิจเวียดนามจะยังคงเข้มแข็งต่อไป ในอีกหลายปีข้างหน้า

4. ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ เวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย ด้วยชายทะเลที่ยาวกว่า 3,260 กิโลเมตร นอกจากมีชายหาดงดงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สวยงามหลากหลายแล้ว ยังอุดมไปด้วยน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ ปี พ.ศ.2550 มีการส่งออกน้ำมันดิบ 15.06 ล้านตัน นำเข้าประมาณ 12.85 ล้านตัน

แม้ปัจจุบันเวียดนามยังไม่มีโรงกลั่นน้ำมัน แต่โรงกลั่นแห่งแรกกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างในเขตดุกวี่ด จังหวัดกว๋างหงาย ทางภาคกลาง คาดว่าจะสร้างเสร็จปลายปี พ.ศ. 2551 โดยจะมีกำลังการผลิตราว 6.5 ล้านตัน/ปี

ประเทศเวียดนามมีท้องทะเลที่อุดมไปด้วยสัตว์น้ำ จังหวัดตามชายฝั่งยังเหมาะแก่การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำ กุ้งขาว และปลา Tar & Basa (ลักษณะคล้ายปลาสวายของไทย) ส่วนพื้นที่ภาคกลาง อุดมด้วยถ่านหินเกรดเอส่งออกไปยังญี่ปุ่น และด้วยความขยันขันแข็งของชาวเวียดนาม บวกกับสภาพของภูมิศาสตร์ ภายใต้ระบบชลประทานที่ดี จากเดิมที่เคยเป็นผู้นำเข้าสินค้าเกษตรเกือบทุกชนิด มาวันนี้เวียดนามกลายเป็นผู้ส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ของโลก เช่น พริกไทย ครองอันดับ 1 ของโลก ข้าว กาแฟ เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ติดอันดับ 2 ของโลก

5. สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและอื่นๆ กระทรวงการวางแผนและส่งเสริมการลงทุน (Ministry of Planning and Investment: MPI) ของเวียดนามได้เสนอสิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่นักลงทุนที่น่าสนใจ โดยที่สิทธิประโยชน์จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักๆ คือ

1. จำนวนเงินลงทุน-หากมูลค่าการลงทุนสูงก็ได้สิทธิประโยชน์สูง
2. สัดส่วนการส่งออก-มูลค่าการส่งออกยิ่งมากยิ่งได้สิทธิประโยชน์มาก
3. การจ้างแรงงาน-เมื่อมีการจ้างแรงงานมาก สิทธิประโยชน์ก็มากตามไปด้วย
4. การตั้งโรงงานตามพื้นที่ที่ทุรกันดารหรือห่างไกลจะได้สิทธิประโยชน์พิเศษ

5. ลงทุนในอุตสาหกรรมไฮเทค (Hi-Tech) หรือที่รัฐส่งเสริมเป็นพิเศษ ได้แก่ โรงพยาบาล สถานศึกษา โครงการสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี โดยทั่วไปมีลักษณะดังนี้

1. ระยะเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ไม่เกิน 15 ปี ยกเว้นกรณีพิเศษ
2. อัตราภาษีพิเศษอยู่ที่ 10/15/20% ส่วนอัตราภาษีมาตรฐานอยู่ที่ 28%
3. การยกเว้นภาษี 2-4 ปี เริ่มนับตั้งแต่ปีที่มีการ
4. ลดอัตราภาษีลงถึงหนึ่ง 3-9 ปี
5. ปีที่ 16 เป็นต้นไปต้องเสียภาษีตามอัตรามาตรฐาน 28%

เวียดนามก็เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ว่าจะจะมีแต่จุดแข็ง เพราะมีจุดอ่อนเช่นกัน จากการสำรวจโดย JETRO ของญี่ปุ่นตลอดจนสำนักอื่น ๆ พอสรุปได้ว่า

ข้อเสีย: จุดอ่อนมี 5 ประการ คือ

1. กฎหมายยังไม่ชัดเจน ไม่เป็นสากล เนื่องจากเวียดนามเป็นประเทศสังคมนิยม ปิดประเทศมานาน กฎหมายหลาย ๆ ข้อจึงไม่ได้รับการปรับปรุง ไม่เป็นสากล เมื่อมีการออกกฎหมายใด ก็ออกวิธีปฏิบัติตามมากำกับ แต่บางกรณีล่าช้า ทำให้เกิดความไม่ชัดเจน ผู้ปฏิบัติไม่สามารถดำเนินการได้

รัฐบาลเวียดนามได้พยายามปรับปรุงให้ดีขึ้นตามลำดับ เช่น เดิมใช้ระบบราคา 2 มาตรฐาน ระหว่างคนเวียดนามกับคนต่างชาติไม่ว่าจะเป็นตัวเครื่องบิน ค่าน้ำ ค่าไฟ แต่ปัจจุบันได้ปรับปรุงเหลือเพียงเรื่องของอัตราค่าจ้างขั้นต่ำกับภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่ยังคงเป็นแบบ 2 มาตรฐาน

2. ขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปโภคต่าง ๆ ยังไม่เพียงพอ ถนนหนทางคับแคบ การเดินทาง การขนส่งใช้เวลานานค่าใช้จ่ายสูง สะพานข้ามฝั่งมีน้อย ต้องใช้เรือข้ามฟาก ไฟฟ้าไม่เพียงพอแม้ตามเมืองใหญ่

ดังนั้น การลงทุนในเวียดนามจึงต้องให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นอย่างสูง พิจารณาว่าเราลงทุนประเภทไหน ต้องอยู่ใกล้ท่าเรือเพื่อความสะดวกด้านการขนส่ง อยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ หรือต้องอยู่ใกล้กับลูกค้าหรือไม่

3. **Middle Management ขาดแคลน** เงินเดือนสูง แต่แรงงานไร้ฝีมือเท่านั้นที่มีราคาถูก และมีจำนวนมาก สำหรับผู้บริหารระดับกลางหรือมีความรู้ภาษาต่างประเทศระดับใช้งานได้ค่าจ้างค่อนข้างแพง คนที่เพิ่งจบจากมหาวิทยาลัยเมื่อเริ่มทำงานกับบริษัทท้องถิ่นจะได้ค่าจ้างเดือนละ 120-180 ดอลลาร์สหรัฐ (2-3 ล้านดอง)

ปี พ.ศ. 2550 อัตราเงินเฟ้อสูงถึง 12.6% ซึ่งมีผลกระทบต่อการขึ้นเงินเดือนประจำปี

4. **ที่ดิน สำนักงาน ค่าเช่าแพง** ปัจจุบันชาวต่างชาติยังถือครองที่ดินในเวียดนามไม่ได้ ทำให้เพียงทำสัญญาเช่าระยะยาว เช่น เช่าที่ดินตามเขตนิคมอุตสาหกรรมได้นาน 50 ปี ตารางเมตรละ 20-

50 ดอลลาร์สหรัฐ ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ระดับของสาธารณูปโภค เช่น มีโรงไฟฟ้าเป็นของตัวเอง มีบ่อน้ำบาดาลเสีย

หลังจากชำระค่าเช่าเต็มจำนวน ทางนิคมฯ จะออกไป Certificate of Land Right นักลงทุนสามารถนำไปจดจำนองเป็นหลักประกันเพื่อขอกู้เงินจากธนาคารได้

สำหรับนักลงทุนชาวไทยจะรู้สึกกว่าที่ดินแพงหากเทียบกับไทยเพราะตามหลักการของเวียดนาม เมื่อครบ 50 ปีต้องคืนที่ดินให้กับทางราชการ ขณะที่ในไทยเราสามารถเป็นเจ้าของ มูลค่าที่ดินมีแต่จะเพิ่มสูงขึ้น

หากมองในแง่เป็นโรงงานแห่งที่ 2 บวกกับสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับ สามารถทำกำไรได้ก็น่าจะเป็นแง่บวกต่อการลงทุน

สำหรับค่าเช่าสำนักงานในเวียดนาม เนื่องจากปัจจุบันอาคารสำนักงานยังขาดแคลน ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ค่าเช่าจึงมีราคาแพงอาคารเกรดเอ ระดับราคา ณ ปลายปี พ.ศ. 2550 อยู่ที่ 60-66 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร (ค่าเช่า \$ 48-55 + Service charge 5-6 % + VAT 10%) เทียบกับปี พ.ศ. 2549 อยู่ที่ 23-30 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร (เพิ่มขึ้นกว่า 100%)

ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างอาคารสำนักงานเพิ่มขึ้นหลายแห่ง คาดว่าจะแล้วเสร็จช่วงปี พ.ศ. 2552-2553 อาจจะทำให้ค่าเช่าเพิ่มขึ้นไม่มากนัก

5. ขาดแคลนอุตสาหกรรมสนับสนุน (Cluster) เวียดนามยังขาดอุตสาหกรรมสนับสนุนหรือวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรม ทำให้ต้องนำเข้า บางครั้งมีแต่อยู่ห่างไกลเสียค่าขนส่งสูง ยังผลให้ต้นทุนวัตถุดิบราคาแพงตามไปด้วย

ถ้ามองให้เป็นโอกาสสำหรับนักลงทุนก็ถือว่ายังสามารถเข้าไปตั้งโรงงานใกล้กับผู้ผลิตเพื่อเสนอขายชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ รถจักรยานยนต์อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ที่ใช้ป้อนโรงงานต่างๆ

3.2 ปัจจัยสนับสนุนการลงทุนในเวียดนาม

ปัจจุบันประเทศเวียดนามถือว่าเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคอินโดจีนที่นักลงทุนต่างชาติสนใจที่จะเข้าไปลงทุนกันเป็นจำนวนมาก เนื่องมาจากปัจจัยสนับสนุนหลายอย่างดังต่อไปนี้

- เวียดนามมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนกับประเทศจีนทำให้เป็นศูนย์กลางการไหลเวียนของเงินทุนเข้าออกเป็นจำนวนมาก
- เวียดนามเป็นประเทศที่ถือว่ามีความเสถียรภาพทางการเมืองและทางสังคมประเทศหนึ่ง ถือว่ามีความขัดแย้งทางศาสนาและการเหยียดผิวในระดับที่ต่ำ เมื่อเทียบกับจีน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ โดยหลังจากมีการนำนโยบาย “Doi Moi” (โดเหมย) มาใช้ ทำให้เวียดนามมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) เพิ่มขึ้น

- เวียดนามมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อยๆ ในระดับที่น่าพอใจ โดยในปี 2550 มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ระดับร้อยละ 7.6 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นในส่วนของการอุปโภค บริโภคและการลงทุน
- ด้วยจำนวนประชากร 80 ล้านคน ทำให้ประเทศเวียดนามมีความน่าสนใจสำหรับนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนทำธุรกิจรองรับอุปสงค์ภายในประเทศ โดยเฉพาะธุรกิจประเภทอสังหาริมทรัพย์และผลิตอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้าง
- เวียดนามมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอยู่มาก โดยเฉพาะที่ดินเพื่อทำการเกษตร ป่าไม้และเหมืองแร่
- ประเทศยังมีอัตราการจ้างงานที่ไม่สูงมากนัก ทำให้ยังมีแรงงานที่มีคุณภาพมีเพียงพอสำหรับการจ้างงานในอนาคต
- ปัจจุบันเวียดนามมีการลงนามในสนธิสัญญาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่สำคัญหลายอย่าง อาทิเช่น
 - ปี 1993 เปิดประเทศและให้ความร่วมมือกับ International Monetary Fund (IMF), World Bank (WB) และ Asian Development Bank (ADB)
 - ปี 1995 เข้าเป็นสมาชิก ASEAN อย่างเป็นทางการ
 - ปี 1998 เข้าเป็นสมาชิก APEC อย่างเป็นทางการ
 - ปี 2007 เข้าเป็นสมาชิก WTO อย่างเป็นทางการ
- เวียดนามมีนโยบายและกระบวนการที่จูงใจนักลงทุนต่างชาติหลายอย่าง เช่น มีอัตราการเรียกเก็บภาษีสำหรับธุรกิจแต่ละประเภทในอัตราที่แตกต่างกัน เป็นต้น

3.3 รูปแบบการลงทุน

ตามกฎหมายด้านการลงทุนของเวียดนาม ชาวต่างชาติสามารถประกอบธุรกิจได้ใน 6 รูปแบบคือ

1. ลงทุน 100% เป็นรูปแบบการลงทุนทุกประเภทซึ่งชาวต่างชาตินิยมมากที่สุด ที่ผ่านมากกว่า 10 ปี นักลงทุน 3 อันดับแรกได้แก่ชาวสิงคโปร์ ไต้หวัน เกาหลีใต้ สลับกันครองอันดับ 1 การจัดอันดับนักลงทุนคำนวณจากทุนจดทะเบียน และการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

ปัจจุบันการขอใบอนุญาตลงทุน 100% ทำได้ง่าย สะดวก เกือบทุกนิคมอุตสาหกรรมมีบริการ One Stop Service ดำเนินการให้ทั้งหมดเริ่มตั้งแต่เขียนโครงการ ต่อรองสิทธิประโยชน์ จนกระทั่งได้รับใบอนุญาตตั้งนั้นถ้าเป็นไปได้ มีเงินทุน บุคลากรเพียงพอ ไม่มีเหตุผลอื่นเป็นพิเศษก็ควรลงทุน 100%

2. **ร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น** ช่วงที่เวียดนามเปิดประเทศใหม่ๆ การลงทุนลักษณะนี้เป็นที่นิยมมาก เพราะการขออนุญาตในระยะแรกๆ ยังเป็นไปด้วยความยากลำบาก จึงนิยมใช้คนท้องถิ่นช่วยวิ่งเต้นขอใบอนุญาต บางรายเคยเป็นคู่ค้ากันมาก่อน ขณะที่บางธุรกิจยังไม่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติลงทุน 100%

ต่อมาการขออนุญาตลงทุน 100% ทำได้ง่ายขึ้น ประกอบกับมีตัวอย่างของปัญหาที่เกิดจากการลงทุนแบบร่วมทุนมากขึ้น จึงทำให้การลงทุนประเภทนี้ไม่ค่อยเป็นที่นิยม

สาเหตุของปัญหาส่วนหนึ่งมาจากความเห็นที่ไม่ตรงกันในเรื่องยุทธศาสตร์การทำธุรกิจ เช่น ส่งเสริมการขาย ลดแลกแจกแถม การขยายธุรกิจ หุ่นส่วนท้องถิ่นไม่มีความพร้อมในการเพิ่มทุน

ที่ผ่านมามีทั้งบริษัทต่างชาติ เช่น โคคา-โคล่า พีแอนด์จี และบริษัทของไทย ประสบปัญหากับนักลงทุนท้องถิ่น ที่ตกลงเอยด้วยการซื้อหุ้นของหุ้นส่วนทั้งหมด ตามราคาที่เขาเห็นชอบทั้งสองฝ่าย

มีผู้ประเมินไว้ว่า บริษัทที่ลงทุนในรูปแบบร่วมทุน มากกว่า 50% ประสบปัญหาระหว่างผู้ร่วมทุนด้วยตนเอง

3. **ความร่วมมือทางธุรกิจ** มักเป็นธุรกิจประเภทถ่ายทอดทางความรู้ เทคโนโลยี เช่น ธุรกิจโฆษณา และบางธุรกิจที่ยังไม่เปิดให้มีการลงทุนโดยตรง เช่น ธุรกิจโทรคมนาคม

ข้อดีของธุรกิจลักษณะนี้คือ

1. ไม่จำเป็นต้องนำเม็ดเงินเข้าไปลงทุน หากมีจุดแข็งอย่างอื่น เช่น เครื่องจักร เทคโนโลยี ตลาด ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลง เมื่อเลิกสัญญาก็สามารถนำกลับมาได้ทั้งหมด
2. ไม่ต้องตั้งบริษัทใหม่ สามารถรวมกันมากกว่า 2 บริษัท
3. ในอนาคตถ้าธุรกิจดำเนินไปด้วยดีสามารถจัดตั้งเป็นธุรกิจร่วมทุน

ข้อเสียของธุรกิจลักษณะนี้คือ อัตราภาษีเหมาจ่ายค่อนข้างสูง เนื่องจาก บริษัทในเวียดนามจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ทุกอย่างต้องพึ่งบริษัททำให้ค่อยๆ เกิดความไม่สะดวก

4. **ลงทุนแบบ Build-Operate-Transfer Contract BOT หรือ Build-Transfer-and-Operate BTO** ถือเป็นโครงการขนาดใหญ่ ได้แก่ สร้างถนน สะพาน โรงไฟฟ้า โดยเปิดให้เอกชนสร้างหรือบริหารงาน แล้วโอนให้รัฐ (BOT) หรือโอนให้รัฐก่อน จากนั้นจึงบริหาร (BTO)

เอกชนจะได้ผลตอบแทนจากการเก็บค่าผ่านทางหรือขายไฟฟ้าตามระยะเวลาของสัมปทานที่ตกลงกัน ด้วยวิธีนี้ทำให้การพัฒนาด้านสาธารณูปโภคขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพราะไม่ต้องพึ่งงบประมาณของรัฐ

สำหรับการลงทุนแบบ Build-and-Transfer (BT) คือการสร้างสาธารณูปโภค เมื่อเสร็จแล้วก็โอนให้รัฐ เป็นการลงทุนที่เกิดขึ้นใหม่ ดูผิวเผินคล้ายกับว่านักลงทุนไม่ได้อะไรเลย

การลงทุนลักษณะนี้เกิดจากการที่รัฐหรือจังหวัดนั้นๆ ต้องการสาธารณูปโภค แต่ไม่มีงบประมาณ ไม่มีใครสนใจลงทุนแบบ Build-Operate-Transfer Contract (BOT) หรือ Build-Transfer-and-Operate (BTO) เนื่องจากคำนวณแล้วไม่คุ้มทุน นักลงทุนจึงนำเสนอว่าจะสร้างให้แลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ต้องการ เช่น สร้างถนน 1 สายโดยได้ประโยชน์เป็นที่ดิน 1 ไร่ เพื่อนำมาพัฒนาเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

ส่วนการลงทุนรูปแบบ BOO จะเป็นโครงการขนาดใหญ่มาก เช่น สร้างสนามบิน ผู้ลงทุนจะเป็นทั้งเจ้าของและบริหารงานตลอดไป เนื่องจากเงินลงทุนสูง ใช้เวลานาน โดยเฉพาะกับพื้นที่ห่างไกล ยังไม่ได้รับความนิยม

5. **ซื้อหุ้นบริษัทในเวียดนาม** เป็นการลงทุนแบบที่ง่ายที่สุด นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้าไปซื้อหุ้นจากกิจการที่กำลังดำเนินธุรกิจ แบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ

1. ถ้าอยู่นอกตลาดหลักทรัพย์ ซื้อได้ไม่เกิน 30%
2. ถ้าอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ซื้อได้ไม่เกิน 49%

อย่างไรก็ตาม มีข้อจำกัดสำหรับกิจการธนาคารท้องถิ่น ไม่ว่าจะอยู่ในตลาดหลักทรัพย์หรือไม่ก็ตาม ห้ามต่างชาติถือหุ้นรวมกันเกินกว่า 30% และแต่ละรายห้ามเกินกว่า 15 %

นอกจากนี้กฎหมายเวียดนามยังไม่เปิดให้ชาวต่างชาติทำ Trading ได้ จนกว่าจะถึงปี พ.ศ. 2552

6. **ตั้งสำนักงานตัวแทน** ชาวต่างชาติสามารถตั้งสำนักงานตัวแทนทำกิจกรรมแทนบริษัทแม่ เช่น มีทีมด้านการตลาดเพื่อสำรวจความต้องการของตลาด เสนอตัวอย่างสินค้า ให้บริการหลังการขายซ่อมบำรุงตรวจสอบคุณภาพ แต่ไม่สามารถขายสินค้าโดยตรงต้องให้ผู้สนใจสั่งซื้อจากบริษัทแม่

กล่าวคือ สำนักงานตัวแทนห้ามมีรายได้ มีแต่เพียงรายจ่าย ซึ่งต้องโอนมาจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นค่าจ้างพนักงานงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าน้ำ ค่าไฟ ฯลฯ

การขอใบอนุญาตเปิดสำนักงานตัวแทนทำได้ง่าย ใช้เวลาไม่เกิน 1 เดือน เสียค่าธรรมเนียมเพียง 1 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 60 ดอลลาร์สหรัฐ

3.4 กฎระเบียบด้านการลงทุนของเวียดนาม

หน่วยงานสำคัญที่มีบทบาทและหน้าที่ในการดูแลการลงทุนระหว่างประเทศ คือ Ministry of Planning and Investment

3.4.1 กฎระเบียบการลงทุนที่สำคัญ

1) กิจการที่ห้ามลงทุน

รัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติในภาคอุตสาหกรรม เทคโนโลยี ต่างๆรวมถึงการบริการทุกประเภท เว้นแต่ธุรกิจบางประเภทที่เป็น

1.1) โครงการที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศชาติ

- ผลิตสารเสพติดและสารพิษ
- ลงทุนในโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรพลังงานที่จะเป็น อันตราย ต่อสิทธิมนุษยชนและองค์กรต่างๆ
- ลงทุนในโครงการเอกชนที่ให้บริการทางการสืบสวน สอบสวน

1.2) โครงการที่ขัดต่อประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณีของเวียดนาม

- ตั้งอยู่ในเขตที่อนุรักษ์ประวัติศาสตร์และมีแนวโน้มที่จะทำลายภูมิทัศน์ และ วัฒนธรรม
- เกี่ยวข้องกับเรื่องปรากฏการณ์เหนือธรรมชาติ
- ผลิตสื่อการสอนรวมถึงของเล่นเป็นอันตรายต่อการเรียนรู้ของเยาวชน สังคม และประเทศชาติ
- เกี่ยวข้องกับการล่องละเมิดทางเพศ การค้าเด็กและสตรี
- เกี่ยวข้องกับจำลองพันธุกรรมของมนุษย์

1.3) โครงการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพประชาชนและสิ่งแวดล้อม

- การผลิตสารเคมี
- การผลิตยาฆ่าโรคพืชและสัตว์ที่อยู่ในรายชื่อห้ามผลิตในประเทศเวียดนาม
- การผลิตยาฆ่าโรค วัคซีนป้องกันสารเคมีและเครื่องสำอาง รวมถึง ยาฆ่าแมลง ที่อยู่ในรายชื่อห้ามผลิตในประเทศเวียดนาม

1.4) โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดสารพิษ รวมถึงการผลิตสารเคมีที่เป็นพิษที่อยู่ใน ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศที่เวียดนามเป็นประเทศสมาชิก

1.5) โครงการอื่นๆที่เป็นเรื่องผิดกฎหมายของประเทศเวียดนาม

2) ช่องทางการลงทุนในเวียดนาม

เวียดนามมีช่องทางการลงทุน 2 ประเภทหลัก ได้แก่

2.1) ช่องทางการลงทุนทางตรง

- การจัดตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันโดยได้รับการสนับสนุนทั้งหมด จากผู้ลงทุนท้องถิ่นหรือชาวต่างชาติ
- การจัดตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างผู้ลงทุนท้องถิ่นและชาวต่างชาติ

- การลงทุนในรูปแบบของ Business Co-operation Contract (BCC), Build-Operate-and-Transfer (BOT), Build-Transfer-and-Operate (BTO), Build-and-Transfer (BT)
- การลงทุนในโครงการที่เป็นการพัฒนาทางธุรกิจ
- การลงทุนในหุ้นของกิจการเพื่อมีส่วนร่วมในอำนาจการบริหารกิจการนั้นๆ
- การลงทุนในธุรกิจที่อยู่ในลักษณะการควบรวม

2.2) การลงทุนทางอ้อมแบบอื่นๆ

- การซื้อหุ้น พันธบัตรและเครื่องมือทางการเงินต่างๆ
- การลงทุนผ่านตัวแทนจัดการทางการเงิน กองทุน หรือสถาบันการเงินต่างๆ

นอกจากนั้นการลงทุนในการซื้อหุ้น พันธบัตรและเครื่องมือทางการเงินต่างๆ ในบริษัท หรือองค์กรต่างๆ บางรายการต้องมีการพิจารณาความเกี่ยวข้องทางกฎหมายก่อน

3) เงื่อนไขการลงทุนจากต่างชาติ

3.1) กิจการที่สามารถลงทุนได้โดยไม่ต้องขออนุมัติ

ปกติการลงทุนจากผู้ลงทุนต่างชาติในประเทศเวียดนาม จะต้องได้รับการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีหรือจากคณะกรรมการการลงทุนก่อน เพื่อที่จะขึ้นทะเบียนการลงทุน หรือได้รับใบอนุญาตการลงทุน

3.2) กิจการที่ต้องขออนุมัติการลงทุน

1. ประเภทการลงทุนที่ต้องขออนุมัติจากนายกรัฐมนตรี

- การขนส่งเดินเรือระหว่างประเทศ
- การสื่อสาร โทรคมนาคม การให้บริการอินเทอร์เน็ต
- ธุรกิจสิ่งพิมพ์ต่างๆ
- โครงการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อิสระ

รวมถึงถ้าประเภทโครงการการลงทุนนั้นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นอยู่ในประเภทได้รับอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีและเข้าข่ายตรงตามข้อกำหนดการลงทุนต่างๆ ของประเทศเวียดนาม จะได้รับใบอนุญาตการลงทุนจากหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตการลงทุนของเวียดนาม โดยไม่ต้องรอการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรี

ยกเว้นถ้าโครงการไม่อยู่ในประเภทการได้รับการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีหรือไม่เข้าข่ายตรงตามข้อกำหนดการลงทุนต่างๆ ของประเทศเวียดนาม ทางหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตการลงทุนของเวียดนามจะต้องถามความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่ทำหน้าที่วางแผนการลงทุนก่อนขออนุญาตอนุมัติการลงทุนจากนายกรัฐมนตรี

2. ประเภทการลงทุนที่ต้องได้รับการอนุญาตจากคณะกรรมการท้องถิ่น
 - การลงทุนในโครงการที่อยู่นอกขอบเขตกำหนดของภาคอุตสาหกรรมส่งออก เทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - การลงทุนในโครงการที่ทำการพัฒนาสาธารณูปโภคท้องถิ่นในเขตอุตสาหกรรมต่างๆ
3. ประเภทการลงทุนที่ต้องได้รับการอนุญาตจากคณะกรรมการภาคอุตสาหกรรมส่งออกเทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - การลงทุนในโครงการที่อยู่ในขอบเขตกำหนดของภาคอุตสาหกรรมส่งออก เทคโนโลยี เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 โดยหลังจากที่ได้รับการขึ้นทะเบียนการลงทุนจากโครงการแล้ว คณะกรรมการจะให้ใบอนุญาตการลงทุนแก่โครงการ

3.3) กิจการที่ไม่อนุญาตให้มีการลงทุนจากต่างชาติ

เวียดนามสนับสนุนให้มีการลงทุนทั้งจากภาครัฐบาลและเอกชนเสมอ ยกเว้น

- โครงการเป็นอันตรายต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศชาติ
- โครงการที่ขัดต่อประวัติศาสตร์ความเป็นมา วัฒนธรรมและประเพณีของเวียดนาม
- โครงการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพประชาชนและสิ่งแวดล้อม
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดสารพิษรวมถึงการผลิตสารเคมีที่เป็นพิษที่อยู่ในข้อตกลงโครงการ

3.4.2 การลงทุนด้านธุรกิจบริการ

ที่ผ่านมา เวียดนามยังไม่เปิดเสรีการลงทุนด้านธุรกิจบริการ (Services) เท่าใดนัก แต่หลังจากเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จึงจำเป็นต้องเปิดเสรีการค้า การบริการทุกสาขา ซึ่งมีเงื่อนไขการลงทุนที่แตกต่างกัน บางสาขาต้องมีการร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น บางสาขาลงทุนได้ 100% ภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องตัวสินค้า

เปิดเสรีการค้า การบริการ มีจำนวนมาก สาขาที่นักลงทุนไทยมีศักยภาพดังตาราง 3.1 สามารถค้นเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ www.mot.gov.vn ในหัวข้อ WTO ACCESSION

ตารางที่ 3.1 ธุรกิจบริการการลงทุนของบริษัทต่างชาติ

ธุรกิจบริการ (Services)	การลงทุนของบริษัทต่างชาติ	
	ปี พ.ศ. 2550 -2551	ปีพ.ศ. 2552
1. ด้านโฆษณา (Advertising services)	ต้องเป็นการร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น ชาวต่างชาติถือหุ้นไม่เกิน 51%	ยังต้องอยู่ในรูปแบบการร่วม ทุน แต่ไม่บังคับสัดส่วนการถือ หุ้น
2. สถาปนิก (Architectural services)	สามารถลงทุน 100% แต่ให้บริการได้เฉพาะ บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในเวียดนาม	ไม่มีเงื่อนไข
3. วิศวกรรมสาขา(Engineering services, Integrated engineering services) วิศวกรรมสาขา: A. General construction work for building B. General construction work for civil engineering C. Installation and assembly work D. Building completion and finishing work	ลงทุนได้ 100% แต่ต้องให้บริการเฉพาะ บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในเวียดนามลงทุน 100% ให้บริการได้เฉพาะบริษัทต่างชาติที่เข้า มาลงทุนในเวียดนาม หรือ โครงการที่ ชาวต่างชาติลงทุนนี้ต้องเป็นประเทศสมาชิก WTO	ไม่มีเงื่อนไข ปี พ.ศ. 2553 อนุญาตให้เปิดสาขา
4. บริการกระจายสินค้า (Distribution services) ประเภทเป็นนายหน้าค้าส่ง ค้าปลีก (Commission agents' services, Wholesale trade services, Retailing services)	ปี พ.ศ. 2550 ต้องร่วมทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น ถือหุ้นไม่เกิน 49% ปี พ.ศ. 2551 ยังต้องเป็นการร่วมทุน แต่ถือ หุ้นได้เกิน 49% โดยไม่สามารถดำเนินธุรกิจ เกี่ยวกับสินค้าซีเมนต์ clinkers ยาง กระดาษ ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ โสตทัศน (Audio visual) ป้าย	ถือหุ้น 100% แต่มีเงื่อนไขเปิด ได้เพียง 1 แห่ง ถ้าจะเปิดแห่งที่ 2 ต้องได้รับ การยินยอมต้องได้รับการ ยินยอมจากหน่วยราชการ ท้องถิ่นว่าไม่มีผลกระทบต่อ การค้าปลีกของท้องถิ่นนั้นๆ ปี พ.ศ. 2553 ยังไม่มีข้อมูลว่า จะเปิดตลาดเพิ่มเติมอย่างไร
5. (Franchising services)	ปี พ.ศ. 2550 ต้องดำเนินธุรกิจแบบร่วมทุน ถือหุ้นไม่เกิน 49 ปี พ.ศ. 2551 ยังต้องเป็นการร่วมทุน แต่ สามารถถือหุ้นเกิน 49%	ลงทุน 100% (สาขาเดียว) ปี พ.ศ. 2553 สามารถขยายสาขาได้
6. การศึกษา (Higher education services; Adult education, other education services including	ลงทุนแบบร่วมทุนไม่กำหนดสัดส่วนการถือ หุ้น	ลงทุนได้ 100%

ธุรกิจบริการ (Services)	การลงทุนของบริษัทต่างชาติ	
	ปี พ.ศ. 2550 -2551	ปีพ.ศ. 2552
foreign language training)		
7. ด้านสุขภาพ (Hospital services; Medical and dental services)	ลงทุน 100% หรือร่วมทุนหรือทำสัญญาความร่วมมือทางธุรกิจ ภายใต้ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ ได้แก่ - ด้านโรงพยาบาล อย่างน้อย 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ - คลินิกขนาดเล็ก อย่างน้อย 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ - สถานพยาบาลเฉพาะทางอย่างน้อย 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ	
8. การท่องเที่ยว A. โรงแรมและร้านอาหาร B. Travel agencies and tour operator services	พ.ศ. 2550 – 2558 เปิดร้านอาหารได้ควบคู่กับการลงทุนด้านโรงแรมการลงทุนแบบร่วมทุน ไม่จำกัด สัดส่วนการถือหุ้น อนุญาตให้บริการเฉพาะ inbound และการเดินทางภายในเวียดนามของชาวต่างชาติ แต่ไม่อนุญาตให้ชาวต่างชาติเป็นไกด์	

ที่มา : ข้อมูล www.mot.gov.vn

3.4.3 ธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมเป็นพิเศษ

ปัจจุบันการลงทุนในเวียดนามจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี ตามคุณสมบัติที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ก็มีธุรกิจอีกหลายประเภท ซึ่งรัฐให้การสนับสนุนเป็นพิเศษ ได้แก่

1. ลงทุนด้านการศึกษา เช่น ก่อตั้งมหาวิทยาลัย วิทยาลัยอาชีวศึกษา
2. เกี่ยวกับสาธารณสุข เช่น ตั้งโรงพยาบาล
3. สาธารณูปโภค เช่น สร้างถนน โรงไฟฟ้า สะพาน
4. ด้านเทคโนโลยี เช่น ผลิตคอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์
5. วิจัย ค้นคว้า (R&D)

สิทธิประโยชน์พิเศษที่จะได้รับ สูงกว่าสิทธิประโยชน์ทางภาษี อาทิ

- อัตราภาษีไม่เกิน 10%
- ระยะเวลาปลอดภาษี 10 ปี
- สิทธิประโยชน์ด้านภาษี 10% ตลอดอายุโครงการ หรือตามใบอนุญาต

บริษัท Compal ของไต้หวัน ซึ่งลงทุนตั้งโรงงานผลิตแล็ปท็อป (Lap Top) ด้วยเงินทุน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในจังหวัด Vinh Phuc ได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษคือ อัตราภาษี 10% ตลอดอายุโครงการ (ตามใบอนุญาต) ยกเว้นภาษีกำไร 10 ปี

3.5 กฎระเบียบด้านการค้าของเวียดนาม

3.5.1 หน่วยงานที่ดูแลการค้าระหว่างประเทศ

หน่วยงานสำคัญในประเทศเวียดนามที่มีบทบาทและหน้าที่ในการดูแลการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่

- Ministry of Foreign Affair
- Ministry of Trade of Social Republic of Vietnam
- Ministry of Agriculture and Rural Development

3.5.2 กฎระเบียบการค้าที่สำคัญ

1) ด้านการนำเข้า

รัฐบาลเวียดนามมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ส่งเสริมการนำเข้าหลายประการ ยกตัวอย่างเช่น

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อจัดนิทรรศการงานแสดงสินค้า เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงอุปกรณ์ที่นำเข้ามาชั่วคราวเพื่อใช้ในการประชุม งานวิจัย งานแข่งขันกีฬาระดับชาติ งานสัมมนาเชิงวิชาการต่างๆ โดยเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้ว ก็จะส่งออกสินค้านั้นไปยังต่างประเทศ

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อทำการผลิตส่งออกไปยังบริษัทที่อยู่ในต่างประเทศ ตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ ประเภทของสินค้าได้แก่ วัตถุดิบเพื่อทำการผลิต สินค้าตัวอย่าง เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต เป็นต้น

- เมล็ดพันธุ์พืชหรือสัตว์ชนิดต่างๆ จะมีการยกเว้นภาษีนำเข้า ถ้าเป็นนำเข้าเพื่อพัฒนาความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- ยกเว้นภาษีสินค้านำเข้าโดยผู้ประกอบการที่ได้รับ Build-Operate-Transfer Contract (BOT) เพื่อดำเนินการในโครงการที่ได้ Build-Operate-and-Transfer (BOT), Build-Transfer-and-Operate (BTO), หรือ Build-and-Transfer (BT) โดยสินค้านำเข้าเหล่านี้มักจะได้แก่ เครื่องจักร วัสดุชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่างๆ ที่นำเข้ามาเพื่อทำการผลิตสินค้า รวมถึงจะเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตและเป็นการเพิ่มความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการผลิตด้วย

- ยกเว้นภาษีสินค้านำเข้าเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมเกษตรกรรมและปศุสัตว์ เช่น วัสดุที่มีความจำเป็นต่อกิจกรรมการผลิตน้ำมันและเกษตรกรรม เครื่องมืออุปกรณ์ที่ช่วยในเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและอุปกรณ์สำนักงานต่างๆ

- ยกเว้นภาษีนำเข้ากับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อการวิจัยหรือพัฒนากระบวนการทางเทคโนโลยี เช่น กระดาษ หนังสือหรืออุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ต่างๆ

2) ด้านการส่งออก

รัฐบาลเวียดนามมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ส่งเสริมการส่งออกหลายประการ ยกตัวอย่างเช่น

- ยกเว้นภาษีสินค้าที่ผลิตในเวียดนามเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ ตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงไว้

- ยกเว้นภาษีขนส่งทางเรือสำหรับสินค้าที่ทำการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกจะจัดทำหน้าที่หาข้อมูลสนับสนุนด้านอัตราดอกเบี้ยด้านการเงินโดยตรงให้แก่ผู้ส่งออกครั้งแรกหรือการส่งออกไปยังตลาดใหม่หรือสินค้าที่มีความผันผวนด้านราคาสูง

ที่มา www.depthai.go.th

3.6 การสนับสนุนการค้าการลงทุน

3.6.1 มาตรการจูงใจนักลงทุนต่างชาติ

มาตรการการจูงใจนักลงทุนต่างชาติของเวียดนาม สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ มาตรการจูงใจด้านภาษี (Tax Incentives) และมาตรการจูงใจที่ไม่มีภาษี (Non-tax Incentives) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

มาตรการจูงใจด้านภาษี

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 2 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 6 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการให้บริการ

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 3 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 7 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตสินค้า

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 4 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 ของภาษีทั้งหมดเป็นระยะเวลา 7 ปี สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจในเขตอุตสาหกรรมด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคและการค้า

- การยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 3 ปี โดยหลังจากนั้นจะจ่ายภาษีเพียงร้อยละ 50 จากผลกำไรส่วนเกินพิเศษที่ได้จากการลงทุนในโครงการนั้นๆ เป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับบริษัทที่มีโครงการลงทุนในการผลิตสินค้านวัตกรรม การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

การยกเว้นภาษีอากรนำเข้า (Import duty) สำหรับผู้ประกอบการท้องถิ่นและชาวต่างชาติในเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (IZ zone) 3 แห่ง ได้แก่ Hoa Hiep, Anphu and Northeast SongCau

โดยจะยกเว้นให้กับสินค้านำเข้า ประเภท อุปกรณ์เครื่องจักรที่จะนำเข้ามาเพื่อทำการผลิตสินค้า รวมถึงขยายขนาดการลงทุน หรือเพื่อส่งเสริมเทคโนโลยีการผลิตในอนาคต

การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value added tax) สำหรับผู้ประกอบการท้องถิ่นและชาวต่างชาติในเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (IZ zone) สำหรับสินค้าประเภทต่างๆดังต่อไปนี้

- สินค้าประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมถึงเครื่องมือเทคโนโลยีและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่ต้องมีการขนส่งพิเศษและได้รับการบันทึกบัญชีเป็นทรัพย์สินถาวรของบริษัท
- เครื่องจักรและอุปกรณ์สายการผลิตที่ต้องมีการนำเข้า
- สินค้าที่บางครั้งมีการนำเข้ามาเพื่อที่จะส่งออกหรือส่งออกไปแล้วและนำกลับเข้ามาอีก รวมถึงชิ้นส่วนวัตถุดิบที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าที่จะต้องส่งออกตามข้อผูกพันของสัญญาธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ

นอกจากนี้ผู้ประกอบการไม่ต้องเสียภาษีนิติบุคคลในส่วนที่เป็นผลกำไรรับโอนมาจากต่างประเทศด้วย

มาตรการจูงใจที่มีใช้ภายใน

เวียดนามมีการออกนโยบายพิเศษที่จูงใจนักลงทุนต่างชาติในรูปแบบของ Preferential Policy ซึ่งจะให้สิทธิพิเศษบางประการแก่นักลงทุนกลุ่มนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนที่นักลงทุนต่างชาติเข้ามาช่วยเหลือให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการท้องถิ่น (SMEs) ในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ รวมถึงมีการจัดฝึกอบรมบุคลากรให้ด้วย

3.6.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในบรรดากลไกส่งเสริมการลงทุน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) หลายแห่งทั่วประเทศตั้งแต่ปี ค.ศ. 1991 ถือเป็นหัวใจสำคัญในการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในเวียดนามอย่างไม่ขาดสาย ทั้งนี้ รัฐบาลเวียดนามได้เล็งเห็นความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงทุ่มเททรัพยากรด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ทัดเทียมกับนานาประเทศ ขณะเดียวกันรัฐบาลเวียดนามตั้งเป้าหมายว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ.2006-2010 เขตเศรษฐกิจพิเศษจะสามารถผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 38 ของสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดของเวียดนาม ขณะที่การส่งออกผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ของมูลค่าส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดของเวียดนาม และตั้งเป้าหมายมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้สูงถึง 20 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี ค.ศ. 2010 เวียดนามได้ทำการศึกษาแนวทางและรูปแบบต่างๆ ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งจากใต้หวัน

สิงคโปร์ และจีนเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศ ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. Export Processing Zone (EPZ) เป็นเขตเศรษฐกิจที่รวมอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ซึ่งเน้นผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก มีการจัดระบบสาธารณูปโภคเพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกด้านการผลิต นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนใน EPZ สามารถทำการผลิต รับช่วงต่อ (Sub-contract) และประกอบชิ้นส่วนสินค้าเพื่อการส่งออก การจัดตั้ง EPZ ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเวียดนามเมื่อ ค.ศ. 1991

2. Industrial Zone (IZ) หรือ Industrial Park เป็นเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งเน้นผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศ การจัดตั้ง IZ เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเวียดนามเมื่อปี ค.ศ. 1994

3. High-Tech Zone (HTZ) เป็นเขตเศรษฐกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) รวมทั้งผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงเป็นสำคัญ นอกจากนี้ IZ และ HTZ บางแห่งอาจมีอุตสาหกรรมหรือธุรกิจผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกตั้งอยู่และได้รับสิทธิพิเศษเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมหรือธุรกิจประเภทเดียวกันที่ตั้งอยู่ใน EPZ ทั้งนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถทำได้ทั้งในลักษณะของการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่นชาวเวียดนาม (Foreign Joint Venture) และการลงทุน 100% โดยชาวเวียดนาม ยกเว้นการลงทุน 100% โดยชาวต่างชาติ (Wholly Foreign Owned Enterprise: FOWE)

รัฐบาลเวียดนามมิได้จำกัดรูปแบบการลงทุนสำหรับกิจการหรือโครงการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยอนุญาตทั้งการลงทุน 100% โดยชาวต่างชาติ การร่วมทุนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่น การลงทุน 100% โดยชาวเวียดนาม และการลงทุนในรูปแบบของสัญญาร่วมลงทุนธุรกิจ (Business Co-operation Contract: BCC)

สิทธิประโยชน์ของการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ผู้ที่สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถขออนุญาตลงทุนได้โดยตรงจาก Provincial IZ Management Boards ซึ่งใช้ระยะเวลาในการอนุมัติเพียง 15 วัน เทียบกับการลงทุนนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งใช้ระยะเวลาในการอนุมัตินานถึง 60 วัน นอกจากนี้ นักลงทุนยังได้รับสิทธิประโยชน์อื่นๆ เช่น

- สามารถเช่าช่วงต่อ (Sub-lease) ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้
- สามารถทำธุรกิจนำเข้าและส่งออกได้โดยตรง
- คัดเลือกและจ้างแรงงานชาวต่างชาติได้ ในกรณีที่ไม่สามารถหาแรงงานชาวเวียดนามที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- สามารถดำเนินการผลิตได้อย่างเสรี

- ในกรณีของธุรกิจก่อสร้าง สามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที เมื่อได้รับการอนุมัติแบบก่อสร้าง
- สามารถเปิดบัญชีกับธนาคารต่างชาติเพื่อประกอบการกู้ยืมเงินในกรณีที่ผู้ให้กู้ต่างชาติระบุเงื่อนไขดังกล่าว แต่ทั้งนี้ต้องได้รับอนุมัติจากธนาคารกลางของเวียดนาม (State Bank of Vietnam) ก่อน จึงจะเปิดบัญชีได้
- ได้รับการยกเว้นภาษีการค้า (Turnover Tax) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) รวมทั้งภาษีนำเข้าสินค้าสำหรับกิจการใน EPZ

3.6.3 สิทธิพิเศษทางการค้า

ปัจจุบันประเทศเวียดนามได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าจากประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยได้รับสิทธิพิเศษ Most Favor Nation (MFN) กับ 89 ประเทศ (รวม 25 ประเทศจากสหภาพยุโรป) รวมถึงมีการทำสัญญาทางการค้าพิเศษกับ 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และจีน ในการที่จะใช้อัตราการเก็บภาษีอัตราพิเศษ (Preferential tariff) สำหรับสินค้าที่นำเข้าจากประเทศเหล่านี้ ในกรณีที่ไม่ได้อยู่ในข่ายรับการลดหย่อนภาษีรวมถึงปัจจุบันเวียดนามยังได้รับสิทธิพิเศษทางการค้า Generalized System of Preference (GSP) จากประเทศ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการการเวียดนามไม่จำเป็นต้องแบกรับภาระทางภาษีมากเกินไปปัจจุบันไทย-เวียดนามมีกรอบความร่วมมือด้านการค้า โดยมีการประชุมอนุกรรมการการค้าร่วม (Joint Trade Commission: JTC) จัดตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1995 มีอธิบดีกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (ปัจจุบันคือ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ) เป็นประธานร่วมฝ่ายไทย

3.7 การนำเข้าและการจัดจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม

3.7.1 วิธีนำเข้าเข้าสู่เวียดนาม

เมื่อผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้า ก็คงไม่ใช่เป็นการจบการขายหรือทางทำการตลาดเพียงแค่นั้น แต่ถือเป็นการเริ่มต้นของการทำการตลาด

ในการขายสินค้าไปยังเวียดนาม ควรตรวจสอบเอกสารการส่งออกอย่างละเอียด อย่าให้ผิดพลาด เพราะถ้าผิดพลาดจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการตรวจสอบสินค้าของศุลกากรที่จะใช้เวลานานเกินกว่ากำหนด ทำให้ผู้นำเข้าเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการถูกปรับเป็นรายวัน

หรือกรณีที่ไม่มี (Certificate of Origin) อาจทำให้ผู้นำเข้าเสียภาษีอัตราที่แพง และมีต้นทุนสินค้าสูงกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นจำเป็นที่นักธุรกิจต้องเตรียมเอกสารให้พร้อมและถูกต้อง

- เอกสารสำคัญที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า
- ใบสัญญาการซื้อขาย (Commercial Contract)

- ใบแจ้งหนี้ (Invoice)
- ใบรายละเอียดบรรจุภัณฑ์ (Packing List)
- ใบระวางการเดินทางของสินค้า (Bill of Landing)

■ Certificate of Origin (CO Form D) คือใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ผลิตในประเทศที่ใช้วัตถุดิบภายในประเทศมากกว่าร้อยละ 40) ออกโดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เพื่อใช้สิทธิในการลดภาษีตามกรอบ AFTA

3.7.2 ระบบการกระจายและนำเข้าสินค้า

ช่องทางในการกระจายสินค้า มีการจำกัดการมีส่วนร่วมของนักลงทุนต่างชาติในการนำเข้า และการจำหน่ายสินค้า ที่สงวนให้แก่ชาวเวียดนาม และบริษัทเวียดนาม ซึ่งชาวต่างชาติและบริษัทต่างชาติสามารถดำเนินการได้โดยการผ่านทางชาวเวียดนาม อย่างไรก็ตาม นักลงทุนต่างชาติที่มีโรงงานการผลิตและมีใบอนุญาตในการผลิต ก็อาจได้รับการอนุญาตในการจำหน่ายสินค้าของตัวเองด้วย นอกจากนี้ใบอนุญาตการลงทุนยังอนุญาตให้ผู้ผลิตนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตได้ด้วย รวมทั้งนำเข้าเพื่อจะทดลองตลาดเพื่อวัดผลตอบรับจากผู้บริโภค

ช่องทางการกระจายสินค้าในเวียดนาม สำหรับระบบการจัดจำหน่ายสินค้าของเวียดนามจะแตกย่อยเป็นบริษัทและรัฐวิสาหกิจนำเข้า-ส่งออกในเวียดนาม บริษัทค้าส่งและรัฐวิสาหกิจค้าส่งตัวแทน ร้านค้า ฯลฯ

การนำเข้าส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าผ่านตลาดนครโฮจิมินห์ ที่ในปัจจุบันยังคงเป็นตลาดนำเข้าและขายส่งใหญ่ที่สุดและมีบริษัทค้าส่งที่เป็นเอกชนมากกว่าซึ่งทำการจำหน่ายส่งสินค้าไปให้แก่ผู้ขายส่งภายในประเทศที่อยู่ตามจังหวัดต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงฮานอยก็อาศัยการส่งสินค้ามาจากตลาดนครโฮจิมินห์และอีกส่วนหนึ่ง ก็นำเข้าโดยตรงด้วยผู้ค้าส่งรายใหญ่ๆ มักเป็นบริษัทการค้าของรัฐหรือเป็นเครือข่ายของบริษัทการค้าของรัฐที่เป็นผู้นำเข้าเอง

นอกจากนี้ส่วนผู้ขายส่งและเอกชนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ค้าขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีเงินทุนไม่มากและสามารถครอบคลุมพื้นที่การจำหน่ายไม่มากนัก ทำให้ไม่ค่อยมีการเก็บสต็อกสินค้าหรือส่งสินค้าแต่ละครั้งในปริมาณที่ไม่มาก สำหรับผู้ค้าส่งในต่างจังหวัดหรือท้องถิ่นส่วนใหญ่มักเป็นเพียงผู้ค้าส่งรายย่อยที่เข้าไปรับซื้อสินค้าจากผู้ขายส่งรายใหญ่ในเมืองไปจำหน่ายหรือส่งจำหน่ายต่อให้แก่ผู้ค้าปลีกในตลาดท้องถิ่น

ส่วนการนำเข้าสินค้านั้นต้องกระทำผ่านบริษัทที่ได้รับอนุญาต ที่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทการค้าของรัฐซึ่งบริษัทการค้าที่ได้รับอนุญาตดังกล่าวอาจเป็นผู้นำเข้าโดยตรงที่มีเครือข่ายการจำหน่ายในประเทศอยู่แล้วหรืออาจเป็นเพียงโบรกเกอร์หรือเอเย่นต์นำเข้าโดยได้รับค่าคอมมิชชั่น มีความต้องการนำเข้าเมื่อใดก็จะมอบให้บริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาตให้ทำการนำเข้าแทน ส่วนบริษัทการค้าต่างประเทศไม่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจการค้าและการจำหน่ายสินค้าใน

เวียดนามแต่อย่างใด แต่บริษัทการค้าต่างประเทศก็สามารถนำเข้าสินค้าผ่านบริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาตโดยอาศัยกลไกช่องทางจำหน่ายผ่านเครือข่ายของบริษัทการค้าดังกล่าวหรืออาจติดต่อตรงไปยังผู้ใช้ที่เป็นผู้มีความต้องการนำเข้าผู้ขายส่งที่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทการค้าเอกชนที่เป็นผู้ต้องการนำเข้าให้ส่งนำเข้าผ่านบริษัทการค้าของรัฐที่ได้รับอนุญาต สำหรับการจัดจำหน่ายสินค้าอาศัยการดำเนินการในรูปของการทำสัญญา กับบริษัทผู้จำหน่ายในท้องถิ่นอีกทอดหนึ่ง บริษัทการค้าต่างประเทศที่ดำเนินการในลักษณะนี้ จึงจำเป็นต้องมีการเดินทางเข้าไปเยี่ยมชมตลาดและลูกค้าเพื่อประสานงาน และให้คำแนะนำด้านการตลาด รวมทั้งเพื่อแสวงหาช่องทางและช่องทางการจำหน่ายเพิ่มมากขึ้นหรืออาจเลือกวิธีเข้าไปจัดตั้งสำนักงานตัวแทน ในเวียดนาม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องยิ่งขึ้น แม้ว่าทางการเวียดนามจะยังไม่อนุญาตให้สำนักงานตัวแทนบริษัทต่างประเทศดำเนินธุรกิจการค้าที่มีผลกำไรโดยตรงก็ตาม แต่ก็ได้มีการตั้งตัวแทนนำเข้าและตัวแทนจัดจำหน่ายสินค้าของบริษัทต่างประเทศ เป็นกรณีๆ ไป ถึงแม้ว่าจะยังไม่มีระเบียบกำหนดไว้อย่างแน่ชัด

3.7.3 ช่องทางจัดจำหน่าย/กระจายสินค้า

ปกติผู้นำเข้าจะดูแลด้านการจัดจำหน่าย/การกระจายสินค้าในพื้นที่ที่ตนมีสำนักงานตั้งอยู่ แต่กับพื้นที่ห่างไกล หรือนอกเขตที่จะจัดการได้ ผู้นำเข้ามักจะจัดตั้งตัวแทนจำหน่ายเพื่อดำเนินการแทน

ในการกระจายสินค้า ผู้นำเข้าต้องตั้งหน่วยงานขายเพื่อทำหน้าที่ผลักดันสินค้าไปยังร้านค้าต่างๆ ตามลักษณะ ซึ่งอาจแบ่งเป็น 3 หน่วยหลักดังนี้

1. ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต
2. ร้านค้าส่ง
3. ร้านค้าปลีก

ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต เริ่มเป็นที่นิยมของผู้บริโภคที่ไปจับจ่ายใช้สอย เนื่องจากสะดวก มีสินค้าให้เลือกมากมาย และมีอยู่หลากหลายสาขา เช่น

1. **COOP.MART** เป็นเสมือนสหกรณ์ รัฐดำเนินการ มีสาขาที่นครโฮจิมินห์ 15 แห่ง ในต่างจังหวัดอีก 8 แห่ง สามารถขยายสาขาได้อย่างรวดเร็ว
2. **MAXIMART** เป็นซูเปอร์มาร์เก็ต เน้นให้มีสินค้ามากมายหลายชนิด บริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่นครโฮจิมินห์มี 2 สาขา
3. **CITMART** คือห้างท้องถิ่น บริหารงานโดยเอกชน มี 8 สาขาเปิดร่วมลงทุนกับนักธุรกิจชาวสิงคโปร์อีก 3 สาขา
4. **METRO** ห้างยักษ์ใหญ่จากเยอรมัน มีลักษณะเป็นдисكانท์สโตรร่วมลงทุนกับนักลงทุนท้องถิ่น มีการขยายสาขาถึง 8 แห่งตามเมืองใหญ่ๆ ทั่วประเทศ

5. **BIG C** เป็นห้างที่มีการร่วมลงทุนระหว่างนักลงทุนชาวฝรั่งเศสกับชาวเวียดนามมี 6 สาขา

6. **VINATAX** มี 4 สาขา

7. **MEDICA MINMART** มี 13 สาขา

8. **FRESH MART** เป็นของบริษัท ซีพี จากเมืองไทยมี 10 สาขา

9. **PARKSON** คือห้างที่นักธุรกิจชาวเอเชียร่วมทุนกับชาวเวียดนาม มี 3 สาขา

10. **MINIMART SHOP & GO** เป็นการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจชาวสิงคโปร์กับชาวเวียดนาม มี 17 สาขา

ตลาดของห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ขยายต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ในการนำสินค้าเข้าไปเสนอขายก็ต้องผ่านแผนกจัดซื้อ ซึ่งจะคัดเลือกสินค้าคุณภาพ มีการทำการตลาด ทำโฆษณา และให้ประโยชน์กับทางสูงกว่า โดยมีใบรับรองมาตรฐานจากกระทรวงสาธารณสุขเวียดนามเป็นสำคัญ

ซูเปอร์มาร์เก็ตและห้างสรรพสินค้าต่างๆ ไปมักมีขนาดกะทัดรัด เนื่องจากพื้นที่ขนาดใหญ่หายากมาก มีราคาแพง บางแห่งไม่มีที่จัดเก็บสินค้า เวลาสินค้าไปส่งก็ต้องจัดเรียงบนชั้นวางทันที

ดังนั้น การดูแลสินค้า จึงเป็นงานที่ต้องมีความละเอียด พนักงานขายต้องเอาใจใส่เป็นอย่างดี อีกทั้งพื้นที่จัดวางสินค้ามีจำกัด จึงจัดเรียงได้ไม่มาก ทำให้สั่งซื้อเฉพาะจำนวนที่พอดีกับการจัดเรียง หากสินค้าใดขายได้เร็ว ก็จะมีการสั่งซื้อบ่อยครั้ง แต่ถ้าสินค้าใดขายได้ช้าก็จะไม่สั่งซื้ออีก จนถูกขึ้นบัญชีว่าเป็นสินค้าที่ขายไม่ได้ ห้ามสั่งซื้อหรือลบลบรหัสการสั่งซื้อออก

เมื่อสินค้าสามารถเข้าไปจำหน่ายตามห้างสรรพสินค้าหรือซูเปอร์มาร์เก็ตได้แล้ว ก็ต้องดูแลให้สินค้านั้นขายออกให้ได้ โดยอาจใช้สื่อต่างๆ เพื่อทำโฆษณา ใช้วิธีสาธิต ทดลองสินค้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริโภคทราบรายละเอียดมากขึ้น แต่ก็มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อาทิ ค่าเช่าสถานที่ในการสาธิตสินค้า บางแห่งคิดราคา 120-150 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร/เดือน เทียบเป็นเงินไทยตกประมาณ 4,000 – 5,000 บาท/ตารางเมตร

หากจะตกแต่งให้ดูสวยงาม โดดเด่น ก็จะใช้พื้นที่ราว 9 ตารางเมตรหรือประมาณ 36,000-45,000 บาท เทียบกับเมืองไทยถือว่าแพงมากแต่หลายๆ บริษัทก็เช่าพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพราะมีให้เลือกไม่มากนักถ้าปล่อยให้สินค้าขายออกช้า ก็จะหมดโอกาสในการจัดจำหน่ายให้กับทางห้าง หรือซูเปอร์มาร์เก็ตนั้นๆ

อุปสรรคประการหนึ่งก็คือ เวียดนามมีการควบคุมการเข้าไปลงทุนทำการตลาดของห้างдисเคานท์ สโตร์ แต่ละโครงการต้องได้รับการดูแลเกี่ยวกับรายละเอียดด้านการลงทุนข้อมูลสถานที่ตั้ง จำนวนสาขาและต้องผ่านการอนุมัติจากสำนักงานกฤษฎีกา จึงทำให้การขยายสาขาตามความต้องการทำได้ไม่มากนัก ส่งผลให้พื้นที่จำหน่ายสินค้ามีจำกัด

หน่วยขายสินค้า ตามห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ถือเป็นหน่วยงานสำคัญที่สร้างหน้าตาให้กับสินค้าและบริษัท ดังนั้นพนักงานขายของหน่วยขายสินค้าจึงควรได้รับการดูแลอบรมด้านการบริการสาธิต ทดลอง เพื่อส่งเสริมให้สินค้าขายได้ ให้เป็นที่รู้จักของผู้บริโภค

การนำสินค้าใหม่เข้าไปเสนอขายต้องเตรียมข้อมูลที่ดีทั้งด้านราคา ผลประโยชน์ ส่วนลด วิธีการชำระเงิน บางแห่งมีการสอบถามถึงการโฆษณาผ่านสื่อ งบประมาณที่จะใช้ ตลอดจนค่าแรกเข้า อย่างเช่นห้าง METRO หรือ BIG C เมื่อสรุปข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะทำสัญญาซื้อขาย ส่วนใหญ่กำหนดระยะเวลา 1 ปีหลังจากหมดสัญญาจะทำสัญญาการขายครั้งใหม่

พนักงานขายถือเป็นตัวแทนของบริษัทหรือผู้นำเข้า มีส่วนสำคัญต่อการกระจายสินค้า ติดต่อค้าขายกับลูกค้า ดังนั้นจึงควรมีระบบที่ดีในการควบคุม ไม่เช่นนั้นอาจเกิดปัญหา เช่น ถ้าตกลงขายสินค้ากับร้านค้าที่ซื้อเป็นจำนวนมาก ก็ควรให้ลูกค้าชำระเงินผ่านธนาคารหรือโอนเข้าบัญชีของบริษัท เพื่อความสะดวกและปลอดภัย จากนั้นก็ให้ส่งสำเนาใบรับฝากมาเป็นหลักฐาน

สำหรับในต่างประเทศก็สามารถทำสัญญาระหว่างกัน โดยระบุให้ผู้ซื้อหรือคู่สัญญาจ่ายเงินล่วงหน้าทั้งหมด หรือจ่ายมัดจำเป็นบางส่วน ที่เหลือเปิดเป็น L/C เพราะตามกฎหมาย คู่สัญญาสามารถโอนเงินออกนอกประเทศเวียดนามได้

การรับสมัครพนักงานขาย อาจต้องมีการทำสัญญาค่าประกันหรือมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพราะถ้าเกิดปัญหาทุจริต นำสินค้าไปขายแล้วไม่นำเงินมาชำระให้กับทางบริษัท การติดตามตัวคงเป็นไปได้ยากซึ่งเกิดขึ้นไม่น้อย

หลังจากรับพนักงานจำเป็นต้องฝึกอบรมอย่างละเอียด สอนวิธีการทำงาน ติดต่อลูกค้า เสนอสินค้า บริการ พร้อมทั้งติดตามตรวจสอบวิธีการทำงาน เพื่อสร้างให้เป็นพนักงานขายที่ดี มีความรับผิดชอบ และต้องดูแลอย่างใกล้ชิด จนกว่าจะแน่ใจว่าสามารถทำหน้าที่ได้เป็นอย่างดี

มีข้อดีประการหนึ่งคือ พนักงานขายที่เป็นชาวเวียดนามเรียนรู้ได้เร็วมีไหวพริบดี หากได้รับการดูแลอบรมเป็นอย่างดีแล้ว จะสามารถทำหน้าที่ในการติดต่อค้าขาย เจริญกับลูกค้า และให้บริการได้เป็นอย่างดีเลยทีเดียว

ร้านค้าส่ง (Wholesaler) เป็นร้านขายสินค้าที่พอจะมีที่จัดเก็บแต่ไม่ใหญ่มาก ส่วนใหญ่ขายอยู่ที่ร้าน มีหลายชนิด ถ้ามีผู้สั่งซื้อจำนวนมากก็อาจจะส่งโดยใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งการค้าส่งในเวียดนามเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นสำคัญ และนิยมสินค้าที่ขายออกได้เร็ว เพื่อที่ทุนจะได้ไม่จมทำการขายหมดแล้วจึงสั่งใหม่

ร้านค้าส่งที่ขายสินค้าประเภทเดียวกัน มักตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เดียวกันหรือกันเคียงกัน เช่น ถนนสายที่มีร้านขายยา ก็จะมีร้านขายยาดังอยู่เป็นจำนวนมาก ตลอดค้าส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจะตั้งอยู่ย่านเดียวกันหรือบนถนนสายเดียวกัน เปรียบเสมือนเขาวราชที่เป็นแหล่งขายทองและมีร้านทองเรียงรายอยู่มากมาย

การที่มีร้านค้าติดๆ กันเช่นนี้ส่งผลดีต่อผู้บริโภค เพราะมีสินค้าให้เลือกหลากหลาย ทั้งยังสามารถเปรียบเทียบ ตีราคาได้สะดวกไม่ต้องเสียเวลาเดินทางไปตามร้านต่างๆ มากนัก

สำหรับบริษัทที่นำสินค้าเข้าไปขาย ได้รับผลเสียคือเกิดการแข่งขันสูงในด้านราคา นอกจากนี้การที่ร้านค้ามีพื้นที่จัดเก็บสินค้าจำกัดจึงนิยมสั่งทีละน้อย หรือขายสินค้าที่มีการทำการตลาด เช่นโฆษณาจัดโปรโมชัน

สินค้าใหม่ที่ต้องการเข้าไปทดลองตลาด โดยไม่มีงบประมาณสำหรับจัดกิจกรรมการตลาด จึงเกิดได้ยาก หรือแม้แต่สินค้าที่เข้าตลาดได้แล้วกลับไม่ทำการตลาดอย่างต่อเนื่องก็มีโอกาสเสียส่วนแบ่งการตลาดและหายไปจากค้าได้เช่น

หน่วยขายส่ง เป็นหน่วยงานสำคัญของการเพิ่มยอดขาย สร้างรายได้ให้มากขึ้น พนักงานขายต้องเอาใจใส่เป็นอย่างดี ซึ่งการที่ร้านค้าส่งไม่มีโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ พนักงานขายก็ต้องไปเยี่ยมแทบทุกวันเพื่อเสนอขายสินค้าไม่ให้ขาดช่วง

ดังนั้นอาจจะมีการตั้งเขตขายย่อย 1 หรือ 2 อำเภอ/ พนักงาน 1 คน ตอบสนองความต้องการของผู้ค้าส่งที่ไม่สามารถเก็บสินค้าไว้ได้เป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันการอบรมพนักงานขายให้มีบริการที่ดีมีระบบควบคุมดูแลที่ดีก็ถือเป็นเรื่องสำคัญ

ร้านค้าปลีก (Retailer) มีลักษณะเป็นร้านขนาดเล็กมาก ที่จัดเก็บก็มีขนาดเล็ก หรือมีเฉพาะหน้าร้าน บางแห่งตั้งเป็นแผงเล็กๆ ขายสินค้าซึ่งเป็นที่นิยมของผู้บริโภค เรียกว่าซื้อมาขายไป

การตั้งร้านค้า อาจจะอยู่ในรูปของรถเข็น/รถจักรยานยนต์ เมื่อสินค้าใกล้หมดก็จะนำรถไปซื้อที่ร้านค้าส่งในเขตที่อยู่ใกล้เคียงเป็นรายวันหากเป็นสินค้าใหม่ มีพนักงานขายไปนำเสนอ ก็อาจจะสั่งซื้อไว้ทดลองขาย แต่ถ้าขายได้ช้า ไม่มีผู้บริโภคถามหา ก็จะไม่ขายอีก เพราะทุนมีจำกัด

บางร้านนิยมขายสินค้าที่มีขนาดเล็ก ขายได้เร็ว แต่ราคาสูง เนื่องจากค่าเช่าที่มีราคาแพง ทำเลตั้งมีอยู่ทั่วไปตามตลาดสดบริเวณถนนสายหลัก แต่ตามเขตเมืองไม่ค่อยมีเป็นเพราะค่าเช่าสถานที่แพงมาก ไม่เหมาะกับการค้าปลีก ในอนาคตคงต้องคงต้องขยายตัวไปตามเขตรอบนอกเมือง พร้อมการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเวียดนาม

หน่วยขายปลีก มีความสำคัญมากต่อการทำการตลาด เนื่องจากเป็นหน่วยกระจายสินค้าเจาะตลาดใหม่ๆ เพิ่มฐานลูกค้า แต่ถ้าจะหวังทำกำไรคงเป็นไปได้ยาก เพราะมีค่าใช้จ่ายสูง โอกาสในการทำยอดขายก็มีไม่มากนัก อันเป็นผลมาจากข้อจำกัดด้านการขนส่งและกฎจราจรที่เป็นอุปสรรค

หากเป็นการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์ก็สามารถบรรทุกสินค้าได้ไม่มาก ในเขตเมืองรถจะวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.30-16.00 น. และ 21.00-6.00 น. จำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง นอกเมืองอยู่ที่ 40/50/60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนรถใหญ่ที่บรรทุกเกิน 2 ตัน ห้ามวิ่งเข้าเขตตัวเมืองช่วงเวลากลางวัน

ในประเทศเวียดนาม ที่จอร์จก็หายากมาก ถนนส่วนใหญ่มีขนาดเล็กข้างถนน ทำให้การจราจรติดขัด ดังนั้นในแต่ละวันหน่วยขายปลีกไม่สามารถเสนอสินค้าได้มากนัก จึงควรตั้งเป้าหมายให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยเจาะตลาด ประชาสัมพันธ์สินค้าเพื่อสร้างตลาด เพิ่มฐานลูกค้า

3.7.4 จัดตั้งตัวแทนจำหน่าย

กรณีจำหน่ายสินค้าตามจังหวัดอื่นๆ ผู้นำเข้าหรือผู้ผลิตอาจจะติดต่อกับตัวแทนจำหน่าย (Sub-Distributor) แต่ละพื้นที่ให้เป็นผู้จำหน่ายสินค้าในจังหวัดหรือเขตนั้นแต่เพียงรายเดียว ซึ่งช่วงแรกของการเปิดตลาด อาจจะทำให้การสนับสนุนด้านเงินเดือนแก่พนักงานขายตั้งเป้าการขายเมื่อขายถึงเป้าหมายจะได้ส่วนลดหรือเพิ่มเท่าใด เป็นต้น

ฝ่ายตัวแทนเขตก็อาจจะตั้งทีมงานขายของแต่ละพื้นที่ โดยแบ่งเป็นหน่วยขาย ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ส่งสินค้าและเสนอขายให้กับร้านค้าปลีก ร้านค้าส่ง ตามเขตนั้น ๆ

ข้อดีของการมีตัวแทนก็คือ สะดวก ง่ายต่อการจัดการ เพราะเป็นผู้กระจายสินค้าและควบคุมพนักงานขายเอง

ข้อเสียคือ การกระจายสินค้าอาจไม่ทั่วถึง หากขาดการติดตามดูแลอย่างใกล้ชิด อีกทั้งถ้าไม่มีการทำการตลาด ไม่มีการโฆษณาหรือจัดกิจกรรมการขาย ผลงานที่ออกมาจะไม่ดีเท่าที่ควรอาจส่งผลให้สินค้าค้างสต็อก หมดยุ อายุ เกิดความเสียหายกับสินค้าตลอดจนภาพลักษณ์ของแบรนด์

3.7.5 แนวโน้มช่องทางการจำหน่ายสินค้าในเวียดนาม

ในเมืองใหญ่ๆ ของเวียดนาม เช่น กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ ไฮฟอง และ ดานัง มีการพัฒนาของร้านค้าสมัยใหม่ ก่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเมืองอื่นในเวียดนาม ถึงแม้ว่า ตลาดสด และ ร้านขายของชำ ยังมีบทบาทสำคัญในการเป็นช่องทางการจำหน่ายโดยเฉพาะสินค้าอาหาร แต่การเติบโตของ ห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ และ ร้านค้าส่ง ยังคงเพิ่มสูงขึ้นในเขตเมือง เนื่องมาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- การเพิ่มขึ้นของผู้บริโภคที่มีรสนิยมทางตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเขตหัวเมืองใหญ่
- การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลาง ที่ พ่อ และแม่ต้องทำงานทำให้มีเวลาในการจับจ่ายน้อยลง
- การทำตลาด ด้วยยุทธวิธี ด้านราคา ส่วนลด และ อื่น ๆ เพื่อจูงใจลูกค้ามาใช้บริการ
- การที่ผู้บริโภคเลือกที่จะไปใช้บริการด้วยเหตุผลของ ความสะอาด คุณภาพสินค้า
- การที่ผู้บริโภคนิยมสินค้าที่มีบรรจุภัณฑ์ หรือสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตมาแล้ว ที่ทำให้สะดวกต่อการใช้สอย

จากการที่ประเทศเวียดนามเป็นหนึ่งในสมาชิกสำคัญของ ประเทศอาเซียน ทำให้เวียดนามได้รับสิทธิประโยชน์ และความช่วยเหลือทางการค้า ในทางตรงข้ามเวียดนามได้เข้าเป็นสมาชิก

(WTO) เมื่อปี ค.ศ. 2007 ทำให้ประเทศเวียดนามต้องเปิดประเทศมากขึ้นเพื่อการค้ากับต่างชาติ และ ยังต้องลดภาษี และ พัฒนาระบบการค้า ขอบังคับต่างๆ ให้ทัดเทียมนานาประเทศ

ในขณะที่บริษัทต่างชาติยังถูกจำกัดสิทธิการจัดจำหน่ายในประเทศเวียดนาม บริษัท และ ผู้จัดจำหน่ายและนำเข้าของเวียดนามยังคงมีส่วนสำคัญในการกระจายสินค้าและทำกิจกรรมส่งเสริมการขายในประเทศอีกด้วย นอกจากนี้ผู้นำเข้าของเวียดนามยังคงสิทธิที่จะมีตัวแทนจำหน่าย ศูนย์กระจายสินค้า การที่จะเป็นผู้ติดต่อโดยตรงกับห้างร้าน ต่าง ๆ เองอีกด้วย และในบางกรณีผู้นำเข้าของเวียดนามสามารถนำเข้าแบรนด์ไหนก็ได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึง Brand loyalty

ร้านค้าชั้นนำ ได้เลือกที่จะนำเข้าโดยตรงจากผู้ส่งออกชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย เช่น ผลไม้ เนื้อสัตว์ และ ผัก และประกอบกับประชากรทั่วไปมีอำนาจการซื้อต่ำ ร้านค้าปลีกทันสมัยโดยทั่วไปจะนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศโดยตรง

ตารางที่ 3.2 ชื่อและประเภทของร้านค้าปลีก (Supermarkets/Hypermarkets/Wholesale Store)

ชื่อร้านและชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้งและแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
COOPMART/ ซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านสะดวกซื้อ	บริษัทท้องถิ่น	24 ซูเปอร์มาร์เก็ต 34 ร้านสะดวกซื้อ	200	- ส่วนใหญ่อยู่ในนครโฮจิมินห์ซิตี้ (14 ร้าน) - เพิ่งขยายไปเขตเมือง - แผนขยายไปเมืองอื่นๆ	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
CORA/ hypermarkets และซูเปอร์มาร์เก็ต	ผู้ร่วมทุนท้องถิ่นและกลุ่มบริษัทของฝรั่งเศส	5 Hypermarkets 1 ซูเปอร์มาร์เก็ต	NA, มากกว่า 65	- HCMC, Dong Nai, Hanoi, Hai Phong, Da Nang. - มีแผนที่จะเปิดอีก 4 ร้าน	ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง- ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
Citi mart ซูเปอร์มาร์เก็ตและดีพาร์ทเมนต์สโตร์	Joint- Stock Company	12 ซูเปอร์มาร์เก็ต 4 mini marts	38	- HCMC, Hanoi, Can Tho, Dong Thap	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นผู้นำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง
FIVIMART	บริษัทเอกชน	10	25	- Hanoi, HCMC, Dinh Duong	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณน้อยจะนำเข้าโดยตรง

ชื่อร้าน และชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้ง และแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
Binh Dan ซูเปอร์มาร์เก็ต	บริษัทเอกชน	2	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
SATRA ซูเปอร์มาร์เก็ต	บริษัทของ รัฐบาล	2	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Select ซูเปอร์ มาร์เก็ต	บริษัทเอกชน	5 ซูเปอร์ มาร์เก็ต 5 mini marts	NA	- HCMC	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Metro Cash& Carry wholesales stores	100% นัก ลงทุน ต่างชาติ (เยอรมันนี)	8	NA, มากกว่า 350	- HCMC, Hanoi, Hai Phong, Can Tho, Da Nang, - มีแผนที่จะเปิดอีก 4 แห่ง HCMC, Hanoi, Dong Nai	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
SEYU ซูเปอร์ มาร์เก็ต	นักลงทุน ท้องถิ่น ร่วมกับ Seyu ของ ญี่ปุ่น	1	NA	- Hanoi	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
ห้างสรรพสินค้า PAKSON	นักลงทุน ท้องถิ่น ร่วมกับ นัก ลงทุน Malaysia	3	NA	- HCMC, Hai Phong - มีแผนที่จะเปิดอีก 10 แห่ง	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
VINATEX	บริษัทของ รัฐบาล	20 ซูเปอร์ มาร์เก็ต 10 mini marts	NA	HCMC, Dong Nai	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง

ชื่อร้าน และชนิด	ผู้ร่วมทุน	จำนวนร้านค้า	ยอดขาย (ล้าน USD)	สถานที่ตั้ง และแผนการขาย	ผู้นำเข้าอาหารและตัวแทน
HAPRO	บริษัท ของ รัฐบาล	7 Hapromarts and 18 ร้าน สะดวกซื้อ	7	- Hanoi	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Big-C Hypermarket	กลุ่ม บริษัท ของฝรั่งเศส Casino group	6 Hypermarket 1 Supermarket	NA	- Hanoi Danang -HCMC, Dong Nai, Hai Phong	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
Wellcome Supermarket (Dairy Farm)	ร่วมมือทาง ธุรกิจกับ Citi mart	1	NA	- HCMC - มีแผนที่จะเปิดอีก 6 ร้าน ในเวียดนาม ในช่วงแรก	- ส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าผู้จัด จำหน่าย ผู้ค้าส่ง - ถ้าเป็นการนำเข้าปริมาณ น้อยจะนำเข้าโดยตรง
หมายเหตุ: ส่วนของยอดขายประเมินจากการสัมภาษณ์กับแหล่งที่ทำการค้า					

3.8 กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและโครงสร้างภาษี

3.8.1. ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)

ในอดีต บริษัทท้องถิ่นเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 32 และบริษัทต่างชาติ เสียภาษีร้อยละ 25 แต่หลังจากรัฐบาลประกาศใช้ Decree No.164/2003/ND-CP เมื่อ 22 ธันวาคม 2546 ระบุว่ากิจการทุกประเภททั้งของรัฐบาล เอกชนท้องถิ่น และบริษัทต่างชาติ เสียภาษีในอัตราเท่ากัน คือ ร้อยละ (25 ณ วันที่ 2 ธ.ค. 51) (เดิม 28%) และสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ และมีการจ้างงานตามที่กำหนด จะได้รับสิทธิประโยชน์ โดยเสียภาษีในอัตราร้อยละ 10-20 เป็นเวลา 10-15 ปี แล้วแต่เงื่อนไขของกิจการ รวมทั้งมีการยกเว้นและลดหย่อนภาษีอีกกระยะหนึ่งด้วย

ตารางที่ 3.3 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริมพิเศษ

ตาม Decree No.164/2003/ND-CP

สินค้า / บริการ	อัตรา ภาษี พิเศษ	จำนวนปี นับจาก เริ่ม กิจการ	ยกเว้นภาษี นับจากปี ที่มีกำไร	ลดหย่อน ภาษี กึ่งหนึ่ง	ปีที่ต้อง เสียภาษี 28% นับจาก เริ่ม กิจการ
1. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A หรือธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B	20%	10 ปี	-	-	ปีที่ 11
2. กิจการผลิตและธุรกิจที่ย้ายฐานออกจากเขตเมืองตามโครงการที่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานรัฐ	20%	10 ปี	2 ปี	2 ปี	ปีที่ 11
3. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A และธุรกิจที่จ้างแรงงานตามเงื่อนไขที่ระบุใน Article 33	20%	10 ปี	2 ปี	3 ปี	ปีที่ 11
4. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งจ้างแรงงานตามเงื่อนไขที่ระบุใน Article 33	20%	10 ปี	2 ปี	5 ปี	ปีที่ 11
5. ธุรกิจตั้งใหม่ในพื้นที่ตาม List B และธุรกิจที่ย้ายฐานไปอยู่ในพื้นที่ตาม List B	20%	10 ปี	2 ปี	6 ปี	ปีที่ 11
6. ธุรกิจตั้งใหม่ในพื้นที่ตาม List C และธุรกิจที่ย้ายฐานไปอยู่ในพื้นที่ตาม List C	15%	12 ปี	2 ปี	8 ปี	ปีที่ 13
7. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
8. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33	15%	12 ปี	3 ปี	8 ปี	ปีที่ 13
9. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List B และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33 โดยมีการจ้างชนกลุ่มน้อยในสัดส่วนกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนแรงงานเฉลี่ยในปีนั้นๆ	15%	12 ปี	3 ปี	9 ปี	ปีที่ 13
10. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
11. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33	10%	15 ปี	4 ปี	8 ปี	ปีที่ 16
12. ธุรกิจตั้งใหม่ในสาขาตาม List A ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตาม List C และจ้างแรงงานตามที่ระบุใน Article 33 โดยมีการจ้างชนกลุ่มน้อยในสัดส่วนกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนแรงงานเฉลี่ยในปีนั้น	10%	15 ปี	4 ปี	9 ปี	ปีที่ 16

สินค้า / บริการ	อัตรา ภาษี พิเศษ	จำนวนปี นับจาก เริ่ม กิจการ	ยกเว้นภาษี นับจากปี ที่มีกำไร	ลดหย่อน ภาษี กึ่งหนึ่ง	ปีที่ต้อง เสียภาษี 28% นับจาก เริ่ม กิจการ
13. ธุรกิจตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรมและเขตส่งเสริม การส่งออก (แก้ไขเพิ่มเติมตาม Decree No.152/2004/ND-CP)					
13.1. ธุรกิจบริการตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรม	20%	10 ปี	2 ปี	6 ปี	ปีที่ 11
13.2. ธุรกิจบริการตั้งใหม่ในเขตส่งเสริมการส่งออก	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
13.3. กิจการผลิตตั้งใหม่ในเขตอุตสาหกรรม	15%	12 ปี	3 ปี	7 ปี	ปีที่ 13
13.4. ธุรกิจตั้งใหม่ในโครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานในเขตอุตสาหกรรมและเขตส่งเสริมการ ส่งออก	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
13.5. กิจการผลิตเพื่อส่งออกไม่ว่าจะตั้งอยู่ในหรือนอก เขตส่งเสริมการส่งออก	10%	15 ปี	4 ปี	7 ปี	ปีที่ 16
14. โครงการลงทุนของต่างชาติที่ตั้งใหม่ในธุรกิจสาขา บริการสุขภาพ การศึกษาและฝึกอบรม การวิจัยทาง วิทยาศาสตร์	10%	15 ปี	4 ปี	9 ปี	ปีที่ 16
15. กิจการที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจและรัฐบาลส่งเสริม เป็นพิเศษ	รัฐบาล อนุมัติ เป็นราย กรณี	ไม่เกิน 4 ปี	ปีที่ 10		
16. โครงการส่งเสริมพิเศษตามที่รัฐบาลอนุมัติเป็นราย กรณี	10% ตลอด อายุ โครงการ				

* List A, List B, List C ใ้ระบุใน Investment Law of Vietnam

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร, ตุลาคม 2552

3.8.2. ภาษีส่งออกและนำเข้า

สินค้าส่งออกมีไม่กีรายการที่ต้องเสียภาษีส่งออก เช่น การส่งออกทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่า
จะเป็นแร่ธาตุ ผลิตภัณฑ์จากป่า และเศษ เหล็ก อัตราภาษีไม่เกินร้อยละ 45

ส่วนภาษีนำเข้าจะเก็บในอัตราสูงสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะ สินค้าฟุ่มเฟือย

ขณะที่สินค้าประเภทเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ วัตถุดิบที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรม โดยเฉพาะที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ จะเสียภาษีนำเข้าในอัตรามาก หรือไม่เสียภาษีเลย สินค้าผ่านแดน หรือเพื่อการบริจาดได้รับยกเว้นภาษีนำเข้า

1) อัตราภาษีส่งออก (Export Duty Rates)

- 4% สำหรับน้ำมันดิบ เม็ดมะม่วงหิมพานต์
- 1%, 3%, 5% สำหรับอัญมณี
- 5% สำหรับผลิตภัณฑ์กึ่งโลหะ
- 3%, 10% สำหรับวัสดุ/เครื่องใช้จากพืช
- 10% สำหรับสัตว์มีชีวิต
- 1%, 2%, 5%, 10%, 20% สำหรับสินแร่
- 5%, 15%, 20% สำหรับไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้
- 20% สำหรับ Aloe-Wood
- 35%, 40%, 45% สำหรับเศษโลหะเหลือทิ้ง

2) อัตราภาษีนำเข้าอาจแบ่งออกได้ 3 กลุ่ม ดังนี้

- อัตราภาษีทั่วไป สำหรับประเทศที่มีได้ลงนามในข้อตกลง MFNs (Most Favoured Nations) กับเวียดนาม
- อัตราภาษี MFNs สำหรับประเทศที่ลงนามในข้อตกลง MFNs กับเวียดนาม
- อัตราภาษี CEPT สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนตามข้อตกลง CEPT (Common Effective Preferential Tariff Scheme) ซึ่งเวียดนามต้องลดภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนเหลือไม่เกินร้อยละ 5 โดยเริ่มทยอยลดภาษีลงตั้งแต่ 1 มกราคม 2549 เป็นต้นไป

อนึ่ง สำหรับกิจการที่มีต่างชาติร่วมทุนในลักษณะ BCC จะได้รับยกเว้นภาษี นำเข้าสำหรับอุปกรณ์ เครื่องจักร เครื่องมือในการขนส่งที่นำเข้ามาเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลงทุนในทรัพย์สินถาวร วัสดุก่อสร้างที่ยังไม่สามารถผลิตได้เองในประเทศ และวัตถุดิบบางรายการที่นำเข้ามาด้วยวัตถุประสงค์พิเศษ

สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออก ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าเป็นเวลา 9 เดือน หรือ 275 วัน หากเกินจากนั้นต้องเสียภาษีนำเข้าก่อน แล้วจึงขอคืนภายหลังเมื่อมีการส่งออกจริง และนิคมอุตสาหกรรมบางแห่งยังได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่นำมาใช้ผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศด้วย

3.8.3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax: VAT)

เวียดนามเริ่มจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในปี 2542 ในอัตราร้อยละ 5 - 20 แล้วแต่ประเภทกิจการ แต่เมื่อ 23 กรกฎาคม 2547 รัฐบาลได้ออก Decree No.148/2004/ND-CP แก้ไข Decree No.158/2003/ND-CP ลงวันที่ 10 ธันวาคม 2546 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาษีมูลค่าเพิ่มโดยปรับโครงสร้างจากเดิมที่มี 4 อัตราลดเหลือ 3 อัตรา คือร้อยละ 0.5 และ 10

ตารางที่ 3.4 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มตาม Decree No.148/2004/ND-CP

สินค้า / บริการ	อัตราภาษี
1. สินค้าหรือบริการเพื่อส่งออกหรือจำหน่ายในเขตอุตสาหกรรมส่งออก การลงทุนด้านการเงินหรือตลาดทุนในต่างประเทศ	0%
2. สินค้าหรือบริการที่จำเป็น เช่น น้ำ ปุ๋ย ยาฆ่าแมลง ยา เครื่องมือแพทย์ อุปกรณ์การศึกษา ของเล่นเด็กเล็ก หนังสือวิทยาศาสตร์หรือศิลปะ ผลิตภัณฑ์เกษตรหรือป่าไม้ที่ยังไม่แปรรูป อาหารสัตว์ บริการด้านวิทยาศาสตร์และการเกษตร เป็นต้น	5%
3. สินค้าหรือบริการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ระบุข้างต้น รวมถึงล้อเตอรีและยานพาหนะหลักทรัพย์ ซึ่งในอดีตเสียอัตราร้อยละ 20	10%

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

นอกจากนี้ อาจมีการเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติมตามความจำเป็น (Discretionary Additional Tax) ในกรณี ดังนี้

- การทุ่มตลาดจากการนำเข้า (Import Dumping)
- มีการอุดหนุนการนำเข้าโดยประเทศผู้ส่งออกซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาคการผลิตของเวียดนาม
- สินค้านำเข้าจากประเทศที่ดำเนินนโยบายด้านภาษีนำเข้าอย่างเข้มงวดกับสินค้าส่งออกของเวียดนาม

รวบรวมและจัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, ตุลาคม 2552

3.8.4 กฎหมายเกี่ยวกับสรรพากร

1. ภาษีกำไรขาดทุน อัตรามาตรฐาน 28% สำหรับธุรกิจทั่วไปทั้งที่อยู่และไม่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ทั้งบริษัทต่างชาติ บริษัทท้องถิ่น หากได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะอยู่ที่ 10/15/20% และมีช่วงยกเว้นภาษี 2-4 ปี กับช่วงลดอัตราภาษีลดกึ่งหนึ่ง 3-9 ปี

เมื่อชำระภาษีกำไรครบถ้วน สามารถโอนกำไรออกนอกประเทศเป็นรายได้ตราสาร โดยไม่ต้องเสียภาษีอื่นใดอีก

2. ยอดขาดทุน สามารถยกยอดออกไปได้เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งต้องมีการขึ้นทะเบียนกับสรรพากรท้องถิ่นที่กิจการตั้งอยู่
3. ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา มี 2 อัตรา ชาวต่างชาติกับชาวเวียดนามจ่ายแตกต่างกัน

ตารางที่ 3.5 อัตราภาษีเงินได้ของชาวต่างชาติกับชาวเวียดนาม

อัตราภาษีเงิน	ชาวเวียดนาม	ชาวต่างชาติ	อัตราภาษี
รายได้/เดือน	0-5 ล้านด่ง	0-8 ล้านด่ง	0%
	5-15 ล้านด่ง	8-20 ล้านด่ง	10%
	15-25 ล้านด่ง	20-40 ล้านด่ง	20%
	25-40 ล้านด่ง	40-80 ล้านด่ง	30%
	มากกว่า 40 ล้านด่ง	มากกว่า 80 ล้านด่ง	40%

- อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบัน 1 ล้านด่ง = 62.5 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 2,100 บาท
- ทั้งนี้ได้มีการผ่านกฎหมายภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้เป็นอัตราเดียว จะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่

ปี พ.ศ. 2552

4. ไม่มีการหักลดหย่อน สำหรับภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา โดยแยกยื่นเป็นรายบุคคลคำนวณจากเงินได้/เดือน

- หลังจากบังคับใช้กฎหมายภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้เป็นอัตราเดียว ก็จะเริ่มนำระบบหักลดหย่อนมาใช้ ผู้มีเงินได้หักได้เดือนละ 4 ล้านด่ง ถ้ามีผู้อยู่ภายใต้การดูแลอายุไม่เกิน 18 ปี หรือพิการ หักได้รายละ 1.6 ล้านด่ง/เดือน

5. ระยะเวลาของการอยู่อาศัยในเวียดนามมีผลต่อการคำนวณภาษี

หากอยู่ในช่วงปีภาษีใดน้อยกว่า 183 วัน ต้องเสียภาษีอัตรา 25% ของเงินรายได้

- ปีภาษีหมายถึง 1 ปีปฏิทิน นับตั้งแต่ 1 มกราคม – 31 ธันวาคม จากวันที่เริ่มทำงาน ให้นับไปอีก 365 วัน

หากอยู่ในช่วงปีภาษีใดเกินกว่า 183 วัน ให้คำนวณตามอัตราก้าวหน้า

6. ระบบภาษี Worldwide Income ให้กับชาวต่างชาติ ต่อการคำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ผู้ที่เสียภาษี ต้องนำรายได้ที่เกิดขึ้นในต่างประเทศมาคำนวณการเสียภาษีที่เวียดนามด้วย

สำหรับประเทศไทย เนื่องจากเวียดนามกับไทยมีข้อตกลงว่าด้วยการยกเว้นการจ่ายภาษีซ้ำซ้อน ดังนั้นถ้ามีรายได้ในไทยและจ่ายภาษีไปแล้ว ก็ให้นำหลักฐานไปแสดง หากมีอัตราสูงกว่าของเวียดนามก็ไม่ต้องเสียเพิ่ม แต่ถ้าต่ำกว่าต้องเสียเพิ่ม หรือไม่ได้จ่ายเลยก็ต้องนำมารวมทั้งจำนวนเพื่อเสียภาษีในเวียดนาม

7. การโอนกำไร หลังจากเสียภาษีกำไรตามอัตราที่กฎหมายกำหนด เมื่อต้องการการโอน กำลักลับประเทศก็สามารถทำได้ โดยไม่ต้องเสียภาษีอื่นใด เช่น Withholding Tax จากนั้นไปแจ้งความจำนงค์ต่อสรรพากรจังหวัด

เมื่อได้รับการอนุมัติก็นำใบอนุมัติไปที่ธนาคาร ทางธนาคารควรจะแลกเปลี่ยนเงินสกุลเงินต่างประเทศตามจำนวนที่ได้รับอนุญาต และสามารถโอนเป็นรายได้ไตรมาส ซึ่งปัจจุบันสรรพากรยอมให้บริษัทอื่นเสียภาษีเป็นรายได้ไตรมาส จากเดิมที่ต้องยื่นเป็นรายเดือน

กำไรที่โอนกลับประเทศไทยไม่ต้องเสียภาษีในไทยอีก รวมถึงกรณีที่ได้รับสิทธิยกเว้นพิเศษไม่ต้องเสียภาษี ตามใบอนุญาตการลงทุน

3.8.5 กฎหมายควบคุมเงินตราต่างประเทศ

1. การนำเงินเข้า-ออก ซึ่งการนำเงินตราต่างประเทศเข้าเวียดนาม หากมีรวมกันเกินกว่า 7,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต้องแจ้งในรูปแบบฟอร์มเข้าออกประเทศ (เจ้าหน้าที่อาจขอตรวจ)

สำหรับขาออก อนุญาตให้นำเงินตราต่างประเทศออกได้รวมกันไม่เกิน 7,000 ดอลลาร์สหรัฐ บวกกับเงินเวียดนามอีก 15 ล้านดอง ถ้าเกินกว่านี้ต้องแจ้งในรูปแบบฟอร์ม หากฝ่าฝืนนอกจากจะถูกยึดเงินส่วนเกินก็อาจมีโทษจำคุก

เมื่อปี พ.ศ. 2546 ชาวมาเลเซียรายหนึ่งนำเงินออกนอกประเทศเวียดนามจำนวน 52,000 ดอลลาร์สหรัฐ และไม่แจ้งในรูปแบบฟอร์ม กระทั่งถูกจับได้ ถูกยึดเงิน 45,000 ดอลลาร์สหรัฐ ปรับ 5 ล้านดอง (ประมาณ 312 ดอลลาร์สหรัฐ) จำคุกอีก 2 ปี

ปี พ.ศ. 2548 ชาวสิงคโปร์นำเข้าเพชรมูลค่า 178,000 ดอลลาร์สหรัฐ โดยไม่แจ้งในรูปแบบฟอร์ม ปรากฏว่าของกลางถูกยึด ศาลตัดสินจำคุก 6 ปี

2. การฝากเงิน ชาวต่างชาติสามารถฝากเงินในเวียดนามได้ทั้งสกุลเงินท้องถิ่นและเงินตราต่างประเทศ ถ้าเงินเดือนที่ได้รับเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรือมีการโอนจากต่างประเทศเข้าบัญชี หากยังไม่มีกรถอนออกจากธนาคารหรือเปลี่ยนเป็นสกุลเงินท้องถิ่น ก็สามารถโอนกลับไปได้

เมื่อแลกเปลี่ยนเงินท้องถิ่นแล้ว จะเสียสิทธิการโอนออกโดยปริยายไม่สามารถแลกกลับเป็นเงินตราต่างประเทศกับทางธนาคาร แต่แลกจากตลาดมืดได้

3.8.6 ตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐาน

ตามกฎหมายของเวียดนาม สินค้าบางประเภทต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง จึงจะสามารถนำเข้าไปขายภายในประเทศ ดังนั้นนักลงทุนและนักธุรกิจจะต้องตรวจสอบว่าสินค้าของตนจำเป็นต้องขออนุมัติก่อนหรือไม่

สินค้าที่ต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค อันได้แก่ อาหาร ยา เครื่องสำอาง เป็นต้น

การขอใบรับรองมาตรฐานสินค้า ซึ่งการนำเข้าสินค้าประเภทอาหารต้องผ่านการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงสาธารณสุขเวียดนาม โดยผู้นำเข้าสินค้าหรือสำนักงานตัวแทน ต้องขอใบอนุญาตแต่ละรายการใบรับรองมาตรฐานสินค้านี้มีอายุ 3 ปี

■ กระบวนการขอใบรับรองมาตรฐานสินค้า

ทั้งนี้ขอแบบฟอร์มการยื่นจดทะเบียนใบรับรองมาตรฐานสินค้าได้ที่กระทรวงสาธารณสุข กรุงฮานอยเท่านั้น

■ เอกสารสำคัญในการขอใบรับรอง ได้แก่

- ใบจดทะเบียนการค้าของผู้ประกอบการชาวเวียดนาม (Importer) โดยมีตราประทับหรือใบอนุญาตจดทะเบียนสำนักงานตัวแทนของบริษัทผู้ผลิต (Representative office) ที่มีตราประทับ
- ใบรับรองรายละเอียดสินค้า (Product Specification) หรือ ใบทดสอบมาตรฐานคุณภาพสินค้าของนามัขของบริษัทผู้ผลิตหรือส่งออกโดยหน่วยงานของผู้ผลิต
- ใบรับรองการจำหน่ายโดยอิสระ (Certificate of Free Sale) ขอได้จากกระทรวงสาธารณสุข
- ใบรับรองสาธารณสุข (Health Certificate) ขอได้จากกระทรวงสาธารณสุข
- ฉลากสินค้าหรือรูปถ่ายฉลากสินค้า เนื้อหาในฉลาก (ต้องประทับตราผู้ประกอบการ)
- สำเนาใบรับรอง GMP, GHP, HACCP หรือใบรับรองอื่นๆ ที่เทียบเท่า
- ค่าธรรมเนียม
- สำเนาสัญญาการค้า (ถ้ามี)

3.8.7 ระเบียบเกี่ยวกับบรรจุภัณฑ์

ตามระเบียบข้อบังคับของเวียดนาม บรรจุภัณฑ์สินค้านำเข้าต้องระบุรายละเอียดให้ผู้บริโภคทราบเป็นภาษาเวียดนาม ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญมีเข่นนั้นอาจถูกปรับและสั่งห้ามจำหน่าย โดยจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้าของกระทรวงพาณิชย์เวียดนามเป็นฝ่ายตรวจสอบ

ข้อมูลที่ควรระบุไว้ที่บรรจุภัณฑ์มีดังนี้

- ชนิดของสินค้า
- ปริมาณสินค้า
- วันผลิตและวันหมดอายุ
- วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต
- ประเทศที่ผลิต
- วิธีการใช้ วิธีการบริโภค
- วิธีจัดเก็บรักษา

- บริษัทผู้นำเข้า รายละเอียดที่ตั้ง

ทั้งนี้อาจทำเป็นสต็อกเกอร์ติดบนสินค้าเพิ่มเติม โดยไม่ต้องพิมพ์ฉลาก/บรรจุภัณฑ์ใหม่ทั้งหมด

นักธุรกิจต่างๆ ไปอาจคิดว่ากระบวนการตรวจสอบของเวียดนามคงไม่เข้มงวดมากนัก แต่ในความเป็นจริงแล้ว ทางกรเวียดนามได้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้าและบริการ ตลอดจนควบคุมการตลาดไว้หลายหน่วยงานดังนี้

1. กระทรวงสาธารณสุข ทำหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐาน คุณภาพสินค้า กระบวนการผลิต ทั้งสินค้าที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ
2. หน่วยควบคุมตรวจสอบตลาด มีหน้าที่ตรวจสอบวิธีการค้าขายสินค้า สินค้าหนีภาษี ฉลากสินค้า
3. ตำรวจเศรษฐกิจ ตรวจสอบการดำเนินกิจการค้า บริษัท
4. ศาลากร ตรวจสอบรายละเอียดการนำเข้าสินค้า ตรวจสอบเช็คคุณภาพ
5. กระทรวงวัฒนธรรมและข่าวสาร ตรวจสอบการโฆษณาชวนเชื่อ สื่อ สิ่งพิมพ์ ป้ายโฆษณาต่างๆ คุณภาพสินค้า ถูกต้องตามโฆษณาชวนเชื่อหรือไม่ การทำโฆษณา สื่อ สิ่งพิมพ์ ป้ายโฆษณา ได้รับอนุญาตหรือไม่

ผู้ที่ดำเนินธุรกิจเวียดนามจึงควรศึกษากฎระเบียบต่างๆ อย่างละเอียด เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดปัญหาตามภายหลัง และอาจทำให้เกิดความเสียหายในระยะยาว

3.8.8 ระบบควบคุมการค้า

ภาครัฐของเวียดนามได้วางระบบการค้าและการควบคุม โดยเริ่มจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า ส่งต่อไปยังตัวแทนพื้นที่หรือตัวแทนเขต (Sub Distributor) ไปยังตัวแทนอำเภอ ตัวแทนตำบลซึ่งถือเป็นระบบที่ดี สามารถกระจายรายได้ไปทั่วทุกพื้นที่ ประชาชนจำนวนมากมีโอกาสประกอบการค้า ทำอาชีพต่างๆ คุณภาพชีวิตขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

ขณะเดียวกันก็เป็นการควบคุมการเพิ่มสาขาของดิสเคานท์ สโตร์และโมเดิร์น เทรด (Discount Store & Modern Trade) ให้อยู่ในระดับพอดีไม่มากเกินไป ด้วยการควบคุมการใช้งบประมาณ เพื่อกันการทุ่มตลาดส่งผลต่อโครงสร้างทางการค้าในทางที่ดี ทุกพื้นที่สามารถทำการค้ามีโอกาสทำการตลาดได้อีกมากมาย สร้างสินค้าใหม่ๆ ที่มีคุณภาพ

ในการทำการค้าในประเทศเวียดนามต้องใช้เวลา ใช้ศักยภาพในการสร้างให้สินค้านั้นๆ เจริญเติบโต แม้แต่บริษัทยักษ์ใหญ่ข้ามชาติก็ต้องเข้าไปดูแลและตั้งใจทำการตลาด เพราะถ้าขายสินค้าโดยไม่ให้ผู้นำเข้าลงทุนทำตลาดแต่ผู้ส่งออกกลับไม่ดูแล ไม่ได้ตั้งใจ การสร้างแบรนด์ก็เกิดได้ยาก

นอกจากนี้ระบบการควบคุมและตรวจสอบของภาครัฐก็มีข้อเสียคือทำให้ผู้ผลิต/ผู้นำเข้ากระจายสินค้าได้ไม่คล่องตัวเท่าที่ควร

การสร้างตลาดที่เวียดนาม ถ้าได้รู้ถึงรายละเอียด วิธีกระจายสินค้า การทำการตลาด โครงสร้างตลาด ระบบควบคุมตรวจสอบ ก็จะเข้าใจถึงปัญหา เมื่อบวกกับภาพลักษณ์ที่ดีของสินค้าไทยในสายตาชาวเวียดนามว่าเป็นสินค้าดี มีคุณภาพ แม้ต้องใช้ความอดทนต่อการทำการตลาดอย่างต่อเนื่อง แต่ก็เชื่อว่าเวียดนามจะเป็นตลาดที่สามารถสร้างยอดขายและผลกำไรมาได้อย่างแน่นอน

3.9 การลงทุนของไทยในเวียดนาม

3.9.1 ปัจจัยสำคัญในการเจาะตลาดเวียดนาม

1. กลยุทธ์ด้านการสร้างภาพจน์สินค้าและบริการของไทย

จัดกิจกรรมร่วมทางธุรกิจระหว่างภาคอุตสาหกรรมไทย/ภาคธุรกิจเวียดนาม/ภาครัฐเวียดนาม เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสินค้าและนักธุรกิจไทย โดยจะมีกิจกรรมต่างๆ เช่น

- การจัดงานแสดงสินค้าของไทยในประเทศเวียดนาม อาทิงาน Thailand Exhibition, Thailand Outlet Fair และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้านานาชาติในเวียดนาม จะเป็นเวทีให้กับผู้ส่งออกไทย ทั้งในด้านการหาตลาด ผู้ซื้อและการเข้ามาทดลองตลาด เพื่อตรวจสอบความต้องการของผู้บริโภค
- ดำเนินรักษาความสัมพันธ์ กับหน่วยงานรัฐบาลเวียดนาม ได้แก่ กระทรวงการวางแผนและการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า กระทรวงการคลัง และอื่นๆ และรักษาความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพในการลงทุนของผู้ประกอบการไทย
- การประชุมสัมมนาร่วมระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย และสภาธุรกิจต่างๆ ของเวียดนาม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและส่งเสริมความร่วมมือทั้งด้านการค้าและการลงทุน

2. กลยุทธ์ด้านความร่วมมือในอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพและโอกาส

ชาวเวียดนามมีความชื่นชมในคนไทยที่มีความโอบอ้อมอารีมากกว่าต่างชาติอื่นๆ อีกทั้งยังมีความชื่นชอบและยอมรับสินค้าที่ผลิตและใช้ตราของไทยทั้งนี้ชาวเวียดนามเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยมากกว่าสินค้าที่มีราคาถูกจากประเทศจีน หรือ ของเวียดนามเอง ชาวเวียดนามส่วนใหญ่เห็นว่าสินค้าไทยมีราคาที่เหมาะสมกับคุณภาพเมื่อเทียบกับสินค้าของต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ซึ่งมีราคาที่แพงกว่า

3 โครงการส่งเสริมนักธุรกิจไทยขยายธุรกิจไปต่างประเทศ (Internationalization)

โดยจัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการลงทุน และโอกาสในการขยายธุรกิจเวียดนาม รวมทั้งการจัดนัดหมาย Business Matching ให้กับนักธุรกิจไทยและเวียดนามจัดกิจกรรมพัฒนาเครือข่ายและพันธมิตรต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- 4 สร้างสัมพันธภาพที่ดีกับผู้นำเข้าเวียดนามและเครือข่ายของผู้นำเข้าและส่งออก
- 5 ติดตามความต้องการของตลาด สถานการณ์ตลาด ในเวียดนาม
- 6 รักษาเสถียรภาพของนโยบายราคาขายโดยมีนโยบายที่ชัดเจนและแน่นอน
- 7 เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านสินค้าและบริการ
- 8 ทำการเจาะลึกวิเคราะห์ ข้อมูลทางการค้าการลงทุน

3.9.2 ความร่วมมือทางการค้า การลงทุนในเวียดนาม

ความร่วมมือภาคเอกชน

การประชุม Asian Trade Promotion Forum (ATPF) Annual Meeting ระหว่างวันที่ 2 – 4 เมษายน 2551 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยมีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของเวียดนามเป็นเจ้าภาพจัดร่วมกับเจโทรญี่ปุ่น สมาชิกที่เข้าร่วมเป็นหน่วยงานส่งเสริมการค้าของประเทศต่างๆ ในเอเชีย ประมาณ 18 ประเทศ เช่น AUSTRADE CCPIT (จีน) CITEM (ฟิลิปปินส์) กรมส่งเสริมการส่งออก (DEP) HKTDC (ฮ่องกง) International Enterprise หรือ IE (สิงคโปร์) ITPO (อินเดีย) IPIM (มาเก๊า) KOTRA (เกาหลี) MATRADE (มาเลเซีย) MNCCI (มองโกเลีย) NZTE (นิวซีแลนด์) SLEDB (ศรีลังกา) TDAP (ปากีสถาน) TWTC (ไต้หวัน) และ Vietnam Trade Promotion Agency หรือ VIETRADE เป็นต้น

- ร่วมมือกับสำนักส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการส่งออก สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (SIPA) และสมาคมส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกซอฟต์แวร์ไทย (TSEP) จัดกิจกรรม Trade Show and Seminar “Improve Service Operation Using Cutting – Edge Technology” และการเจรจาธุรกิจ (Business Matching) ในช่วงวันที่ 27 เมษายน 2551 มีผู้ประกอบการไทยจำนวน 14 ราย โดยมีกลุ่มเป้าหมายบริษัทในเวียดนาม (กรุงฮานอย) ที่สมัครเข้าร่วมโครงการประมาณ 80 องค์กร ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงในหน่วยงานราชการและเอกชนจากธุรกิจสายงานการจัดการข้อมูลสารสนเทศ การบริหารจัดการและการตลาดอาทิ ธนาคารและสถาบันการเงิน โรงพยาบาล โรงแรม บริษัทรับเหมาก่อสร้าง บริษัทประกัน ธุรกิจค้าปลีก ฯลฯ
- ประสานงานกับบริษัท หน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อจัดการนัดหมาย/ประชุมให้แก่นักธุรกิจ/นักลงทุนไทยหาช่องทางด้านการค้าและโอกาสลงทุนในเวียดนาม

- ร่วมมือกับ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย และ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม จัดงาน Business Matching – Motorcycle and Parts Cluster (SMEs 007 Plus) วันที่ 11 ธันวาคม 2550 โดยมีบริษัทไทย 10 ราย และบริษัทเวียดนาม 22 ราย
- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และหอการค้าและอุตสาหกรรมเวียดนาม เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน ระหว่างสองประเทศและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการค้าและเศรษฐกิจ ระหว่างกัน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2536 ณ กรุงฮานอย
- ข้อตกลงความร่วมมือเรื่องข้าว (Working Record) ระหว่างสมาคมอาหารเวียดนามและสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศของไทย ลงนามเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 ณ นครโฮจิมินห์ และวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 ณ กรุงเทพฯ

ความร่วมมือภาครัฐบาล

- ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทยเวียดนาม (Joint Commission : JC) ลงนามเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2534 มีการประชุมแล้ว 7 ครั้ง ครั้งสุดท้ายระหว่างวันที่ 13-14 มีนาคม 2546 ณ กรุงเทพฯ
 - ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ลงนามเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2534
 - MOU ว่าด้วยความร่วมมือเรื่องข้าวไทย-เวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2535
 - MOU ว่าด้วยความร่วมมือเรื่องข้าวไทย-เวียดนาม ฉบับใหม่ ลงนามเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2543 ณ กรุงเทพฯ
 - MOU ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการค้า (The Sub-Committee on Trade) ไทย-เวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2538 ณ นครโฮจิมินห์
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการเก็บภาษีนำเข้าลงนามเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2535
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราซึ่งกันและกันสำหรับหนังสือเดินทางธรรมดา ลงนามเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2540
 - ความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย ลาวและเวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542
 - ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดา ลงนามเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2543
 - MOU ความร่วมมือการค้าข้าวระหว่างประเทศผู้ส่งออก 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน เวียดนาม อินเดีย และปากีสถาน ลงนามเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 ณ กรุงเทพฯ
 - บันทึกความเข้าใจสามฝ่าย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการใช้ประโยชน์

สูงสุดจากสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

3.9.3 ธุรกิจที่น่าสนใจ เหมาะกับนักลงทุนไทย

ควรลงทุนในธุรกิจหรือสินค้าที่ท่านเก่ง มีความรู้มีความชำนาญ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะการออกไปแข่งขันในต่างประเทศ ยากกว่าการแข่งขันที่บ้านของเราเอง ดังนั้นการประเมินว่าธุรกิจกลุ่มใดที่เรามีศักยภาพด้านการแข่งขันอย่างมาก จะช่วยให้มีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

กรณีเช่น มีนักธุรกิจคนไทยหลายรายมองว่า เครื่องดื่มชูกำลังขายดีในเวียดนาม มีมาร์จิ้น (Margin) สูง ชาวเวียดนามดื่มราวกับว่าคือน้ำอัดลม พอตื่นตอนเช้าก็ดื่มกันแล้ว อีกทั้งทางการไม่มีข้อห้ามสำหรับหญิงมีครรภ์ หรือไม่ควรดื่มเกินวันละ 2 ขวด เช่นของไทย

ภาพที่ประเมินจึงมองว่าตลาดมีขนาดใหญ่มาก แต่ด้วยความที่ไม่เก่งในตัวสินค้า เมื่อผลิตออกมาแม้ขายราคาถูกลงกว่า แต่รสชาติ สี สัน สู้ยี่ห้ออื่นไม่ได้ ในที่สุดก็ล้มเหลว มีหลายแบรนด์ของไทยไปไม่ถึงดวงดาว ไม่ประสบความสำเร็จอย่างที่ควรจะเป็น จริงๆ แล้วโอกาสการลงทุนแทบทุกธุรกิจของเวียดนามยังเปิดกว้างอีกทั้งธุรกิจที่คนไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขันก็มีมาก จากประสบการณ์ที่มีพบว่าลักษณะอุตสาหกรรมที่โดดเด่น น่าสนใจ เหมาะที่นักธุรกิจชาวไทยจะกระโดดเข้าร่วมการแข่งขันมีดังนี้

1. อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมาก (Labor Intensive) เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า ผลิตรองเท้าตามสั่ง (OEM) ซึ่งต้องใช้คนงานประมาณ 500 – 1,000 คน เนื่องจากค่าแรงยังค่อนข้างถูก คนงานระดับพนักงานในโรงงานหาง่าย ชยันทำงาน ชอบทำงานล่วงเวลา

ในขณะเดียวกัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา รัฐบาลเวียดนามไม่สนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากถึง 5,000 – 10,000 คน เพราะไม่สามารถจัดหาให้ได้ จึงเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมีฝีมือ (Skill labour) หรือไฮเทคมากกว่า

2. ธุรกิจที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ปัจจุบันเวียดนามมีรถจักรยานยนต์มากกว่า 20 ล้านคัน และเพิ่มขึ้นปีละ 1.5 – 2 ล้านคัน เฉพาะนครโฮจิมินห์แห่งเดียวมีมากกว่า 3.2 ล้านคัน จึงเป็นตลาดที่ใหญ่มาก อีกทั้งนักธุรกิจไทยมีความชำนาญแขนงนี้สูง ธุรกิจอาจจะเริ่มจากการส่งชิ้นส่วนไปขาย หรือไปตั้งโรงงานขึ้นส่วนเพื่อป้องกันโรงงานผลิตดำเนินธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้อง ก็น่าจะประสบความสำเร็จได้ไม่ยาก เช่น ธุรกิจผลิต/ขายหมวกกันน็อก ทางกรมเวียดนามได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ทุกรายสวมหมวกกันน็อก บังคับใช้ทั่วประเทศภายในสิ้นปี พ.ศ. 2550 ดังนั้นลองนึกภาพรถจักรยาน 20 ล้านคัน ถ้าเฉลี่ยนั่งคันละ 2 คน เท่ากับเวียดนามมีความต้องการหมวกกันน็อกมากถึง 40 ล้านใบ

หรือในกรณีของการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง รถ 1 คัน/1 ลิตร/เดือน นั้นเท่ากับเดือนละ 20 ล้านลิตร ผู้ผลิตน้ำมันเครื่องรายใหญ่ เช่น Caltex, Castrol, BP, Shell จึงตั้งโรงงานผลิตน้ำมันเครื่องถึงขั้นย้ายฐานการผลิตจากสิงคโปร์ไปไว้ที่เวียดนาม

3. อุตสาหกรรมอาหารที่ใช้วัตถุดิบในเวียดนาม อุตสาหกรรมอาหารทะเล จากการที่เวียดนามมีชายทะเลยาวเหยียด ท่ามกลางน่านน้ำที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ ประกอบกับคนท้องถิ่นยังไม่มี ความชำนาญขาดอุปกรณ์ด้านการทำประมงน้ำลึก สัตว์น้ำจึงมีโอกาสดิบโต และมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์

ขณะเดียวกัน การทำประมงชายฝั่ง การเลี้ยงกุ้งกุลาดำ ตลอดจนการเลี้ยงปลาน้ำจืดประเภทปลา Tra & Basa ก็ทำได้ดี สามารถส่งออกเป็นสินค้าแปรรูป อาหารทะเลแช่แข็งจำนวนมาก จนติดอันดับ 6 ของโลก

ปัจจุบันบริษัท พัทยาฟู๊ด ของคนไทย เข้าไปลงทุนที่นครเกิ่นเซอ (Can Tho) ผลิตปลาหมึกน่ากระป๋อง ด้วยการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ จึงประสบความสำเร็จอย่างสูงทั้งการส่งออก และผลิตปลากระป๋องยี่ห้อ Sea Crown ซึ่งขายดีในเวียดนาม

ผลิตผลทางการเกษตร หลังการเปิดประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2529 แล้วปรับมาใช้ระบบทุนนิยม ทำให้เกิดแรงจูงใจด้านการผลิต จนเวียดนามเปลี่ยนจากประเทศผู้นำเข้ากลายมาเป็นผู้ส่งออก ผลิตผลทางการเกษตรลำดับต้นๆ ของโลก เช่น ส่งออกข้าวเป็นอันดับ 2 รองจากไทย ส่งออกกาแฟเป็นอันดับ 2 รองจากบราซิล (เฉพาะพันธุ์โรบัสต้า เวียดนามครองอันดับ 1) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ติดอันดับ 2 รองจากอินเดีย พริกไทยครองอันดับ 1 ยางพาราอันดับ 4 ใบชาอันดับ 7

นักธุรกิจไทยก็สามารถเข้าไปดำเนินธุรกิจการเกษตร ยกตัวอย่างเกี่ยวกับเมล็ดกาแฟ แม้เวียดนามมีมากก็จริง แต่การเก็บรักษายังไม่ได้มาตรฐาน ขาดองค์ความรู้ความชำนาญ

จังหวัดดักลัก (Dak Lak) ซึ่งเป็นเขตปลูกกาแฟ จะเห็นชาวบ้านตากกาแฟบนไหล่ถนน คละคลุ้งไปด้วยฝุ่นควันจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา หรือการขนย้ายหนิฝนั้นก็ทำกันตามอัตภาพ ทำให้คุณภาพกาแฟด้อยลงไปมาก ถ้าเข้าไปลงทุนด้านเทคโนโลยีเพื่อเก็บรักษาคุณภาพให้ดี ก็สามารถส่งไปขายได้ทั่วโลก

สำหรับข้าว ถือเป็นสินค้าอ่อนไหว ห้ามชาวต่างชาติดำเนินการแม้สามารถตั้งโรงสีข้าว แต่ห้ามส่งออกโดยตรง ถ้าต้องการส่งออกต้องร่วมมือกับทางจังหวัด

4. ธุรกิจเกี่ยวกับฟาร์มเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะอาหารสัตว์ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัจจุบันบริษัทของไทยที่เข้าไปลงทุนและประสบความสำเร็จ ได้แก่ บริษัท ซี.พี. ไทยลักซ์ เบทาโกร กรีนฟีด (บริษัทท้องถิ่น ลงทุนโดยคนไทย)

5. ไม้ตัดดอกหรือพืชสวนชนิดต่างๆ เช่น กล้วยไม้ พันชู่ไม้ เพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ และส่งออก เนื่องจากเวียดนามมีสภาพอากาศดี ดินดี เหมาะแก่การเพาะปลูก

6. อาหารไทย/ร้านอาหาร/เบเกอรี่ ซึ่งอาหารไทยเป็นอีกธุรกิจที่น่าสนใจ ชาวเวียดนามก็นิยมดื่มกาแฟ แต่หลายๆ แห่งยังไม่ได้มาตรฐาน ทั้งในแง่สินค้าและบริการ ช่วง 2 – 3 ปีที่ผ่านมา มีร้านอาหารเปิดใหม่ ตลอดจนร้านเดิมๆ ต่างพยายามปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน จึงน่าจะเป็นโอกาสอันดีสำหรับนักลงทุนที่จะเข้าไปดำเนินธุรกิจร้านอาหารให้มีคุณภาพ

7. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ เช่น โรงแรม สปา นวดตัว/นวดเท้า ที่เวียดนามมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจไม่น้อย ทั้งเมืองมรดกโลกต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นอ่าวฮาลองเบย์ (Ha Long Bay) นครเว้ (Hue) เมืองฮอยอัน (Hoi An) หรือเมืองท่องเที่ยวชายทะเล อาทิ นาตรัง (Na Trang) ฟานทืเยด (Phan Thiet) รวมทั้งรัฐบาลกำลังจะพัฒนาเกาะฟูก๊วก (Phu Quoc) ให้เป็นสมุย 2

สถานที่เหล่านี้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากเวียดนามถือเป็นตลาดท่องเที่ยวใหม่ เป็นที่น่าสนใจ ประกอบกับมีชื่อเสียงด้านความปลอดภัยสูง นักท่องเที่ยวจึงเที่ยวได้อย่างอุ่นใจ

อย่างไรก็ดี สถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร ทั้งในเรื่องห้องพักที่มีไม่เพียงพอ ราคาแพง สถานบริการ ร้านอาหาร สปา มีไม่เพียงพอ รวมถึงการพัฒนาจุดท่องเที่ยวใหม่ๆ เช่น สวนสนุกมีน้อยเกินไป

ในด้านธุรกิจสปา ณ เวลานี้รัฐบาลเวียดนามจะไม่ออกใบอนุญาตให้กับผู้ขายใหม่ เพราะเห็นว่าเพียงพอแล้ว แต่จะออกใบอนุญาตเปิดธุรกิจสปาในโรงแรมหรือรีสอร์ทที่สร้างใหม่ได้ โดยจัดเป็นส่วนควบของโรงแรมและรีสอร์ทตามจังหวัดชายทะเลที่มีเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องจึงมีสูง รัฐบาลเวียดนามก็ส่งเสริมการลงทุนของภาคธุรกิจนี้เช่นกัน

8. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ มีความน่าสนใจ แต่ความเสี่ยงค่อนข้างสูง เนื่องจากราคาที่ดินแพงมาก ในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร โอจินท์ ตกตารางวาละ 714 ล้านดอง (1.5 ล้านบาท) หรือแพงกว่านั้น สาเหตุจากซัพพลายมีน้อย

กรณีของนักลงทุนต่างชาติ การถือครองเป็นลักษณะสัญญาเช่าระยะยาว (Lease) เช่น 30 – 50 ปี ไม่ใช่ถาวรตลอดไปเหมือนของไทย ถ้าเป็นการสร้างตึกหรือสำนักงานให้เช่าจะมีระยะเวลาของการหาผลประโยชน์เป็นตัวกำหนด ช่วงปีที่ผ่านมา นักธุรกิจไทยด้านอสังหาริมทรัพย์ต่างให้ความสนใจเดินทางเข้าไปศึกษาสู่ทางการลงทุนหลายราย

9. การก่อสร้างแบบ Sub-Contractor ซึ่งจากการที่เวียดนามยังขาดแคลนระบบสาธารณูปโภค จึงนับเป็นโอกาสอันดีสำหรับนักธุรกิจไทย ที่มีความเชี่ยวชาญด้านงานก่อสร้าง มีแรงงานที่มีความชำนาญ และเป็นที่เชื่อถือของต่างชาติ น่าจะเข้าไปลงทุน อาจตั้งเป็นบริษัทเฉพาะโครงการ หรือตั้งเป็นบริษัทอย่างถาวร

ส่วนการประมูลงานใหญ่ๆ ของภาครัฐ เมื่อดูตามความสามารถนักธุรกิจไทยน่าจะแข่งกับชาติอื่นได้ แต่จริงๆ แล้วกลับสู้ไม่ได้ หรือไม่ได้ร่วมประมูล เนื่องจากโครงการใหญ่มักได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของประเทศอื่นๆ อาทิ ญี่ปุ่นที่สนับสนุนในรูปแบบเงินบริจาคอย่างมีเงื่อนไข โดย

ให้เฉพาะบริษัทญี่ปุ่นเท่านั้นดำเนินการได้ นักลงทุนไทยก็มีโอกาสสร้างความสัมพันธ์ สร้างพันธมิตร เพื่อรับจ้างเหมาช่วงต่อ (Sub-Contractor) จากบริษัทที่ชนะการประมูล

3.9.4 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการไทย

การส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราสูงกว่าร้อยละ 20 ต่อปี ในช่วง 5 ปีมานี้ (2003-2007) เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เศรษฐกิจเวียดนามรักษาระดับการเติบโตในอัตราร้อยละ 8 แม้ว่า การส่งออกของเวียดนามในปี ค.ศ. 2008 จะมีแนวโน้มชะลอตัวลง เนื่องจากเวียดนามต้องเผชิญกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของตลาดส่งออกสำคัญๆ อย่างสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป รวมทั้งอุปสรรคทางการค้าจากมาตรการ NTBs ต่างๆ ของประเทศคู่ค้า แต่คาดว่าจะการส่งออกโดยรวมของเวียดนามยังคงเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม สินค้าส่งออกสำคัญของเวียดนามที่สร้างรายได้เข้าประเทศต้องประสบปัญหาจากความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ และการขาดแคลนวัตถุดิบในประเทศ จึงจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ที่สำคัญได้แก่

- สิ่งทอ/เสื้อผ้า ที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบในสัดส่วนที่สูง ได้แก่ ฝ้าย เส้นใย และโพลีเอสเตอร์ รวมทั้งเครื่องจักรสำหรับย้อมผ้าจากต่างประเทศ
- รองเท้า ต้องนำเข้าวัสดุ/อุปกรณ์ตกแต่งรองเท้าและเครื่องหนัง และ
- เฟอร์นิเจอร์ไม้ ต้องนำเข้าไม้จากต่างประเทศ

การพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศของเวียดนามทำให้การส่งออกสินค้าของเวียดนามต้องอิงกับความผันผวนของวัตถุดิบในตลาดโลก และทำให้มูลค่าเพิ่มของสินค้าส่งออกเหล่านี้อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของสินค้าส่งออกของเวียดนามในตลาดโลก ทางกรมวิศกรรมจึงมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมขั้นต้นและขั้นกลาง เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะเน้นการดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมต้นน้ำและกลางน้ำที่นักลงทุนไทยมีศักยภาพเข้าไปลงทุนในเวียดนาม ได้แก่ สิ่งทอ ต้นน้ำและกลางน้ำ (เช่น โรงงานผ้าฝ้าย โรงงานฟอกย้อม) วัสดุตกแต่งและเครื่องหนังสำหรับผลิตรองเท้า รวมทั้งผลิตภัณฑ์พลาสติกขั้นต้น ขั้นกลางและขั้นปลาย เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมของเวียดนามและการส่งออกที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องรวมทั้งได้รับผลดีจากต้นทุนค่าแรงงานราคาถูกในเวียดนามด้วย

3.10 การวิเคราะห์ SWOT การลงทุนในเวียดนาม

จุดแข็ง

1. เศรษฐกิจเติบโตเป็นอันดับสองรองจากจีน อย่างต่อเนื่อง การลงทุนในประเทศ การส่งออก ได้รับเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศปีละ 2.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ และเงินโอนจากชาว

เวียดนามโพ้นทะเล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ นอกจากนั้นเวียดนามมีเครือข่ายชาวเวียดนามโพ้นทะเล (Viet Kieu) ทั้งในยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย ฯลฯ ซึ่งเป็นเจ้าของธุรกิจขายส่ง/ขายปลีก/ร้านอาหาร/ร้านขายของชำ เป็นต้น

2.ความแน่วแน่ของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศสู่ความเป็นสากล และมีนโยบายที่ชัดเจนของรัฐบาล รวมทั้งความร่วมมือกับนักลงทุนต่างชาติ ที่ต้องการผลักดันให้เวียดนามเป็นประเทศอุตสาหกรรมต่างๆ แทนการพึ่งพาภาคเกษตรและการผลิต

3.ประเทศเวียดนามมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ เช่น น้ำมันดิบ ถ่านหิน เหล็ก แร่สังกะสี บอริกซ์ ป่าไม้ ทรัพยากรดินและน้ำ และที่สำคัญมีทรัพยากรมนุษย์มีบุคคลที่อยู่ในวัยทำงานถึงร้อยละ 65 มีอัตราการรู้หนังสือร้อยละ 90 มีค่าจ้างแรงงานที่ไม่สูง 45-55 เหรียญสหรัฐ/เดือน

4.เวียดนามมีเสถียรภาพทางการเมืองที่มั่นคง บ้านเมืองมีความปลอดภัย และรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ การอนุญาตให้ส่งผลกำไรกลับประเทศ ลดหย่อนภาษีนิติบุคคล การอนุญาตให้มีการโอนผลขาดทุนสะสมไปหักกลบผลกำไรในรอบห้าปีบัญชี

จุดอ่อน

1.เวียดนามขาดระบบฐานข้อมูลและสถิติ ที่ใช้ในการวางแผนอาทิข้อมูลวิเคราะห์เชิงลึกของกลุ่มสินค้าต่างๆ ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน

2. ระบบการค้าส่วนใหญ่ยังต้องมีการพัฒนาไปสู่ระบบสากลมากขึ้น

3. ขาดบุคคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ขาดแรงงานมีฝีมือและผู้บริหารระดับกลาง รวมทั้งการบริหารจัดการในหน่วยงานต่างๆ ยังไม่เป็นระบบ

4. วัตถุดิบและสินค้าขั้นพื้นฐานที่ใช้ในอุตสาหกรรมขั้นกลางและปลายน้ำมีคุณภาพต่ำ โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าสำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ

5.ขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานและไม่ได้มาตรฐาน ระบบการคมนาคมไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานาน และเกิดการชำรุดเสียหาย

6. มีจุดอ่อนด้านบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ ทำให้การกระจายสินค้าไม่สะดวกเท่าที่ควร

7.ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือสูง เนื่องจากค่าระวางขนส่งสินค้าทางเรือจากไทยไปเวียดนาม มีราคาสูง และมีพื้นที่ระวางไม่เพียงพอกับความต้องการ

8. ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์มีราคาค่อนข้างสูง และมีพื้นที่จำกัด

อุปสรรค

1. เวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง อันเนื่องมาจากการมีกฎหมายท้องถิ่นกำกับดูแลธุรกิจการค้าด้วย ทำให้นักธุรกิจไทยเกิดความสับสนถึงแม้ว่าจะมีการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันตนเองในการค้าขายสินค้ากับต่างประเทศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2545 แล้วก็ตาม และอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่นๆ อีก

2. เวียดนามมีการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีในการปกป้องทางการค้า ได้แก่ การประเมินภาษี โดยใช้ราคากลางที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับการพิจารณาสินค้าของแต่ละประเทศ และการเข้มงวดในการนำเข้าสินค้าบางชนิดของไทย

3. กำลังซื้อของประชากรส่วนใหญ่ในเวียดนามอยู่ในระดับต่ำ ยกเว้นในเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์ และกรุงฮานอย อย่างไรก็ตามบริเวณเมืองใหญ่ผู้ประกอบการต้องเผชิญกับการแข่งขันสูง ทั้งสินค้าของเวียดนาม จีน และ ประเทศอื่นๆ เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาด

4. อัตราภาษีนำเข้าโดยทั่วไปของเวียดนามยังอยู่ในอัตราสูง โดยเฉพาะสินค้าที่เวียดนามสามารถผลิตเองได้ เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค ที่เรียกเก็บภาษีนำเข้าเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 30-60 เสื้อผ้าสำเร็จรูป (ภาษีนำเข้าร้อยละ 30 และ VAT ร้อยละ 10) และอัญมณีสำเร็จรูป (ภาษีนำเข้าร้อยละ 40 และ VAT ร้อยละ 10) เป็นต้น นอกจากนี้ การที่เวียดนามใช้ราคากลางของรัฐบาลเป็นราคาขั้นต่ำในการประเมินภาษีนำเข้า แทนการใช้ราคาที่แสดงใน Invoice ทำให้ราคาที่ใช้เป็นฐานภาษีสูงกว่าความเป็นจริงมาก นอกจากนี้ การนำเข้าส่วนใหญ่ยังต้องดำเนินการผ่านองค์กรของรัฐบาล ทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการติดต่อค้าขายกัน

5. ปัญหาการละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าไทยและการปลอมแปลงสินค้ายังมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เวียดนามจำหน่ายสินค้าได้ในราคาต่ำกว่าไทยมาก ไทยจึงสูญเสียส่วนแบ่งตลาดสินค้าในเวียดนามมากขึ้นเป็นลำดับในช่วงที่ผ่านมา และที่สำคัญ คือ สินค้าไทยต้องเสียชื่อเสียงจากสินค้าปลอมแปลงในเวียดนามที่ติดป้าย Made in Thailand แต่เป็นสินค้าที่มีคุณภาพต่ำมาก หรือเป็นสินค้าหมดอายุแล้ว เป็นต้น

6. ปัญหาการลอบค้าขายตามแนวชายแดนของเวียดนามกับประเทศเพื่อนบ้าน(สปป.ลาว กัมพูชา และจีน) ทำให้มีสินค้าคุณภาพต่ำจากประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวของเวียดนามเข้ามาแข่งขัน และสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดสินค้าไทยในเวียดนาม เนื่องจากสินค้าของประเทศคู่แข่งมีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับราคาสินค้าของไทย

7. ผู้ส่งออกไทยยังขาดความชำนาญในการทำการค้ากับชาวเวียดนาม ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ใต้หวัน และ ญี่ปุ่น ซึ่งให้ความสำคัญทางการค้ากับเวียดนาม และมีสำนักงานตัวแทน ที่ศึกษาตลาดเวียดนามอย่างใกล้ชิดรู้จักและคุ้นเคยกับตลาดเวียดนามและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเวียดนาม ทำให้ผู้ประกอบการไทยประสบกับการแข่งขันทางการค้าที่รุนแรง

8. อุปสรรคจากการใช้มาตรการที่มีใช่ภาษีศุลกากร เช่น ข้อกำหนดที่เข้มงวดเกี่ยวกับการปิดตลาดสินค้าการห้ามนำเข้าสินค้าบางประเภทเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ นอกจากนี้

กฎหมายของเวียดนามกำหนดว่า นักธุรกิจต่างชาติจะไม่ได้รับสิทธิในการดำเนินธุรกิจนำเข้าและค้าขายในเวียดนาม ยกเว้นนักลงทุนที่เข้ามาตั้งโรงงาน นักธุรกิจต่างชาติสามารถตั้ง Representative Office ได้โดยไม่ต้องมีรายได้ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นสองเท่าของนักธุรกิจชาวเวียดนาม เป็นต้น

9. การต่อต้านการแข่งขัน

10. ปัญหาเงินเฟ้อที่รุนแรงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ภาวะเงินเฟ้อถูกล้อมมีมากกว่าประเทศอื่นใดในเอเชีย ด้วยตัวเลขดัชนีราคาผู้บริโภคที่สูงถึง 25.2% ในเดือนพฤษภาคม 2551 นับว่าสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2535 เฉพาะราคาอาหารอย่างเดียวก็ตัวขึ้นมาถึง 67.8%

11. ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 อัตราแลกเปลี่ยนเงินต้องมีความผันผวน เงินต้องมีแนวโน้มอ่อนค่าลง การเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และเริ่มประสบปัญหาขาดแคลนเงินเหรียญสหรัฐอย่างรุนแรง

12. ปัญหาการขาดดุลการค้าสูงถึง 18 พันล้านเหรียญสหรัฐ เฉพาะการนำเข้าเพิ่มขึ้น 28.77% ขณะที่การส่งออกเพิ่มขึ้น 29.08% ในปี 2551 เมื่อเทียบกับปี 2550

โอกาส

1. เป็นตลาดขนาดใหญ่ (ประชากร 85.3 ล้านคน) และเป็นฐานการผลิต (Production Base) เพื่อส่งสินค้าไปตลาดโลกและประเทศใกล้เคียงที่มีชายแดนติดกับเวียดนาม เป็นช่อง/ประตูเข้าและออก (Gate way) ที่จะขยายธุรกิจ

2. ระดับการเปิดประเทศของเวียดนามที่เพิ่มขึ้นอย่างมากภายใต้แผนการปฏิรูปเศรษฐกิจ เป็นประเทศที่เปิดรับนักลงทุนและนักท่องเที่ยว การที่เวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก WTO ทำให้จำเป็นต้องมีการปรับปรุง กฎระเบียบและกฎเกณฑ์ทางการค้าให้สอดคล้องกับกติกาการค้าโลก รวมทั้งให้เข้าไปในทางที่ผ่อนคลाय ยกเลิกหรือลดมาตรการการกีดกันและข้อจำกัดทางการค้า รวมทั้งลดอัตราภาษีศุลกากรจะช่วยส่งผลให้ธุรกิจการค้าและการนำเข้าสินค้า มีแนวโน้มขยายตัวยิ่งขึ้น อาทิ มีการลดกำแพงภาษี และมาตรการกีดกันทางการค้าจาก AFTA และ FTA ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้าแก่นักลงทุนต่างชาติและมีการออกกฎหมายการเปิดตลาดการค้า รวมทั้งเพิ่มความโปร่งใสของกฎหมาย และระเบียบการค้า การลงทุนสมาชิก WTO ได้จัดหาหนทางในการให้สิทธิทางการค้า สถานะความสัมพันธ์ทางการค้าปกติอย่างถาวรกับสหรัฐ หรือ PNTR ซึ่งในการนี้จะช่วยเพิ่มการค้าและการลงทุนมากขึ้นไม่เฉพาะกับสหรัฐเท่านั้น

3. เศรษฐกิจเวียดนามจะขยายตัวเพิ่มเป็น 2 เท่า ในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งมีผลทำให้มีกิจกรรมทางการค้าเพิ่มขึ้นด้วย

4. เป็นตลาดที่มีอัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวมาโดยตลอด เวียดนามคาดหวังว่าจะมีชาวต่างชาติเดินทางเข้าเวียดนามจำนวน 5 ล้านคนในปี 2551 ทำรายได้เข้าประเทศ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 14.3 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับ ปี 2550

5. รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างจังหวัดและการสร้างเครือข่ายคมนาคมเชื่อมต่อระหว่าง จีน และอาเซียน ผ่านเวียดนาม ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้เป็นประตูกระจายและลำเลียงสินค้าที่สำคัญจากเวียดนามสู่ประเทศใกล้เคียง

6. การสร้างนิคมอุตสาหกรรม เขตพัฒนาเศรษฐกิจ เขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งมีนโยบายให้สิทธิพิเศษด้านลงทุน เพื่อให้เวียดนามเป็นศูนย์กลางการผลิต

7. เวียดนามมีความร่วมมือทางการค้ากับต่างประเทศในหลายมิติ ทั้งในกรอบ WTO, APEC, ASEAN, GMS ฯลฯ

3.11 บทสรุป

จากที่ได้กล่าวไปในเนื้อหาข้างต้นแล้ว ทำให้ทราบว่าประเทศเวียดนามมีข้อดีต่างๆ ในด้านการเข้าไปลงทุนอย่างไรบ้าง รวมไปถึงรูปแบบการลงทุนแบบต่างๆ เงื่อนไขการลงทุน ที่ผู้ลงทุนสามารถเข้าไปลงทุนหรือประกอบการธุรกิจในประเทศเวียดนามได้ ทำให้ทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ สำหรับการลงทุนโดยชาวต่างชาติ นอกจากนี้ในบทนี้ยังได้กล่าวถึงสิทธิประโยชน์ความร่วมมือด้านการลงทุน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนไทยในประเทศเวียดนาม สำหรับเนื้อหาในบทถัดไป จะแสดงให้เห็นถึงรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในประเทศเวียดนาม อันจะเป็นพื้นฐานในการเลือกวิธีการในการดำเนินการจัดส่งหรือกระจายสินค้า โดยวิธีการขนส่งต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่การค้นหารูปแบบการขนส่งที่ก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด

บทที่ 4

การขนส่งในเวียดนาม

การขนส่งภายในประเทศเวียดนามมีอยู่ 3 ประเภท ดังนี้

1. ทางบก รถบรรทุกและรถไฟ
2. ทางน้ำ เรือขนส่ง เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container) และเรือทอ้งแบน (Barge)
3. ทางอากาศ

4.1.การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกของประเทศเวียดนามประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ทางรถบรรทุกและทางรถไฟ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1 รถบรรทุก

เป็นวิธีขนส่งที่ได้รับความนิยม สะดวก ส่งได้ทุกพื้นที่ มีมากพอกับความต้องการ ต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งแบบอื่น ตามจังหวัดใหญ่ๆ จะมีบริษัทรับส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ส่วนจังหวัดเล็กๆ จะมีรถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าเข้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าหลัก

ทั้งนี้ราคาต่อรถขึ้นอยู่กับความสม่ำเสมอของการใช้บริการ พื้นที่ปริมาณ น้ำหนัก ความน่าเชื่อถือ ความสะดวกของเส้นทาง ปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการคำนวณราคาที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งอาจจะเป็นลักษณะของหีบห่อหรือน้ำหนัก ขึ้นอยู่กับข้อตกลง

การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีข้อจำกัดหลายอย่างและมีผลกระทบต่อต้นทุนที่แพงขึ้น ได้แก่

ข้อจำกัดเรื่องเวลา ตามเขตเมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์รถบรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ตันวิ่งได้ตั้งแต่เวลา 8.00-16.00 น.และ 20.00-6.00 น. ส่วนรถที่เกินกว่า 2.5 ตัน ห้ามวิ่งเวลา 6.00-21.00 น. นอกเส้นทางหลวงระหว่างเมืองวิ่งได้ตลอดวัน

ความเร็ว โดยทั่วไปรถบรรทุกวิ่งได้เร็วสูงสุดไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่บางเขตอาจต่ำกว่านี้ เช่น ย่านชุมชนของนครโฮจิมินห์วิ่งได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะที่ตามเส้นทางระหว่างจังหวัดจะมีป้ายกำหนดเป็นระยะๆ ว่าวิ่งได้เร็วมากน้อยเพียงใด

ข้อจำกัดด้านความเร็ว เป็นผลมาจากการที่เวียดนามยังมีถนนขนาดเล็ก ตลอดจนมีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก ถ้ารถบรรทุกวิ่งเร็วเกินกำหนดเกรงจะเกิดอันตราย แม้แต่รถยนต์ก็อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุดบริเวณนอกตัวเมืองได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีบทลงโทษที่รุนแรง นอกจากจะถูกปรับแล้ว อาจถูกยึดรถเป็นเวลา 10 วัน

น้ำหนักบรรทุก รถบรรทุกจะไม่สามารถบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่ขออนุญาต เช่น 550-850, 1,250-1,300, 1,400-1,900 กิโลกรัม มิฉะนั้นจะถูกตำรวจเปรียบเทียบปรับ บางเส้นทางห้าม

รถบรรทุกใหญ่ผ่านเข้า-ออก อีกทั้งถนนหลายสายห้ามจอดรถ เพราะเกรงว่าจะทำให้การจราจรติดขัด

ดังนั้นรถบรรทุกถูกใช้เป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้า แต่ก็ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งล่าช้า ถึงแม้จะใช้รถบรรทุกเล็กที่มีความคล่องตัวมากกว่า แต่บรรทุกได้ไม่มาก จำนวนเที่ยวก็ขึ้นอยู่กับความเร็วและระยะเวลาที่อนุญาตให้วิ่งได้ในแต่ละท้องถิ่น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงตามไปด้วย อัตราค่าขนส่งก็ยังไม่มีความมาตรฐานแน่นอน

ตารางที่ 4.1 อัตราค่าขนส่งระหว่างนคร โฮจิมินห์กับจังหวัดต่างๆ

เส้นทาง	ราคา/ตารางเมตร
นครโฮจิมินห์-กรุงเทพมหานคร	3 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-นครเกิ่นเทอ	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-เมือดานัง	2 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Vung Tau	8.5 หมื่นด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Binh Thuan	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-เกาะฟูก๊วก	1.6 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Dong Thap	9 หมื่นด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Khanh Hoa	1 แสนด่ง
นครโฮจิมินห์-จังหวัด Tien Giang	5 หมื่นด่ง

** กรณีที่สินค้ามีน้ำหนักมาก จะคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก เส้นทางระหว่างนครโฮจิมินห์-กรุงเทพมหานครราว 1 ล้านด่ง/ 1 ตัน

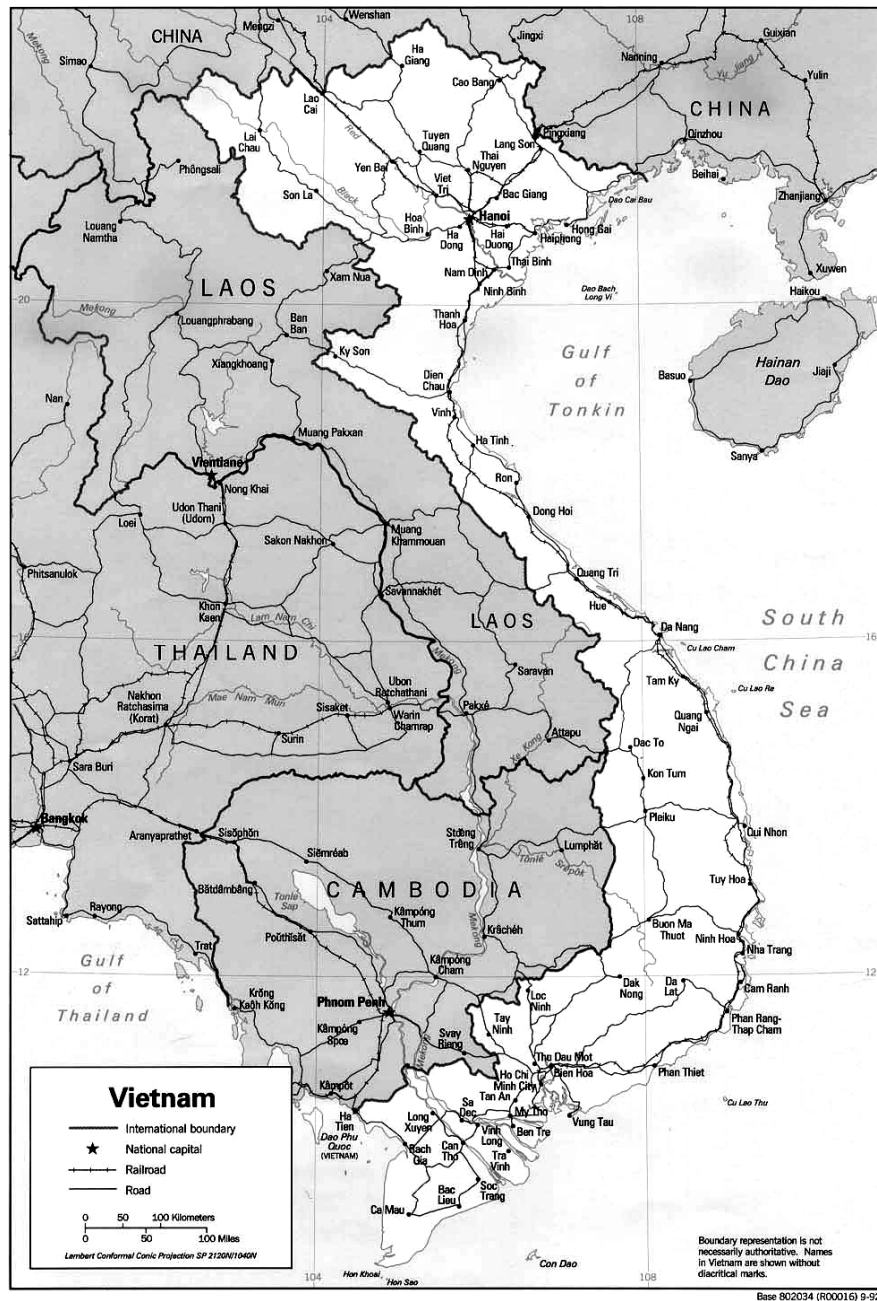
นอกจากนี้ยังมีอีกหนึ่งทางเลือกคือใช้บริการแท็กซี่ขนส่งสินค้าบริการตามมิเตอร์ และขนาดรถดังนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงการคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก

น้ำหนักบรรทุก	4 กิโลเมตรแรก	ตั้งแต่กิโลเมตรที่ 5
550 กิโลกรัม	6.5 หมื่นด่ง	1 หมื่นด่ง
750 กิโลกรัม	7.2 หมื่นด่ง	1.05 หมื่นด่ง
1,250 กิโลกรัม	9.8 หมื่นด่ง	1.2 หมื่นด่ง

หมายเหตุ: 1 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 1.6 หมื่นด่ง

เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน เวียดนามมีชายแดนติดกับจีน กัมพูชา ซึ่งการขนส่งไปยังชายแดนทำได้ค่อนข้างสะดวก เนื่องจากการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงอย่างรอบด้าน ดังรูปที่ 4.1



รูปที่ 4.1 เส้นทางขนส่งจากเวียดนามไปยังเพื่อนบ้าน

บริเวณตอนเหนือของเวียดนามเชื่อมโยงมณฑลกว๋างสี (Guang-Xi) ของจีน ผ่านจังหวัด ลังเซิน (Lang Son) ไปยังด่านโยยี้กวน (You yi Guan) และปู้จ้าย (Puzhai) ส่วนนครหนานหมิง โดย รัฐบาลมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการติดต่อและค้าขายระหว่างจีนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน

จากกรุงฮานอยถึงนครหนานหมิงใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้า เกษตรเป็นจำนวนมาก

ส่วนเส้นทางตอนกลาง เชื่อมโยงเวียดนาม ลาว ไทย ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จากท่าเรือ ดานังไปยังด่านเมืองลาวบ่าว (Lao Bao) จังหวัดกว๋างจิ (Quang Tri) สู่แขวงสะหวันนะเขตของลาว จนถึงด่านที่จังหวัดมุกดาหาร หรือที่รู้จักกันในนาม East-West Economic Corridor (EWEC)

เส้นทางนี้ นับว่ามีศักยภาพ มีโอกาสเติบโตทางธุรกิจอย่างมากทั้งในภาคอุตสาหกรรมและ การท่องเที่ยว จากนครดานังถึงด่านมุกดาหารใช้เวลา 6 ชั่วโมง ปัจจุบันหน่วยงานของทั้ง 3 ประเทศ ต่างพยายามปรับปรุงการให้บริการตรวจสอบสินค้าที่ด่านชายแดนให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น

ค่าขนส่งยังถือว่าค่อนข้างสูง โดยเฉพาะกับตู้คอนเทนเนอร์ของเวียดนาม ซึ่งมีน้อยและ ราคาแพงสินค้า 1 ตู้ ขนาด 40 ft จากนครดานังถึงด่านสะหวันนะเขต เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ

สำหรับเส้นทางตอนใต้ถือเป็นเส้นทางสำคัญทางเศรษฐกิจสายหนึ่งเชื่อมโยงเวียดนามกับ กัมพูชา เพราะใช้ทั้งติดต่อค้าขาย ขนส่งสินค้าที่ผลิตจากกัมพูชาไปสู่ประเทศต่างๆ ผ่านท่าเรือนคร โฮจิมินห์

การเดินทางจากจังหวัดเตย์นินห์ (Tay Ninh) ไปยังกรุงพนมเปญใช้เวลา 4-5 ชั่วโมง ปัจจุบันด่านชายแดนเข้า-ออกมี 2 จุด คือ ด่านม็อกไบ (Moc Bai) และด่านขามัท (Xa-mat)

เส้นทางเหล่านี้ ล้วนเป็นประตูการค้า เปิดโอกาสให้นักธุรกิจเวียดนามเข้าสู่ตลาดของ ประเทศเพื่อนบ้านที่รายรอบ โดยเฉพาะบริเวณด่านลาวกาย (Lao Cai) ลาวบ่าว และเตย์นินห์ เวียดนามได้จัดสรรพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รองรับการค้าขายด้วยทางเศรษฐกิจทั้งด้านการค้า การลงทุน ตลอดจนการท่องเที่ยว

4.1.2 การขนส่งทางรถไฟ

เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ข้อดีคือสินค้าไม่ค่อยเสียหาย แต่ข้อเสียคือล่าช้า ไม่สามารถไปได้ ทั่วถึง มีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ 6 สาย ดังรูปที่ 4.2

- 1) Ha Noi-Ho Chi Minh City ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร
- 2) Ha Noi-Hai Phong ระยะทาง 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง
- 3) Ha Noi-Lao Cai ระยะทาง 296 กิโลเมตร ใช้เวลา 9-10 ชั่วโมง
- 4) Ha Noi-Lang Son ระยะทาง 148 กิโลเมตร ใช้เวลา 5-6 ชั่วโมง
- 5) Ha Noi-Thai Nguyen ระยะทาง 75 กิโลเมตร ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง

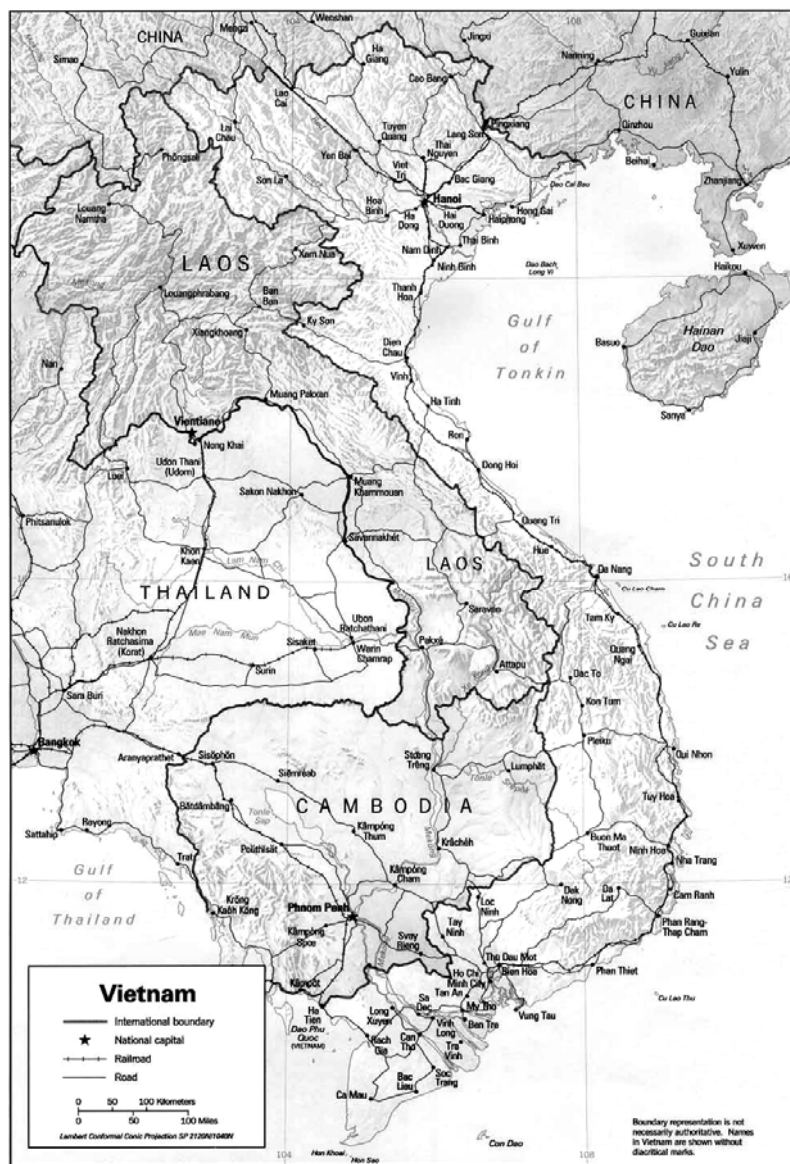
6) Thai Nguyen-Bai Chay ระยะทาง 166 กิโลเมตร

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำลังก่อสร้างรถไฟใต้ดิน เชื่อมนครโฮจิมินห์กับเมืองเบียนฮว่า (Bien Hoa City) ในจังหวัดด่งไน (Dong Nai) ความยาว 20 กิโลเมตรด้วย

บริการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างนครโฮจิมินห์กับกรุงฮานอยมีดังนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงราคาการขนส่งโดยทางรถไฟ

ระยะทาง	ราคา	
นครโฮจิมินห์-กรุงฮานอย	สินค้าที่มีน้ำหนักมาก คิดค่าขนส่ง/น้ำหนัก 1 ตัน	ประมาณ 1 ล้านดอง/ตัน
นครโฮจิมินห์-กรุงฮานอย	สินค้าที่ใช้พื้นที่มาก คิดราคา/ตารางเมตร	ประมาณ 3 แสนดอง/ตารางเมตร



รูปที่ 4.2 เส้นทางรถไฟในเวียดนาม

4.2 การขนส่งทางน้ำ

หากเป็นการขนส่งภายในประเทศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากยุ่งยากต้องผ่านการตรวจของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ จะนิยมก็เฉพาะการนำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่

1. **Hai Phong Port** อยู่ที่เมืองไฮฟอง เป็นท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าไปยังกรุงฮานอย ตลอดจนจังหวัดต่างๆ บริเวณตอนเหนือ

2. **Tan Cang Port, Saigon Port, Ben Nghe Port, Tan Thuan Dong Port** เป็นท่าเรือสำคัญของทางภาคใต้ เนื่องจากเป็นเมืองเศรษฐกิจ นำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

3. Da Nang Port ท่าเรือสำคัญของนครดานังในภาคกลาง แต่ปัจจุบันมีสินค้าส่งออกหรือนำเข้าไม่มากนัก เนื่องจากยังไม่มีเรือขนาดใหญ่เข้าเทียบ สินค้าส่วนใหญ่ต้องถ่ายลงเรือส่งสินค้าที่สิงคโปร์

ค่าขนส่งสินค้าทางเรือ การนำเข้าสินค้าสู่นครโฮจิมินห์ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 5.84-7.92 ล้านบาท แยกเป็นรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต	ราคา
1. ค่าบริการนำเข้า	1x40	3.5-5.5 ล้านบาท
2. ค่าธรรมเนียมการตรวจคุณภาพสินค้า	1x40	5 แสนบาท
3. ค่า THC (Terminal Handling Charge)	1x40	1.44 ล้านบาท
4. ค่าเอกสาร+ทำความสะอาดตู้	1x40	2.5-3 แสนบาท
5. ค่าระวางตู้เปล่า	1x40	1.6 แสนบาท

สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าใช้จ่ายประมาณ 4.85-5.86 ล้านบาท

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต	ราคา
1. ค่าบริการนำเข้า	1x20	3-4 ล้านบาท
2. ค่าธรรมเนียมการตรวจคุณภาพสินค้า	1x20	5 แสนบาท
3. ค่า THC (Terminal Handling Charge)	1x20	9.6 แสนบาท
4. ค่าเอกสาร+ทำความสะอาดตู้	1x20	2.5-3 แสนบาท
5. ค่าระวางตู้เปล่า	1x20	1 แสนบาท

ทั้งนี้ค่าบริการนำเข้าขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า ระยะทางจากท่าเรือถึงโกดัง จำนวนสินค้าแต่ละเดือน นอกจากนี้สินค้านี้บางประเภทต้องมีการตรวจสอบคุณภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4.2.1 ท่าเรือที่สำคัญในประเทศเวียดนาม

1. ท่าเรือดานัง

ตั้งอยู่ที่นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางของเวียดนาม ติดกับจังหวัดถัวเทียน-เว้ (Thua Thien – Hue) ซึ่งเคยเป็นเมืองหลวงเก่า และเพิ่งแยกจากจังหวัด กว่างนัม (Quang Nam) ได้รับการพัฒนาและขยายตัวเป็นเมืองใหม่อย่างรวดเร็ว จนปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และบริการ รวมทั้งการคมนาคม ขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะปัจจุบันจุดหมายปลายทางของโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) ของ GMS ตามทางหมายเลข 9 จากพม่า-ไทย-ลาว เวียดนาม และออกสู่ทะเลที่นครดานัง

ท่าเรือดานัง ตั้งอยู่บนอ่าวดานัง มีความลึก 10-17 เมตร ถูกโอบล้อมโดย Hai Van Mountain และ Son Tra peninsula และมีการออกแบบขยายแนวก้นของท่าเรือจาก 250 เมตร เป็น 450 เมตร ท่าเรือดานังอยู่ไม่ห่างจากสนามบินนานาชาติดานัง และสถานีรถไฟของประเทศเวียดนาม ยังมีเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่เขตอุตสาหกรรม และทางหลวงของประเทศด้วย ท่าเรือดานัง ประกอบด้วยท่าเรือสองแห่ง คือ Tien Sa Terminal และ Song Han Terminal มีความยาว 1,493 เมตร มีความสามารถรับขนถ่ายสินค้าได้ 5 ล้านตันต่อปี Tien Sa Terminal เป็นท่าเรือน้ำลึก มีความลึก 10.12 เมตร Total Length of Berth 965 m. Container ships ได้ 2,000 TEU และ Passenger Ships ได้ถึง 75,000 GRT มีการขยายคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 60,000 ตร.ม. โดยจัดหารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 80 ตัน นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือแม่น้ำอีกหนึ่งแห่ง คือ Song Han Terminal ซึ่งเป็นแม่น้ำเดิมของนครดานัง กับความยาว 528 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 5 พันตัน ปริมาณของส่งสินค้าปีละประมาณ 1 ล้านตัน ท่าเรือดานังยังเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งมีนโยบายการรักษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือ ท่าเรือดานังได้มีข้อตกลงกับท่าเรือคาซากิประเทศญี่ปุ่น ในปี 1994 และ Oakland port ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี 2005 ในการพัฒนาความร่วมมือเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ยังมีโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย และลาว ผ่านทางภาครัฐบาลและเอกชนการขยายและการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อผลักดันให้ท่าเรือดานังเป็น Transshipment Hub ของภูมิภาค ตามแนวเส้นทางหลักการพัฒนา East – West Economic Corridor: EWEC เชื่อมต่อไปถึงชายฝั่งทะเลภายในประเทศ จากเหนือที่ท่าเรือไฮฟอง สู่ภาคใต้ที่ท่าเรือโฮจิมินห์ ปัจจุบันท่าเรือดานังสามารถขนส่งสินค้าข้ามประเทศไปยังสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ฮองกง ท่าเรือดานัง ซึ่งเป็นผลจากการได้เข้าสู่ระบบ WTO อย่างเต็มตัว

ตารางที่ 4.6 อัตราค่าใช้จ่ายเครื่องมือการขนย้ายสำหรับท่าเรือดานัง

Cargo	Handling movement	Handling rate Ton/hatch- shift	Ton/day (4 hatches)	Remark
A.in bulk				
1. sand	Yard/truck-ship	500	6,000	
2. Klinker	Ship- truck/Warehouse/yard	250	3,000	
3. Ilmenite	Warehouse/truck-ship	400	4,800	
4. Coal, gypsum ,stone powder	Ship<>truck/yard/ship	200	2,400	
5. Dry clay	Ditto	150	1,800	
6. Wheat flour	Handling, quay packing -truck/warehouse	170	2,000	
7. Fertilizer	ditto	150	1,800	
8.Sliced cassava	Yard-warehouse/truck- ship	300	3,600	
9. Wood chips	Yard-ship	1,800t/shift 2,500t/shift	5,400t/day 7,500t/day	Ship< 30,000GT ≥30,000GT
B.In bag	Truck-ship		2,400	
1.Cement,fertiliser	Ship-truck/warehouse	200	1,980	
2.Sliced cassava	Yard-warehouse/truck- ship	165	1,800	
3.Agricultural products, other foods	Ship<>truck/warehouse	150	1,800	
C. Steel:				
1. construction steel	Ship-truck/yard	150	2,160 1,920	Bundle,bale,coil
2. pipe steel, shaped steel in bulk	Ditto	180 160	2,280	
3. Byproduct steeling bundle , bale.	Ditto	190		
D. Container	Ship<>truck/yard	13conts/hour 18conts/hour		Ship crane Gantry crane

ที่มา : www.danagportvn.com

ตารางที่ 4.7 Container ship schedule calling at the port สำหรับท่าเรือดานัง

No	Shipping lines/agencies	Vessel names	Route	frequencies
1	Wanhai/phoenix	-Hansa London -Hansa Rostock -Hansa Stralsund - Inga S	DaNang-Kaohsiung Taichung/Kelung	02 voys/week on Tuesday & Friday
2	Gemartrans/GemartransDN	- PlatinumJade - Platinum Diamond -Platinum Emerald	DN-SIN	01 voy/week on Monday or Tuesday
3	MCC/Saigonship DN	-MCC Clipper -MCC Confidence - Jacqueline	DN-SIN	01 voy/week on Wednesday & 01 voy on Saturday (every other week)
4	Megastar/Infalcon DN	- Me Linh - Van Xuan	DN-SIN	01 voy/week on Sunday
5	Samudera/PalDN	-Providence	DN-SIN	01voy/2weeks on Sunday
6	ACL,PIL/ITL DN	- Kota Teguh	DN-SIN	01voy/2weeks on Sunday

ที่มา : www.danagportvn.com

1. YARDS AND WAREHOUSES สำหรับท่าเรือดานัง

The total area: 299,256 m²The total area of warehouses: 29,204 m²The total area of yards: 183,722 m²

รูปที่ 4.3 บริเวณท่าเรือดานัง

2. Tien Sa Terminal: สำหรับท่าเรือดานัง

The total area of warehouses: 13,665 m² (CFS: 2,160 m²)

The total area of yards: 138,251 m²



รูปที่ 4.4 บริเวณคลังสินค้า

3. Song Han Terminal: สำหรับท่าเรือดานัง

The total area of warehouses: 3,314 m²

The total area of yards 16,330 m²



รูปที่ 4.5 ท่าเทียบเรือดานัง

4. Tho Quang freight warehouse station: สำหรับท่าเรือคานัง

The total area of warehouses: 12,225 m²

The total area of yards: 29,141 m²

5. Equipment สำหรับท่าเรือคานัง

- Quay gantry crane: 02 units
- RTG crane: 02 units
- Operating office, workshops, CFS, modern CY.
- Reach stacker: 02 units
- Clamp loader: 02 units
- Mobile crane from 10 t to 80 t: 23 units
- Forklift 1.5 t to 22 t: 32 units



รูปที่ 4.6 เรือเทียบท่าเรือคานัง



รูปที่ 4.7 ขนถ่ายขึ้นรถบรรทุก



รูปที่ 4.8 บริเวณท่าเรือดานัง

2 ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port)

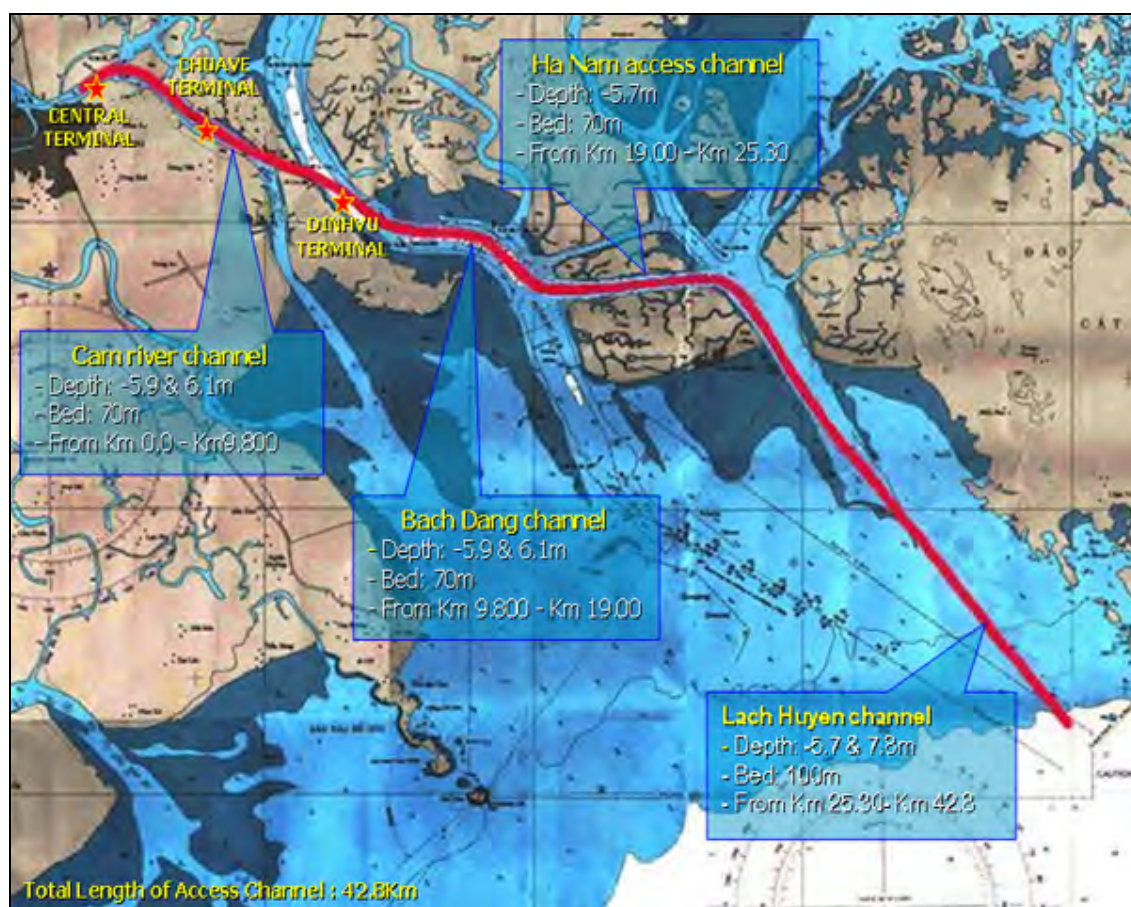
นครไฮฟอง อยู่ริมฝั่งทะเลของอ่าวตังเกี๋ย (Gulf of Tonkin) ห่างจากนครฮานอยประมาณ 102 กิโลเมตร ด้านเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Quang Ninh ซึ่งเป็นที่ตั้งของอ่าวฮาลอง (Ha Long Bay) อันมีชื่อเสียงและได้เป็นมรดกโลก ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ติดกับทะเล และมีท่าเรือสำคัญที่สุดของภาคเหนือคือ ท่าเรือไฮฟอง ด้านตะวันตกเฉียงใต้ติดกับจังหวัด Nam Dinh ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัด Hai Duong ตัวเมืองไฮฟอง อยู่ริมฝั่งขวาแม่น้ำ Cua Cam River ซึ่งเป็นหนึ่งในแม่น้ำสายหลักของแม่น้ำแดง (Red River) นครไฮฟองมีพื้นที่ประมาณ 1,503 ตารางกิโลเมตร ประชากรราว 17,111 ล้านคน ในปี 2549 แบ่งเขตการปกครองออกเป็นเมือง 1 เมือง เขตเมือง 5 เขต และเขตชนบท 8 เขต

ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong Port) เป็นท่าเรือริมน้ำ Cua Cam ในนครไฮฟองที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดในภาคเหนือ ปริมาณการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือนี้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านตัน ต่อปี เป็น 12 ล้านตันต่อปี ในปี 2553 ปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาด 8 พันตัน และรัฐบาลมีแผนจะพัฒนาเพื่อยกระดับท่าเรือแห่งนี้ให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 1 หมื่นตัน รวมถึงมีแผนจะยกระดับท่าเรือ Dinh Vu ในนิคมอุตสาหกรรม Dinh Vu Economic Zone ให้ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับเรือขนาด 3 หมื่นตัน และขนถ่ายสินค้าได้ 12 ล้านตันต่อปี

ตารางที่ 4.8 Access Channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Name of channel	Breadth (m)	CD Depth (m)	Length (km)
Lach Huyen	100	-7.8	17.5
Ha Nam	70	-5.7	6.3
Bach Dang	70	-6.1	9.2
Song Cam	70	-6.1	9.8
Total length of access channel			42.8

ที่มา : www.worldportsource.com



รูปที่ 4.9 PHOTOS OF THE BERTH SYSTEM สำหรับท่าเรือไฮฟอง

2. Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง

ตารางที่ 4.9 Class of Cargo สำหรับท่าเรือไฮฟอง

SEAPORT	LENGTH	DEPTH	QUANTITY	CLASS OF CARGO
HoangDieu terminal	1.717 m	- 8.4 m	11 berths	General cargo, bulk cargo, bagged cargo, Container
Chuave terminal	498 m	- 8.5 m	3 berths	General cargo, Container
Halong bay roadsteads		- 14 m	7 roadsteads	General cargo, Container
Bachdang roadsteads		- 7.5 m	3 roadsteads	General cargo, Container
Lanha roadsteads		- 14 m	3 roadsteads	General cargo, Container

3. Kind of warehouses/storage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง

ตารางที่ 4.10 Kind of warehouses/storage yards สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Kind of warehouses/storage yards	Quantity	Area (m ²)	Note
Container Freight Station	2	6.498	For consolidation and distribution of LCL containers
General cargo warehouses	10	30.052	General cargo
Container yard	3	343.565	
Open storages & cargo yards	20	141.455	



รูปที่ 4.10 Le Thanh Tong Container Yard



รูปที่ 4.11 Chua Ve Terminal CFS



รูปที่ 4.12 Chuave Container Yard

4. CARGO HANDLING RATES สำหรับท่าเรือไฮฟอง

(Promulgated under the General Director's Decision No.2361/ TGD dated Dec10th, 2002)

ตารางที่ 4.11 Access Channel สำหรับท่าเรือไฮฟอง

Unit: M.Ton

NO	Group of cargo	VIs' s GRT < 5,000 MT		5,000 MT < VIs's GRT < 13,000 MT				VLS'S > 13,000 MT			
		Import	Export	Import		Export		Import		Export	
				At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads	At berth	At Roadsteads
1	Bulk Cargo	1300-2000	1200-3500	1500-3000	2000-4500	3300	3000	1500-4000	2000-5000	-	-
2	Bagged Cargo	1200-2000	1200-2000	1500-3000	1500-4000	1500-3000	2000-4000	2000-5000	2500-6000	1800-5000	2500-6000
3	Steel Product	2000-2500	1200	2500-3000	3000-3500	-	-	3000-4000	4000	-	-
4	Cargo in Drum	1000	1000	1200	-	1200	-	-	-	-	-
5	General Cargo	1000	800-1000	1000-1200	1000-1200	1200	1200	-	-	-	-
6	Automobiles(Unit/day/ship)	100	50	120-500	-	100-500	-	-	-	-	-
7	Container	500 conts/day-ship									
	Ship capacity < 500 TEUs	800 conts/day-ship									
	Ship capacity 500 TEUs										

ที่มา : www.haiphongport.com.vn, [14 พ.ย. 2552]

3 ท่าเรือไซ่ง่อน

“นครโฮจิมินห์” หรือ “ไซ่ง่อน” เป็นเมืองที่มีอายุยาวนานกว่า 300 ปี ที่เต็มไปด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขนานนามว่า “ไข่มุกแห่งตะวันออกไกล” ตั้งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 6 เมตร ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดบิ่นห์เหือง (Binh Duong) ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดเตนินห์ (Tay Ninh) ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับจังหวัดดองไน (Dong Nai) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ ติดกับเขตหวุงเต่า ในจังหวัดบาเรีย - หวุงเต่า (Baria-Vung Tau) ด้านตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับจังหวัดลองอัน (Long An) และเตียนยาง (Tien Giang) นครโฮจิมินห์และจังหวัดโดยรอบเหล่านี้ นับเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจไม่น้อย

นครโฮจิมินห์ เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมตอนใต้ของเวียดนาม และเป็นประตูสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชีย ในตัวเมืองมีอาคารสูงมากมาย รวมถึงป้ายโฆษณาที่มีข้อความหรือเครื่องหมายการค้าจากต่างแดน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ เรียงรายตลอดแนวของตัวเมือง ปัจจุบันนครโฮจิมินห์ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของประเทศ

นครโฮจิมินห์ มีพื้นที่ประมาณ 2,095 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่ 6.2 ล้านคนในปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของประชากรทั้งประเทศ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 7.1 ล้านคนในปี 2553 ประชากรส่วนใหญ่เป็นชนหนุ่มสาว โดยกว่าครึ่งหนึ่งมีอายุต่ำกว่า 35 ปี ส่วนใหญ่เป็นชาวจีน (Kinh) และ ฮวา (Hoa) นอกจากนี้ ได้แก่ Tay, Muong, Nung, Thai, Meo, Han, Cao Lan, Sau Diu, Tho และ Man

ท่าเรือ รัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากปัจจุบัน 3.2 ล้านตัน เป็น 3.9 ล้านตันต่อปีในปี 2553 และท่าเรือทะเลเพิ่มขึ้นจาก 49 ล้านตันเป็น 55 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือไซ่ง่อน (Sai Gon Port) ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ รองรับเรือได้ถึงขนาด 2 หมื่นตัน มีการขนส่งสินค้ากว่า 10 ล้านตันต่อปี อย่างไรก็ตาม หนังสือพิมพ์ Nhan Dan ของเวียดนาม ฉบับวันที่ 23 สิงหาคม 2548 ระบุว่า รัฐบาลมีโครงการจะย้ายท่าเรือไซ่ง่อนไปอยู่ชานเมืองที่ Hiep Phuoc เพื่อแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งและมลภาวะทางอากาศ พร้อมกับเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจพัฒนา ท่าเรือแห่งใหม่นี้

1. Channel สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

จากที่จอดเรือ Vung Tau ถึงท่าเรือ Saigon ผ่านทางคลอง Soai Rap

Pilot boarding position: 10°20'N - 107°03'E

Channel Length: 85km, Depth: -8.5 m, Draft: 11 m

Tidal regime: irregular semi-diurnal. Average range: 3.0 m

Location of terminals in HCMC area: 10°50'N - 106°45'E.

Max size acceptable: 32,000 DWT (wharf side draft limit 11 m)

(60,000 DWT at Thieng Lieng buoy berth, -13.5 m depth)



รูป 4.13 Saigon-Vung tau Access Channel

ตารางที่ 4.12 ท่าเทียบเรือ สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

ท่าเทียบเรือ	Length (m)	Depth (m)	Equipment	เรือ/คลังสินค้า
Nha Rong Terminal (5 ท่าเทียบเรือ)	883	8.5-9.1	-	General/Passenger
Khanh Hoi Terminal (5 ท่าเทียบเรือ)	861	8.5 - 10	-	General/Container
Tan Thuan Terminal (4 ท่าเทียบเรือ)	713	9.6 - 11	-	RoRo/Bulk/Container
Tan Thuan II Terminal (1 ท่าเทียบเรือ)	210	10.5	-	Bag/Bulk cargo
25 Buoy berths (3.3 m - 13.5 m depth)				

ที่มา: www.vpa.org.vn, [14 พ.ย. 2552]

2. สถานที่เก็บสินค้า

Total area: 500,000 m²

Covered: 70,167 m² (CFS: 8,200 m²)

Open: 227,638 m² (พื้นที่กองสิ่งของซ้อนกันอยู่: 140,000 m²)

Reefer points: 167

ความจุทั้งหมดของพื้นที่เก็บสินค้า 628,000 T (Container: 15,000 TEUs)

ตารางที่ 4.13 สถานที่เก็บสินค้า สำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

TERMINAL	YARD	AREA (m ²)	LOAD T/m ²	CARGO
NHA RONG	Total	43,141	6-10	General cargo
KHANH HOI	Inter - Sheds	33,891	6-10	General
	RTG	12,477	6-10	Cargo/Container
	C	8,3771	6-10	Container
	Co gioi	2,522	6-10	"_"
TAN THUAN	Inter - Sheds	2,520	6-10	General
	C1	17,668	6-10	Cargo/Container
	C2	18,700	6-10	Container
	C3	30,600	6-10	"_"
	C4	16,827	6-10	"_"
TAN THUAN II	TT.II	17,000	6-10	Bulk
TAN THUANINLAND DEPOT	B	35,071	4-6	Container

ที่มา : www.vpa.org.vn, [14 พ.ย. 2552]

ตารางที่ 4.14 แสดงอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับท่าเรือไซ่ง่อน

Type	Terminal	Capacity			Capacity
	Nha Rong	Khanh Hoi	Tan Thuan	Tan Thuan II	
Ship-shore gantry crane			2		40 MT under spreader (20/40/45')
Harbour mobile crane		3	3		80~100 MT
Rubber-typed gantry crane			2		40 MT
Crawler crane		7			25~90 MT
Shore crane	4	4	3	4	10~30 MT
Reach stacker, Forklift/Toplift/Sidelift	22	28	11	2	42 MT with spreader 2.5~42 MT
CFS Forklift		9	4		1.5~2.5 MT
Dozer/Trimmer	7	16	9	8	
Cargo Truck	5	9	2		12 MT load
Roll Trailer		7			40' container
Tractor	1	6	6		20'/40'container

ที่มา : www.vpa.org.vn, [14 พ.ย. 2552]

รูปที่ 4.14 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อน ในนครโฮจิมินห์



รูปที่ 4.15 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนาม



รูปที่ 4.16 แสดงที่ตั้งท่าเรือไซ่ง่อนในภูมิภาคอาเซียน

2. New Port Entry and Exit Formalities applied for Saigon Port

Standard Forms

Issued together with Decision no.55/2002/QD-TTg dated 23/04/2002 of Prime Minister.

1. Declaration of Arrival/Departure

2. Crew List

3. Passenger List

4. Ship Stores Declaration

Declaration of Arrival/Departure

Arrival ☐ Departure ☐

Name and type of ship	Port of arrival/departure	Date-time of arrival/departure	Port arrived from/Port of destination	
Nationality of ship	Call sign/IMO No.	Name of Master	Length over all	Breadth
Name and address of ship owner			A/F Draft	
Gross tonnage	Net tonnage	Deadweight	Name and address of ship's agent	
Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)				
Quantity and kind of cargo (Outward, Inward, Transit, Domestic or Transshipment)				
Quantity and kind of dangerous cargo		Remarks:		
Number of crew (incl. master)	Number of passengers			
Position of ship in port	Purpose to port	Date:		
Other concerning requirement of ship		Master(Authorized Agent or Officer)		

Crew ListArrival ☐ Departure ☐ Page no. ☐

Name of ship			Port of arrival/departure		Date of arrival /departure
Nationality of ship			Port arrived from		Nature and No. of identity document.
No	Family name, given name	Rank or rating	Nationality	Date and place of birth	(Seaman's passport)

Date:

Master (Authorized agent or officer)

Passenger list

Arrival ☐ Departure ☐ Page no. ☐

Name of ship:			Port of arrival/departure	Date of arrival /departure	
Nationality of ship:					
No	Family name, given name	Nationality	Number of Passport	Port of embarkation	Port of disembarkation

Date:

Master (Authorized agent or officer)

Ship Stores declarationArrival ☐ Departure ☐ Page no. ☐

Name of ship:		Port of arrival/departure	Date of arrival/departure
Nationality of ship:		Port of arrived from/Port of destination	
Number of persons on board	Period of stay	Place of storage:	
Name of article	Quantity	For official use	

Date

Master (authorized agent or officer)

4.ท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.15 รายละเอียดท่าเรือโฮจิมินห์

Port Location:	Ho Chi Minh City
Port Name:	Port of Ho Chi Minh City
Local Port Name:	Saigon New Port
Port Authority:	Saigon Newport Company
Address:	End of Dien Bien Phu street, ward 22, Binh Thanh district Ho Chi Minh City Vietnam
Phone:	84.8.8999034
Fax:	84.8.8994388
Email:	saigonnewport@hcm.vnn.vn
Latitude:	10° 47' 38" N
Longitude:	106° 43' 29" E
UN/LOCODE:	VNSGN
Port Type:	River Port
Port Size:	Medium

1. Access channel: สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Length:

- to Tan Cang terminal: 52 nautical miles

- to Cat Lai terminal: 43 nautical miles

Channel depth: -8.5 m.

Draft:-10.5 m. Tidal regime: irregular semi-diurnal.

Average tidal range: 2.7 m.

Maximum draft: -11 m

Maximum size of vessel accepted: 30,000 DWT

2. Berths สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.16 Berths สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Name/No.	Length	Depth alongside	Vessel/Cargo
<i>Tan Cang terminal:</i>			Barges
Wharf 3	171 m	-5.0 m	
Wharf 4	533 m	-9.0 m	
<i>Cat Lai terminal:</i>			
B1B2	1,189 m	-12.0 m	Container vessel
Barge pier	30 m	-5.0 m	Barges
1,000 T pier	80 m	-6.0 m	
Nhon Trach ter: Barge pier	70m	-6.0 m	

ที่มา : www.worldportsource.com/ports/VNH_Port_of_Ho_Chi_Minh_City

3. Storage facilities สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Total port area: 2,040,000 m²Warehouse/shed: 135,200 m² (of which CFS 49,800 m², and bonded warehouse 21,000 m²).Yard for stacking container: 910.600 m². Storage capacity: 2,185,440 MT

4. Equipments สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.17 เครื่องจักรและอุปกรณ์ สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

Type	No.	Capacity
Floating crane	1	100 MT
Quayside crane for handling container	13	35-40 MT
Rail-mounted mobile crane for handling container	2	36 MT
Quayside-fixed crane for handling container	8	36 MT
Rubber typed gantry crane – RTG	21	35 MT
Rubber typed gantry crane – RMGC	6	32 MT
Forklift for laden cont.	47	42 MT

Type	No.	Capacity
Forklift for empty cont.	30	7-10 MT
Tug boat	7	615-2400 HP
Tractor with trailer	140	176~215 HP
Barge crane	2	45 MT

5. Cargo throughput สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.18 ปริมาณสินค้าปี 2002-2007 สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

year	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total (MT)	5,589,000	7,500,000	11,048,823	14,570,000	20,000,000	25,600,000
Import (MT)	2,421,062	3,773,970	4,823,400	6,329,921	9,192,000	12,660,000
Export (MT)	2,739,067	3,408,600	5,795,155	7,604,500	9,958,000	12,540,000
Domestic (MT)	428,671	3,714,301	430,268	635,579	850,000	400,000
Container (TEUs)	475,000	700,000	879,504	1,056,000	1,400,000	1,800,000
Ship calls	824	1,344	1,388	1,544	1,914	2,045

6. แผนการพัฒนา สำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

ตารางที่ 4.19 แสดงโครงการและแผนการพัฒนาสำหรับท่าเรือโฮจิมินห์

โครงการ	ต้นทุนการลงทุน	กำหนดเวลาการดำเนินการ
Tan Cang-Cai Mep Port , phase I with the area of 20 hectares of open storage and 300m of wharf length	80 ล้าน USD	เริ่มก่อสร้าง ปี 2006 และ เริ่มดำเนินการ ปี 2009
Tan Cang-Cai Mep Port , phase 2 with the area of 40 hectares of open storage and 600m of wharf length	153 ล้าน USD	ทำการปรับปรุงพื้นที่และเริ่มต้น ก่อสร้าง ปี 2007 โครงการแล้วเสร็จ ปี 2010
Tan Cang-Long Binh ICD	300 พันล้าน VND	ปี 2008 อยู่ในช่วงกำลังก่อสร้าง

4.3 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งเวียดนามมีสนามบินภายในประเทศ 18 แห่ง อยู่ตามเมืองใหญ่ ได้แก่ กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ นครดานัง นครเว้ จังหวัดลามดง จังหวัดนาตรัง เมืองฟูกีว (จังหวัดเกียนยาง) ดังรูปที่ 4.17 และมีสายการบินในประเทศ 2 สายคือ เวียดนามแอร์ไลน์ และแปซิฟิกแอร์ไลน์

สำหรับสนามบินระหว่างประเทศระดับนานาชาติมีอยู่ 3 แห่งคือ Noi Bai Airport อยู่ที่กรุงฮานอย Danang International Airport ที่นครดานัง Tan Son Nhat International Airport ที่นครโฮจิมินห์



รูปที่ 4.17 สนามบินในประเทศเวียดนาม

4.3.1 ท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบ (ภาษาเวียดนาม: Sân bay Quốc tế Nội Bài) เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในเวียดนามตอนเหนือ ให้บริการสำหรับบริเวณเมืองหลวงฮานอย ตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมือง 45 กิโลเมตร การเดินทางจากเมืองโดยรถแท็กซี่ใช้เวลา 30-45 นาที

ตารางที่ 4.20 รายละเอียดท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบ (Sân bay Quốc tế Nội Bài)

			
IATA: HAN - ICAO: VVNB			
ชนิด		สนามบินพาณิชย์	
จัดการโดย		Northern Airport Authority	
เมืองใกล้เคียง		ฮานอย	
สูงจากระดับน้ำทะเล		12 ม (39 ฟุต)	
พิกัด		 21°13'16"N, 105°48'26"E	
รันเวย์			
ทิศทาง	ความยาว		พื้นผิว
	เมตร	ฟุต	
11L/29R	3,800	12,466	คอนกรีต
11R/29L (งดใช้ งาน)	3,800	12,466	คอนกรีต



รูปที่ 4.18 ภายในอาคารท่าอากาศยานนอยไบ

ท่าอากาศยานแห่งนี้มีขนาดเล็กกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานนานาชาติอีก 2 แห่ง ในเวียดนาม แต่ก็ใหม่กว่าและทันสมัยมากกว่า มีทางวิ่งของเครื่องบิน 1 เส้น ระยะทาง 3,800 เมตร และมีอีกเส้นหนึ่งกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

-7 เมษายน 2548 - สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส เริ่มเที่ยวบินระหว่างกรุงฮานอยและสิงคโปร์สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน หลังจากเปิดเส้นทางการบินตรงระหว่างโฮจิมินห์ซิตี้และสิงคโปร์เมื่อวันที่ 1 เมษายน ปีเดียวกัน ทำให้ไทเกอร์แอร์เวย์สเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรกที่เปิดดำเนินการในเวียดนาม

-17 ตุลาคม 2548 - สายการบินแอร์เอเชียเปิดเส้นทางการบินระหว่างกรุงฮานอยและกรุงเทพมหานคร ถือเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งที่สองที่ให้บริการในเวียดนาม

ในปี พ.ศ. 2549 ท่าอากาศยานแห่งนี้มีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนราว 3.5 ล้านคน และรองรับเที่ยวบินทั้งไปและกลับเป็นจำนวน 1 ใน 3 จากเที่ยวบินทั้งหมดในท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 3 แห่งในเวียดนาม

-1 พฤศจิกายน 2550 - สายการบินนกแอร์เปิดเส้นทางการบินระหว่างกรุงฮานอยและกรุงเทพมหานคร โดยทำการบินวันละ 2 เที่ยวบินทุกวัน

ตารางที่ 4.21 สายการบินและจุดหมายปลายทางของท่าอากาศยานนานาชาติฮานอย

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
การบินไทย (TG)	Thai Airways International	กรุงเทพมหานคร
คาเธ่ย์แปซิฟิก (CX)	Cathay Pacific Airways	ฮ่องกง
โคเรียนแอร์ (KE)	Korean Air	โซล ปูซาน
เจแปนแอร์ไลน์ (JL)	Japan Airlines	โอซากะ โตเกียว
ไชน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์ (CZ)	China Southern Airlines	ปักกิ่ง กว่างโจว
ไชน่าแอร์ไลน์ (CI)	China Airlines	ไทเป
ไทเกอร์แอร์เวย์ (TR)	Tiger Airways	สิงคโปร์
ไทยแอร์เอเชีย (FD)	Thai AirAsia	กรุงเทพมหานคร
นกแอร์ (DD)	Nok Air	กรุงเทพมหานคร
แปซิฟิกแอร์ไลน์ (BL)	Pacific Airlines	โฮจิมินห์ซิตี้
พีเอ็มทีแอร์ (U4)	PMTair	เสียมเรียบ
มาเลเซียแอร์ไลน์ (MH)	Malaysia Airlines	กัวลาลัมเปอร์
ยูนิแอร์ (B7)	Uni Air	เกาซุง
รอยัลเขมรแอร์ไลน์ (RK)	Royal Khmer Airlines	เสียมเรียบ
การบินลาว (QV)	Lao Airlines	หลวงพระบาง เวียงจันทน์
(XF)	Vladivostok Avia	วลาดีวอสตอค

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
เวียดนามแอร์ไลน์ (VN)	Vietnam Airlines	โฮจิมินห์ซิตี ดานัง เว้ ดาลัด ยาดริง เคียนเบียนฟู บวนมาทวด กรุงเทพมหานคร เวียงจันทน์ หลวงพระบาง เสียมเรียบ กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ คุนหมิง ซ่งกง กว่างโจว ไทเป ปักกิ่ง โซล โตเกียว มอสโก แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส (อุดรธานี (เริ่ม เม.ย. 2552))
สิงคโปร์แอร์ไลน์ (SQ)	Singapore Airlines	สิงคโปร์
อีวีเอแอร์ (BR)	EVA Air	ไทเป
อุซเบกิสถานแอร์เวย์ (HY)	Uzbekistan Airways	ทาชเคนต์
เอเชียานาแอร์ไลน์ (OZ)	Asiana Airlines	โซล
แอโรฟลอต (SU)	Aeroflot	มอสโก
แอร์เอเชีย (AK)	Air Asia	กัวลาลัมเปอร์
แอร์ฟรานซ์ (AF)	Air France	ปารีส กรุงเทพมหานคร
ฮ่องกงแอร์ไลน์ (N8)	Hong Kong Airlines	ฮ่องกง

4.3.2 ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีต

ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีต (ภาษาเวียดนาม: Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất) เป็นทำอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในเวียดนาม ตั้งอยู่ในโฮจิมินห์ซิตี

ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีตถือกำเนิดขึ้นเมื่อต้นทศวรรษที่ 1930 (พ.ศ. 2473-2482) โดยรัฐบาลภายใต้ auspices ของฝรั่งเศสได้สร้างสนามบินขนาดเล็กขึ้นในหมู่บ้านเดินเซินญีต จึงเป็นที่รู้จักในชื่อว่า สนามบินเดินเซินญีต และเมื่อกลางปี พ.ศ. 2499 ทางสหรัฐอเมริกาได้สร้างทางวิ่งความยาว 2,160 เมตร และอาคารสนามบิน ซึ่งได้กลายเป็นทำอากาศยานนานาชาติสำหรับเวียดนามได้ ในช่วงสงครามเวียดนาม ฐานทัพอากาศเดินเซินญีตได้เป็นฐานทัพสำคัญทั้งของสหรัฐอเมริกาและกองทัพอากาศเวียดนามได้ และก่อนปี พ.ศ.2518 ทำอากาศยานนานาชาติเดินเซินญีตยังเป็นทำอากาศยานที่มีผู้มาใช้บริการมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

ตารางที่ 4.22 ท่าอากาศยานนานาชาติเตินเซินญีต (Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất)

			
<u>IATA</u>: SGN - <u>ICAO</u>: VVTS			
รายละเอียด			
ชนิด	สนามบินพาณิชย์		
จัดการ โดย	Southern Airports Services Company		
เมืองใกล้เคียง	โฮจิมินห์ซิตี		
สูงจากระดับน้ำทะเล	10 ม (33 ฟุต)		
พิกัด	 10°49′08″N, 106°39′07″E		
รันเวย์			
ทิศทาง	ความยาว		พื้นผิว
	เมตร	ฟุต	
07L/25R	3,048	10,000	คอนกรีต
07R/25L	3,800	12,468	คอนกรีต

ในวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2547 เครื่องบินโบอิง 747-400 ของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ UA869 ได้ร่อนลงสู่โฮจิมินห์ซิตี ถือเป็นสายการบินแรกของสหรัฐอเมริกาที่บินสู่เวียดนาม หลังจากเที่ยวบินสุดท้ายของสายการบิน Pan Am ในช่วงที่กรุงไซ่ง่อนล่มสลายลง จากข้อมูลทางสถิติ ในปี พ.ศ.2549 ท่าอากาศยานมีผู้โดยสารเข้าออกราว 8.5 ล้านคน และมีเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออกรวม 64,000 เที่ยวบิน และเมื่อเร็วๆ นี้ มีการบันทึกไว้ว่า ท่าอากาศยานแห่งนี้รองรับเที่ยวบินต่างประเทศถึง 2 ใน 3 จากที่มีในท่าอากาศยานทั้งหมดในเวียดนาม

ตารางที่ 4.23 สายการบินและจุดหมายปลายทาง ของท่าอากาศยานนานาชาติเด็นเซินญีต

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
กาตาร์แอร์เวย์ (QR)	Qatar Airways	โดฮา
การบินไทย (TG)	Thai Airways International	กรุงเทพมหานคร
การูดานินโดนีเซีย (GA)	Garuda Indonesia	จาการ์ตา สิงคโปร์
คาเธ่ย์แปซิฟิก (CX)	Cathay Pacific Airways	ฮ่องกง
โคเรียนแอร์ (KE)	Korean Air	โซล
เจแปนแอร์ไลน์ (JL)	Japan Airlines	โตเกียว
เจ็ตสตาร์เอเชียแอร์เวย์ (3K)	Jetstar Asia Airways	สิงคโปร์
เจ็ตสตาร์แอร์เวย์ (JQ)	Jetstar Airways	ซิดนีย์
ไชน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์ (CZ)	China Southern Airlines	กว่างโจว
ไชน่าแอร์ไลน์ (CI)	China Airlines	ไทเป
ไทเกอร์แอร์เวย์ (TR)	Tiger Airways	สิงคโปร์
นกแอร์ (DD)	Nok Air	กรุงเทพมหานคร
บางกอกแอร์เวย์ (PG)	Bangkok Airways	กรุงเทพมหานคร
แปซิฟิกแอร์ไลน์ (BL)	Pacific Airlines	ฮานอย ดานัง ไทเป เกาซิง
ฟิลิปปินแอร์ไลน์ (PR)	Philippine Airlines	มะนิลา
มาเลเซียแอร์ไลน์ (MH)	Malaysia Airlines	กัวลาลัมเปอร์
แมนดารินแอร์ไลน์ (AE)	Mandarin Airlines	เกาซิง
ยูไนเต็ดแอร์ไลน์ (UA)	United Airlines	ฮ่องกง ซานฟรานซิสโก
รอยัลเขมรแอร์ไลน์ (RK)	Royal Khmer Airlines	เสียมเรียบ
รอยัลบรูไนแอร์ไลน์ (BI)	Royal Brunei Airlines	บันดาร์เสรีเบกาวัน
ลุฟท์ฮันซา (LH)	Lufthansa	กรุงเทพมหานคร แฟรงก์เฟิร์ต
เวียดนามแอร์ไลน์ (VN)	Vietnam Airlines	ฮานอย ดานัง เว้ เวียงจันทน์ พนมเปญ เสียมเรียบ กรุงเทพมหานคร กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ ฮ่องกง ไทเป เกาซิง ปักกิ่ง กว่างโจว โซล ปูซาน โตเกียว โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซิดนีย์ เมลเบิร์น มอสโก แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส

สายการบิน		จุดหมายปลายทาง
ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	
สิงคโปร์แอร์ไลน์ (SQ)	Singapore Airlines	สิงคโปร์
ออลนิปปอนแอร์เวย์ (NH) (เอเอ็นเอ)	All Nippon Airways (ANA)	โตเกียว
อีวีเอแอร์ (BR)	EVA Air	ไทเป
เอเชียนาแอร์ไลน์ (OZ)	Asiana Airlines	โซล ปูซาน
แอร์ไชน่า (CA)	Air China	ปักกิ่ง หนานหนิง
แอร์ฟรานซ์ (AF)	Air France	กรุงเทพมหานคร ปารีส

4.3.3 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง

ตั้งอยู่ที่เมืองดานัง สนามบินดานัง (Danang International Airport) ในอดีตเคยเป็นฐานทัพของสหรัฐอเมริกา เป็นสนามบินขนาดเล็ก (ATR) ยังไม่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ เช่น โบอิง 747 ได้ ขณะนี้อยู่ในระหว่างปรับปรุงก่อสร้างเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองดานัง จากสนามบินสุวรรณภูมิไปดานัง มีเครื่องบินของบริษัท พีบี แอร์ จำกัด บินเป็นประจำทุกวัน ด้วยเครื่องบินขนาดเล็กรุ่น ATR-72 ผู้โดยสารได้ประมาณ 70 ที่นั่ง

ตารางที่ 4.24 ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง

Da Nang International Airport			
Cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng			
IATA: DAD – ICAO: VVDN			
			
Summary			
Airport type		Public / Military	
Operator		Central Airports Authority	
Serves		Da Nang	
Elevation AMSL		33 ft / 10 m	
Runways			
Direction	Length		Surface
	ft	m	
17L/35R	10,000	3,048	Asphalt
17R/35L	10,000	3,048	Asphalt

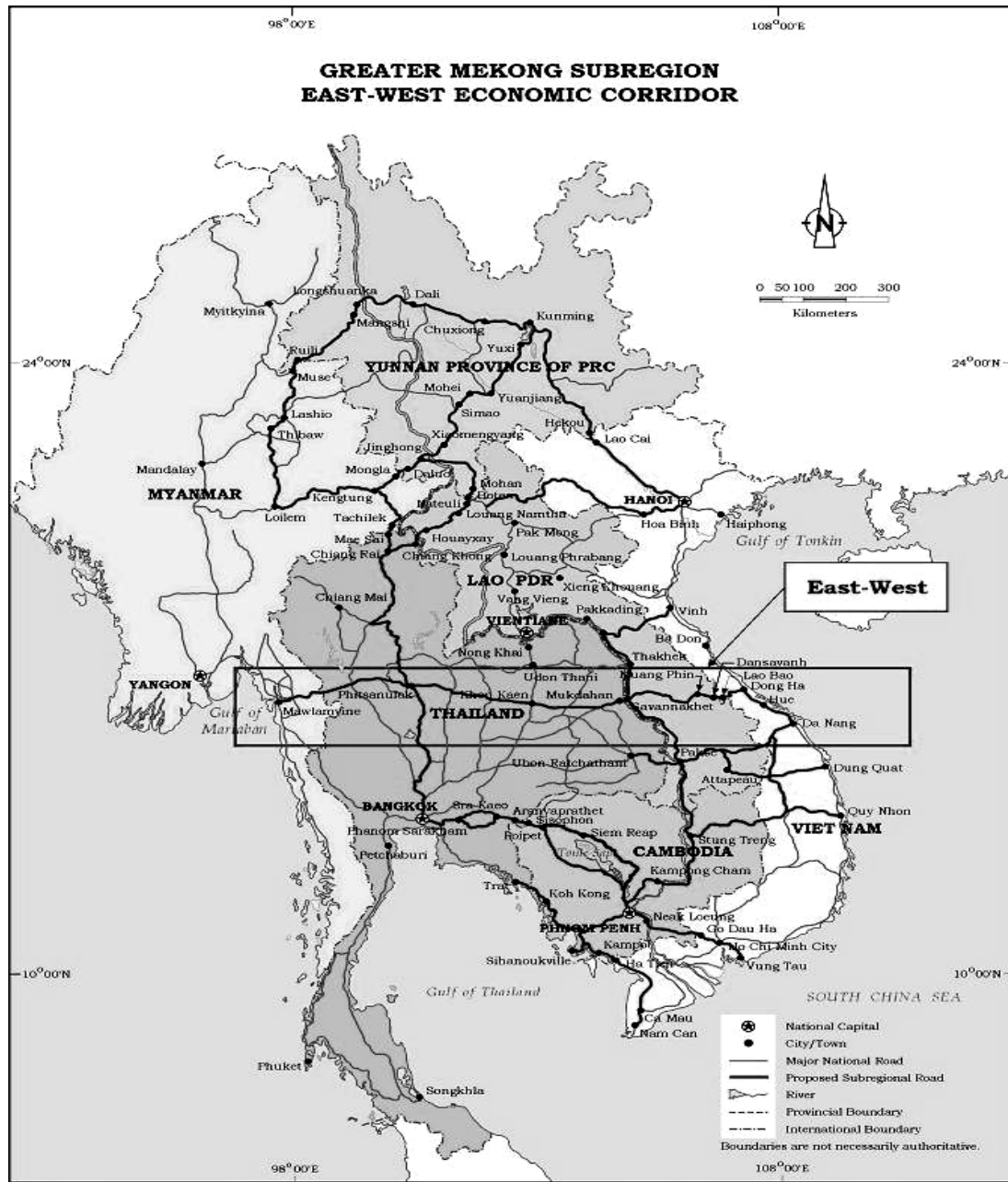
4.4 สรุป

การขนส่งในประเทศเวียดนาม มีหลากหลาย ทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ แต่ยังมีอุปสรรค อยู่พอสมควร เนื่องจากยังมีขนาดเล็กทั้งสนามบิน ทางหลวง ท่าเรือ ทางรถไฟ และเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกยังมีไม่เพียงพอ เหมาะสม ต่อการขนส่งสินค้าภายใน และระหว่างประเทศ แต่มีแผนการพัฒนาแล้ว และรอการพัฒนาในอนาคต

บทที่ 5

เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในปัจจุบัน

จากการสืบหาข้อมูลโดยการสำรวจ การสัมภาษณ์ การศึกษาจากเอกสารการศึกษาที่ผ่าน และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม เป็นดังนี้



รูปที่ 5.1 เส้นทางขนส่งใน GMS

เส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-เวียดนามในปัจจุบัน มีเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับเวียดนามสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ตอนบน กรุงเทพฯ กับนครฮานอย ส่วนที่ 2 ตอนกลาง กรุงเทพฯกับนครดานัง และส่วนที่ 3 กรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์ มี 5 เส้นทางหลัก คือ โดยเป็นเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางมุกดาหาร-สะพานนะเขต-ถนนหมายเลข 9-คองฮา-ดานัง โดยมีอุโมงค์จากดานัง-เว้ เส้นทางนครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-ควีนอน-ดานัง เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หุงเต่า และเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตราด-เกาะกง-สะเรแอมเปิล-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หุงเต่า ดังรูปที่ 5.1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1 เส้นทาง R9 มุกดาหาร-สะพานนะเขต-ลาวบาว-เว้-ดานัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 9 แนวตะวันออก-ตก ตัดกับเส้นทางหลวงหมายเลข 13 แนวเหนือ-ใต้ นอกจากนั้นสะพานเขตยังมีสนามบินเก่าที่รอการปรับปรุงพัฒนา ซึ่งขณะนี้บริษัทไทยแอร์พอร์ตกราวนด์เซอร์วิส จำกัด (TAGS) ได้รับสัมปทานพื้นที่พัฒนาควบคู่ไปกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน (Savan-Seno) Zone A เนื้อที่ประมาณ 270 เฮกตาร์ เพื่อพัฒนาธุรกิจบริการครบวงจร ซึ่งอยู่ห่างเข้าไปจากชายแดนไทยประมาณ 5 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นถนน 2 ช่องจราจรลาดยางตลอดทั้งสาย ผ่านอุทุมพอน (Outhoumphon) พระลานไชย (PhalanXai) เมืองพิน (Muang Phin) เซโปน (Xepon) ถึงด่านแดนสะพาน (Dansavanh) ตลอดเส้นทาง มีบ้านเรือนร้านค้าตั้งอยู่ประปราย ปิมน้ำมันขนาดใหญ่ของบริษัท เชลล์ จำกัด 1 แห่ง และปั๊มเล็ก ๆ อีก 2-3 แห่ง มีด่านเก็บเงินค่าผ่านทางบำรุงท้องที่ระหว่างทาง 2 แห่ง สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 110 กม./ชม. สำหรับรถเก๋ง และ 80 กม./ชม. สำหรับรถโดยสารและรถบรรทุก ระยะทางตั้งแต่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่สะพานเขตถึงด่านลาวบาวของเวียดนาม รวม 240 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง

จากเส้นทางนี้จาก สปป.ลาวผ่านด่านแดนสะพานเข้าสู่ด่านลาวบาว (Lao Bao) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดกวางจิ (Quang Tri) มีทำการตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรขนาดใหญ่เตรียมรองรับการขยายตัวของเส้นทางนี้ไว้เป็นอย่างดี เมืองลาวบาวถูกพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ทั้งหมด 15,804 เฮกเตอร์ รัศมีห่างจากชายแดนประมาณ 25 กิโลเมตร มีสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบ ภาษีรายได้ 4 ปีแรกและลด 50% อีก 9 ปี ค่าเช่าพื้นที่ไม่ต้องเสีย 11 ปี รถยนต์พวงมาลัยขวาสามารถเข้ามาใช้ได้เต็มที่ ปัจจุบันมีนักลงทุนมากกว่า 50 โครงการมูลค่ากว่า 150 ล้านดอลลาร์ เป็นบริษัทคนไทย 4 ราย ค่าแรงประมาณ 50-60 US\$ ต่อเดือน แรงงานมีทักษะ ความรู้ อาจสูงถึง 100 US\$ ต่อเดือน อยู่ห่างจากท่าเรือเหอเวียง จังหวัดกวางจิเอง 60 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างขยายการก่อสร้างเป็นท่าเรือขนาด 10,000 ตัน

คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 2 ปี และทำเรือเมืองเว้ ขนาด 30,000 ตัน อยู่ห่าง 125 กิโลเมตร และทำเรือคานั่งขนาด 30,000 ตัน อยู่ห่าง 250 กิโลเมตร

จากชายแดนสปป.ลาว-เวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 มาถึงเมืองดองฮา (Dong Ha) ระยะทาง 84 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงหมายเลข 1 แนวเหนือ-ใต้ของเวียดนาม หากเลี้ยวซ้ายขึ้นไปทางเหนือ สามารถเดินทางผ่านฮานอยเข้าสู่ สปป.จีนตอนใต้ทั้งนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน และนครกวางสี มณฑลน่านจิง ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1,480 กิโลเมตร และไปสู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้งนครเซินเจิ้นและกวางเจา ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 3 วัน เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร



รูปที่ 5.2 เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯ สู่ครดานัง

หากเลี้ยวขวาลงทางใต้ วิ่งเรียบแม่น้ำและขึ้นเนินเขาเล็กน้อย ผ่านจังหวัดกวางจิ มีชายหาดวนอัน (Thuan An Beach) เป็นแหล่งท่องเที่ยวชายหาด มุ่งสู่เมืองเว้ เมืองมรดกโลก ระยะทางอีก 70 กิโลเมตร เส้นทางส่วนใหญ่จะขนานไปกับทางรถไฟ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่อง

จราจรเหมือนเดิม ความเร็วที่วิ่งในเขตชุมชนจะต้องไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ท่าเรือเมืองเว้เป็นท่าเรือขนาดเล็ก ใช้เป็นท่าขนส่งสินค้าเรือชายฝั่งขนาดเล็กมากกว่าเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ มีเครื่องบิน 80 คันและรถที่อปสำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์ และลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 6-10 ไร่ เส้นทางจากเมืองเว้สู่ด่านงบนทางหลวงหมายเลข 1 แนวเหนือ-ใต้ นครโฮจิมินห์ไปฮานอยผ่านอุโมงค์ Haivan Tunnel ระยะทาง 6.4 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนการเงินจากธนาคารของญี่ปุ่น JBIC มูลค่า 211 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้สามารถย่นเวลาในการเดินทางลดละไปตามไหล่เขากว่า 2 ชั่วโมง เข้าสู่เมืองท่าดานัง (Danang Port) จุดสิ้นสุดของระเบียบเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออกทางหลวงหมายเลข 9 จากดานังยังสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองโบราณมรดกโลกฮอยอัน (Hoi An Ancient Town)

ตารางที่ 5.1 แสดงรายการสินค้าผ่านแดนมุกดาหาร ประจำปีงบประมาณ 2550

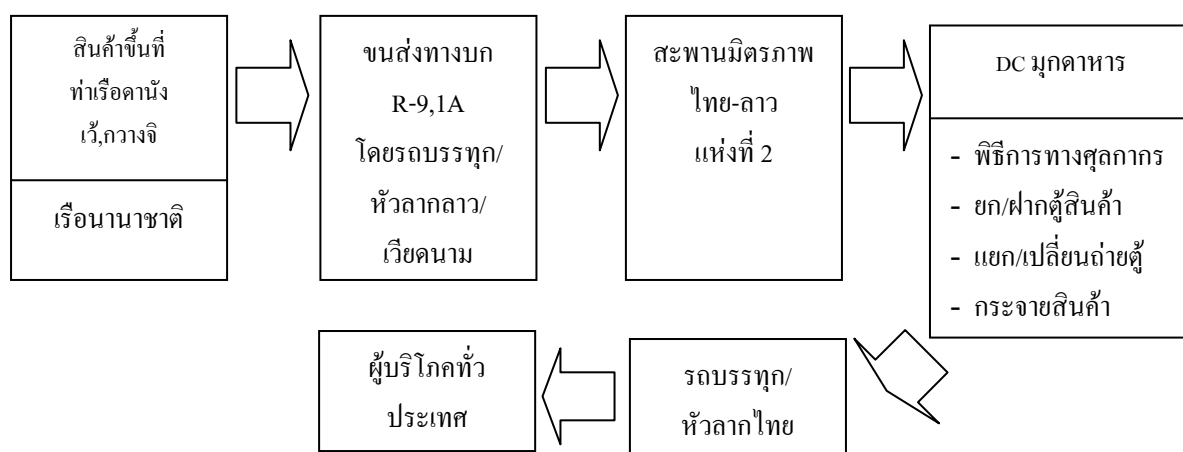
ที่	สินค้าผ่านแดนไปประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เครื่องจักรกล	69.069	1	บุหรี ยาเส้น	1,999.406
2	ห้วงเพิ่มเก็บเอกสาร	30.008	2	สุรา วิสกี้	1324.879
3	เครื่องชุดเจาะ	16.373	3	อุปกรณ์และส่วนประกอบของ เครื่องจักรในเหมืองแร่	627.766
4	ถุงเท้า	15.106	4	ส่วนประกอบและอะไหล่รถยนต์เก่า ใช้แล้ว	298.642
5	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	14.402	5	สารเคมีปรับสภาพน้ำให้บริสุทธิ์	179.824
6	อะไหล่และส่วนประกอบเครื่องจักร	13.719	6	ท่อเหล็ก	108.974
7	บุหรี	8.694	7	ไวน์	107.936
8	ของใช้ส่วนตัวและของใช้ในบ้านเรือน	4.842	8	อุปกรณ์และส่วนประกอบรถบรรทุก	98.682
9	ไม้แปรรูป	3.742	9	สารเคมีต่าง ๆ	80.542
10	เครื่องเรือนไม้	2.045	10	เครื่องจักรสำหรับชุดเจาะและอุปกรณ์	52.715

ที่มา : รายงานสรุปผลงานด้านศุลกากรมุกดาหาร ในรอบปีงบประมาณ 2550

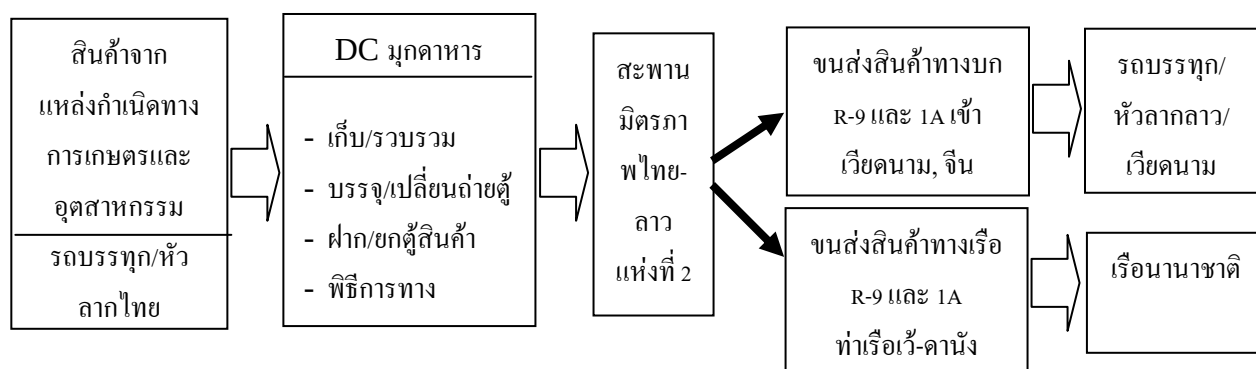
สถิติรถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก จากด่านศุลกากรมุกดาหารพบว่าในปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549-กันยายน 2550) มีรถสินค้าเข้าจำนวน 14,441 คัน เพิ่มจากปี 2547-2549 ที่มีเพียง 4,540 4,852 และ 5,309 คันตามลำดับ และมีรถบรรทุกสินค้าออกจำนวน 15,571 คัน เพิ่มจากปี 2547-2549 เล็กน้อยที่มีจำนวน 12,764 12,958 และ 12,956 คัน ตามลำดับ โดยมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า 672 ตู้ และคอนเทนเนอร์ออก 2,589 ตู้ สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดทั้งปีงบประมาณ 2550 มีรถยนต์เข้า 21,646 คัน และออก 21,847 คัน และรถโดยสารประจำทางเข้า 3,974 คัน และ

ออก 3,869 คัน เพิ่มขึ้นจากเดิมจำนวนหลายเท่าตัวในปี 2546-2549 ที่มีรถเข้าเพียง 698, 743, 820 และ 853 คัน ตามลำดับ โดยเฉลี่ยก่อนเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มีรถเข้า-ออก เฉลี่ย 5-10 คันต่อวัน หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพเข้า-ออก เฉลี่ย 150 คันต่อวัน

การให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Import & e-Export) ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2549 มีการจัดประชุม อบรม สัมมนา เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการ ซึ่งตั้งแต่เดือนมกราคม-กันยายน 2550 มีผู้ลงทะเบียนขอใช้บริการผ่านพิธีการศุลกากรในระบบ Paperless แล้วรวมทั้งสิ้น 192 ราย และมีการนำเอาระบบตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) มาใช้งานแล้วแต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการตรวจปล่อยแบบครบวงจร และยังไม่สามารถดำเนินการตรวจสินค้า คน และยานพาหนะร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ไทย-สปป.ลาว ครั้งเดียว ณ จุดเดียวกันได้ ขณะนี้อยู่ในระหว่างปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการออกปฏิบัติงานนอกอาณาจักรในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) คาดว่าจะแล้วเสร็จและสามารถใช้งานได้ ประมาณ ไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2551



รูปที่ 5.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า



รูปที่ 5.4 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก

การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)

1. เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)
2. เส้นทางเสร็จเรียบร้อยแล้ว
3. มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรมและมรดกโลกที่สามารถเชื่อมโยงกันได้
4. ระยะทางไม่ไกลมากนัก สามารถเดินทางได้ภายใน 1 วัน
5. ค่าครองชีพ ค่าแรง ราคาไม่แพง
6. มีท่าเรือขนส่งสินค้าหลายท่า เช่น กวางจิ ดานัง
7. สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์
8. มีศูนย์กระจายสินค้า (DC) บริเวณชายแดนไทย

จุดอ่อน (Weakness)

1. สปป.ลาว ยังไม่ได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้เท่าที่ควร
2. มีบางช่วงที่ต้องขึ้นเขาเพื่อมุ่งสู่ท่าเรือดานัง
3. เป็นช่องทางให้แรงงานเถื่อนเข้าประเทศ
4. บริเวณชายแดนประเทศไทยยังไม่มีจุดขายที่ชัดเจน
5. ค่าขนส่งสินค้ายังสูงเกินไป
6. ค่าประกันภัยรถยนต์และสินค้ายังสูง
7. ขาดการขนส่งทางระบบรางและสนามบิน

โอกาส (Opportunity)

1. ประเทศเพื่อนบ้านจะเป็นฐานการผลิตที่สำคัญ
2. เศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านกำลังเจริญเติบโต
3. นักท่องเที่ยวกำลังให้ความสนใจแหล่งท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคนี้
4. รัฐบาลแต่ละประเทศและ ADB ให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง
5. ค่าเชื้อเพลิงการขนส่งแพงขึ้น ทำให้ต้องแสวงหาเส้นทางใหม่
6. นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเดินทางมาชมมรดกโลก

อุปสรรค (Threat)

1. กฎระเบียบด้านการจราจร สุลกากรที่ไม่ตรงกัน
2. มีการพัฒนาเส้นทางขนส่งอื่นๆ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ
3. ยังไม่สามารถเชื่อมต่อด้านตะวันตกถึงสหภาพมาได้
4. ไม่สามารถขนส่งหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่องได้
5. ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์และภาษาเวียดนาม

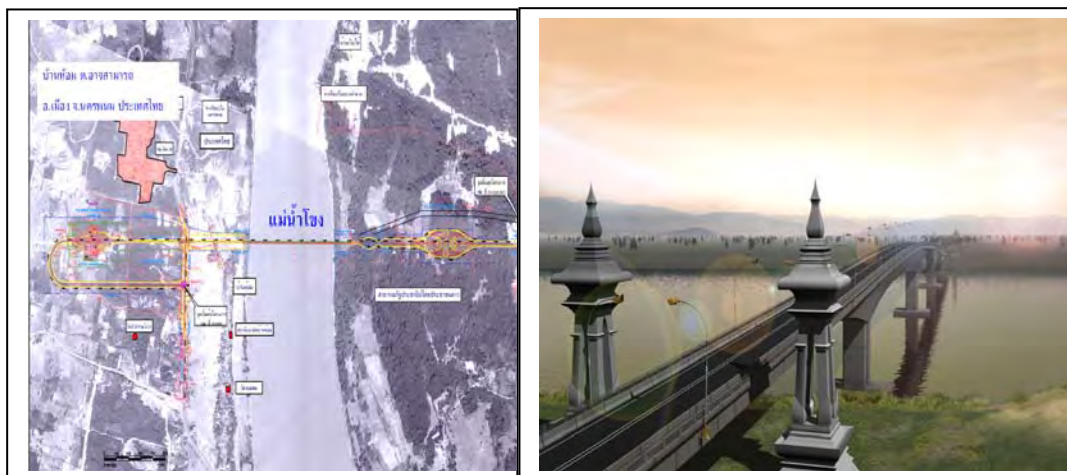
สรุป เส้นทาง R9 มุกดาหาร สะหวันเขตสู่ดานังเสร็จเรียบร้อยแล้ว เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคนี้ จะเห็นได้จากปริมาณรถยนต์เข้า-ออก ปริมาณสินค้าเข้า-ออก และสินค้าผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวในเวียดนาม ถึงแม้ว่าจะยังมีปัญหา อุปสรรคบ้าง เช่น กฎระเบียบที่ไม่ตรงกัน การห้ามรถพ่วงมาลัยขวาเข้าไปวิ่งในเวียดนาม ทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้น จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป รวมทั้งการสร้างทางรถไฟและสนามบินให้สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เส้นทางนี้มีศักยภาพสูงมากที่จะรองรับการขนส่งและเส้นทางท่องเที่ยว

5.2 เส้นทางกรุงเทพ-นครพนม-ท่าแขก-วินห์-ฮานอย

จากบทสัมภาษณ์ นางวิทยา ประสงค์วัฒนา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม และนาย นพดล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์ ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดนครพนม วันที่ 10 มีนาคม 2551 ว่า จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดในแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ตามข้อตกลงความร่วมมืออิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) มีโครงการขนาดใหญ่ด้านคมนาคม ทั้งโครงการถนนและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เชื่อมต่ออำเภอเมืองนครพนมกับท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพื่อนำไปสู่การคมนาคมขนส่งแลกเปลี่ยนทรัพยากร สินค้าอุปโภค บริโภค และนักท่องเที่ยว สามารถลดระยะทางและต้นทุนในการขนส่งได้จำนวนมาก เพื่อเป็นเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรมนุษย์ จึงมีการตั้งมหาวิทยาลัยนครพนมขึ้นในปี 2549 ด้านตรงข้ามเป็นแขวงคำม่วนของ สปป.ลาว ส่วนทางด้านเหนืออยู่ตรงข้ามกับแขวงบริคำไซ สปป.ลาว มีทางหลวงหมายเลข 13 แนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางหลักและสามารถเลี้ยวไปเส้นทางหมายเลข 8 สู่เวียดนามได้ นอกจากนี้ นครพนมยังเป็นกลุ่มความร่วมมือ 7 จังหวัด 3 ประเพณี ที่มีความเชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข 8 ประกอบด้วย หนองคาย นครพนม สกลนครของไทย แขวงคำม่วน บริเวณคำไซ สปป.ลาว ฮาดิงห์และวินห์ของเวียดนาม โดยมีการตกลงความร่วมมือและผลักดันโครงการพัฒนาร่วมมือ ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา วัฒนธรรม จังหวัดนครพนมมีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด บริเวณอำเภอเมือง ตรงข้ามท่าแขก ของ สปป.ลาว และจุดผ่อนปรน อีก 3 แห่ง คือ

- 1) จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพง
- 2) จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม
- 3) จุดผ่อนปรนอำเภออุเทน

ปี 2550 ยังมีสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว มีมูลค่าทั้งสิ้น 1,657.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 78.08 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าในหมวดวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรที่ไม่ใช่ไฟฟ้า เครื่องดื่ม เป็นต้น ส่วนใหญ่มาจาก สิงคโปร์ สวีเดน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส อิตาลี ฯลฯ และสินค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาวไปประเทศที่ 3 มูลค่ารวมทั้งสิ้น 112.71 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 43.40 ส่วนใหญ่เป็นไม้ ไม้แปรรูป



รูปที่ 5.5 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3

จากการสัมภาษณ์ **นายมงคล ต้นสุวรรณ** รองประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม ณ สำนักงานหอการค้าจังหวัดนครพนม เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2552 กล่าวว่าโครงการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ว่ามีการศึกษาและกล่าวถึงมาเป็นเวลานานแล้ว ซึ่งเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีจุดสร้างสะพานหน้าแคบที่สุด และมีระยะทางจากจุดสร้างสะพานผ่าน สปป.ลาว ถึงเวียดนาม สามารถขนส่งสินค้าลงท่าเรือชายทะเลระยะทางเพียง 200 กิโลเมตร จนกระทั่งการประชุม ครม. สัญจรที่จังหวัดนครพนม จึงได้มีการหยิบยกเรื่องการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ขึ้นมาพูดอีก และได้อนุมัติวงเงินเบื้องต้น 1,000 ล้านบาท เป็นงบผูกพัน 3 ปี คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ภายในปีนี้ ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 3 ปี สะพานดังกล่าวจะเป็นตัวเชื่อมการเดินทาง 2 ฝั่งโขง ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็วขึ้น ต้นทุนการขนส่งถูกลง และขอให้ทางจังหวัดพิจารณาเตรียมพร้อมเรื่องศูนย์กระจายสินค้าไว้ด้วย เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์พวงมาลัยขวายังไม่สามารถวิ่งเข้าไปถึงเวียดนามได้ ดังนั้น ต้องมี Sub terminal เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งภาคเอกชนยังไม่พร้อมที่จะลงทุน

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เมื่อสร้างเสร็จจะเป็นการเพิ่มช่องทางการขนส่งและเดินทางสู่เวียดนาม โดยสามารถเดินทางได้ทั้งทางถนนหมายเลข 8 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และถนนหมายเลข 12 ซึ่งอยู่ในระหว่างก่อสร้างบางส่วนเป็นถนนพื้นราบไม่ต้องขึ้นเขามากมาย และสามารถออกสู่ทะเลเวียดนามที่ทำเรือหุ้งอ่าง (Vung Ang Port) และดงเหย (Dong Hai) ซึ่งเป็นท่าเรือที่ สปป.ลาว ได้รับสิทธิสัมประทาน 99 ปี เส้นทางทั้ง 2 แห่ง นอกจากจะเป็นเส้นทางขนส่งแล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นถ้ำกองลอ (Kong Lor Curve) ภูผาม่าน เขื่อนน้ำเทิน และอุทยานแห่งชาติฟงหน้า-เคมั่ง (Phong Nha-Ke Bang National Park) นอกจากนี้ยังมี โครงการสร้างทางรถไฟจากแขวงคำม่วนไปเชื่อมต่อทางรถไฟแนวเหนือ-ใต้ของเวียดนามที่จังหวัดด่งเหยอีกด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทยเคยมีการสำรวจทางรถไฟไว้เดิมที่จะวาง

รางรถไฟแยกจากบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่นผ่านมหาสารคาม มุกดาหารมาสิ้นสุดที่นครพนม ระยะทาง 560 กิโลเมตร แต่ก็ยังไม่มีแผนที่จะดำเนินการ ซึ่งการศึกษาแนวทางหนึ่งที่ทางหอการค้า จังหวัดนครพนมเห็นว่าเหมาะสมและเป็นไปได้มากกว่าก็คือ แนวทางเชื่อมต่อทางรถไฟจาก อุดรธานีผ่านสกลนครมาสิ้นสุดนครพนมระยะหนึ่งเพียง 246 กิโลเมตร และก็สามารรถต่อไป ยัง จังหวัดมุกดาหารได้อีกเช่นเคย ในขณะที่ท้องที่การรถไฟ สปป.ลาว มีแผนที่จะสร้างระบบรางรถไฟ จากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทางประมาณ 702 กิโลเมตร ผ่าน เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ระยะทาง 330 กิโลเมตร เพื่อรอการเชื่อมต่อกับรถไฟไทยและตัดขวางไป ทางตะวันออกสู่ประเทศเวียดนามภาคกลางตอนบนขนานกับทางหลวงหมายเลข R-12 ที่ด่าน Mu Gia ในจังหวัด Nghe An ระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร (นสพ. ผู้จัดการรายสัปดาห์, ฉบับวันที่ 29 ก.ย.-5 ต.ค. 2551)

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 8 นครพนม-ท่าแขก-หลักซาวด์-วังน้-ฮานอย ดังรูปที่ 5.6 จากจังหวัด อุดรธานี เดินทางโดยรถยนต์ตามเส้นทางหมายเลข 22 ถึงจังหวัดสกลนคร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนน 4 ช่องจราจรและอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ขยายถนนให้เป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด และ เส้นทางหมายเลข A-15 ถึงจังหวัดนครพนม ระยะทางรวมทั้งสิ้น 256 กิโลเมตร ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรนครพนม และต้องลงเรือยนต์หรือแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงเข้าด่านท่าแขก (Thakhek) แขวงคำม่วน สปป.ลาว ซึ่งทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทเรือข้ามฝากว่าวันหนึ่งๆ มีคนข้าม ประมาณ 200-300 คน และถ้าเป็นช่วงเทศกาลก็จะมีมากกว่านี้ ทั้งที่ไม่รวมคนที่นั่งติดไปกับรถ เมื่อผ่านด่านท่าแขก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการสำรวจทางหมายเลข 8 (กิโลเมตรที่ 0) แล้วก็เดินทาง โดยรถยนต์ตรงไปอีก 4 กิโลเมตรถึงวงเวียน เลี้ยวไปตามเส้นทางหลวงหมายเลข 13 ผ่านบ้าน หินบูน (Himboun) บ้านน้ำตอน ถึงสามแยกทางแบ่งระยะทางประมาณ 104.5 กิโลเมตร เลี้ยวขวา ไปทางถนนหมายเลข 8 ถนนเป็นลักษณะลาดยาว 2 ช่อง การจราจรลัดเลาะไปตามไหล่เขาเป็น อุปสรรคอย่างมากแก่รถบรรทุกและรถลากตู้คอนเทนเนอร์ แต่สองข้างทางมีธรรมชาติที่สวยงาม ผ่านภูผาม่านประมาณหลักกิโลเมตรที่ 131.5 กิโลเมตร จะมีจุดชมวิวกู๊หมาม่าน นักท่องเที่ยวแวะชมความงาม และเดินทางต่อไปอีก 12 กิโลเมตร ก็จะถึงทางเข้าถ้ำกองลอ (Kong Lor Curve) บ้านคูนคำ เป็นถ้ำหินปูน กว้างประมาณ 90 เมตร สูงประมาณ 10 เมตร ลึกประมาณ 100 เมตร เลี้ยว เข้าไปจากถนนใหญ่ประมาณ 7.5 กิโลเมตร และเอียงๆ ด้านขวามือห่างออกไปอีก 4 กิโลเมตรเป็น จุดโรงไฟฟ้าน้ำเทิน-หินบูน ที่ถูกพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว พร้อมบ้านพักไว้บริการเดินทางต่อไป ผ่านบ้านกำเกิด (khamkent) ถึงเมืองหลักซาว (Lak Xao) ระยะทางประมาณ 202 กิโลเมตร ลัดเลาะ ไปตามไหล่เขาอีกครั้งระยะทางอีก 34 กิโลเมตร ก็จะถึงด่านน้ำพาว (สปป.ลาว) –ด่านก่าวแจว (Cau Treo) เป็นด่านขนาดปานกลางมีรถขนส่งสินค้าเข้า-ออก พอสมควร บริเวณชายแดนฝั่งสปป.ลาว มีจุด พักสินค้า โกดังสินค้ารับสับแบ่ง สินค้าส่วนใหญ่เป็นพืชผลทางการเกษตร



รูปที่ 5.6 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ สู่ฐานฮานอย

เป็นจุดเชื่อมต่อกับหลวงหมายเลข 1 ของเวียดนาม สามารถเดินทางขึ้นเหนือไปยังฮานอย (Hanoi) ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร หรือเดินทางลงได้ถึงดานัง (Da Nang) โฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ก็ได้ คณะสำรวจเลือกเดินทางขึ้นเหนือไปสิ้นสุดที่ฮานอย เป็นถนน 2 ช่องจราจร ยกเว้นที่

ผ่านตัวเมืองจะเป็นถนน 4 ช่องจราจร การจราจรบนถนนของเวียดนามมีความพลุกพล่านมาก โดยเฉพาะในตัวเมือง ตลอดการเดินทางจะมีด่านเก็บค่าผ่านทางบำรุงท้องที่ ประมาณ 5-6 แห่งๆ ละ 20-40 บาท ความเร็วในการขับขี่สำหรับรถบรรทุกกฎหมายกำหนดที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในตัวเมืองจราจรคับคั่งและ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในบริเวณรอบนอก ตลอดเส้นทางจะมีจุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น พิพิธภัณฑ์และบ้านเกิดโฮจิมินห์ หาดซำซอน (Sam Son Beach) พื้นที่ตลอดสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นภูเขาและป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ส่วนที่ราบจะเป็นพื้นที่ทำการเกษตร เช่น นาข้าว ปลูกข้าวโพด

การวิเคราะห์จุดอ่อน-จุดแข็ง-โอกาส-อุปสรรค (SWOT) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1. เป็นเส้นทางสู่ภาคกลางของเวียดนามที่มีท่าเรือที่เมืองวินห์และวังอ๋าง 2. มีความร่วมมือกับจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่ทั้งไทย สปป.ลาว และเวียดนาม 3. มีแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติที่สวยงามเหมาะแก่การพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว 4. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว 5. ระยะทางไม่ไกลมากนัก	1. เป็นทางขึ้นเขาค่อนข้างสูงชัน บางช่วงมีความชันมากกว่า 10 องศาเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก และรถเทเลเลอร์ 2. สะพานข้ามแม่น้ำโขงนครพนม-ท่าแขกยังไม่ได้ก่อสร้าง ต้องข้ามแพขนานยนต์ ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง 3. มีปัญหาเรื่องการใช้รถไทยพวงมาลัยขวา น้ำหนักบรรทุกที่แตกต่างกัน และกฎระเบียบการขนส่งที่แตกต่างกัน
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
1. สามารถขนส่งผ่าน สปป.ลาวไปเวียดนามและสปป.จีน ได้ (Land Link) 2. สามารถพัฒนาสู่การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติได้หลายจุด 3. เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งสู่ สปป.ลาว เวียดนาม สปป.จีน อีกหลายเส้นทางหนึ่ง 4. สปป.ลาว มีองค์กรระหว่างประเทศและประเทศต่างๆ ให้ความช่วยเหลือ	1. กฎระเบียบการขนส่งที่ยังไม่เท่าเทียมกัน เช่น การใช้รถพวงมาลัยขวา การประกันภัย น้ำหนักบรรทุก ภาษี ฯลฯ 2. ทั้งด่านนครพนม และท่าแขกเป็นด่านขนาดเล็ก ยังไม่มีความสะดวกและคล่องตัวในการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารวมทั้งนักท่องเที่ยว 3. ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เนื่องจากขาดระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

สรุปเส้นทางโลจิสติกส์หมายเลข 12 ของ สปป.ลาว จากนครพนม-ท่าแขก-หลักขาว-วินท์-ฮานอย เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพค่อนข้างสูงสำหรับการขนส่งสู่เวียดนามตอนกลาง และส่งออกทางทะเลที่ท่าเรือเมืองวินท์ แต่มีอุปสรรคที่ถนนบางช่วงใน สปป.ลาว และบริเวณชายแดน สปป.ลาว-เวียดนาม ต้องขึ้นเขาที่มีความชันค่อนข้างสูง และต้องลัดเลาะไปตามไหล่เขา เส้นทางดังกล่าวเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้งใน สปป.ลาว และเวียดนาม ที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ใน 2-3 วัน หากมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก เสร็จจะทำให้มีปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิดด่านที่บ้านแพงเพิ่มเติม นอกจากนั้นจำเป็นต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนมเพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนามได้ต่อไป

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 12 นครพนม-ท่าแขก-ฮาดิง จากด่านนครพนม ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองข้ามเรือรับจ้างข้ามปากแม่น้ำโขงเข้าด่านท่าแขก (Thakhek) ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้วออกเดินทางเข้าสู่ทางหมายเลข 12 ฮั่วติง (Ha Tinh) ระหว่างทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร สร้างโดยบริษัทอิตัลไทย จำกัด ของประเทศไทย ลัดเลาะไปตามช่องเขาตลอดทางมีทิวทัศน์สวยงามไปจนถึงสามแยกยมราช ระยะทาง 51 กิโลเมตร ให้เลี้ยวขวาไปจนถึงด่านชายแดน สปป.ลาว-นาเพ็ง-จะหลือ (Cha Lo) เวียดนาม หากเลี้ยวซ้ายที่สามแยกยมราชจะผ่านเขื่อนน้ำเทิน 2 และไปบรรจบถนนหมายเลข 8 ที่หลักขาว (Lak Xao)

ก่อนถึงด่านนาเพ็ง-จะหลือประมาณ 15 กิโลเมตรเป็นทางชันลัดเลาะไปตามไหล่เขา ระยะทางทั้งสิ้นจากท่าแขกถึงด่านชายแดน 150 กิโลเมตร ด่านนาเพ็งของ สปป.ลาว ยังเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวเล็ก ๆ อยู่บนไหล่เขา แต่ด่านจะหลือเป็นอาคารค่อนข้างใหญ่ มีรถบรรทุกของไทยรอการขนถ่ายสินค้าจำนวนหนึ่ง เนื่องจากรถบรรทุกไทยเข้าไปเวียดนามไม่ได้ บริเวณใกล้ชายแดนเป็นอุทยานแห่งชาติฟงนา-เคมั่ง (PhongNha-Ke Bang National Park) จากด่านจะหลือขับลงเขาอีกประมาณ 35 กิโลเมตร เป็นทางแยก หากไปทางขวาจะดงเหย (Dong Hoi) จังหวัดกว๋านบิงห์ (Quang Binh) แต่คณะสำรวจได้เลี้ยวซ้ายเพื่อจะไปฮาดิงซึ่งมีท่าเรือหุ่งอ่า (Vung Ang Port) ก่อนถึงฮาดิง 35 กิโลเมตรเป็นทางแคบมาก บางช่วงชำรุดไม่เหมาะสำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้า และหัวรถลาก ระยะทางจากด่านชายแดนจะหลือถึงฮาดิงประมาณ 275 กิโลเมตร

จากฮาดิงเดินทางโดยเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนามถึงดงเหยระยะทาง 120 กิโลเมตร เรียบชายทะเลที่มีทิวทัศน์ชายทะเลสวยงาม น้ำใสสะอาด ลมแรง จากดงเหยเดินทางอีก 30 กิโลเมตร ผ่านอุโมงค์และสะพานข้ามปากแม่น้ำเรียบชายทะเลถึงดงฮา (Dong Ha) ซึ่งเป็นทางบรรจบกับหมายเลข 9 ดงฮา-ลาวบ่าว ระยะทางจากดงฮาถึงด่านชายแดนลาวบ่าวประมาณ 84 กิโลเมตร ซึ่งเป็นด่านระหว่างประเทศขนาดใหญ่ เมื่อผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองเข้าสู่เขต สปป.ลาว

ด่านแดนสวรรค์ มุ่งเดินทางสู่สะพานเขต สปป.ลาว และด่านมุกดาหาร รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

การวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส-อุปสรรค (SWOT) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- อยู่ตรงข้ามจังหวัดนครพนมสามารถเดินทางเข้าสู่ส่วนกลางของเวียดนามได้ - เป็นเส้นทางที่สามารถลงทะเลเวียดนามที่ใกล้ที่สุด - เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ ขึ้นเขาน้อยมาก - มีแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติหลายแห่งบนเส้นทางนี้ - มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและสินค้าเกษตรจำนวนมาก	- ถนนบริเวณหาดังแคบมากต้องมีการปรับปรุงพัฒนาอีกมาก - ท่าเรือมีขนาดเล็กไม่เกิน 5,000 ตันซึ่งมีโครงการพัฒนาในอนาคต - มีค่าเก็บค่าธรรมเนียมหลายแห่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น - ด่านศุลกากรยังไม่มีความสะดวกและคล่องตัว - ต้องข้ามเรือยนต์หรือแพขนานยนต์ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายแพง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
- กำลังจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม-ท่าแขก - เป็นบริเวณชายฝั่งทะเลที่ สปป.ลาวได้สิทธิพิเศษในการพัฒนาท่าเรือจากเวียดนาม - เศรษฐกิจเส้นทางนี้กำลังขยายตัวจากการก่อสร้างเขื่อน และอุตสาหกรรม	- ปัญหาารถพวงมาลัยขวาไม่สามารถเข้าไปได้ถึงเวียดนามได้ ต้องถอยรถทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย - ต้องเสียประกันภัยรถยนต์สูงมาก - มีกฎระเบียบน้ำหนักบรรทุกที่ไม่ตรงกัน รวมทั้งกฎระเบียบอื่นๆ อีกมากมาย - ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เนื่องจากขาดระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

บทสรุป เส้นทาง R-12 เป็นเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่าน สปป.ลาว สู่เวียดนามที่มีระยะทางที่ใกล้ที่สุด แต่สภาพถนนในเวียดนามต้องมีการพัฒนาอีกมาก มีศักยภาพในการพัฒนาสู่การขนส่งบนเส้นทางนี้ค่อนข้างสูง เพื่อขนส่งทางเรือสู่ทะเลจีนใต้ และเดินทางโดยทางบก รถไฟสู่ตอนเหนือของเวียดนาม หรือลงทางด่านใต้ของเวียดนามได้ เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-

ลาวข้ามโขงแห่งที่ 3 สร้างเสร็จจะทำให้การเดินทางขนส่งสะดวกขึ้น และควรต่อเส้นทางรถไฟมาถึงนครพนมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อไปถึงเวียดนามต่อไป

5.3 เส้นทาง อุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และโฮจิมินห์ (เวียดนาม)

จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดอีสานตอนล่าง ห่างจากกรุงเทพมหานคร 630 กิโลเมตร หรือตามทางรถไฟประมาณ 575 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 16,112.65 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 1,756,249 คน (ณ พ.ศ. 2549) มีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว ระยะทางยาวประมาณ 428 กิโลเมตร และกัมพูชา ระยะทางยาวประมาณ 67 กิโลเมตร ในอำเภอน้ำยืน ติดต่อกับจังหวัดเขาพระวิหาร ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

สภาพเศรษฐกิจและการค้าชายแดน จังหวัดอุบลราชธานีมีด่านศุลกากรพิบูลมังสาหารและด่านเขมราฐ ด่านพิบูลมังสาหารเป็นด่านเก่าแก่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำมูลทางทิศเหนือของแก่งสะพือ อำเภอพิบูลมังสาหาร ต่อมาการนำเข้า-ส่งออก ได้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางรถขนส่งทางบกผ่านพรมแดนช่องเม็ก อำเภอสรินทร มีเขตแดนติดต่อกับด้านวังเต่า เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก ในปีงบประมาณ 2550 มีการนำเข้าสินค้าเป็นมูลค่า 713.063 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นไม้แปรรูป กัญชากบ กะหล่ำปลี มะขามเปียก ไม้อัด ชัน ฯลฯ และส่งออกเป็นมูลค่า 3,054.131 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็น น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องอุปโภคบริโภค อุปกรณ์ก่อสร้าง เหล็ก ปูนซีเมนต์ เป็นต้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 แสดงรายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด้านชายแดนช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2550

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1	ไม้แปรรูป	390.642	1	น้ำมันดีเซล	564.698
2	กัญชากบ	62.809	2	น้ำมันเบนซิน	550.964
3	เครื่องมือทดสอบอุปกรณ์ไฟฟ้ากักกัน (สุทธินากลับ)	62.328	3	เครื่องอุปโภค-บริโภค	504.844
4	กะหล่ำปลี	61.084	4	อุปกรณ์ก่อสร้าง	305.645
5	ถั่วลิสง	35.504	5	เหล็ก	193.401
6	มะขามเปียก	11.965	6	ปูนซีเมนต์	177.647
7	ไม้อัด	10.844	7	รถไถนาและอะไหล่	97.202
8	ชัน น้ำมันยาง ขี้ผึ้ง	7.58	8	ยางรถยนต์	62.18
9	ไวไวเนียร์	6.682	9	รถยนต์	57.587
10	จีเลื่อย	5.618	10	เครื่องใช้ไฟฟ้า	43.561
11	อื่น ๆ	85.007	11	อื่น ๆ	496.411

ที่มา : <http://pibooncustoms.com> (28 มกราคม 2551)

สำหรับสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาวไปยังประเทศที่ 3 ในปีงบประมาณ 2550 มูลค่ากว่า 1,293.823 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็น กาแฟเมล็ดดิบ รองเท้าแตะ ไวน์สำเร็จรูป ไม้แปรรูป ฯลฯ และสินค้าผ่านประเทศที่ 3 ไปยัง สปป.ลาว มูลค่ากว่า 451.11 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเหล็ก โครงสร้าง สายพานลำเลียง ส่วน เครื่องไสไม้ อุปกรณ์ไฟฟ้า ฯลฯ รายละเอียดดังแสดงใน ตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 แสดงสินค้าผ่านแดนด่านพรมแดนช่องเม็ก ประจำปีงบประมาณ 2550

ที่	สินค้าผ่านแดนไปประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เมล็ดกาแฟดิบ	1174.507	1	เหล็กโครงสร้าง	103.081
2	รองเท้าแตะ	43.727	2	สายพานลำเลียง อะคริลิกสำเร็จรูป	87.205
3	ไวน์สำเร็จรูป	37.549	3	ส่วน เครื่องไส เครื่องทำกาแฟ	72.739
4	ไม้แปรรูป	21.649	4	อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์ปรับคุณภาพน้ำ	56.965
5	ไม้ท่อน	6.82	5	แม่แบบชุดเจาะ	55.659
6	ลูกเรือ	4.199	6	รถยนต์สำรวจ รถยนต์เก่า	37.308
7	น้ำมันยาง	2.554	7	ข้าวสาร ครีมเทียม เครื่องอัดอากาศ	19.307
8	ชาดำ	1.661	8	คอปเปอร์ซัลเฟต	16.458
9	กาแฟสำเร็จรูป	0.807	9	กระสอบเปล่า กระสอบกาแฟ	1.278
10	ยางพารา	0.345	10	เข็มขัด รองเท้า เฟอร์นิเจอร์	1.105

ที่มา : <http://www.pibooncostoms.com> (ณ วันที่ 28 มกราคม 2551)

การขนส่งมีรถบรรทุกสินค้าผ่านพรมแดนช่องเม็กเข้าไทย 14,126 คัน และออกจากไทย 11,795 คัน รถยนต์ใช้บัตรผ่านแดนไทยเข้า 106,877 คัน ออก 104,831 คัน รถยนต์ใช้บัตรผ่านแดนลาวเข้า 93,375 คัน และออก 75,081 คัน รถยนต์ที่ใช้หนังสือเดินทางไทยเข้า 38,797 คัน และออก 31,246 คัน ที่ใช้หนังสือเดินทางลาว เข้า 22,284 คัน และออก 16,214 คัน โดยมีสถิติจำนวนคนเข้าประเทศไทยปี 2550 จำนวน 243,906 คน และจำนวนคนออก 221,737 คน ส่วนใหญ่จะใช้บัตรผ่านแดนไทยมากที่สุด รองลงมาเป็นบัตรผ่านแดนลาว หนังสือเดินทางไทย และหนังสือเดินทาง สปป.ลาว ตามลำดับ จำนวนใบขนสินค้าประจำเดือน ตุลาคม-ธันวาคม 2550 เป็นใบขนสินค้าเข้า จำนวน 761 ใบ และเป็นใบขนสินค้าออก จำนวน 1,891 ใบ และใบขนสินค้าผ่านแดนจำนวน 139 ใบ ในจำนวนนี้เป็นใบขนสินค้าชนิด Paperless รวมทั้งสิ้น 1,290 ใบ

จากบทสัมภาษณ์นายชวลิต อังควนิช ประธานหอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี สรุปว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีด่านช่องเม็กที่สามารถผ่านเข้าออกสู่ สปป.ลาวมานานแล้ว มีทางรถไฟถึงตัวจังหวัดแต่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อไปถึงช่องเม็กได้ มีสนามบินนานาชาติเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและท่องเที่ยวในอีสานตอนใต้ สามารถเชื่อมต่อไปยังกัมพูชาและเวียดนามในลักษณะวงกลมเศรษฐกิจและสามเหลี่ยมมรกตที่มีทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สปป.ลาว และศิลปวัฒนธรรม ปัจจุบันนักท่องเที่ยวผ่านเข้าออกด่านช่องเม็กน้อยลงจากก่อน สาเหตุเกิดจากเข้มงวดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าออก ซึ่งจังหวัดจะต้องพิจารณาแก้ไขผ่อนปรนต่อไป

องค์การรถไฟของ สปป.ลาว มีแผนที่จะสร้างระบบรางจากนครหลวงเวียงจันทน์ถึงปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทาง 702 กิโลเมตร โดยมีปลายทางสุดท้ายที่ด่านวังเต่าชายแดนจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อรอการเชื่อมต่อกับรถไฟไทยสายตะวันออกเฉียงเหนือต่อจากอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (นสพ.ผู้จัดการรายสัปดาห์, ฉบับวันที่ 29 ก.ย. -5 ต.ค. 2551)

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางอุบลราชธานี-สปป.ลาว-กัมพูชา และเวียดนาม เดินทางออกจากจังหวัดอุบลราชธานี ตั้งแต่เวลา 07.00 น. โดยรถยนต์ของไทยไปตามเส้นทางหมายเลข 217 ระยะทาง 90 กิโลเมตร ก็ถึงด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร ตรงข้ามด่านวังเต่า เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก ซึ่งเป็นด่านขนาดเล็กกำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้างขยายด่านให้สามารถรองรับผู้คนและสินค้าได้มากขึ้น



รูปที่ 5.7 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่าง กรุงเทพฯ สุนครโฮจิมินห์ ผ่านภาคอีสานของไทย

เวลาทำการของด่านเปิดตั้งแต่ 06.00-20.00 น. จากด่านชายแดนเดินทางไปตามถนนหมายเลข 13 ถึงเมืองปากเซ (Pekxe) ระยะทาง 38 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร ข้าม

สะพานมิตรภาพลาว-ญี่ปุ่น ผ่านแขวงจำปาสักไปยังด่านเวินคำ (Veunekham) ชายแดนสปป.ลาว และด่านดงกะลอ (Dong Kralor) ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางทั้งสิ้น 160 กิโลเมตร ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของ สปป.ลาว คือน้ำตกคอนพะเพ็ง และน้ำตกหลี่ผี ระยะทางก่อนถึงด่าน ประมาณ 7 กิโลเมตร ยังเป็นถนนลูกรัง อยู่ในช่วงการก่อสร้าง ภายใต้โครงการช่วยเหลือของ สปป.จีน สาเหตุที่ล่าช้าเนื่องจากปัญหาเขตแดนระหว่าง สปป.ลาวกับกัมพูชา ตลอดเส้นทางประชาชนส่วนใหญ่ทำนา ผัก ผลไม้มีการปลูกเพื่อบริโภคในท้องถิ่น และการประมงในแม่น้ำโขง

ผ่านด่านดงกะลอ ซึ่งเป็นด่านขนาดเล็กต่อไปยังเมืองสตรึงเตริง (Strung Treng) ระยะทาง 57 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำเซกองแห่งใหม่ที่ สปป.จีนสร้างให้ ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวปลาโลมาน้ำจืด (Dolphins) และเดินทางต่อไปยังเมืองกระเจ๊ะห์ (Kratie) และเมืองสะโนล ระยะทางอีก 80 กิโลเมตร ถึงด่านฮวนลือ อำเภอลือคินของเวียดนาม เป็นด่านชั่วคราวขนาดเล็ก ระยะทางก่อนถึงด่านประมาณ 15 กิโลเมตร ยังอยู่ในการก่อสร้าง และเดินทางต่อไปยังนครโฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นสวนยางพาราจำนวนมาก

จากนครหลวงโฮจิมินห์ ระยะทาง 100 กิโลเมตร ระหว่างทางมีแหล่งท่องเที่ยวอุโมงค์กู้จิของวีรชนเวียดนามที่ใช้ในการต่อสู้กับชนอเมริกา ผ่านด่านม็อกไบ (Moc Bai) จังหวัดไต๋นิงห์ (Tay Ninh) ของเวียดนาม เข้าสู่ประเทศกัมพูชาที่ด่านบาเว็ต (Ba vet) จังหวัดสวายเรียง (Sbay Reing) ของกัมพูชา เป็นด่านที่เปิดอย่างเป็นทางการเมื่อปลายปี 2549 โดยนายกรัฐมนตรีของทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งเป็นด่านขนาดใหญ่ทั้งคู่ ในเขตแดนกัมพูชามีบ่อนกาสิโนจำนวนมากคล้ายคลึงกับทางด่านอรัญประเทศ

เข้าสู่กรุงพนมเปญ เมืองหลวงของประเทศกัมพูชาโดยเส้นทางหมายเลข 1 ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางถนนกำลังก่อสร้างโดยการช่วยเหลือของประเทศญี่ปุ่น เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ผ่านเนียกเลียง (Neak Lveang) และกันดาล (Kandal) ก่อนถึงกรุงพนมเปญ ประมาณ 20 กิโลเมตร รถจะต้องข้ามแพขนานยนต์ใช้เวลาเกือบ 45 นาที และกำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงอยู่ กรุงพนมเปญกำลังอยู่ในระหว่างขยายสนามบินให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ได้

จากกรุงพนมเปญเดินทางสู่เมืองเสียมราฐตามถนนหมายเลข 6 ระยะทางประมาณ 416 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดโอดงก์ (Odongh) เลี้ยวขวาไปตามเส้นทางหมายเลข 6 ผ่านจังหวัดกัมปงธม (Kampong Thom) ถึงจังหวัดเสียมราฐ (Siemrean) เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงของกัมพูชา คือ นครวัด นครธม (Angkor Wat, Angkor Thom) ตลอดเส้นทางเป็นถนน 2 ช่องทางการจราจร ปีหนึ่ง ๆ มีนักท่องเที่ยวประมาณ 3 ล้านคน มีโรงแรมที่พักกว่า 150 แห่ง เศรษฐกิจเจริญมากมีสนามบินนานาชาติและแหล่งท่องเที่ยวทะเลสาบเขมร (Tonle Sap) แหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่

ใหญ่ และแหล่งประมงหล่อเลี้ยงประชากรกัมพูชา จากเลียมราฐสามารถเดินทางเข้าทางหลวงหมายเลข 67 ขึ้นไปทางเหนือผ่านบันทายศรี (Bantray Serei) สเรนี้อย (Sre Noy) สู่อันลอง เวง (Anlong Veng) ด้านช่องสะง่า อำเภอกูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ที่ได้รับการเสนอให้เป็นด่านถาวร ภายใต้กรอบ ACMECS ปัจจุบันเป็นด่านชั่วคราวเปิดให้มีการค้าขายเป็นตลาดชายแดน ยังไม่มีการสร้างอาคารโรงเรือน สำนักงานถาวรเช่นด่านช่องเม็ก หรือตลาดโรงเกลือ ระยะทางประมาณ 151 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้างของบริษัท ช.การช่าง จำกัด รัฐบาลไทยสร้างให้เปล่า 16 กิโลเมตรจากช่องสะง่าถึงอันลองเวง ที่เหลือรัฐบาลกัมพูชาทำจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ในวงเงิน 1,300 ล้านบาท โดยรัฐบาลไทยเป็นผู้ค้ำประกันให้ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่อง การจราจร ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในกลางปี 2551 ด้านช่องสะง่ายังเป็น สองข้างทางก่อนถึงอันลองเวง ยังมีป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์มาก พื้นที่ราบจะเป็นที่ทำนา นอกจากนั้นรัฐบาลไทยยังได้ตกลงในหลักการจะให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในการสร้างถนนหมายเลข 68 จากจุดผ่านแดนช่องจอม (Chong Chom) ชายแดนไทย จังหวัดสุรินทร์ ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรมีชัย (Oddor Mean Chey) ไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 6 ปอยเปต-เลียมราฐ ที่เมืองกระฉับ (Kralanh) และกำลังอยู่ในระหว่างการสำรวจความเหมาะสมซึ่งคาดว่าจะใช้เงินกู้จากไทยประมาณ 1,500 ล้านบาท (นิตยพิบูลสงคราม, นสพ.ผู้จัดการ, 18 ธันวาคม 2550)

การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1. สามารถเดินทางใน 4 ประเทศในวันเดียว 2. สามารถเชื่อมโยงวงกลมเศรษฐกิจและสามเหลี่ยมมรกต 3. มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและมรดกโลก นครวัด นครธม 4. มีหน่วยงานระหว่างประเทศและประเทศพัฒนาแล้วให้การช่วยเหลือสนับสนุน 5. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก 6. มีพื้นที่ว่างเปล่าให้สามารถปลูกพืชผลทางการเกษตรและปศุสัตว์ 7. สภาพสังคม เศรษฐกิจในเลียมราบูดีมาก	1. ปัญหาการระบายการจราจร การจราจรที่ไม่เหมือนกัน 2. ปัญหานโยบาย การเมือง การปกครองที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา 3. สามารถขนส่งทางรถยนต์ได้อย่างเดียว 4. เหมาะสำหรับเส้นทางท่องเที่ยวมากกว่าขนส่งสินค้า 5. ขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมกัน 6. สภาพถนนในสปป.ลาวและกัมพูชาไม่ค่อยดีอยู่ในระหว่างก่อสร้าง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
1. มีหน่วยงานนานาชาติและประเทศที่พัฒนาแล้วอยากจะให้การช่วยเหลือ 2. การท่องเที่ยวมรดกโลก นครวัด นครธมเพิ่มมากขึ้นทุกปี 3. เศรษฐกิจ สปป.ลาว และกัมพูชากำลังเจริญมากขึ้น	1. ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ 2. ขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์และภาษาเขมร 3. ปัญหาด้านภาษาที่แตกต่างกันเป็นอุปสรรคในการสื่อสาร 4. มีเส้นทางขนส่งอื่น ๆ เป็นทางเลือกอีกมาก

บทสรุปสำหรับเส้นทางนี้ เส้นทางวงกลมเศรษฐกิจสู่สามเหลี่ยมมรกตเป็นเส้นทางที่เริ่มให้ความสำคัญของไทย-สปป.ลาว-กัมพูชาและเวียดนาม ที่สามารถพัฒนาสู่การขนส่งสินค้าไทยและท่องเที่ยวสู่เวียดนามที่นครโฮจิมินห์ภายใน 1 วัน แล้วยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจทั้งแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมจากมรดกโลก ถึงแม้ว่าสภาพถนนยังไม่เสร็จเรียบร้อยตลอดเส้นทาง และด้านชายแดนเป็นลักษณะด่านชั่วคราวก็ตาม แต่มีนโยบาย/แผนงานที่จะดำเนินการปรับปรุงให้สะดวกยิ่งขึ้น ทางจังหวัดอุบลราชธานีควรมีการวางแผนต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟให้ไปถึงด่านช่องเม็ก และมีการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและการขนส่งมากยิ่งขึ้น

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางอุบล - ปากเซ - อัตตะปือ - ดอนตูม - กวีเยิน

จากจังหวัดอุบลราชธานี สู่ด่านช่องเม็ก ระยะทาง 90 กิโลเมตร เข้าด่านวังเต่า (Wang-Tao) สปป.ลาว มุ่งสู่ปากเซ (Pakxe) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนหมายเลข 16 ผ่านเมืองปากช่อง (Muang Pakxong) เริ่มไต่ขึ้นเนินเขาแต่ไม่ชันมากไปถึงสามแยกเซกอง (Xekong) เลี้ยวขวามุ่งสู่อัตตะปือ (Attapu) ระยะทาง 210 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร สองข้างทางมีบ้านเรือนกระจุกกระจายเบาบางมาก ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยเฉพาะกาแฟพันธุ์อะลาบีก้าจำนวนมาก นอกจากนั้นเป็นพืชผักประเภทต่าง ๆ เช่น มะระหวาน กะหล่ำปลี เป็นต้น จากอัตตะปือเดินทางสู่ชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านพุกเกือ (Phoukeua) ก่อนเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ด่านโบอี (Bo'y) ชื่อเต็ม ๆ CUA KHAU QUOC TE BO'Y ระยะทาง 112 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเป็นป่าเขา ลักษณะถนนเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจรลัดเลาะไปตามไหล่เขา บางแห่งสูงชันกว่า 10 องศา บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 52 กำลังมีการตัดไม้เพื่อเตรียมทำเขื่อนพลังน้ำเซกามาน (Xakaman) โดยบริษัทหุ้นส่วนพลังงานเวียดนาม - ลาว (Viet-Lao Power Joint Stock Company) เพื่อผลิตไฟฟ้าขายให้กับเวียดนาม ทำให้ตลอดเส้นทางมีรถบรรทุกขุดจำนวนมาก ขนส่งผ่านด่านนี้เข้าสู่ประเทศเวียดนาม



รูปที่ 5.8 ด่านพุกเกือและสภาพเส้นทาง

ด่านพุกเกือมีลักษณะเป็นเรือนไม้หลังเล็กๆ จำนวน 5 - 6 หลังแยกตามภารกิจ เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ด่านกักกันสัตว์และพืช แลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น ซึ่งแตกต่างจากฝั่งเวียดนามอย่างสิ้นเชิงที่สร้างเป็นอาคารคอนกรีตขนาดใหญ่ สวยงาม แต่ยังมีผู้ใช้บริการจำนวน

น้อยมาก มีแต่การวางรถบรรทุกไม้ซุงที่ผ่านเข้าออกตลอดทั้งวัน จากด่านโบอี เข้าไปเวียดนาม กำลังก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 4 - 6 ช่องจราจร และมีป้ายผังเมืองแสดงโครงการที่จะพัฒนาในบริเวณดังกล่าว ผ่านเมืองดักโต (Dac To) มุ่งสู่จังหวัดคอนตูม (Kon Tum) ตามเส้นทางหมายเลข 14 ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร ถึงจังหวัดเพลย์กู (Play Cu) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนหมายเลข 19 ผ่านเมืองอันเก้ (An Khe) ถึงจังหวัดกินนอม (Qni Nhom) มีท่าเรือประมงและท่าเรือขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ในระหว่างสำรวจอยู่ในระหว่างขยายเป็นท่าเรือน้ำลึกและพัฒนาเมืองทั้งทางด้านสาธารณูปโภค และอาคารสำนักงาน โรงแรมและอื่น ๆ จำนวนมาก

การวิเคราะห์จุดแข็ง - จุดอ่อน - โอกาส อุปสรรค (SWOT Analysis) สำหรับเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วตลอดเส้นทาง 2. สามารถออกทะเลเวียดนามตอนกลางได้ และเดินทางไปเวียดนามตอนเหนือและตอนใต้ได้ 3. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 3 ประเทศ ไทย - สปป.ลาว และกัมพูชาที่ใกล้ที่สุด 4. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก	จุดอ่อน (Weakness) 1. ด่านพูกือของ สปป.ลาว เป็นด่านเล็กๆ ยังไม่เป็นด่านสากลขาดกฎระเบียบที่ชัดเจน 2. ถนน 2 ช่องจราจร บางช่วงต้องขึ้นเขาที่มีความชันมากกว่า 10° 3. ประชากร สปป.ลาว ตามเส้นทางมีจำนวนน้อยกำลังซื้อต่ำ 4. มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมตามรายทางทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย
โอกาส (Opportunity) 1. ชายทะเลเวียน กำลังมีโครงการพัฒนาเมืองและท่าเรือน้ำลึก 2. กำลังพัฒนาเขื่อนไฟฟ้าสามารถเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ในอนาคต 3. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไทย สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม	อุปสรรค (Threat) 2. การผ่านแดนด้าน สปป.ลาวที่ยังไม่เป็นสากล 3. รถยนต์ไทยยังไม่สามารถผ่านแดนถึงเวียดนามได้ 4. มีการตัดไม้ทำลายป่าเพื่อสร้างเขื่อนจำนวนมาก 5. ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

บทสรุป เส้นทางอุบลราชธานี - ปากเซ - อัดตะปือ - พูกือ - คอนตูม - เกวินเียน เป็นเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากไทยสู่เวียดนามได้ในระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก สภาพถนนเป็นถนนลาดยางมาตรฐานระดับ 3 ปัจจุบันเป็นเส้นทางขนไม้ซุงจาก สปป.ลาว เข้าเวียดนาม และส่งขายต่างประเทศต่อไป มีอุปสรรคที่ด่านพูกือของ สปป.ลาวที่ยังไม่เป็นสากลเท่าที่ควร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ควรมีการต่อเชื่อมทางรถไฟจากจังหวัดอุบลราชธานี

มาถึงด่านช่องเม็ก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะพืชผลทางการเกษตรและบริการสำหรับนักท่องเที่ยว

5.4 เส้นทางกรุงเทพฯ-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์

สระแก้วเป็นชื่อที่มีประวัติศาสตร์มายาวนานกว่า 4,000 ปี ในยุคหินใหม่-ยุคโลหะ มีที่มาจากชื่อสระน้ำโบราณ เป็นอำเภอสระแก้วในจังหวัดปราจีนบุรี ตั้งแต่ปี 2501 และตั้งเป็นจังหวัดสระแก้วเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2536 เป็นจังหวัดที่ 74 ของไทย ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 256 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 7,195 ตารางกิโลเมตร ด้านทิศตะวันออกติดกับประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา แบ่งการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ มีประชากร ณ กันยายน 2549 รวม 537,731 คน ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม มีพื้นที่ทำการเกษตร 4,496,961 ไร่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำนาข้าว 879,238 ไร่ มันสำปะหลัง 646,559 ไร่ ข้าวโพด 291,277 ไร่ และอ้อย 136,406 ไร่ ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัด 25,615 ล้านบาท รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสาขาการขายส่งและค้าปลีก คิดเป็นมูลค่า 8,977 ล้านบาท รองลงมาเป็นสาขาเกษตรกรรม คิดเป็นมูลค่า 5,402 ล้านบาท และจากการผลิตภาคอุตสาหกรรม 2,237 ล้านบาท ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 36,788 บาท สูงเป็นอันดับ 8 ของภาคตะวันออก และเป็นอันดับที่ 55 ของประเทศ (www.sakaeco.go.th, 23Jan, 2008)

จังหวัดสระแก้วมีถนนรวมทั้งสิ้น 930.188 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง 840.45 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 90.35 นอกจากนั้นเป็นถนนคอนกรีต 24.57 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 65.17 กิโลเมตร การเดินทางจากกรุงเทพฯสามารถเดินทางโดยรถยนต์ได้ 3 เส้นทาง คือ 1) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางพหลโยธิน รังสิต-องครักษ์ (ทางหลวงหมายเลข 305) ผ่านกบินทร์บุรี (ทางหลวงหมายเลข 33) ไปจนถึงจังหวัดสระแก้ว เป็นถนนคอนกรีตและลาดยาง 4 ช่องการจราจร ระยะทางประมาณ 214 กิโลเมตร 2) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางหมายเลข 304 ผ่านมีนบุรี ฉะเชิงเทรา เข้าอำเภอพนมสารคาม พอถึงหลักกิโลเมตรที่ 35 เลี้ยวขวาไปทางกบินทร์บุรีตามเส้นทางหมายเลข 33 ไปจนถึงจังหวัดสระแก้ว ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร และ 3) จากกรุงเทพฯใช้เส้นทางหมายเลข 304 ผ่านมีนบุรี ฉะเชิงเทรา พนมสารคาม ศูนย์การศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อน หลักกิโลเมตรที่ 54 มีแยกขวาไปจังหวัดสระแก้วตามทางหลวงหมายเลข 359 ประมาณ 65 กิโลเมตรถึงจังหวัดสระแก้ว นอกจากนั้นยังสามารถเดินทางได้ทางรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ ทุกวันเวลา 06.00 น. และ 13.10 น. ถึงสถานีปลายทางอรัญประเทศ สามารถเชื่อมต่อทางรถไฟกัมพูชาเส้นทางพนมเปญ-ปอยเปต (อรัญประเทศ) และสามารถแยกไปที่กัมปงโสมได้



รูปที่ 5.9 เส้นทางขนส่งทางถนนกรุงเทพฯ-สุรินทร์-โฮจิมินห์ ผ่านภาคตะวันออกของไทย

จังหวัดสระแก้วมีด่านผ่านแดนทั้งหมด 4 แห่ง คือ 1) จุดผ่านแดนบ้านคลองลึก-ปอยเปต หรือด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นจุดผ่านแดนถาวรเพียงแห่งเดียวในจังหวัดสระแก้ว เป็นที่ตั้งของตลาดโรงเกลือ จำหน่ายสินค้าราคาถูกนานาชนิดทั้งของไทย กัมพูชา เวียดนาม สเปน จีน มา

วางขายให้กับนักท่องเที่ยวชายแดน แต่每天有ประชาชนทั้งไทย กัมพูชา และชาวต่างชาติมาจับจ่ายซื้อของเฉลี่ยวันละ 10,000 คน ซึ่งถือได้ว่าเป็นตลาดการค้าชายแดนที่ทำเงินรายได้เข้าประเทศใหญ่ที่สุด 2) จุดผ่อนปรนบ้านเขาคิน (คลองหาด)-บ้าน กม. 13 (พนมไค) อำเภอถ้ำเสือ จังหวัดพระตะบอง 3) จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ (อรัญประเทศ)-บ้านมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย และ 4) จุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยา-บึงตากวน จังหวัดบันเตียเมียนเจย นำเข้าและส่งออกสินค้า ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศในงบประมาณปี 2550 (ตุลาคม 2549-กันยายน 2550) สินค้านำเข้ามูลค่ากว่า 1,306.818 ล้านบาท จากจำนวนใบขนสินค้า 3,882 ใบ ส่วนใหญ่เป็นเศษเหล็ก เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว เศษอลูมิเนียม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง เศษกระดาก เป็นต้น และสินค้าส่งออกมูลค่ากว่า 17,161,534 ล้านบาท จากจำนวนใบขนสินค้า 17,567 ใบ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 รายการสินค้านำเข้า-ส่งออกด่านชายแดนอรัญประเทศประจำปีงบประมาณ 2550

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เศษเหล็ก	336.295	1	รถจักรยานยนต์	1,443.046
2	เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว	176.986	2	ปูนซีเมนต์	1,069.549
3	เศษอลูมิเนียม	175.073	3	เครื่องยนต์	937.685
4	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	159.204	4	อาหารสัตว์	839.014
5	เมล็ดถั่วเหลือง	128.325	5	อะไหล่รถจักรยานยนต์	835.987
6	เศษกระดาก	84.226	6	ก๊าซปิโตรเลียม	537.454
7	สินค้าใบสุทธินำกลับ	52.657	7	ผ้าทอลายขัด	436.953
8	เศษทองแดง	41.164	8	ผ้าพิมพ์	347.677
9	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	36.591	9	ผงชูรส	310.496
10	มันสำปะหลัง	17.165	10	ปุ๋ยเคมี	265.242
11	อื่น ๆ	99.126	11	อื่น ๆ	10,138.427
รวม		1,306.8184	รวม		17,161.534

ที่มา : รายงานประจำปีงบประมาณ 2550, ด่านอรัญประเทศ

นอกจากนั้นในปี 2550 ยังมีสถิติปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าประเทศ 47,373 คัน และปริมาณรถบรรทุกออกนอกประเทศ 47,635 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ร้อยละ 2.57 และ 1.55 ตามลำดับ ด่านศุลกากรอรัญประเทศได้มีการนำเอาระบบ One Stop Service (OSS) มาใช้โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประจำที่ด่านอรัญประเทศ ประกอบด้วย ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต 4 ด่านอาหารและยาอรัญประเทศ ด่านตรวจพืชอรัญประเทศ ด่านกักกันสัตว์สระแก้ว ด่านตรวจสัตว์น้ำสระแก้ว และด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ

บทสรุปจากเอกสารของแต่ละหน่วยงานต่อผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว ภายใต้วิสัยทัศน์ “เมืองงามชายแดนบูรพาน่าอยู่ ประดู่อินโดจีน ถิ่นอุตสาหกรรมเกษตร เขตท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องคือ ประดู่อินโดจีนจังหวัดมีเป้าประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางรองรับและกระจายสินค้าสู่อินโดจีนและจังหวัดใกล้เคียงด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาการค้าชายแดน การเพิ่มประสิทธิภาพการผ่านแดนและการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้วมีโครงการส่งเสริมความรู้ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่งด้านต่างๆ ในการขนส่งทางถนนและโครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อศึกษาความจำเป็นและศักยภาพของการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นสถานที่รวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า และเป็นสถานที่ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการก่อนที่จะทำการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ด้านศุลกากรอรัญประเทศมีโครงการที่จะยกระดับจุดผ่อนปรนเขาดินให้เป็นด่านถาวรเพื่อเชื่อมโยงการนำเข้า-ส่งออกระหว่างจังหวัดสระแก้วกับพระตะบองแบบบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว 7 หน่วยงาน และผลักดันให้รัฐบาลไทยและกัมพูชาเร่งรัดให้นำระบบการขนส่งสินค้าผ่านประเทศที่เรียกว่าการถ่ายลำ (Transshipment) และ/หรือการผ่านแดน (Transit) ข้ามประเทศกัมพูชาเพื่อลดภาระค่าภาษีอากรอันเป็นต้นทุนการนำเข้า-ส่งออกทั้งของไทย เวียดนาม และจีน ทางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจังหวัดสระแก้วมีจุดผ่อนปรนที่บ้านตาพระยา บ้านหนองปรือ บ้านเขาดิน และอยู่ในช่วงดำเนินการเปิดจุดผ่อนปรนเพิ่มที่บ้านโนนหมากนุ่น มีการจัดตั้งสถานที่ตรวจสินค้าขาเข้า-ขาออก ทางรถไฟบริเวณพรมแดนไทย-กัมพูชา ด้วยระบบ National Single Window ด้วยวิธีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งของหน่วยงานในประเทศทุกแห่งและศุลกากรไทยกับกัมพูชา

ปัญหา/อุปสรรค พบว่าประเทศกัมพูชาเป็นประเทศกำลังพัฒนาทำให้ระบบการค้าชายมีลักษณะการค้าชายแดนไม่สามารถเข้าสู่การค้าระหว่างประเทศหรือการค้าสากลได้ การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนต้องใช้เวลาไม่สะดวกรวดเร็ว จากข้อปฏิบัติและวิธีการที่แตกต่างกัน ช่องทาง ณ จุดพรมแดนคับแคบและใช้เป็นทางผ่านเข้า-ออกทั้งรถ สินค้า และคนโดยสาร ยังไม่มีสถานที่สำหรับลานจอดพักและตรวจสินค้า ก่อให้เกิดปัญหารถติดค้างสะสม การประกันภัยยังไม่มีบริษัทใดให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าข้ามแดนสู่กัมพูชา และสภาพถนนให้กัมพูชาค่อนข้างคับแคบ มีบางช่วงกำลังก่อสร้างปรับปรุง

จากบทสัมภาษณ์ นายสมพงษ์ แก้วสุทธิ รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2551 ระบุว่า จังหวัดสระแก้วเป็นเพชรที่รอการปิดฝืน ในอดีตการค้าชายแดนด้านอรัญประเทศคึกคักมากจนเกิดสงครามในกัมพูชาระหว่างปี 2511-2526 ทำให้การค้าซบเซาลง และหลังสงครามมีการเปิดด่านค้าขายอีกครั้งแต่ทางราชการอนุญาตให้เข้ามาทำการค้าขายได้เฉพาะตลาดโรงเกลือ ไม่สามารถเข้ามาค้าขายถึงอำเภออรัญประเทศซึ่งอยู่ห่างจากตลาดโรงเกลือเพียง 6

กิโลเมตร ปัจจุบันนี้มีมูลค่าการค้าขายปีละกว่า 19,000 ล้านบาท เป็นการซื้อเข้าเพียง 1,000 กว่าล้านบาท มีผู้เดินทางผ่านด่านพรมแดนเข้า-ออกอย่างเป็นทางการประมาณ 3,000 คนต่อวัน ซึ่งความจริงแล้วคาดว่าจะมีมากกว่า 12,000 คน ปัจจุบันนี้มีปัญหาด้านการปักเขตแดนระหว่างประเทศที่ยังไม่สามารถหาข้อยุติได้บริเวณด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต และส่งผลกระทบให้ภาครัฐไม่สามารถพัฒนาสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนได้ในระยะรัศมีชายแดน 5 กิโลเมตร ในขณะที่กัมพูชาใช้ระยะรัศมี 5 กิโลเมตรเป็นที่ตั้งของบ่อนกาสิโน 9 แห่ง และก่อสร้างถนน สิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่าง มีการสร้างถนนจากปอยเปตไปยังศรีโสภณและเสียมราฐเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวนครวัด-นครธม ที่เพิ่มขึ้นกว่า 3 ล้านคนต่อปี ทางรถไฟในกัมพูชามีสภาพเก่ามาก สามารถวิ่งได้แค่ 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปัจจุบันนี้สามารถวิ่งมาถึงศรีโสภณแค่นั้น รัฐบาลกัมพูชาได้งบประมาณจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) มาปรับปรุงให้สามารถวิ่งมาถึงปอยเปตระยะทางอีก 28 กิโลเมตรได้ อรัญประเทศมีพื้นที่รถไฟและป่าเสื่อมโทรม 16,000 ไร่ ที่รอการพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา มีการเตรียมถมอ่าวไว้ 2 ด้าน แต่ปัจจุบันนี้สร้างสะพานเพียงด้านเดียว ทำให้สะพานเข้า-ออกคับแคบ รถขนส่งค้าต้องรอให้คนไปก่อนทำให้เสียเวลาในการผ่านแดนค่อนข้างมาก

จังหวัดสระแก้วมีสนามบินที่อำเภอวัฒนานครอยู่ในความดูแลของฝูงบิน 206 กองทัพอากาศมีพื้นที่ประมาณ 15,000 ไร่ แต่ปัจจุบันนี้ใช้ปฏิบัติการกิจเพียง 200 ไร่ เป็นสนามบินที่มี Runway กว้าง 100 ฟุต ยาว 4,900 ฟุต พื้นทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ สามารถรองรับเครื่องบินขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (ATR) ได้ จังหวัดเคยเสนอกระทรวงคมนาคมสร้างเป็นสนามบินพาณิชย์เมื่อปี 2535 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปเยี่ยมชมนครวัด นครธม แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม โดยอ้างเหตุว่าการคมนาคมทางบกสะดวกกว่า แต่จากการทดลองบินปรากฏว่าเป็นที่นิยมของประชาชนพอสมควรในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน 2544 โดยสายการบิน พีบีแอร์ (นสพ.มติชน ฉบับที่ 11058 ปีที่ 31 วันที่ 19 มิถุนายน 2551)

ข้อเสนอแนะของทางหอการค้าจังหวัดสระแก้ว เรื่องปัญหาปักเขตแดนก็ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการไป แต่ด้านการสร้างถนน สิ่งอำนวยความสะดวกก็ต้องดำเนินการไปด้วย หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็ควรพิจารณาหาสถานที่สร้างด่านพรมแดนถาวรแห่งใหม่ในบริเวณที่ไม่มีปัญหาหลักเขตแดน และควรมีการใช้พื้นที่ของการรถไฟที่มีอยู่และ/หรือป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (DC) เพื่อทำหน้าที่เก็บรวบรวม คัดแยก กระจายสินค้า (Hub & Spokes) ทั้งขาเข้า-ขาออกอย่างเป็นทางการ

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางจากกรุงเทพฯ-ละแวกเซี่ยงไฮ้-กบินทร์บุรี-อรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร ช่วงแรกจากกรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี ระยะทาง 173 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องการจราจร ถนนช่วงกบินทร์บุรี-สระแก้ว ระยะทางประมาณ 54 กิโลเมตร อยู่ในช่วงการ

สำรวจออกแบบก่อสร้างขยายเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรแล้ว และช่วงสุดท้ายจากสระแก้วถึงด่าน
อรัญประเทศ อำเภอลองลึก ระยะทาง 55 กิโลเมตร อยู่ในระหว่างก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง 4
ช่องจราจร นอกจากนี้กรมทางหลวงยังได้ก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่จากพนมสารคาม-สระแก้ว
ระยะทาง 72 กิโลเมตร เป็นถนน 2 ช่องจราจร เสร็จแล้วสามารถย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ-
ชายแดนไทย-กัมพูชา ได้ประมาณ 33 กิโลเมตร เส้นทางจากอรัญประเทศ-ปอยเปต-บันเตียเมียน
เจย (ศรีโสภณ)-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 570 กิโลเมตร เริ่มต้นเดินทางออกจากด่าน
คลองลึกอรัญประเทศ ผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร ซึ่งมีด้วยกัน 4 ช่องทำการ การเข้าสู่
ด่านปอยเปต (Poipet) ประเทศกัมพูชาจะต้องทำวีซ่าเข้าประเทศ เสียค่าธรรมเนียม 20 ดอลลาร์
สหรัฐฯ ยกเว้นพาสปอร์ตสีน้ำเงินสำหรับข้าราชการข้ามสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา ผ่านด่าน
ปอยเปตของกัมพูชาแล้ว จะพบกับบ่อนกาสิโนจำนวนมากกว่า 10 แห่ง บางแห่งมีทั้งโรงแรมและ
แหล่งบันเทิงครบวงจร ด่านนี้เป็นด่านถาวรที่ใหญ่ที่สุดของชายแดนด้านตะวันออก จากด่านปอย
เปตสามารถเดินทางสู่พนมเปญ ตามเส้นทางหมายเลข 5 ซึ่งขณะนี้กำลังก่อสร้างอยู่ทำให้ตลอด
เส้นทางมีฝุ่นแดงเต็มไปหมด โดยได้รับเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ระยะทางประมาณ
50 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงถึงศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย (Banteay
Meanchey) ซึ่งในอดีตเคยเป็นส่วนหนึ่งของประเทศสยามเรียกว่ามณฑลบูรพา ตลอดสองข้างทาง
เป็นทุ่งนา มีบ้านเรือนอยู่ประปรายระหว่างทางกำลังก่อสร้างเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ จากศรี
โสภณจะมีทางแยกเลี้ยวซ้ายไปเสียมราฐ ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ตามถนนหมายเลข 6
ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกอันลือชื่อ นครวัด-นครธม แต่ขณะนี้เดินทางจากศรีโสภณวิ่งตรงไป
ผ่านจังหวัดพระตะบอง (Batambong) ระยะทาง 55 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง
เป็นถนน 2 ช่องจราจร สภาพถนนพอใช้ได้ จากพระตะบองถึงโพธิสัตว์ (Pursat) ระยะทาง
ประมาณ 100 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.30 ชั่วโมง เป็นถนน 2 ช่องจราจรลาดยาง
ค่อนข้างดี จากโพธิสัตว์ไปกัมปงชนัง (Kampong Chhnang) ระยะทาง 90 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง
ประมาณ 1 ชั่วโมงเศษ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนค่อนข้างดี ถึงโอดงก์
(Odongk) ซึ่งมีถนนแยกไปกำปงจาม (Kampong Cham) ได้ จากโอดงก์วิ่งรถประมาณ 30
กิโลเมตร ก็จะถึงกรุงพนมเปญ (Phnom Penh) และเริ่มมีการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะ
รถจักรยานยนต์

นอกจากการเดินทางไปกรุงพนมเปญทางรถยนต์แล้ว ยังสามารถเดินทางด้วยเครื่องบินไป
ลงที่สนามบินนานาชาติเซนต์ กรุงพนมเปญ โดยมีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-พนมเปญ-
กรุงเทพฯ วันละ 6 เที่ยวบินของการบินไทย (TG) 2 เที่ยวบิน บางกอกแอร์เวย์ (PG) 3 เที่ยวบิน
และแอร์เอเชีย (FD) อีก 1 เที่ยวบิน และในอนาคตอันใกล้ยังสามารถเดินทาง และขนส่งสินค้าทาง
รถไฟได้อีกด้วย ซึ่งกัมพูชามีทางรถไฟจากพนมเปญมาถึงศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจยอยู่แล้ว
รัฐบาลกัมพูชามีโครงการที่จะเชื่อมต่อมาถึงชายแดนปอยเปต โดยได้รับเงินกู้จากธนาคารพัฒนา

เอเซีย (ADB) เพื่อดำเนินการระหว่างปี 2550-2552 เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟไทยที่รัฐประเทศ (ผู้จัดการออนไลน์, 18 ตุลาคม 2549)

กรุงพนมเปญเป็นเมืองหลวงของกัมพูชา มีประชากรประมาณ 1 ล้านคน เป็นที่ตั้งของพระมหाराชาวัง พระบรมสมเด็จพระบรมนาถโรตมสีห์มุนี ที่เสด็จขึ้นครองราชย์เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2547 รัฐสภาและทำเนียบรัฐบาลที่มีสมเด็จพระสุณ เซน เป็นนายกรัฐมนตรี กรุงพนมเปญมีแหล่งท่องเที่ยวนอกจากพระราชวังที่ประทับพระบรมนาถโรตมสีห์มุนีแล้ว ภายในพระราชวังยังมีวัดพระแก้ว ซึ่งเป็นที่เคารพของชาวกัมพูชาและเป็นสถานที่ทำพิธีกรรมทางศาสนาของพระมหากษัตริย์ กรุงพนมเปญยังมีวัดพนม (Wat Phnom) ที่มีวิหารและเจดีย์ก่อสร้างมากกว่า 100 ปี อยู่บนเนินเขาเล็ก ๆ ไม่สูงนัก ไม่ไกลจากแม่น้ำซาป แต่ไม่มีพระจำพรรษาอยู่ พิพิธภัณฑ์ตัวแตรง (Tuol Sleng Museum) เป็นแหล่งรวบรวมหลักฐานประวัติศาสตร์การฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ของเขมรแดง ภายในมีเครื่องมือที่ใช้ในการทรมาน ห้องกักขังในสมัยนั้นแสดงให้ชม และทุ่งสังหารเจืองไอ (Choeung Ek Killing Field) เป็นอนุสาวรีย์ผู้ถูกเขมรแดงสังหารระหว่างปี ค.ศ. 1975-1979 ภายในมีซากโครงกระดูก หัวกะโหลก วางเรียงกันเป็นชั้น ๆ ให้ชม มีนักท่องเที่ยวมาชมวันละ 200-400 คน

จากกรุงพนมเปญเดินทางต่อไปทางตะวันออก ตามเส้นทางหมายเลข 1 พนมเปญ-บาเวต (Bavet) ผ่านจังหวัดกันดาล (Kandal) ข้ามแม่น้ำโขงด้วยแพขนานยนต์ บริเวณเนียกเลื่อง (Neak Lueang) ปัจจุบันนี้กำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำอยู่ ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น คณะต้องใช้เวลารอคอยและแพขนานยนต์เล่นข้ามฟากประมาณ 40 นาที เดินทางต่อเข้าจังหวัดเปรยแวง (Prey Veng) และจังหวัดสวายเรียง (Svay Reing) จนถึงด่านพรมแดนสากลบาเวต (Bavet) ประเทศกัมพูชา ติดต่อกับด่านม็อกไบ (Moc Bai) ของเวียดนาม ตลอดระยะทางรวม 167 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ที่ชำรุดเป็นช่วง ๆ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้างถนนใหม่โดยการช่วยเหลือสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่น คาดว่าแล้วเสร็จในปลายปี 2551

บริเวณด่านบาเวตเป็นที่ตั้งของบ่อนกาสิโนจำนวนนับสิบแห่ง ด่านบาเวตและด่านม็อกไบของเวียดนามเป็นด่านถาวรขนาดใหญ่ จากด่านม็อกไบ จังหวัดไคนิงห์ เดินทางไปอีกประมาณ 100 กิโลเมตร ตามเส้นทางหมายเลข 22 ก็จะถึงนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของเวียดนาม ตลอดสองข้างทางมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ริมถนนจำนวนมาก

จากโฮจิมินห์เดินทางไปตามเส้นทางหมายเลข 51 หรือ R-1 ต่อจากกรุงพนมเปญ ประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของเมืองหวงเต่า (Vung Tau) ชาวเวียดนามรู้จักกันดีในชื่อเมืองแห่งเรือ ซึ่งในสมัยศตวรรษที่ 15 เป็นที่ทอดสมอเรือของพ่อค้าชาวโปรตุเกส ปัจจุบันมีความสำคัญทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวตากอากาศ และเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนามมีเขตประกอบการอุตสาหกรรม โรงงานแยกก๊าซธรรมชาติ โรงไฟฟ้า และกำลังลงทุนขยายท่าเรือโดยบริษัทท่าเรือยักษ์ใหญ่ของสิงคโปร์ได้สัมปทานโครงการสร้างท่าเรือสำหรับเก็บตู้สินค้า ให้มีมาตรฐานเทียบเท่าท่าเรือชั้นนำ

ของโลก คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการในส่วนแรกปี 2552 และเมื่อทั้งสองส่วนก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถรองรับสินค้าได้ปีละ 200 ล้าน TEU (<http://www.marinerthai.com/forum/index.php?PHSESSID>) ระยะทางรวมจากกรุงเทพฯ – อร์รัฐประเทศ – ศรีโสภณ – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – วังเตา ประมาณ 1,030 กิโลเมตร

นอกจากนั้นกัมพูชายังอยู่ในระหว่างก่อสร้างถนนหมายเลข 48 จากชายแดนด้านจังหวัดตราดสู่เกาะกง (Koh Kong) เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 48 ที่เมืองสเรอัมเบล (Sre Ambel) เข้าสู่พนมเปญได้ ซึ่งสามารถลดระยะเวลาการเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง เหมาะแก่การขนส่งสินค้าสู่พนมเปญและเวียดนาม จากสถิติการค้าชายแดนด้านจังหวัดตาม ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2551 พบว่ามีมูลค่าการค้ารวม 5,252.7 ล้านบาทเป็นการส่งออก 4,242.58 ล้านบาท และนำเข้า 10.11 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีก่อนร้อยละ 16.61 ในขณะที่มูลค่าการค้าชายแดนทั้งปี 2550 รวมทั้งสิ้น 14,824.35 ล้านบาท และคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวตลอดทั้งปี 2551 ประมาณร้อยละ 15-20 จากปัจจัยบวกด้านระบบโลจิสติกส์ที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเมื่อถนนหมายเลข 48 เปิดใช้อย่างสมบูรณ์ทดแทนการขนส่งทางเรือไปสีหนุวิลล์ ใช้เวลาในการขนส่ง 78 ชั่วโมง ทำให้สินค้าผัก ผลไม้ได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะในฤดูมรสุม ทางจังหวัดตราดได้เสนอให้เปิดจุดผ่อนปรนเพิ่มขึ้น เช่นที่บ้านมะม่วง อำเภอบ่อไร่ ติดต่อกับจังหวัดพระตะบอง หรือที่บ้านซำราก บ้านท่าเสา ติดต่อกับจังหวัดโพธิสัต ซึ่งจะช่วยให้มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการทำบันทึกข้อตกลงการค้า การลงทุนและท่องเที่ยวร่วมกันถึง 7 จังหวัด อาทิเช่น สีหนุวิลล์ กำปอต กัมปงจาม เสียมราฐ เป็นต้น จาก นสพ.ประชาชาติธุรกิจ ปีที่ 31 ฉบับที่ 3997 วันที่ 1 พฤษภาคม 2551

การวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) สำหรับเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. อยู่ในโครงการระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) 2. สามารถเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ภายใน 1 วัน 3. สามารถเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือโฮจิมินห์ 4. มีหน่วยงานระหว่างประเทศ และประเทศพัฒนาแล้วให้การช่วยเหลือสนับสนุน 5. มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและมรดกโลก 6. มีสินค้าขนได้ทั้งขาไปและขากลับ 7. มีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก	จุดอ่อน (Weakness) 1. สภาพถนนในกัมพูชาไม่ดี ทำให้ต้องเสียเวลาเดินทาง รวมทั้งสะพานที่กำลังสร้างอยู่ด้วย 2. กฎระเบียบการจราจร และศุลกากรที่ไม่ตรงกัน เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติ 3. นโยบายการเมืองการปกครองของกัมพูชาไม่แน่นอน 4. ยังไม่สามารถขนส่งทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง 5. ขาดแคลนบุคลากรการพัฒนาค้าขายที่ชัดเจน 6. ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และภาษากัมพูชา 7. ยังไม่มีระบบ IT ในการเชื่อมแต่ละประเทศ 8. การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างรัฐประเทศกับปอยเปตส่วนใหญ่ยังใช้แรงงานคนในการขนส่งสินค้า
โอกาส (Opportunity) 1. มีหน่วยงานนานาชาติอยากจะทำให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน 2. ภาวการณ์ขนส่งต้องการลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่ง 3. เศรษฐกิจประเทศกัมพูชาและเวียดนามกำลังเจริญเติบโต	อุปสรรค (Threat) 1. เศรษฐกิจในกัมพูชาไม่ดี กำลังซื้อค่อนข้างต่ำ 2. ขาดแคลนบุคลากรและระบบสารสนเทศ 3. มีเส้นทางขนส่งอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ให้เลือกใช้ได้ 4. ปัญหาด้านภาษาทั้งภาษากัมพูชาและเวียดนาม 5. ปัญหาเขตแดนระหว่างไทย - กัมพูชายังไม่ชัดเจน

บทสรุป เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ระยะทางประมาณ 900 กว่ากิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงขนส่งสินค้าข้ามประเทศจากกรุงเทพฯ หรือบริเวณชายฝั่ง

ทะเลตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบังสู่โฮจิมินห์ได้ภายใน 1 วัน เมื่อถนนเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้งหมด มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือโฮจิมินห์ที่สามารถเชื่อมต่อได้ถึงกัน และในอนาคตทางรถไฟได้ดำเนินการปรับปรุงเรียบร้อยแล้วจะทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปัญหาด้านกฎระเบียบการใช้รถพวงมาลัยขวายังไม่สามารถเข้าไปเวียดนามได้ ต้องมีการเปลี่ยนรถ/เปลี่ยนหัวลาก ปัญหาเรื่องเขตแดน เป็นต้น ควรมีการเร่งรัดให้ต่อเชื่อมทางรถไฟไปถึงชายแดนตลาดโรงเกลือ และใช้สนามบินวัฒนานครเชิงพาณิชย์ สำหรับปัญหาเรื่องเขตแดนควรให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการการเขตแดนร่วมไทย – กัมพูชา (JBC) เป็นผู้พิจารณาต่อไป

จาก โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 48 กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-พนมเปญ

จังหวัดตราดมีจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตรงข้ามบ้านจามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกงเป็นช่องทางการค้าร้อยละ 80 เมื่อได้รับอนุญาตผ่านด่านศุลกากรคลองใหญ่ถูกต้องแล้ว จะนำสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังกัมพูชา โดยใช้ท่าเทียบเรือเอกชน 2 แห่ง คือ ท่าชลาลัยและท่ากัลปิงหา ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านหาดเล็กประมาณ 10 กิโลเมตรเป็นจุดขนถ่ายสินค้า และอีกร้อยละ 20 เป็นการนำเข้า - ส่งออก ผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กโดยตรง นอกจากนั้นจังหวัดตราดยังมีจุดผ่อนปรนการค้าบ้านมะม่วงเนิน 400 หมู่ 3 ตำบลนันทรี อำเภอบ่อไร่ ตรงข้ามบ้านคลองรตัง อำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาจังหวัดตราดได้เปรียบดุลการค้ากับกัมพูชามาตลอด ในปี 2550 มีมูลค่าการส่งออกเป็นเงิน 14,437 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,148 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.63 และมูลค่าการนำเข้าเพียง 51 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท

สัดส่วนการค้าไทยกับกัมพูชาตามแนวตะเข็บชายแดน 3 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี ตราด ในปี 2549 มีมูลค่า 35,118.26 ล้านบาท แยกเป็นมูลค่าส่งออก 33,787.75 ล้านบาท และนำเข้า 1,330.51 ล้านบาท เป็นสัดส่วนการค้าของจังหวัดสระแก้วมากที่สุดถึงร้อยละ 53.71 รองลงมาเป็นตราดถึงร้อยละ 38.01 และจันทบุรีร้อยละ 8.28 รายละเอียดการค้าของด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตาก ดังแสดงในตารางที่ 5.5

เส้นทางหมายเลข 48 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนโครงข่ายสายเอเชีย (Asia Highway Network) เส้นทาง R-10 ทวาย (พม่า) - ไทย - เกาะกง (กัมพูชา) - พนมเปญ - เวียดนาม โดยรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนการก่อสร้างปรับปรุงถนนและสะพาน 4 แห่ง ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ด้วยความช่วยเหลือในรูปเงินให้เปล่า 288 ล้านบาทสำหรับการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 4 แห่ง และเงินกู้เงินช่วยเหลือผ่อนปรน 827.4 ล้านบาท สำหรับการปรับปรุงถนนโดยบริษัท สหการวิศวกร จำกัด เส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายถนนในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) เชื่อมโยงภาคตะวันออกของไทยสู่กัมพูชาและเวียดนาม

เพื่อเป็นเส้นทางท่องเที่ยว การค้า การลงทุนระหว่าง 2 ประเทศได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 โดยนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ รองนายกรัฐมนตรีในฐานะผู้แทนรัฐบาลไทยเป็นประธานร่วมกับสมเด็จฯ ฮุนเซน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา

ตารางที่ 5.5 แสดงรายการมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกด้านศุลกากรคลองใหญ่ ปี 2549

ที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)
1.	ไม้แปรรูป	18.57	1.	น้ำตาลทราย	3,240.82
2.	หวาย	5.81	2.	เบียร์	669.65
3.	ปฐมาตัมสุกแช่แข็ง	3.70	3.	นมและอาหารเสริม	599.43
4.	ปูแสมสดแช่แข็ง	2.45	4.	อวน-ด้ายสำหรับจับปลา	434.50
5.	มะพร้าวผล	2.45	5.	น้ำอัดลม น้ำดื่ม	426.37
6.	เครื่องเป่าถุงพลาสติก (เก่า)	2.00	6.	ผงฟูรส ผงปรุงรส	366.72
7.	ปลาหมึกตากแห้ง	1.84	7.	แบตเตอรี่	245.45
8.	กระเพาะปลาตากแห้ง	1.69	8.	ขนม	170.46
9.	เรือลากจูงเก่าใช้แล้ว	0.85	9.	สุรา	79.76
10.	ยางรองล้อรถยนต์	0.64	10.	เรือสำราญเก่า/ชำรุด	70.47

ที่มา: ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด

เส้นทางหมายเลข 48 จากกรุงเทพฯ ตามเส้นทางบางนา - ตราด เลี้ยวซ้ายบ้านบึง - แกลง - จันทบุรี - ตราด ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร และเดินทางต่อไปยังอำเภอคลองใหญ่ ตามทางหลวงหมายเลข 318 ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ในระหว่างออกแบบก่อสร้างเป็นถนน 4 ช่องการจราจร จากตลาดไปยังบ้านหาดเล็กอีก 10 กิโลเมตร ผ่านด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก เข้าสู่ด่านบ้านจามเยียมของกัมพูชา บริเวณด่านพรมแดนจะพบกับสภาพการค้าชายแดนที่มีทั้งสินค้าอุปโภค บริโภค วัสดุก่อสร้าง ผัก ผลไม้ เป็นต้น จากบ้านคลองลึกเดินทางตามถนนหมายเลข 48 ซึ่งสร้างเสร็จใหม่ ๆ อีก 19 กิโลเมตรก็ถึงจังหวัดเกาะกง (Koh Kong) เป็นถนน 2 ช่องการจราจรกว้าง 7 เมตร พร้อมไหล่ทางอีกข้างละ 1.5 เมตร ห่างจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเพียง 500 เมตร ก็จะพบกับบ่อนกาสิโนในโรงแรมเกาะกงอินเตอร์เนชั่นแนลรีสอร์ท ของนักธุรกิจใหญ่ 2 สัญชาติ นายพัค สุกธากา และสวนสัตว์เกาะกงซาฟารีเวิลด์ เป็นสวนสัตว์แห่งเดียวในกัมพูชา นอกจากนั้นยังเป็นนักลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมเกาะกง หรือนิคม Nearnng Kok ที่อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง พื้นที่ประมาณ 2,121 ไร่ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำครางครินจนได้รับการแต่งตั้งให้เป็นที่พักค้าด้านเศรษฐกิจของเกาะกงโดยรัฐบาลกัมพูชา

จากเกาะกงเดินทางไปอีก 40 กิโลเมตรถึงพุมดวงหรือตาไ้ และอีก 40 กิโลเมตรถึงตรอเปียงรุ้ง ตลอดเส้นทาง 2 ฝั่งถนนจะมีบ้านเรือนอยู่ไม่มากนัก อาชีพเพาะปลูก และประมง เดินทางอีก 36.4 กิโลเมตรถึงอันโคงตีกี และสเรอัมเบล (Sre Ambel) ระยะทางอีก 12.4 กิโลเมตร รวมระยะทางจากเกาะกงถึงสเรอัมเบล 152 กิโลเมตร จากสเรอัมเบลสามารถเลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านจังหวัดกำปงสปีอ (Kampong Spoe) ไปยังพนมเปญได้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมงเท่านั้น หรือตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ไปสิ้นสุดที่สีหนุวิลล์ (กำปงโสม) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียวของกัมพูชาก่อนถึงสีหนุวิลล์ยังมีทางแยกเลี้ยวซ้ายไปกำปอต (Kampot) เป็นที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติโบกอร์ และไปพนมเปญได้เช่นกัน หรือจะไปชายแดนกัมพูชา เวียดนามที่เมืองฮาเตียง (Ha Tian) ก็ได้

การวิเคราะห์จุดอ่อน-จุดแข็ง-โอกาส-อุปสรรค (SWOT Analysis) ของเส้นทางนี้

จุดแข็ง (Strength) 1. ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน (R-10) สภาพถนนดีมาก 2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวและลงทุนที่มีศักยภาพสูง 3. สามารถเดินทางสู่พนมเปญเมืองหลวงที่ใกล้ที่สุดจากกรุงเทพฯ และ Eastern Seaboard 4. สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือได้อีกด้วย 5. กัมพูชามีทรัพยากรธรรมชาติและพืชผลทางการเกษตรสมบูรณ์	จุดอ่อน (Weakness) 1. ด้านชายแดนทั้งด้านไทยและกัมพูชายังไม่เป็นสากลเท่าที่ควร ต้องมีการพัฒนา ปรับปรุงอีกมาก 2. เป็นแหล่งการพนันในเขตกัมพูชา 3. ปัญหาการสื่อสารภาษา 4. มีความแตกต่างด้านกฎระเบียบ วิธีการปฏิบัติของทั้ง 2 ฝ่าย 5. กัมพูชามีพลเมืองน้อย กำลังซื้อต่ำ 6. รถยนต์ของไทยยังไม่สามารถเข้าไปในกัมพูชาและเวียดนามได้
โอกาส (Opportunity) 1. กัมพูชาด้านเกาะกง สีหนุวิลล์ เป็นแหล่งทรัพยากรที่มีค่าของกัมพูชา ทั้งการท่องเที่ยวและก๊าซธรรมชาติ/น้ำมัน/ประมง 2. สามารถเชื่อมต่อทางด้านใต้ของเวียดนามได้หลายเมือง 3. อยู่ในระหว่างศึกษา ออกแบบก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ทั้งของจังหวัดตาก สีหนุวิลล์ และขยายท่าเรือหุงเต่าของเวียดนาม	อุปสรรค (Threat) 1. ขาดความแน่นอน ชัดเจนของกัมพูชา 2. โครงสร้างพื้นฐานยังไม่เพียงพอ และมีคุณภาพ 3. ขาดบุคลากรที่มีทักษะความรู้ด้านโลจิสติกส์และภาษา

สรุป เส้นทางหมายเลข 48 ตราด - หาดเล็ก - เกะกง - สี่หนุวิลล์ – พนมเปญ เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพสูงมากในการขนส่งสินค้าและเดินทางท่องเที่ยวเข้าสู่กัมพูชาและเวียดนาม สภาพถนนเสร็จสมบูรณ์มาตรฐานดี แต่ต้องพัฒนาปรับปรุงด่านผ่านแดนทั้ง 2 ฝ่ายให้เป็นมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น สามารถพัฒนาสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไทยและกัมพูชายังมีปัญหาเรื่องพื้นที่เขตแดนทับซ้อนอยู่

บทที่ 6

เส้นทางและระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนามมีหลายเส้นทาง ทั้งทางถนน ทางทะเล ทางอากาศ และประเทศเวียดนามมีเส้นทางการขนส่งทางรถไฟที่มีเครือข่ายครอบคลุมทั่วประเทศตั้งแต่เหนือจรดใต้ และทางเรือเดินทะเลตลอดชายฝั่งประเทศเวียดนาม ทำให้มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหลายเส้นทาง แต่ละเส้นทางมีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบที่แตกต่างกันไป จากการศึกษา ค้นหาข้อมูลพบว่าเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างไทยกับเวียดนามเป็น ดังนี้

6.1 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ระหว่างประเทศไทย กรุงเทพฯ ไปประเทศเวียดนาม ณ เมืองสำคัญ 3 แห่ง คือ กรุงฮานอย เมืองหลวงซึ่งอยู่ทางตอนเหนือ นครดานัง เป็นเมืองหลักสำคัญอยู่ทางตอนกลางของประเทศ และนครโฮจิมินห์เป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญที่สุดของประเทศเวียดนาม อยู่ทางตอนใต้ของประเทศเวียดนาม ดังรูปที่ 6.1

การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามมีเส้นทางเชื่อมต่อหลัก ดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 เส้นทางการขนส่งรูปแบบต่างๆ ในเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพฯ ประเทศไทย กับกรุงฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

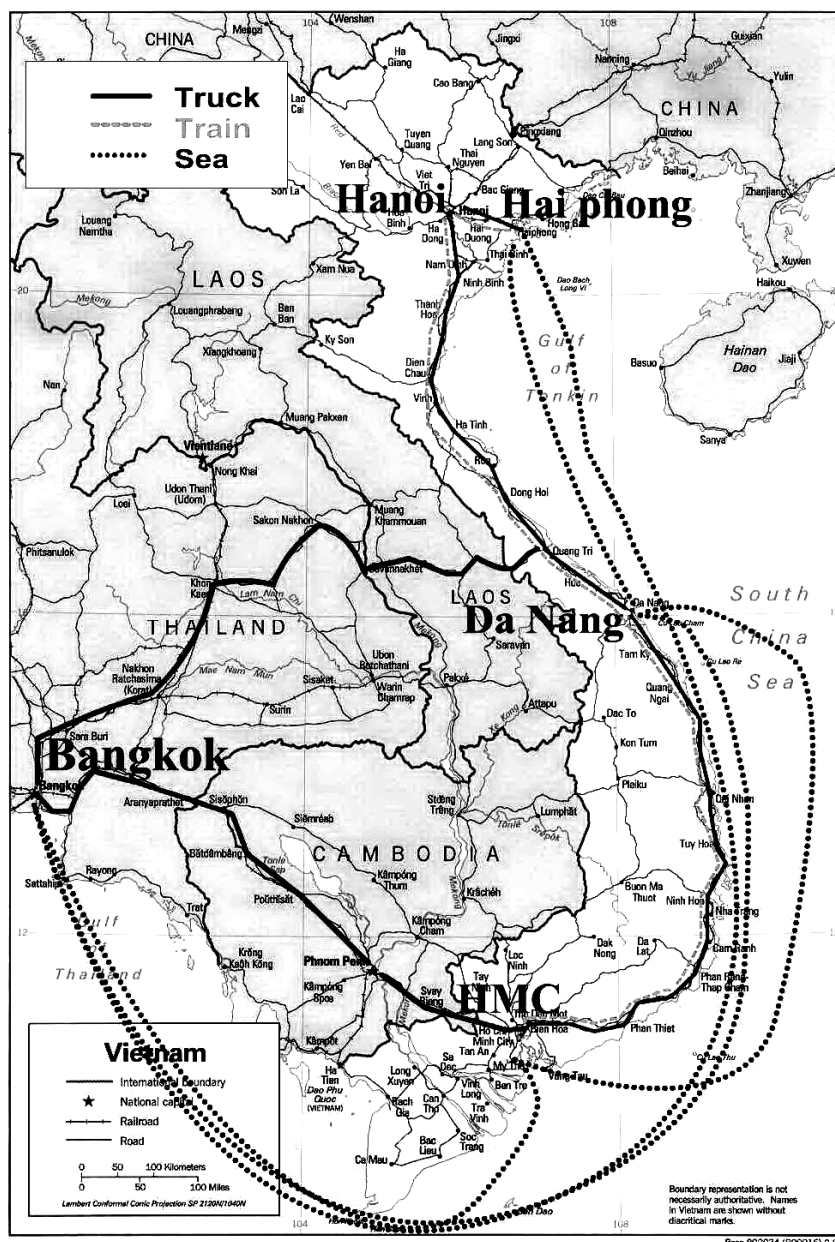
จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
By sea			ฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเป็นช่วงๆ เพื่อความปลอดภัย
Danang	Hai Phong	574	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการน้อย ค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลานานเนื่องจากเรือน้อย จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Ho Chi Minh	Hai Phong	1,537	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการพอประมาณ ค่าขนส่งสูง จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Ho Chi Minh	Danang	1,000	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการน้อย ค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลานานเนื่องจากเรือน้อย จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Bangkok	Danang	1,600	เส้นทางการขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง

จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
			สูงมาก อาจต้องเป็นสายเรือที่มาจากสิงคโปร์ ใช้เวลามาก จาก การสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้างแต่ไม่มากนัก
Bangkok	Ho Chi Minh	1,180	เส้นทางขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง ไม่สูงนัก จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้าง แต่ไม่มากนัก
Bangkok	Hai Phong	2,100	เส้นทางขนส่งนี้จะมีจำนวนเรือที่ให้บริการมาก ค่าขนส่ง ไม่สูงนัก จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้ามีการสูญหายบ้าง แต่ไม่มากนัก แต่ต้องต่อรถบรรทุกไปยัง กรุงเทพมหานคร
By Train			
Ho Chi Minh	Danang	935	เป็นเส้นทางขนส่งในประเทศเวียดนาม เส้นทางขนส่ง นี้จะมีจำนวนเที่ยวต่อวันน้อย ส่วนใหญ่สำหรับขนคนมากกว่า ขนสินค้า กำลังปรับปรุงสะพาน ราคาสูง ระยะเวลาการขนส่ง นาน และต้องต่อด้วยรถบรรทุกจึงถึงมือลูกค้า
Ho Chi Minh	Hanoi	1,726	
Danang	Hanoi	791	
Dong Ha	Ho Chi Minh	1,000	
Dong Ha	Hanoi	622	
Hanoi	Hai Phong	100	
By Truck			
Danang	Hanoi	791	เส้นทางขนส่งนี้จะเป็นเส้นทางขนส่งภายในประเทศ เวียดนาม เนื่องจากการจราจรหนาแน่น ถนนส่วนใหญ่เป็น ถนน 2 ช่องจราจร จึงใช้เวลาขนส่งมาก มีการจำกัด ความเร็วเป็นช่วงๆ ที่ผ่านชุมชน การใช้ถนนไม่มีระเบียบ และ ค่าขนส่งสูงมาก กำลังปรับปรุงสะพานต่างๆ ที่ทำให้รับ น้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้น
Ho Chi Minh	Hanoi	1,726	
Hai Phong	Hanoi	103	
Ho Chi Minh	Danang	947	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง พอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
Bangkok	Danang	1,200	
Bangkok	Ho Chi Minh	1,100	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน กัมพูชา ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง ถนน ไม่ค่อยดีในบางช่วงมีการจำกัดความเร็วเป็นช่วงๆ ที่ผ่าน ชุมชน การใช้ถนนไม่มีระเบียบ และต้องเปลี่ยนหัวลาก นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดระหว่างเส้นทางด้วย จาก การสืบหาข้อมูล มีข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการว่าเคยมีสินค้า และหัวลากสูญหาย
Bangkok	Hanoi	1,500	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2

จาก	ถึง	ระยะทาง (km)	ลักษณะของเส้นทาง
			ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง พอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
Bangkok	Dong Ha	1,030	เส้นทางนี้มีการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ต้องผ่านด่านศุลกากร 2 ประเทศ ใช้เวลาพอสมควร มีข้อมูลว่ามีความเข้มงวดสูง พอสมควร ถนนไม่ค่อยดี และต้องเปลี่ยนหัวลาก
By Air			
Hanoi	Danang	900	เป็นการขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีค่าขนส่งสูง ใช้เวลา น้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มีบริการทุกวัน
Hanoi	Ho Chi Minh	1,800	
Danang	Ho Chi Minh	1,000	
Bangkok	Danang	1,200	มีค่าขนส่งสูงมาก ใช้เวลาน้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มีบริการทุกวัน
Bangkok	Ho Chi Minh	1,000	มีค่าขนส่งสูง ใช้เวลาน้อย มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย แต่มี บริการทุกวัน
Bangkok	Hanoi	2,200	

จากการศึกษาเส้นทางขนส่งระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม โดยกำหนดจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ นครดานัง และกรุงฮานอยของประเทศเวียดนาม คณะวิจัยฯ พบว่ามีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม ดังนี้

1. กรุงเทพมหานครไปนครโฮจิมินห์ มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 9 เส้นทาง
2. กรุงเทพมหานครไปนครดานัง มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 11 เส้นทาง
3. กรุงเทพมหานครไปกรุงฮานอย มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 21 เส้นทาง



รูปที่ 6.1 เส้นทางขนส่งจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย)-เวียดนาม

6.1.1 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ที่มีจุดเริ่มต้นที่ กรุงเทพมหานคร และจุดปลายทางที่ นครโฮจิมินห์ มี 9 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับนครโฮจิมินห์

เส้นทาง
1.Bkk → HMC
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang → HMC
6.Bkk  HMC
7.Bkk → Da Nang  HMC
8.Bkk → Da Nang  HMC
9.Bkk → Da Nang  HMC

Remark: truck  , train  , air → and sea 

6.1.2 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ทั้งหมด 21 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงฮานอย

เส้นทาง
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi
2.Bkk  Laobao  Dong Ha 
Da Nang  Hai Phong  Ha Noi
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi
4.Bkk  HMC  Ha Noi
5.Bkk  HMC  Ha Noi

เส้นทาง			
6.Bkk	 HMC	 Hai Phong	 Ha Noi
7.Bkk	 HMC	 Hai Phong	 Ha Noi
8.Bkk	 HMC	 Da Nang	 Ha Noi
9.Bkk	 HMC	 Da Nang	 Ha Noi
10.Bkk	 HMC	 Ha Noi	
11.Bkk	 HMC	 Hai Phong	 Ha Noi
12.Bkk	 HMC	 Hai Phong	 Ha Noi
13.Bkk	 Da Nang	 Ha Noi	
14.Bkk	 Da Nang	 Ha Noi	
15.Bkk	 Da Nang	 Hai Phong	 Ha Noi
16.Bkk	 Da Nang	 Hai Phong	 Ha Noi
17.Bkk	 Hai Phong	 Ha Noi	
18.Bkk	 Hai Phong	 Ha Noi	
19.Bkk	 Da Nang	 Ha Noi	
20.Bkk	 Da Nang	 Ha Noi	
21.Bkk	 Ha Noi		

Remark: truck , train , air  and sea 

6.1.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯกับนครดานัง

มีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ 11 เส้นทาง ดังตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับนครดานัง

เส้นทาง
1.Bkk  HMC  Da Nang
2.Bkk  HMC  Da Nang
3.Bkk  Da Nang
4.Bkk  Da Nang
5.Bkk  HMC  Da Nang
6.Bkk  HMC  Da Nang
7.Bkk  HMC  Da Nang
8.Bkk  HMC  Da Nang
9.Bkk  HMC  Da Nang
10.Bkk  HMC  Da Nang
11.Bkk  HMC  Da Nang

Remark: truck , train , air  and sea 

6.2 ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในหัวข้อนี้ จะกล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการตัดสินใจ และขั้นตอนการใช้ระบบการตัดสินใจนี้ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ที่ใช้เกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการ ระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงของการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญ

ของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมภายใต้ข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

6.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประกอบด้วย ปัจจัยเชิงปริมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ ดังนี้

6.2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม เป็นดังตารางที่ 6.5 6.6 และ 6.7 ซึ่งจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

ตารางที่ 6.5 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  HMC	1,200	1.8	4580	6,250	43.2	101
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	2,130	6.4	2,198	2,532	41.336	131
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	7.4	2,398	2,832	41.34	116
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,215	7.4	2,354	2,776	41.32	131
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	4.4	5,980	7,800	43.22	111
6.Bkk  HMC	1,380	5.8	967.5	1,271.7	41.29	94

Route BKK-HMC	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
7.Bkk  Da Nang  HMC	2,500	6.2	5,378	7,282	84.51	187
8.Bkk  Da Nang  HMC	3,226	9.3	6,924	9,051	105	252.5
9.Bkk  Da Nang  HMC	2,347	3.8	6,580	8,750	43.21	131

Remark: truck , train , air  and sea 

ตารางที่ 6.6 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-กรุงฮานอย

Route BKK-Ha Noi	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	1,752	6.4	2,154	2,476	41.32	131
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,957	7.9	2,596	3,084	41.39	146
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,954	9.5	2,620	3,125	61.87	166.5
4.Bkk  HMC  Ha Noi	3,106	9.8	3,967.5	4,771.7	41.31	124
5.Bkk  HMC  Ha Noi	3,206	12.1	1,807.5	2,346.7	62.14	174.5
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,631	9.4	2,830	3,415	61.89	186.5
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	3,017	15	1,741.5	2,456	91.4	150
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,971	11.5	4,718	5,077	61.93	166.5

Route BKK-Ha Noi	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,280	10.4	5,798	6,232	41.34	146
10.Bkk  HMC  Ha Noi	2,906	9.4	4,430	4,330	41.37	131
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,820	8.9	4,540	4,840	41.4	146
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,817	10.5	4,564	4,881	61.88	166.5
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,591	10.8	2,960	3,910	41.3	206
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,691	12.1	2,080	3,005	62.08	256.5
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,477	12.4	2,166	3,119	61.96	241.5
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,474	14	2,190	3,160	82.44	262
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,403	12.3	1,544	2,236	41.36	139
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,503	12.7	1,924	2,736	82.56	210
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,291	6.2	5,290	7,170	84.49	202
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,191	4.8	6,080	7,950	43.21	131
21.Bkk  Ha Noi	2,400	1.8	4,580	6,250	43.2	101

Remark: truck , train , air  and sea 

ตารางที่ 6.7 ข้อมูลเชิงปริมาณของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK-Da Nang	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ต้นทุน (USD)			
			20 ฟุต	40 ฟุต	ต่อ กิโลกรัม	ต่อ ลบ.ม.
1.Bkk  HMC  Da Nang	2,327	7.8	2,967.5	3,771.67	41.303	124
2.Bkk  HMC  Da Nang	2,415	10.1	1,631.5	2,122.67	62.093	174.5
3.Bkk  Da Nang	1,400	1.8	4,580	6,250	43.2	101
4.Bkk  Da Nang	1,800	7.8	1,460	2,210	41.29	176
5.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	7.4	4,298	4,532	41.34	116
6.Bkk  HMC  Da Nang	2,115	7.4	4,254	4,476	41.32	131
7.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	4.4	7,880	9,500	43.22	111
8.Bkk  HMC  Da Nang	2,235	6.2	5,334	7,226	84.5	202
9.Bkk  HMC  Da Nang	2,147	3.8	6,580	8,750	43.21	131
10.Bkk  HMC  Da Nang	2,300	6.2	5,378	7,282	84.51	187
11.Bkk  HMC  Da Nang	2,480	7.1	5,257.5	7,146.7	63.99	154.5

6.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ ขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น และการวิเคราะห์ปัจจัย ดังนี้

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับเวียดนาม และผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้น ในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม น่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถาม สามารถสรุปปัจจัยที่กำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับ แบบลิเคิร์ต (Likert scale) (แบบสอบถามแสดงใน ภาคผนวก 5) การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้นำวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์ เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ซึ่งสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นได้ดัง ตารางที่ 6.8

ตารางที่ 6.8 ข้อมูลเบื้องต้นของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ปัจจัย	ชื่อตัวแปร	จำนวนข้อมูล	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน	Factor01	60	3.07	1.22
ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง	Factor02	60	3.87	1.14
ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง	Factor03	60	3.65	1.26
ต้นทุนในการขนส่ง	Factor04	60	3.40	1.09
ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ)	Factor05	60	3.95	1.11
ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย)	Factor06	60	3.35	1.10
ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง	Factor07	60	3.80	1.19
ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการศุลกากร	Factor08	60	3.65	0.76
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหาก	Factor09	60	4.03	1.30

ปัจจัย	ชื่อตัวแปร	จำนวน ข้อมูล	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด				
การสอบกลับได้ของสินค้า ผู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ	Factor010	60	3.23	1.34

จากตารางที่ 6.8 สรุปได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่คาดคิดมากที่สุด เพราะมีระดับความสำคัญเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.03 รองลงมาเป็นปัจจัยความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ) มีระดับความสำคัญเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 แต่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน น้อยที่สุด โดยมีระดับความสำคัญเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 อย่างไรก็ตามปัจจัยทั้งหมดมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน คืออยู่ในช่วง 0.76 ถึง 1.34 แสดงให้เห็นว่าข้อมูลที่ได้มีความแปรปรวนน้อย ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจำเป็นที่จะต้องมีการตรวจสอบว่าข้อมูลมีความน่าเชื่อถือหรือไม่ โดยจะพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟา (Cronbach's alpha coefficient) ถ้าผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละคนตอบคำถามได้สอดคล้องกัน แสดงว่าข้อมูลที่ได้มีความน่าเชื่อถือสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ต่อไปได้ ทั้งนี้ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟามีค่าอยู่ในช่วง 0 ถึง 1 ถ้าค่าที่ได้ใกล้เคียงกับ 1 ถือได้ว่ามีความสอดคล้องกันภายในสูง

สูตรที่ใช้

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_x^2} \right) \quad (1)$$

เมื่อ	α	คือ ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคอัลฟา
	k	คือ จำนวนข้อคำถาม
	S_i^2	คือ ค่าความแปรปรวนของคะแนนของข้อคำถามแต่ละข้อ
	S_x^2	คือ ค่าความแปรปรวนของคะแนนรวม

ตารางที่ 6.9 ผลการคำนวณหาค่าความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรม SPSS

Cronbach's Alpha	N of Items
0.880	10

หมายเหตุ N คือจำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม

จากตารางที่ 6.9 การวิเคราะห์พบว่าค่าความน่าเชื่อถือมีค่าเท่ากับ 0.880 ซึ่งถือว่ามีความน่าเชื่อถือสูง (กัลยา วาณิชบัญชา, 2548) สรุปได้ว่าข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

ข) การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) ซึ่งประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย การวิเคราะห์ปัจจัย สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัย การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัย และการสรุปและตั้งชื่อกลุ่มของปัจจัย

1) ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัย เป็นเทคนิคการแบ่งกลุ่มตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันมาไว้ในกลุ่มเดียวกัน ในขั้นแรกจะต้องทำการตรวจสอบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งแต่ละตัวมีความสัมพันธ์กันเพียงพอที่จะทำการจัดแบ่งกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัยได้หรือไม่ ทั้งนี้ปัจจัยใดที่ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ จะต้องทำการคัดออกก่อนที่จะดำเนินการวิเคราะห์ปัจจัยในขั้นตอนต่อไป โดยตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันสามารถวัดได้จากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation) แสดงผลดังตารางที่ 6.10

ตารางที่ 6.10 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

		Factor01	Factor02	Factor03	Factor04	Factor05	Factor06	Factor07	Factor08	Factor09	Factor10
Factor01	Pearson	1.000	.400**	.499**	.457**	.580**	.219	.661**	.761**	.410**	.257*
	Sig.	-	.002	.000	.000	.000	.093	.000	.000	.001	.048
Factor02	Pearson	.400**	1.000	.214	.577**	.582**	.045	.628**	.515**	.751**	-.090
	Sig.	.002	-	.100	.000	.000	.731	.000	.000	.000	.495
Factor03	Pearson	.499**	.214	1.000	.398**	.617**	.413**	.619**	.314*	.464**	.639**
	Sig.	.000	.100	-	.002	.000	.001	.000	.014	.000	.000
Factor04	Pearson	.457**	.577**	.398**	1.000	.659**	.220	.603**	.439**	.761**	.238
	Sig.	.000	.000	.002	-	.000	.092	.000	.000	.000	.067
Factor05	Pearson	.580**	.582**	.617**	.659**	1.000	.147	.953**	.544**	.790**	.257*
	Sig.	.000	.000	.000	.000	-	.263	.000	.000	.000	.047
Factor06	Pearson	.219	.045	.413**	.220	.147	1.000	.183	.175	.128	.527**
	Sig.	.093	.731	.001	.092	.263	-	.163	.182	.331	.000
Factor07	Pearson	.661**	.628**	.619**	.603**	.953**	.183	1.000	.581**	.703**	.241
	Sig.	.000	.000	.000	.000	.000	.163	-	.000	.000	.063

		Factor01	Factor02	Factor03	Factor04	Factor05	Factor06	Factor07	Factor08	Factor09	Factor10
Factor08	Pearson	.761**	.515**	.314*	.439**	.544**	.175	.581**	1.000	.476**	.082
	Sig.	.000	.000	.014	.000	.000	.182	.000	-	.000	.535
Factor09	Pearson	.410**	.751**	.464**	.761**	.790**	.128	.703**	.476**	1.000	.101
	Sig.	.001	.000	.000	.000	.000	.331	.000	.000	-	.444
Factor10	Pearson	.257*	-.090	.639**	.238	.257*	.527**	.241	.082	.101	1.000
	Sig.	.048	.495	.000	.067	.047	.000	.063	.535	.444	-

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

จากตารางที่ 6.10 พบว่าปัจจัยทุกตัวมีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ อย่างน้อย 1 ตัว ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และ 0.01 ดังนั้น ปัจจัยทั้ง 10 ตัว (Factor01 ถึง Factor10) สามารถนำไปจัดกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัยได้ นอกจากนี้ยังได้ทำการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างกันของปัจจัย โดยใช้ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meier-Olkin) และ Barlett's Test of Sphericity ในการทดสอบโดยใช้สมมติฐานต่อไปนี้

สมมติฐาน H_0 : ปัจจัยทั้ง 10 ตัว ไม่มีความสัมพันธ์กัน

H_1 : ปัจจัยทั้ง 10 ตัว มีความสัมพันธ์กัน

ทำการทดสอบสมมติฐานด้วยระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งได้ผลดัง ตารางที่ 6.11

ตารางที่ 6.11 ค่า KMO and Bartlett's Test สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัย

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.714
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	481.798
	df	45
	Sig.	.000

จากตารางที่ 6.11 ค่า KMO เท่ากับ 0.714 (ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.5) สรุปได้ว่าชุดตัวแปรมีความเหมาะสมสำหรับนำมาวิเคราะห์ปัจจัย ในส่วนของการตรวจสอบด้วยวิธี Bartlett's Test ค่า Sig. = 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยทั้ง 10 ตัว มีความสัมพันธ์กัน จึงสามารถที่จะทำการวิเคราะห์ปัจจัยได้

2) การวิเคราะห์ปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัยในงานวิจัยนี้ใช้วิธี Principal Component Analysis โดยทำการหมุนแกนแบบ Orthogonal ด้วยวิธี Varimax มี 2 ขั้นตอน คือ การพิจารณาจำนวนกลุ่มของปัจจัย และการจัดกลุ่มปัจจัย ดังนี้

- การพิจารณาจำนวนกลุ่มของปัจจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งทั้ง 10 ปัจจัย จะถูกนำมาจัดกลุ่ม ในเบื้องต้น จะต้องทำการวิเคราะห์ว่าควรแบ่งปัจจัยออกเป็นกี่กลุ่มถึงจะเหมาะสม ได้ผลดังตารางที่ 6.12

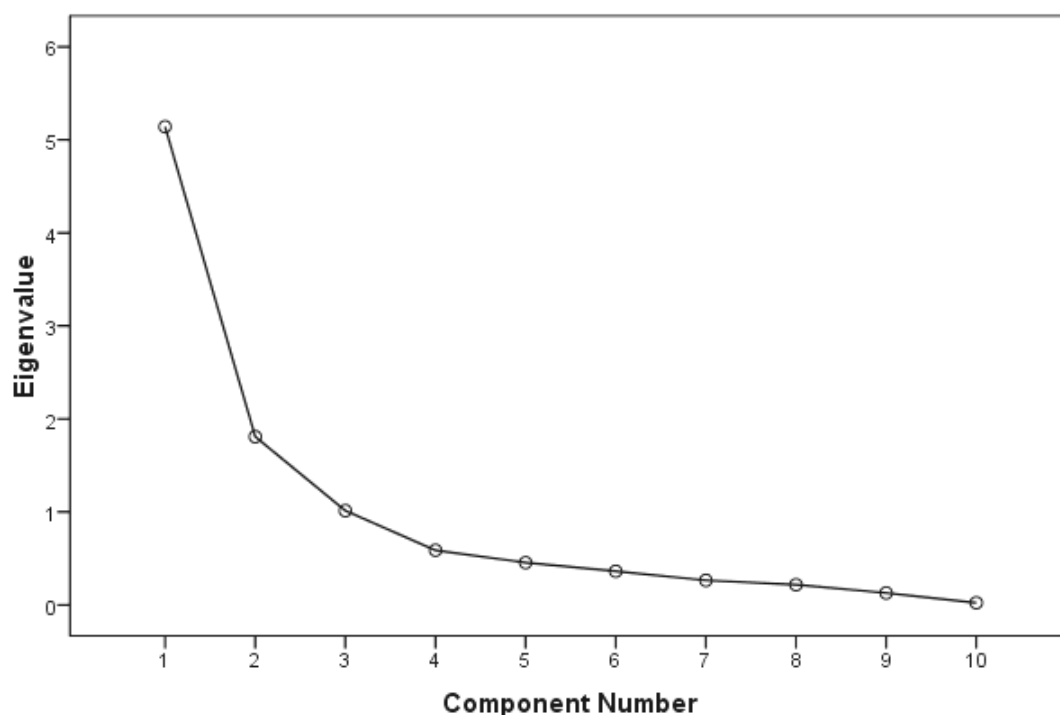
ตารางที่ 6.12 ค่า Total Variance Explained ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% Variance	% Cumulative	Total	% Variance	% Cumulative	Total	% Variance	% Cumulative
1	5.141	51.415	51.415	5.141	51.415	51.415	3.519	35.186	35.186
2	1.809	18.090	69.504	1.809	18.090	69.504	2.303	23.030	58.216
3	1.013	10.132	79.636	1.013	10.132	79.636	2.142	21.420	79.636
4	0.587	5.873	85.509						
5	0.455	4.548	90.057						
6	0.362	3.620	93.677						
7	0.264	2.639	96.316						
8	0.217	2.172	98.488						
9	0.128	1.284	99.772						
10	0.023	.228	100.000						

จากตารางที่ 6.12 สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

1. พบว่าควรจะสกัดปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่มด้วยกัน โดยพิจารณาจากจำนวนของ Component (กลุ่ม) ที่มีค่า Eigenvalue มากกว่า 1 (Eigenvalue คือค่าที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยในกลุ่มนั้นสามารถอธิบายความแปรปรวนได้ดีเพียงใด)
2. พบว่าในส่วนของ Rotation Sum of Squared Loadings ถ้าทำการสกัดปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม และทำการหมุนแกนโดยใช้วิธี Varimax แล้ว พบว่า
 - ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 1 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 35.186%
 - ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 23.030 %

- ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 3 สามารถอธิบายความแปรปรวนทั้งหมดได้ 21.420 %
3. การจัดกลุ่มทั้งหมดออกเป็น 3 กลุ่มสามารถอธิบายความแปรปรวนรวมกันได้ 79.636 %



รูปที่ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนกลุ่มกับค่าความแปรปรวนของกลุ่ม (eigenvalue)

จากตารางที่ 6.12 หากจัดกลุ่มของปัจจัยออกเป็น 4 กลุ่ม จะช่วยให้สามารถอธิบายความแปรปรวนของข้อมูลได้มากขึ้น (เป็น 85.509 %) แต่ปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 4 จะมีค่า Eigenvalue น้อยกว่า 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจะมีปัจจัยที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มนี้น้อยกว่า 1 ตัว และจากการพิจารณารูปที่ 6.2 พบว่าค่า Eigenvalue ที่จะลดลงอย่างมากระหว่างการจัดกลุ่ม 3 และ 4

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าควรจัดกลุ่มของปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม

● การจัดปัจจัยให้อยู่ในกลุ่ม

การพิจารณาว่าควรจัดปัจจัยใดให้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน โดยพิจารณาจากค่าของ Factor Loading ถ้าค่า Factor Loading มีค่าสูงในกลุ่ม (Component) ใด (เข้าใกล้ +1 หรือ -1) จะจัดปัจจัยดังกล่าวให้อยู่ในกลุ่มนั้น ซึ่งผลการจัดกลุ่มโดยใช้วิธี Principal Component Analysis ได้ผลตามตารางที่ 6.13 และ 6.14

ตารางที่ 6.13 ค่า Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Factors	Component		
	1	2	3
Factor01	0.743	0.078	-0.537
Factor02	0.689	-0.520	0.045
Factor03	0.705	0.485	0.183
Factor04	0.743	-0.156	0.337
Factor05	0.915	-0.075	0.116
Factor06	0.424	0.673	-0.095
Factor07	0.914	-0.067	-0.005
Factor08	0.699	-0.123	-0.613
Factor09	0.767	-0.384	0.366
Factor10	0.372	0.805	0.207

จากตารางที่ 6.13 ในการจัดปัจจัยครั้งแรกพบว่ามีปัจจัยบางตัวที่ยังไม่สามารถจัดเข้ากลุ่มได้ เช่น Factor02 มีค่า Factor Loading สูงทั้งในกลุ่มที่ 1 และ 2 ดังนั้นจึงต้องทำการหมุนแกน เพื่อเพิ่มและลดค่าของ Factor Loading ในแต่ละกลุ่ม เพื่อให้สามารถแยกความแตกต่างกันได้อย่างชัดเจน โดยใช้การหมุนแกนแบบ Orthogonal ด้วยวิธี Varimax ได้ผลดังตารางที่ 6.14

ตารางที่ 6.14 ค่า Rotated Factor Loading ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

Factors	Component		
	1	2	3
Factor01	0.262	0.269	0.840
Factor02	0.766	-0.189	0.354
Factor03	0.416	0.747	0.183
Factor04	0.795	0.212	0.111
Factor05	0.781	0.314	0.384
Factor06	-0.015	0.757	0.260
Factor07	0.717	0.299	0.486
Factor08	0.277	0.057	0.894
Factor09	0.925	0.021	0.113
Factor10	0.040	0.909	-0.032

จากตารางที่ 6.14 สรุปผลการจัดกลุ่มของปัจจัยได้ดังนี้

1. Factor01 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 3 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.840) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
2. Factor02 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.766) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
3. Factor03 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.747) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
4. Factor04 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.795) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
5. Factor05 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.781) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
6. Factor06 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.757) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
7. Factor07 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.717) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
8. Factor08 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 3 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.894) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
9. Factor09 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 1 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.925) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ
10. Factor10 สามารถจัดเข้ากลุ่มที่ 2 ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีค่า Factor Loading ที่สูง (0.909) ในกลุ่มนี้ และค่า Factor Loading ในกลุ่มอื่นๆ มีค่าต่ำ

3) สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัย

การวิเคราะห์ปัจจัยสามารถจัดกลุ่มของปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันในเชิงสถิติได้ทั้งหมด 3 กลุ่ม และได้ระบุชื่อกลุ่มที่เหมาะสม สรุปได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางขนส่ง (Risk of Infrastructure and Equipment: RIE)

- ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง (RIE01)
- ต้นทุนในการขนส่ง (RIE02)
- ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ) (RIE03)
- ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (RIE04)
- ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด (RIE05)

กลุ่มที่ 2 ปัจจัยด้านความเสี่ยงของตัวสินค้า (Risk of Freight: RF)

- ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (RF01)
- ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย) (RF02)
- การสอกลับได้ของสินค้า ตู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ (RF3)

กลุ่มที่ 3 ปัจจัยด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Risk of Legal: RL)

- ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน (RL01)
- ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการศุลกากร (RL02)

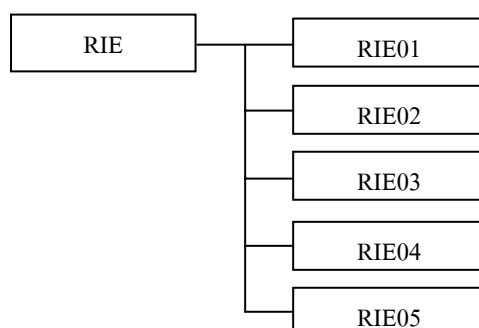
4) การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัย

4.1) การตรวจสอบความถูกต้องของโครงสร้าง

ความถูกต้องของปัจจัยภายในกลุ่มสามารถตรวจสอบได้จากค่า Factor Loading ซึ่งปัจจัยภายในจะถูกจัดกลุ่มโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัย ถ้าปัจจัยย่อยทั้งหมดเป็นโครงสร้างที่ถูกต้องก็ควรจะมีค่าความสัมพันธ์กัน ซึ่งจะทำให้ค่า Factor Loading มีค่าสูงทุกตัว ซึ่งค่าที่ได้ควรจะมีค่ามากกว่า 0.6 (Humphreys et al., 2004) เพื่อที่จะให้ปัจจัยภายในดังกล่าวเป็นโครงสร้างที่ถูกต้องของปัจจัยหลัก

4.2) การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของโครงสร้าง

เป็นการวัดความสอดคล้องกันของปัจจัยภายใน โดยจะวัดจากค่า Reliability Cronbach's Alpha ถ้ามีค่ามากกว่า 0.70 แสดงว่าปัจจัยภายในมีความสอดคล้องกันเป็นอย่างมาก และส่งผลให้ปัจจัยหลักมีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตามถ้าค่า Reliability Cronbach's Alpha มีค่าอยู่ระหว่าง 0.50 ถึง 0.70 ก็สามารถยอมรับได้ว่าปัจจัยภายในดังกล่าวยังมีความสอดคล้องกันอยู่สำหรับงานวิจัยเชิงสำรวจ (Amelia and Larry Smeltzer, 1999) ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงตามตารางที่ 6.15



รูปที่ 6.3 ตัวอย่างโครงสร้างแบบหลายตัวแปร

ตารางที่ 6.15 ชื่อตัวแปรที่ใช้ในโปรแกรม SPSS รายละเอียดของปัจจัยแต่ละตัว และค่า Factor Loading กับค่า Reliability Cronbach's Alpha ที่ได้จากโปรแกรม

ชื่อตัวแปร	รายละเอียด	Factor Loadings
RIE	1. ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง (Reliability Cronbach's Alpha = 0.912)	
RIE01	ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ที่นอกเหนือจากการขนส่ง	0.766
RIE02	ต้นทุนในการขนส่ง	0.795
RIE03	ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง (อุบัติเหตุ)	0.781
RIE04	ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	0.717
RIE05	ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด	0.925
RF	2. ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า (Reliability Cronbach's Alpha = 0.788)	
RF01	ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง	0.747
RF02	ความปลอดภัยของสินค้า (เสียหายหรือสูญหาย)	0.757
RF03	การสอบกลับได้ของสินค้า ผู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ	0.909
RL	3. ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ (Reliability Cronbach's Alpha = 0.811)	
RL01	ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่าน	0.840
RL02	ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในพิธีการทางศุลกากร	0.849

จากตารางที่ 6.15 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ค่า Factor Loading ที่ได้มีค่าอยู่ระหว่าง 0.717 (ปัจจัย RIE04) ถึง 0.925 (ปัจจัย RIE05) ซึ่งค่าต่ำสุดที่ได้มีค่ามากกว่า 0.700 แสดงว่าปัจจัยภายในทั้งหมดเป็นองค์ประกอบที่ถูกต้อง
- ค่า Reliability Cronbach's Alpha ของปัจจัยหลักแต่ละตัวที่ได้มีค่าอยู่ระหว่าง 0.788 (ปัจจัยหลัก RF) ถึง 0.912 (ปัจจัย RIE) ซึ่งค่าต่ำสุดที่ได้มีค่ามากกว่า 0.700 แสดงว่าปัจจัยภายในมีความสอดคล้องกัน ทำให้ปัจจัยทั้ง 3 กลุ่มมีความน่าเชื่อถือ

5) การสรุปและตั้งชื่อกลุ่มของปัจจัย จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่าปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งและตั้งชื่อออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1.ปัจจัยด้านความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเส้นทางขนส่ง

หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางช่วงฤดูร้อน ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งต่างๆ ในเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

2.ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

3.ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางการเมืองระหว่างประเทศ

2) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้วขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 6.16 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003)

ตารางที่ 6.16 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8

Risks Index	Description
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป ดังตารางที่ 6.17, 6.18 และ 6.19

ตารางที่ 6.17 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk → HMC	2.67	2.67	3.00
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	6.00	5.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	5.67	6.33	6.33
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	6.00	5.33	6.33
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang → HMC	5.67	5.33	6.33
6.Bkk  HMC	4.00	4.33	3.33
7.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	4.67	3.33
8.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	3.67	3.33
9.Bkk → Da Nang  HMC	4.00	3.33	3.00

ตารางที่ 6.18 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK-Da Nang	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk  HMC  Da Nang	5.00	5.33	3.67
2.Bkk  HMC  Da Nang	5.00	5.00	3.67

Route BKK-Da Nang	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
3.Bkk → Da Nang	2.67	2.67	3.00
4.Bkk  Da Nang	4.00	4.67	3.67
5.Bkk  HMC  Da Nang	7.33	5.67	6.33
6.Bkk  HMC  Da Nang	7.33	5.67	6.33
7.Bkk  HMC → Da Nang	7.33	5.67	6.33
8.Bkk → HMC  Da Nang	3.67	3.67	3.33
9.Bkk → HMC  Da Nang	4.00	3.67	3.00
10.Bkk → HMC  Da Nang	3.67	4.67	3.33
11.Bkk  HMC → Da Nang	4.67	5.33	4.00

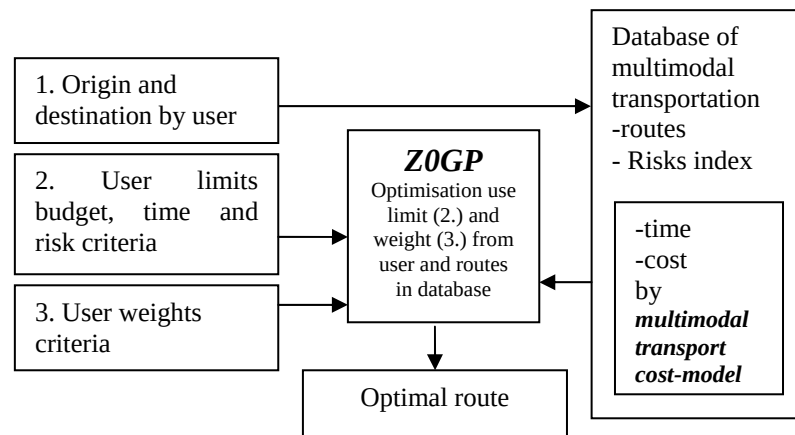
ตารางที่ 6.19 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-กรุงฮานอย

Route BKK-Ha Noi	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	6.00	5.67	6.33
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	6.00	6.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	6.00	6.33	6.33
4.Bkk  HMC  Ha Noi	5.33	5.33	4.00
5.Bkk  HMC  Ha Noi	5.33	5.00	4.00
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	4.67

Route	Risk of freight	Risk of infrastructure	Risk of Legal
BKK-Ha Noi			
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	6.67	5.67	6.67
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	6.33	5.00	5.67
10.Bkk  HMC  Ha Noi	7.33	5.33	6.67
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	7.67	6.00	6.67
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	7.67	5.67	6.67
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	4.33	5.00	3.67
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	4.67	5.00	3.67
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	3.33
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	4.33	4.67	3.33
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.00	3.67	3.33
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	4.67	3.67	3.33
21.Bkk  Ha Noi	2.67	2.67	3.00

6.2.2 ระบบการตัดสินใจ

จากการศึกษาของ คณะวิจัยฯ พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ คือ ปัจจัยเชิงปริมาณ (ต้นทุน และเวลาที่มีในการขนส่ง) ปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเส้นทางการขนส่ง ความเสี่ยงต่อความเสียหายของตัวสินค้า และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งสามารถนำมาสร้างรูปแบบมาตรฐานของระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 6.4 ซึ่งประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ดังนี้



รูปที่ 6.4 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ จุดต้นทาง จุดปลายทาง ความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะ เป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้ความต้องการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะคำนวณหาเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลาในการขนส่งตรงตาม que ผู้ตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำเอาน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของการโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลในส่วนที่ 1 มาเป็น เงื่อนไขกำหนดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หากต้องการเส้นทางที่เหมาะสมเส้นต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจากสมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to :

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสี่ยงของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = [(\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100) / \text{budget of user}]$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ x_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางขนส่ง r_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$R = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ x_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$L = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ตารางที่ 6.20 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์

Route BKK-HMC	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  HMC	1,100	3	3,350	3,620	20	30	8	6	6
1.Bkk  HMC	1,200	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  HMC	2,130	7.2	2,138	2,517	162.5	279.5	6.00	5.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	7.2	2,398	2,752	142	244	5.67	6.33	6.33
4.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,215	7.2	2,354	2,696	140	259	6.00	5.33	6.33
5.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  HMC	2,280	4.2	5,980	7,720	129	329	5.67	5.33	6.33
6.Bkk  HMC	1,380	5.8	967.5	1,271.67	90	169	4.00	4.33	3.33
7.Bkk  Da Nang  HMC	2,500	6.2	5,378	7,282	160	384.5	4.00	4.67	3.33
8.Bkk  Da Nang  HMC	3,226	9.3	6,924	9,051	200.5	450	4.00	3.67	3.33
9.Bkk  Da Nang  HMC	2,347	3.8	6,580	8,750	104	296	4.00	3.33	3.00

ตารางที่ 6.21 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพ-กรุงฮานอย

Route BKK- Ha Noi	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  Ha Noi	1,500	4	5,000	5,000	20	30	6	6	6
1.Bkk  Laobao  Dong Ha  Ha Noi	1,752	8.7	2,004	2,336	140	226.5	6.00	5.67	6.33
2.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,957	7.7	2,596	3,004	151	274	6.00	6.33	6.33
3.Bkk  Laobao  Dong Ha  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	1,954	9.3	2,620	3,045	168.5	294.5	6.00	6.33	6.33
4.Bkk  HMC  Ha Noi	3,106	9.8	3,967.5	4,771.67	117	199	5.33	5.33	4.00
5.Bkk  HMC  Ha Noi	3,206	12.1	1,807.5	2,346.67	154.5	282	5.33	5.00	4.00
6.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,631	9.4	2,830	3,415	147.5	261.5	4.67	5.00	3.67
7.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	3,017	15	1,741.5	2,486	158	225	4.33	4.67	4.67
8.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,971	12.2	4,568	5,197	170.5	359.5	6.67	5.67	6.67
9.Bkk  HMC  Da Nang  Ha Noi	2,280	15.9	4,346	4,954	144	371.5	6.33	5.00	5.67

Route BKK- Ha Noi	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
10.Bkk  HMC  Ha Noi	2,906	13.9	4,280	4,500	141	324	7.33	5.33	6.67
11.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,820	13.4	4,390	5,010	146	339	7.67	6.00	6.67
12.Bkk  HMC  Hai Phong  Ha Noi	2,817	15	4,414	5,051	163.5	359.5	7.67	5.67	6.67
13.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,591	10.8	2,960	3,910	112	281	4.67	5.00	3.67
14.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,691	12.1	2,080	3,005	144.5	364	4.67	5.00	3.67
15.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,477	12.4	2,166	3,119	138.5	316.5	4.33	5.00	3.67
16.Bkk  Da Nang  Hai Phong  Ha Noi	2,474	14	2,190	3,160	156	337	4.67	5.00	3.67
17.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,403	11.3	1,574	2,236	102	214	4.33	4.67	3.33
18.Bkk  Hai Phong  Ha Noi	2,503	11.7	1,954	2,736	162	317.5	4.33	4.67	3.33
19.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,291	6.2	5,290	7,170	156	399.5	4.00	3.67	3.33
20.Bkk  Da Nang  Ha Noi	2,191	4.8	6,080	7,950	103	296	4.67	3.67	3.33
21.Bkk  Ha Noi	2,400	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00

ตารางที่ 6.22 ข้อมูลเชิงคุณภาพของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ-นครดานัง

Route BKK- Da Nang	Distance (km)	Time (days)	Cost				Risk of Freight	Risk of Infrastructure	Risk of Legal
			20	40	kg	m ²			
Bkk  Da Nang	1,200	3	1,600	1,720	20	30	6	6	6
1.Bkk  HMC  Da Nang	2,327	7.8	2,967.5	3,771.67	113	199	5.00	5.33	3.67
2.Bkk  HMC  Da Nang	2,415	10.1	1,631.5	2,122.67	146.5	282	5.00	5.00	3.67
3.Bkk  Da Nang	1,400	1.8	4,580	6,250	81	266	2.67	2.67	3.00
4.Bkk  Da Nang	1,800	7.8	1,460	2,210	90	251	4.00	4.67	3.67
5.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	8.1	4,148	4,652	135	309	7.33	5.67	6.33
6.Bkk  HMC  Da Nang	2,115	8.1	4,104	4,596	133	324	7.33	5.67	6.33
7.Bkk  HMC  Da Nang	2,180	5.1	7,730	9,620	122	394	7.33	5.67	6.33
8.Bkk  HMC  Da Nang	2,235	6.2	5,334	7,226	158	399.5	3.67	3.67	3.33
9.Bkk  HMC  Da Nang	2,147	3.8	6,580	8,750	104	296	4.00	3.67	3.00
10.Bkk  HMC  Da Nang	2,300	6.2	5,378	7,282	160	384.5	3.67	4.67	3.33
11.Bkk  HMC  Da Nang	2,480	7.1	5,257.5	7,146.67	135.5	352	4.67	5.33	4.00

6.2.3 ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจ

แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกตั้งต้น และจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร ไปกรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มีเวลาในการขนส่งที่มีความเสี่ยงขึ้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 6.5 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอ ดังรูปที่ 6.6 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูป 6.7 เมื่อใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางการขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



รูปที่ 6.5 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 ft.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %

Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 6.6 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container : Container Size 20 ft.
Original Country : Thailand
Destination Country : Vietnam
Original City : BKK
Destination City : Da Nang
Budget : 2000 USD\$
Time : 14 Days
Risk of freight : 5 = fairly risk
Risk of Infrastructure : 5 = fairly risk
Risk of Legal : 5 = fairly risk
Criteria Weight on Budget : 10 %
Criteria Weight on Time : 35 %
Criteria Weight on Risk of freight : 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure : 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal : 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK###HMC###Da Nang	1831.5	10.10	5.00	5.00	3.67	26.44
TV25	BKK###Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	22.17

Remark: truck ---, train ---, sea --- and air ---

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

รูปที่ 6.7 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

บทที่ 7 สรุป

ระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณ คือ งบประมาณที่มี และเวลาที่มีในการขนส่ง และเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับตัวสินค้า ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของเส้นทางการขนส่ง เนื่องจากการเป็นขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งทั้ง 3 ด้าน

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทางการขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของเส้นทางในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

7.1 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามมีหลายเส้นทางขึ้น กับว่าจะกำหนดเงื่อนไขและความสำคัญของปัจจัยต่างๆ

7.1.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

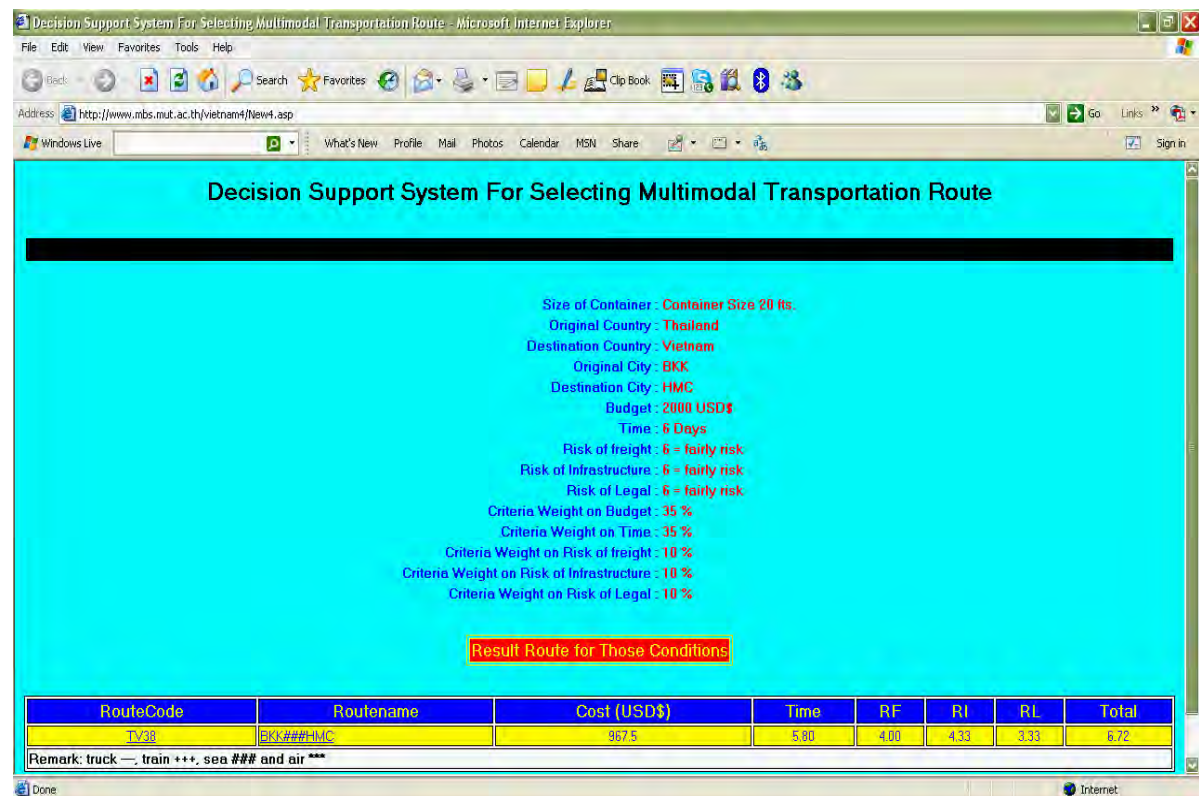
มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ HMC คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครโฮจิมินห์ นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้ขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้านไม่สูงมากนัก

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  HMC เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5

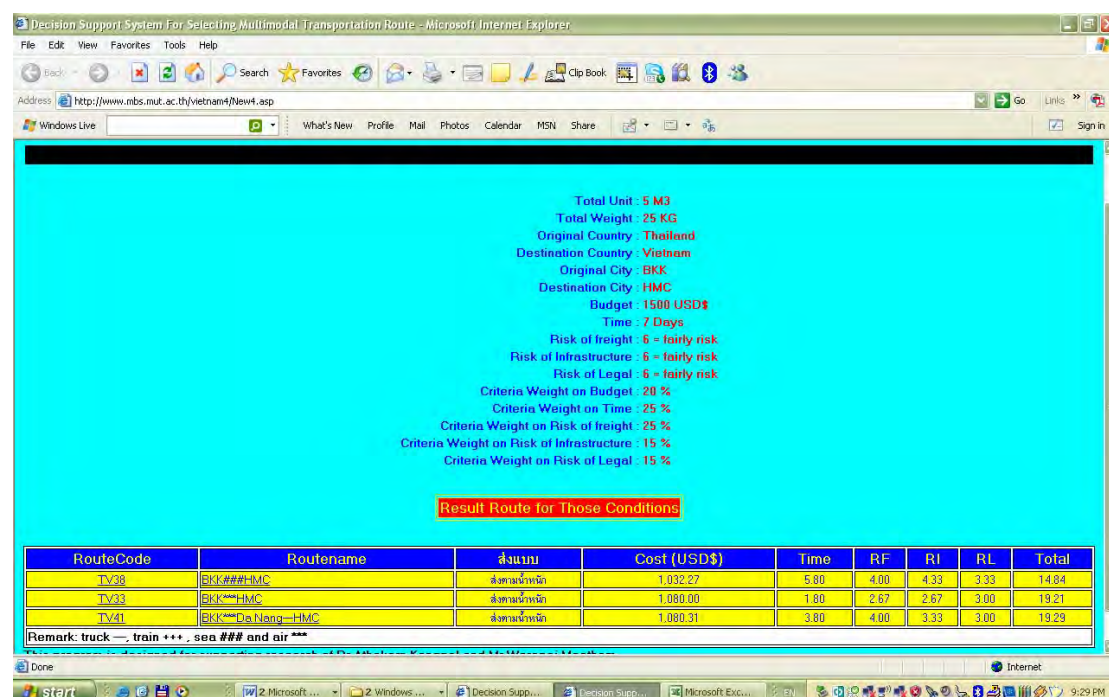
USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งมาก ระยะทางไม่ไกล ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัยในการเข้าท่าเรือ

กรณีตัวอย่างที่ 1 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มิงงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.1 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4

กรณีตัวอย่างที่ 2 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้การขนส่งสินค้าที่มีขนาด 1 ลูกบาศก์เมตรหนัก 5 กิโลกรัม 5 กล่อง มิงงบประมาณ 1,500 USD เวลาในการขนส่ง 7 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 25 มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 25 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.2 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมตามข้อกำหนดมากที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งครั้งนี้ อยู่ประมาณ 1,032.27 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4



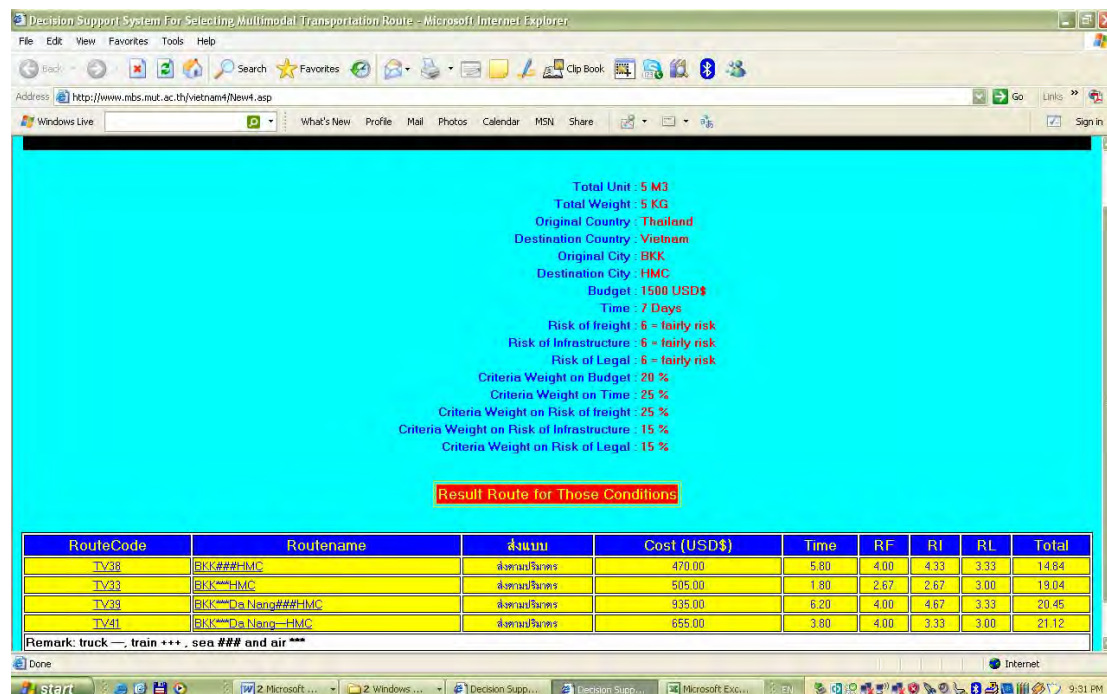
รูปที่ 7.1 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1



รูปที่ 7.2 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

กรณีตัวอย่างที่ 3 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้การขนส่งสินค้าที่มีขนาด 1 ลูกบาศก์เมตร น้ำหนัก 1 กิโลกรัม 5 กล่อง มีงบประมาณ 1,500 USD เวลาในการขนส่ง 7 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัย

พอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 25 มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 25 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมตามข้อกำหนดมากที่สุด คือ เส้นทาง Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งครั้งนี้ อยู่ประมาณ 470 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7.4



รูปที่ 7.3 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 7.4 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1, 2 และ 3

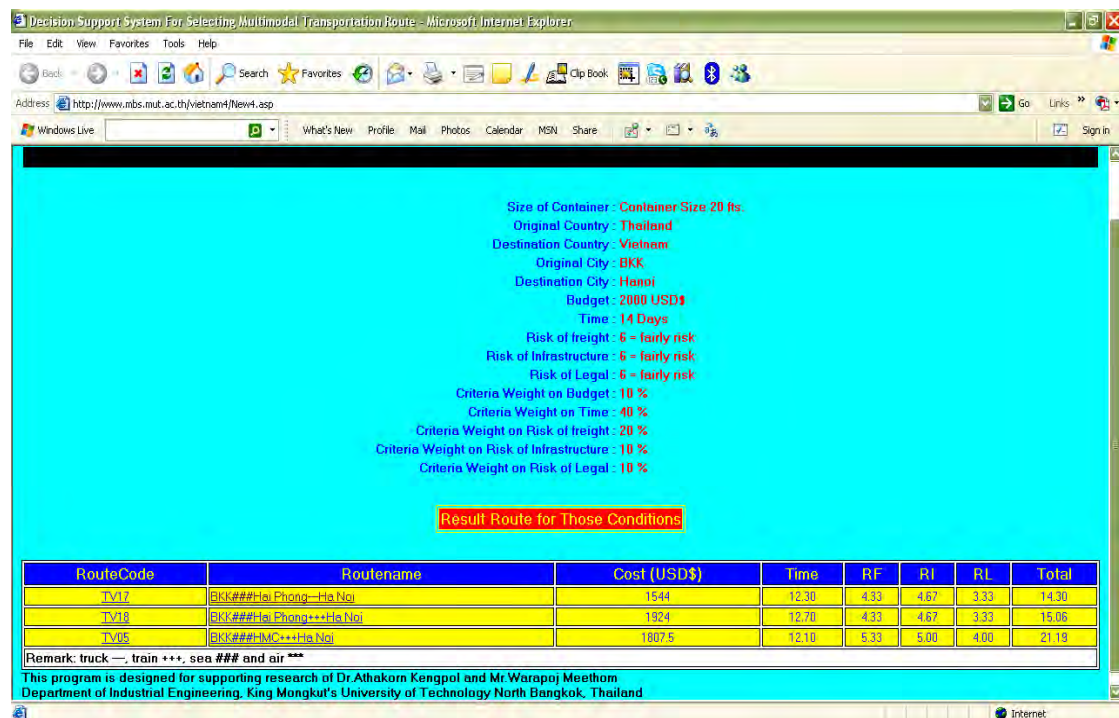
7.1.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk ➔ Ha Noi คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่กรุงฮานอย นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่เมืองไฮฟอง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายรวมโดยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ มีจำนวนเรือในการขนส่งมากพอสมควร ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอเพื่อความปลอดภัย

กรณีตัวอย่างที่ 4 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.5 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสม คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 7.6



รูปที่ 7.5 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4

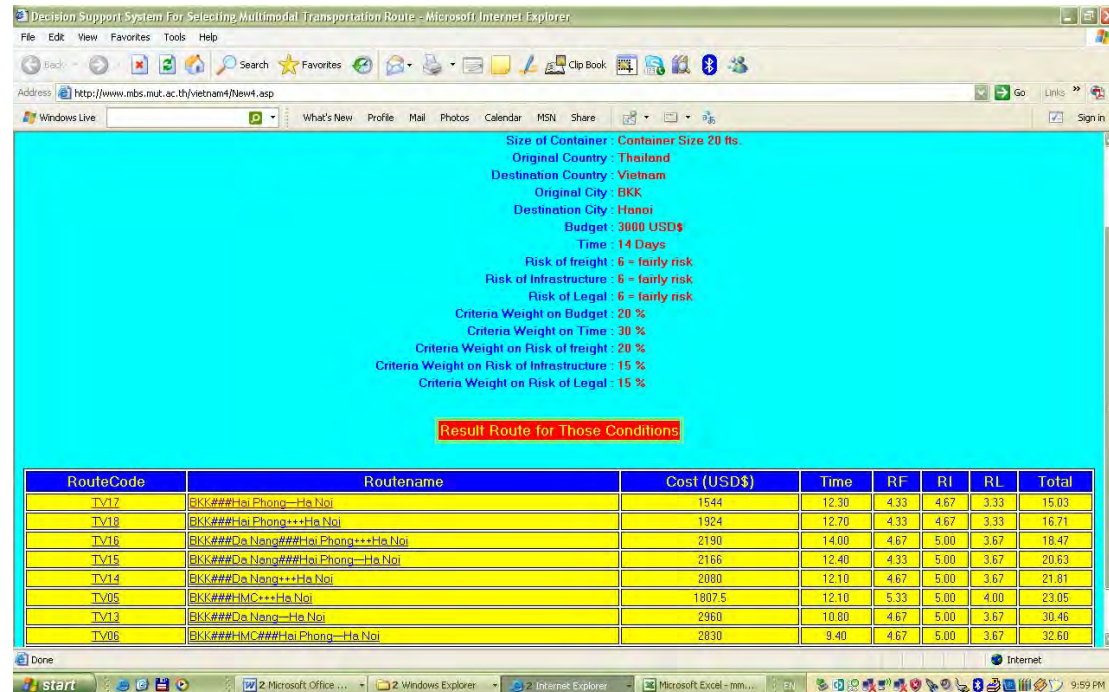


รูปที่ 7.6 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 4

กรณีตัวอย่างที่ 5 หากผู้ตัดสินใจกำหนดมีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 3,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงทุกด้าน ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 20 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 30 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 15 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.7 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 8 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองโฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดค่าที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทน

เนอรัขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 7.8



รูปที่ 7.7 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5



รูปที่ 7.8 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 5

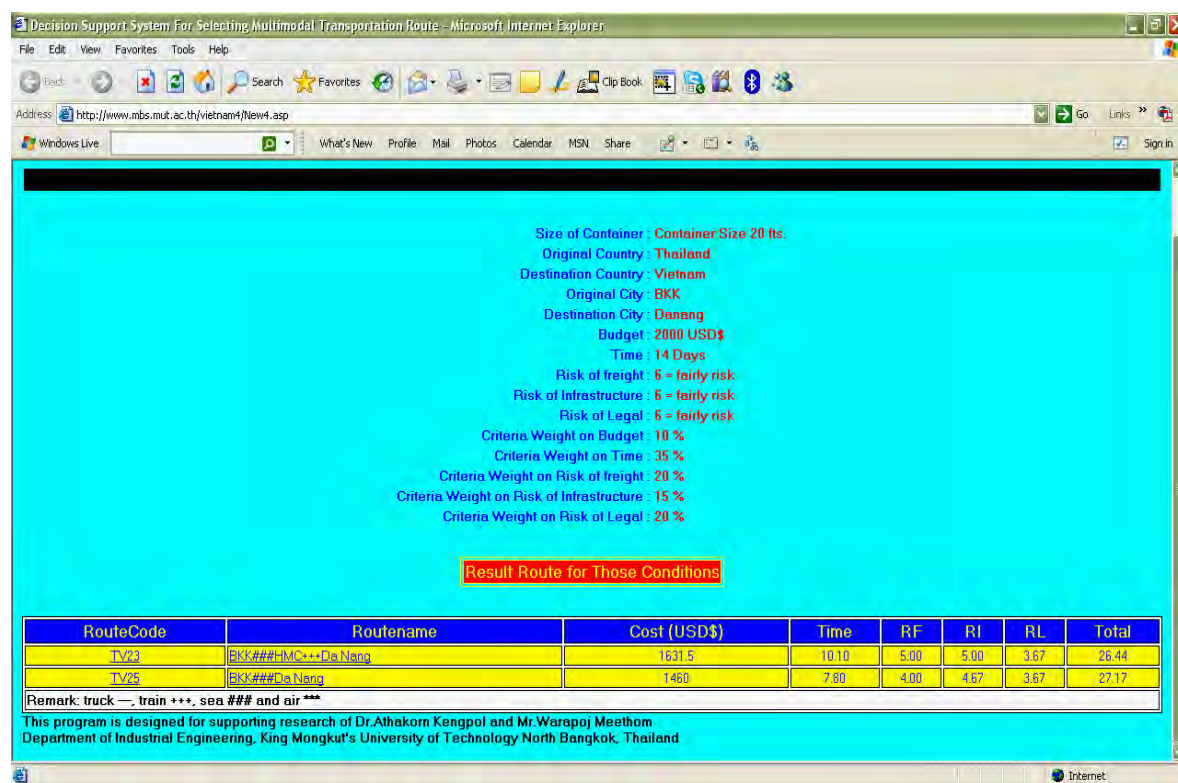
7.1.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางที่ใช้เวลาต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 1 Bkk → Da Nang คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ แล้วขึ้นเครื่องบินสู่นครดานัง นำส่งต่อถึงมือลูกค้าปลายทางด้วยรถบรรทุก ใช้เวลาโดยประมาณ 1.8 วัน ด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ประมาณ 4,580 USD สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ft ความเสี่ยงของเส้นทางไม่สูงมากนักทั้ง 3 ด้าน

เส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือ เส้นทาง Bkk  Da Nang (TV25) คือ เส้นทางจากการใช้รถบรรทุกไปนำสินค้าจากลูกค้า ณ สถานที่ตั้งโรงงานมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขึ้นเรือสู่ท่าเรือที่ดานัง ขึ้นรถบรรทุกไปส่งให้ลูกค้า ค่าใช้จ่ายโดยรวมสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่

ประมาณ 1,460 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงไม่สูงในทุกด้าน เส้นทางนี้มีจุดแข็ง คือ ค่าใช้จ่ายต่ำ แต่ในช่วงฤดูมรสุมจะต้องหยุดรอก่อนส่งสินค้า

กรณีตัวอย่างที่ 6 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มียางประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 6.15 เส้นทางของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด ดังรูปที่ 7.9 คือ เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 7.10



รูปที่ 7.9 หน้าจอของการเลือกเส้นทางของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6

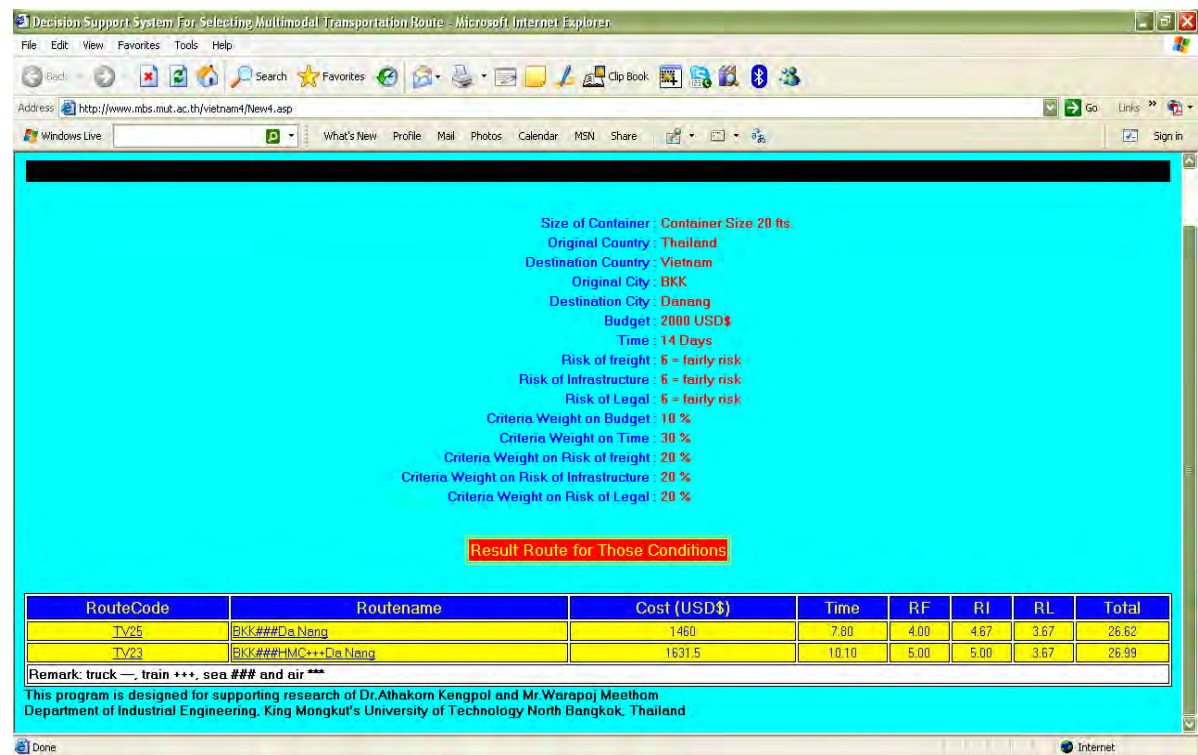


รูปที่ 7.10 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 6

กรณีตัวอย่างที่ 7 หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มียงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 30 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 20 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 7.11 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนด คือ เส้นทาง Bkk  Da Nang (TV25) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,450 USD ใช้เวลาประมาณ 7.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้าน

โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ
ข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 7.12



รูปที่ 7.11 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7



รูปที่ 7.12 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 7

7.2 การบำรุงรักษาระบบการตัดสินใจ

เนื่องจากระบบการตัดสินใจนี้ต้องการข้อมูล ที่นำมาเป็นฐานข้อมูลที่ทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลง เช่น ค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบการขนส่งต่างๆ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในด้านต่างๆ และเส้นทางการขนส่งสินค้าใหม่ที่เกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ระบบการตัดสินใจนี้ได้ออกแบบมาให้มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนต้นทุนการขนส่งได้ ในแต่ละรูปแบบแต่ละช่วงการขนส่ง นอกจากนี้ยังสามารถเพิ่มเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเส้นทางใหม่ๆ ได้ ระบบจึงจำเป็นต้องมีผู้ดูแล และปรับข้อมูลให้ทันสมัยสำหรับข้อมูลค่าขนส่งสินค้าในช่วงต่างๆ ของระบบ ฐานข้อมูลที่ใช้ต้องได้มาจากบริษัทที่ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งไทยและเวียดนาม ทางคณะวิจัยฯ จึงติดต่อสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยเป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาระบบ และสมาคมนักธุรกิจ

ไทยในเวียดนาม (Thai Business Association in Vietnam: TBA) ที่จะเป็นผู้ประสานงานกับสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อเป็นผู้ประสานงานสมาชิกในการปรับข้อมูลให้ทันสมัย ดังกล่าวข้างต้นจากการหารือเบื้องต้นได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี ในการเสนอความคิดเห็นและพยายามให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง ทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศเวียดนามต่อไป ดังรายงานการสำรวจข้อมูลทีนครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4

ในการสำรวจข้อมูลทีนครโฮจิมินห์ ครั้งที่ 4 คณะวิจัยฯ คุณชง ตั้งศรีตระกูล และคุณวัลภา สติธราล ผู้แทนจากสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thailog) คุณประนอมศรี โสมขันธ์เงิน (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, Thai Trade Center) คุณปรีชาชัย ช่วยชู (ประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม: TBA) ปรีक्षाหาแนวทางในการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางฝั่งเวียดนาม เพื่อที่สามารถปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย โดยการเข้าพบ VIFFAS ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 แจ้ง VIFFAS ทราบว่าคุณปรีชาชัยจะเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานเชื่อมโยงความคืบหน้า และหน่วยงานต่างๆ ในประเทศเวียดนามให้กับคณะวิจัยฯ และเสนอแนะให้ตัวเว็บไซต์แปลเป็น 3 ภาษา เพื่อสะดวกในการใช้งาน คือ ภาษาเวียดนาม ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย ในโปรแกรมต้องมีรายชื่อผู้รับขนส่งสินค้าทั้งฝั่งไทยและฝั่งเวียดนาม หากบริษัทที่เข้ามาปรับปรุงข้อมูลบ่อยๆ จะได้อยู่ในรายการชื่อระดับต้นๆ ที่ให้ผู้ใช้งานเห็นได้ง่าย เพื่อให้ผู้ใช้โปรแกรมมีโอกาสในการเลือกใช้ได้สูงขึ้น นอกจากนั้นทางสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย เสนอความร่วมมือด้านการศึกษาและการอบรมด้านโลจิสติกส์แก่ VIFFAS ด้วย เช่น การส่งนักศึกษาฝึกงาน แลกเปลี่ยน การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

7.3 สถานการณ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน

จากบทสัมภาษณ์ของ ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์จาก Transport Journal กล่าวว่าในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี พ.ศ. 2553 เป็นปีนำร่องในการเปิดเสรีโลจิสติกส์เฉพาะด้านการขนส่งทางอากาศ ปี พ.ศ.2556 จะเป็นการเปิดเสรีขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยขนาดเล็กอย่างมาก

จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2334 26 มิ.ย.-28 มิ.ย. พ.ศ.2551 สืบเนื่องจากที่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อต้นเดือนมิถุนายน พ.ศ.2551 อนุมัติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือ MTO (Multimodal Transport Operator) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น ล่าสุดมีกลุ่มนักวิชาการ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์สัญชาติไทยเป็นกังวลว่า หากมติดังกล่าวมีการดำเนินการลงนามเกิดขึ้น ระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียนซึ่งประกอบด้วย ประเทศไทย บรูไนดารุสซาลาม มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย กัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และ

เวียดนาม รวมจำนวน 10 ประเทศ ก็จะเป็นการเร่งรัดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยหายไปจากระบบเร็วขึ้น เพราะไม่พร้อมที่จะแข่งขัน และความร่วมมือดังกล่าว จะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ให้เร็วขึ้น จากกรอบการค้าเสรีอาเซียนด้านโลจิสติกส์มีกำหนดเปิดเสรีในปี พ.ศ. 2556

นักวิชาการและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยเกรงว่า หากกระทรวงคมนาคมลงนามในข้อตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนเรื่องบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หลังมติกรม. อนุมัติให้ดำเนินการได้ เมื่อต้นเดือน มิ.ย. 2552 อาจเป็นดาบ 2 คม มีทั้งผลบวกและผลลบ หากมีการลงนามกับประเทศกลุ่มอาเซียนก็จะเป็นตัวเร่งให้เปิดเสรีด้านโลจิสติกส์เร็วขึ้น ทำผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยอาจต้องประสบปัญหาในการประกอบธุรกิจเร็วกว่าเดิมเพราะตั้งรับไม่ทัน

ในเรื่องนี้ ดร.พงษ์ชัย อธิมรรัตนกุล ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ให้ความเห็นว่ากรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการเจรจาตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 แต่มติกรม.เพิกถอนมติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมองว่ากำลังจะกลายเป็นดาบ 2 คม เพราะจะมีทั้งข้อดีและข้อเสียให้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

โดยข้อเสียที่จะเกิดขึ้น เช่น จะทำให้เกิดการแข่งขันเร็วขึ้น เพราะขอบเขต MTO จะสามารถให้บริการขนส่งต่อเนื่องได้หลายรูปแบบทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ เมื่อเป็นแบบนี้ จะทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยของไทยที่เคยให้บริการเป็นส่วนตัว และมีรูปแบบการขนส่งอย่างใดอย่างหนึ่งจะมีข้อจำกัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันได้และยังเป็นผู้ประกอบการไทยที่ไม่มีโหมดการขนส่งระหว่างประเทศที่ยืดหยุ่น เพราะไม่สามารถให้บริการครบวงจรแบบ MTO ได้

“ในที่สุดผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยก็จะเป็นแค่บทบาทผู้รับช่วงขนส่ง ทำงานหนักขึ้น แต่มีรายได้น้อยลงเพราะปรับตัวรับการแข่งขันไม่ทัน”

นอกจากนี้ หากมติดังกล่าวมีการดำเนินการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียนก็จะเป็นการเร่งรัดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยหายไปจากระบบเร็วขึ้น เพราะจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปิดเสรีส่วนที่เป็นอินเตอร์เนชั่นแนลโลจิสติกส์ไปทันที ซึ่งส่วนนี้ผู้ประกอบการไทยยังไม่พร้อมที่จะแข่งขัน

ดร.พงษ์ชัยตั้งข้อสังเกตว่า ที่น่าเป็นห่วงเพราะผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ยังไม่มีศักยภาพพอ ที่จะไปสู้กับการแข่งขันกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์จากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซียได้ และข้อตกลงดังกล่าวยังมีผลไปเอื้อกับบริษัทใดบริษัทหนึ่งซึ่งอาจจะเป็นประเทศที่สาม ที่ดำเนินการอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง ก็สามารถดำเนินการให้บริการในรูปแบบเดียวกันได้ นั่นหมายความว่าธุรกิจไทยจะไม่ได้แข่งขันเฉพาะอาเซียน แต่หมายถึงทุกประเทศที่ก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ก็จะเข้ามาแข่งขันด้วย ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ดำเนินการโดยคนไทยยังไม่มี

ความพร้อมที่จะแข่งขันในระดับโลกได้ เพราะมีข้อจำกัดทั้งเรื่องทุน ชื่อเสียง และเครือข่ายการให้บริการระหว่างประเทศซึ่งรวมถึงเครือข่ายในภูมิภาคอาเซียนด้วย

โดยจะมีผลให้ผู้ประกอบการต่างชาติจดทะเบียนธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในประเทศใดประเทศหนึ่งในอาเซียน สามารถที่จะดำเนินกิจการในประเทศอื่นได้หมด ยกตัวอย่าง เช่น ถ้าบริษัท ก.ไปจดทะเบียนอยู่ในประเทศสิงคโปร์ จะเป็นสัญชาติสิงคโปร์ หรือไม่ใช่สัญชาติสิงคโปร์ก็ตาม แต่จะสามารถถือสิทธิ์ที่ไทยไปลงนามกับสิงคโปร์หรือกับประเทศอื่นๆได้หมด ก็เท่ากับเป็นการเปิดเสรีไปก่อนแล้วจากที่กรอบการค้าเสรีอาเซียนด้านโลจิสติกส์มีกำหนดเปิดเสรีในปี 2556 รวมถึง กฎหมาย MTO ของไทยแม้ว่าจะผ่านรัฐสภาแล้วแต่กฎหมายลูกที่เกี่ยวข้องยังอยู่ในขั้นของการดำเนินการอยู่ ซึ่งจะมีผลอย่างมากในทางปฏิบัติ เนื่องจากกฎหมายลูกต่างๆ อาจจะออกมาไม่ทันกับการรองรับข้อตกลงตามกรอบนี้ได้

ดร.พงษ์ชัยกล่าวอีกว่าแนวคิดที่จะร่าง พ.ร.บ.ส่งเสริมและสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ไทย ซึ่งได้กำหนดโดยคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ สมัยรัฐบาล พล.อ. สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อป้องกันไม่ให้อุตสาหกรรมนี้จบลงเหมือนโซวห่วย ก็ยังไม่มี การดำเนินการใดๆ ต่อเนื่องในรัฐบาลนี้เช่นกัน

“รัฐบาลที่แล้วให้คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ ไปตั้งคณะทำงานขึ้นมาเพื่อร่าง พ.ร.บ.ส่งเสริมสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งสำหรับผู้ประกอบการไทย แต่ปรากฏว่า นับถึงปัจจุบันก็ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ ต่อจากรัฐบาลที่แล้ว ฉะนั้นการตกลงในลักษณะความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ น่าจะชะลอการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคม และประเทศกลุ่มอาเซียนออกไปก่อนจนกว่าประเทศไทยจะเตรียมความพร้อมได้อย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม”

สำหรับข้อดีหากมีการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมและประเทศกลุ่มอาเซียน ตามกรอบ MTO คือ จะมีผู้ให้บริการต่างชาติมาให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะทำให้เจ้าของสินค้าไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนำเข้าและส่งออกสามารถที่จะใช้บริการของประเทศในกลุ่มอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพดีขึ้น สามารถที่จะขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนและนอกกลุ่มอาเซียนได้ประหยัดขึ้น นอกจากนี้ผู้ให้บริการยังสามารถติดต่อหรือเลือกใช้บริการจำนวนหลายบริษัททั้งในและนอกประเทศโดยสามารถติดต่อกับบริษัทหนึ่งบริษัทใดก็ได้

นายยู เจียรยีนยงพงศ์ ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (สขบท.) เปิดเผยว่า การเปิดเสรีที่ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะมีผลกระทบกับผู้ประกอบการไทยแน่นอน ซึ่งถึงแม้การเปิดเสรีจะเป็นประเด็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ตามกรอบข้อตกลงของอาเซียนก็ตาม แต่ตอนนี้ ไทยยังไม่อยู่ในสถานการณ์ที่เหมาะสมที่จะเปิดได้ เนื่องจากเวลานี้ผู้ประกอบการทั่วไป ยังไม่มีความพร้อม ทั้งในเรื่องรูปแบบธุรกิจ และประสบการณ์กับการบริหารต้นทุนน้ำมันที่ปรับตัว

สูงขึ้นแบบไม่มีจุดหยุดนิ่ง ซึ่งจะเหมือนกับกรณีเดียวกันกับการปล่อยลอยตัวค่าเงินบาทในปี พ.ศ. 2540 ที่หลายธุรกิจปรับตัวไม่ทัน

ขณะที่นโยบายในส่วนของภาครัฐก็ยังไม่ชัดเจนว่าจะเข้ามาสนับสนุนผู้ประกอบการคนไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างไร โดยภาครัฐมองว่าทุกอย่างต้องอยู่ภายใต้การแข่งขันของการเปิดเสรี ฉะนั้นเห็นว่าควรมีการชะลอเรื่องนี้ออกไปก่อน เพื่อให้รัฐมนตรีนโยบายที่ชัดเจนว่า จะทำอะไรที่จะช่วยให้ภาคเอกชนมีความแข็งแกร่งมากกว่านี้ และให้โอกาสผู้ประกอบการไทยได้ปรับตัว เพราะไม่อย่างนั้นธุรกิจของคนไทยก็จะถูกต่างชาติเข้ามาไล่เทกโอเวอร์ในราคาถูก เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันได้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของต่างชาติที่เข้ามานั้น เขาสามารถกำหนดได้หมด ไม่ว่าจะเป็น เรือ รถ เครื่องบิน ทางรถถึงแม้จะขาดทุนแต่ก็สามารถไปบวกเพิ่มกับทางเรือได้ แล้วบริษัทก็ตัดในส่วนที่ขาดทุนมาให้คนไทยรับช่วง ซึ่งขณะนี้ในภาคตะวันออกแถบจังหวัดระยอง มีรายงานว่าผู้ประกอบการไทยหลายราย ได้รวมตัวกันเพื่อขายกิจการให้กับต่างชาติแล้ว เนื่องจากไม่สามารถบริหารต้นทุน และแข่งขันกับต่างชาติได้ ในที่สุดก็จะเป็นโอกาสดีของต่างชาติที่จะเข้ามาซื้อกิจการของคนไทยในราคาถูก” นายชู กล่าว

นายชุมพล สายเชื้อ ประธานบริษัท ไทยโลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด กล่าวว่า เห็นด้วยกับกรอบความตกลงอาเซียนที่ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งถือเป็นแนวนโยบายหลักในการเชื่อมโยงกันในทุกภาคอาเซียน ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง โดยกรณีดังกล่าวสามารถมองได้ทั้งสองด้าน คือถ้าเป็นประเทศที่ไทยสามารถแข่งขันได้ อันนี้ไทยก็จะได้ประโยชน์ แต่หากเป็นประเทศที่ไทยยังแข่งขันไม่ได้ ไทยก็อาจได้ผลกระทบบ้าง

ผู้ประกอบการไม่ต้องกังวลกับเรื่องนี้มากนัก เพราะหากมีการลงนามในข้อตกลงจริง ก็อาจต้องใช้เวลาระยะหนึ่งถึงจะมีผลในทางปฏิบัติ ซึ่งในส่วนของผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยก็รับทราบเรื่องดังกล่าว และอยู่ในระหว่างการปรับตัวเพื่อรองรับกับสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น และน่าจะเห็นผลดีที่จะทำให้ผู้ประกอบการเร่งปรับตัวให้เร็วขึ้น

“เรามองว่าน่าจะเป็นทั้งบวกและลบ แต่น่าจะเป็นบวกมากกว่า ซึ่งในแง่ของการแข่งขัน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ไม่ใช่เป็นตลาดที่รายเล็กจะอยู่ในสนามแข่งขันนี้อยู่แล้ว ส่วนรายใหญ่ถามว่าจะแข่งขันได้ไหม ในความเป็นจริงต่างชาติที่เข้ามาเบื้องต้นเขาก็ไม่ได้ทำเองทั้งหมด รูปแบบก็คือยังต้องใช้ผู้ประกอบการคนไทยทำ และเมื่อเขาพร้อมจึงจะทำเองทั้งหมด ซึ่งต้องใช้เวลาระยะหนึ่งเหมือนกัน” นายชุมพล กล่าว

ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล กล่าวว่า “ความร่วมมือเรื่อง MTO จะเป็นตัวเร่งให้เปิดเสรีด้านโลจิสติกส์เร็วขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ไม่มีโหมดการขนส่งระหว่างประเทศก็ยิ่งเสียเปรียบ เพราะไม่สามารถให้บริการครบวงจรได้”

ขณะที่ทางด้านการขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ในกลุ่มประเทศอาเซียน ASEAN ไทยถูกจัดให้อยู่ลำดับที่ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย ขณะที่เวลาเปิดการค้าเสรี ภายใต้ ข้อตกลงว่าด้วยการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และ หนึ่งในสาขาภาคบริการที่ต้องเปิดเสรีทางการค้า นั่นคือ การเปิดการค้าเสรีด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมารัฐบาลมีนโยบายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสานต่อนโยบายเรื่องการจัดตั้ง คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อเป้าหมายหลักเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์รวมทั้งประเทศ เร่งพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทั้งในระยะเร่งด่วน และระยะยาว แล้วก็ตาม

ดร.อรรถ พิศาลวานิช ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย และกรรมการสภาวិชาแห่งชาติแห่งชาติ (วช.) ให้สัมภาษณ์กับ “Logistics Time” ถึงเส้นทางแห่งโอกาสและการเตรียมความพร้อม สำหรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ว่า ตามข้อตกลงในพิธีสารของรัฐบาลที่ผ่านมา ในปี ค.ศ. 2013 หรืออีก 5 ปี ข้างหน้า ประเทศไทยและสมาชิกอาเซียนจะเป็นเหมือนกับสหภาพยุโรป หรือ EU นั่นคือ ข้อตกลงในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ทำให้ประเทศสมาชิกจะกลายเป็นฐานการผลิตร่วมกัน และเป็นตลาดเดียวกัน (Single Markets)

ความหมายการเปิดการค้าเสรีทำให้หมวดภาษีเป็นศูนย์ทันที นักลงทุนและแรงงานเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ดังนั้นโอกาสทางการค้าของไทยทำให้ขยายการส่งออกได้เพิ่มมากขึ้น และให้คนไปทำงานในประเทศอาเซียนได้มากขึ้น นี่เป็นผลบวก ต่อการค้าไทยหากการมองด้านขาออก

ขณะเดียวกัน หากดูทางด้านขาเข้า ประเทศไทยต้องเปิดรับนักลงทุน แรงงานต่างชาติ ภายในอาเซียนด้วย ดังนั้น การเปิดการค้าเสรีภาคบริการมีทั้งได้และเสีย ไทยเป็นประเทศที่ผลิตข้าวส่งออกขายต่างประเทศ เป็นจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของโลก แต่ต่อไปข้าวของประเทศเวียดนาม จะเข้ามาขายแข่งขันกับภายในตลาดไทยด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ ทางด้านขาเข้ายังทำให้มีการนำเข้าวัตถุดิบ ซึ่งจะทำให้การนำเข้าของไทยเพิ่มขึ้น นักลงทุนอาเซียนก็จะมาลงทุนในอาเซียนมากขึ้น ขณะที่ผู้บริโภคจะได้เปรียบเนื่องจากมีทางเลือกซื้อสินค้าหลากหลาย มีทางเลือกเพิ่มขึ้น ทั้งมีโอกาสพิจารณาคุณภาพสินค้าที่ได้มาตรฐานการผลิตมากขึ้น ในทางกลับกันสินค้าไทยที่ไปขายต่างประเทศ ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึงมาตรฐานการผลิตด้วยเช่นกัน หากสินค้าไทยไม่ได้มาตรฐานก็ไม่สามารถแข่งขันได้ในเวทีอาเซียน

การเปิดช่องให้ต่างชาติถือหุ้น 70 % ในส่วนของการเปิดเสรีภาคบริการด้านโลจิสติกส์สรุปได้ดังนี้คือ นักลงทุนในอาเซียนสามารถเข้ามาลงทุนภาค บริการ โลจิสติกส์เริ่มมีผลตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2554 ลงทุนได้ไม่เกิน 51% จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2556 ลงทุนได้ไม่เกิน 70 % ทั้งนี้ เปิดสาขาโลจิสติกส์เฉพาะที่ไม่มีกฎหมายบังคับอยู่รวม 6 สาขา ประกอบด้วย

1. ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางเรือ (Maritime Cargo Handling Service)

2. ธุรกิจบริการคลังสินค้า (Storage & Warehousing)
3. ธุรกิจบริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Service)
4. ธุรกิจบริการตรวจสอบสินค้า (Freight Inspection Service)
5. ธุรกิจบริการบรรจุหีบห่อ (Packing Service)
6. ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Clearance)

นอกจากนี้ การเปิดการค้าเสรียังเกี่ยวข้องกับมาตรฐาน การผลิตสินค้า (AEC Standards) เราต้องปรับเปลี่ยนมาตรฐาน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่นเดียวกับมาตรฐานของสหภาพยุโรป (EU Standards) ส่วนนี้มีผลกระทบมาก เพราะไทยเราต้องปรับปรุงมาตรฐานสินค้าจะต้องให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกัน

7.4 ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในประเทศเวียดนาม

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 โดยใช้คำถามแบบปลายเปิดในข้อเสนอแนะและปัญหาในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม สรุปได้ดังนี้

7.4.1. ความต้องการที่ให้อาจารย์ช่วยเหลือสนับสนุน

- การให้ข้อมูลด้านการบริหารจัดการสำหรับการขนส่ง และราคาค่าขนส่งสินค้าของหน่วยงานภาครัฐ
- ความรวดเร็วของเอกสาร ในการดำเนินงานต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- ค่าภาษีนำเข้าสินค้าของประเทศเวียดนามประเภทเครื่องเขียนยังสูงมาก ทำให้การนำเข้าสินค้าไม่สามารถขยายตัวเท่าที่ควร
- วิธีการทางศุลกากรของฝ่ายไทย ทำเอกสารช้า และมีความผิดพลาดบ่อย
- เรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม การขอคืน ต้องการให้มีความเร็วมากขึ้น และค่าเงินบาทน่าจะอยู่ในอัตราที่เหมาะสม เพื่อที่จะทำให้มีต้นทุนที่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้

7.4.2. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

1) ทางรถบรรทุก

- การผ่านพิธีการทางศุลกากรมีปัญหาและล่าช้า และการเดินทางในเส้นทางมีอุปสรรคต่างๆ ตลอดเส้นทาง
- ค่าขนส่งสินค้าสูง โดยเฉพาะในประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้องบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด
- สินค้าสภาพไม่สมบูรณ์ เสียหาย และสูญหาย เมื่อถึงที่หมาย

- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม ลำช้า
 - 2) ทางเรือ
- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีค่าใช้จ่ายสูง
- ใช้เวลามาก และลำช้า ต้องผ่านการตรวจด้วย
 - 3) ทางรถไฟ
- การขนส่งภายในประเทศเวียดนาม มีปริมาณการให้บริการสำหรับการขนส่งสินค้าน้อยมาก และราคาถือว่าสูง

7.5 ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในไทย

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทย ที่ทำการค้ากับประเทศเวียดนามและอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง

7.5.1. ปัญหาอุปสรรคในการประกอบธุรกิจใน GMS

- นโยบายของรัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยไม่ชัดเจนและลำช้า การอนุมัติจากภาครัฐบาลลำช้า
- ข้อมูลด้านตลาด การขนส่ง และการประกอบธุรกิจ ไม่ตรงกับความต้องการที่ภาคเอกชนต้องการทราบและมีไม่เพียงพอ
- มีข้อกีดกันมากสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก
- ราคาขนส่งสูง
- เรื่องของหัวรถบรรทุกที่แตกต่างจากของประเทศไทย เป็นขับพวงมาลัยซ้าย สินค้าที่ผลิตจะต้องนำเข้าจากแหลมฉบัง จากญี่ปุ่นมาทำการประกอบใหม่ก่อนแล้วจึงหาวิธี Re-export ไปยังจุดหมาย (หมายเหตุ เป็นบริษัทที่ทำการประกอบการด้านรถบรรทุกเอนกประสงค์)
- ด้านการค้าประกัน ระบบศุลกากร และการกระจายสินค้า
- การขนส่งทางรถไฟ ไม่มีศักยภาพเพียงพอในการขนส่งสินค้าได้ ทั้งในและต่างประเทศ

7.5.2. ความต้องการที่ให้ภาครัฐของไทยช่วยเหลือสนับสนุน

- ตรึงราคาน้ำมันหรือค่าขนส่ง ให้เฉพาะบริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งเท่านั้น
- เสนอราคาน้ำมันพิเศษ
- สิทธิค่าธรรมเนียมต่างๆ
- มาตรการภาษีขนส่ง
- ควบคุมค่าขนส่ง ให้สอดคล้องกับราคาน้ำมัน

7.5.3. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

1) ทางรถบรรทุก

- การกำหนดน้ำหนักบรรทุก ขนาด สภาพถนนถนน และด่านตรวจระหว่างการเดินทาง
 - การผ่านพิธีการทางศุลกากร และการเดินทาง และการรับบรรทุกสินค้ามีข้อจำกัดมาก
- 2) ทางเรือ
- เวลาในการขนส่งล่าช้า ใช้เวลานาน
 - ปริมาณเรือที่น้อยลง
- 3) ทางรถไฟ
- ปริมาณการให้บริการน้อยมาก จำนวนขบวน โบกี้
 - เวลาในการขนส่ง ล่าช้า ใช้เวลานาน

7.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

1.ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยและของเวียดนาม ต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันมากกว่านี้ ต้องมีความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการขนส่งต่อเนื่องกัน ถึงขนาดที่ต้องสามารถรับผิดชอบแทนกันได้ในการขนส่งสินค้า

2.ความปลอดภัยของเส้นทางการขนส่งทางบก มีความเสี่ยงสูงและเสียเวลามาก ต้องมีการเจรจาพูดคุยกันในระดับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ด้วยกัน และเจ้าหน้าที่ของรัฐในการขนส่งข้ามแดนใน ประเทศลาว และกัมพูชา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเส้นทางการขนส่งทางถนน

3.ปริมาณสินค้าที่มีการส่งข้ามแดนระหว่างกันไม่สมดุล มีสินค้าจากไทยไปเวียดนามมากกว่าสินค้าจากเวียดนามมาไทยทำให้ค่าขนส่งสินค้าสูง ต้องแบกรับภาระค่าขนส่งเที่ยวกลับ

4.ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าข้ามแดนยังใช้เวลานานอยู่ทำให้เสียเวลามาก สำหรับการตรวจสอบจากศุลกากร สนับสนุนให้เกิด Single Window อย่างเป็นรูปธรรม

5.การขนส่งทางรถไฟของประเทศเวียดนามเต็มกำลังความสามารถแล้ว โดยใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า ส่วนการขนส่งสินค้าจะเป็นสินค้าที่มีจำนวนมากๆ เช่น น้ำมัน ปูนซีเมนต์ นอกจากนั้นทางรถไฟในเวียดนามไม่ได้มีไว้ขนส่งสินค้าเป็นหลักแต่จะมีไว้ขนส่งคนมากกว่า ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นรถไฟแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ หัวรถจักรมีสภาพเก่า จำนวนเที่ยวน้อย และรางรถไฟและสะพานก็รับน้ำหนักได้ไม่มากนัก เส้นทางนี้ต้องได้รับการปรับปรุงก่อน

6.ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามก็เป็นแบบหลายรูปแบบต่อเนื่องกันอยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีสัญญาใดๆ เนื่องจากเป็นการส่งสินค้าที่ยังมีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ก็เป็น การขนส่งสินค้าไปที่ทำเรือแล้วทางลูกค้าก็จะนำรถบรรทุกมารับเอง

7.ค่าขนส่งสินค้าในเวียดนามไม่ว่าจะเป็นทางรถบรรทุก เรือทะเล ทางเครื่องบินมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงมาก เมื่อเทียบค่าขนส่งในประเทศไทย

7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม เส้นทางที่มีความเสี่ยงในด้านต่างๆ น้อย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่มีการเดินทางสู่เวียดนามโดยตรง

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และความเสี่ยงไม่มากนัก คือ การขนส่งผ่านทางเรือเดินทะเลจากแหลมฉบังสู่นครโฮจิมินห์โดยตรง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการก็ใช้เส้นทางนี้เป็นหลัก จากการสัมภาษณ์บริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม สองสามบริษัทให้สัมภาษณ์ตรงกันว่าเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งคิดว่ประมาณ 80% ของการขนส่งที่มีทั้งหมด แต่ที่ขนส่งปัจจุบันเป็นการขนส่งเป็นทอดๆ แต่ไม่ใช่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีสัญญาในการขนส่งฉบับเดียว ระหว่างผู้จ้างและผู้รับจ้างขนส่งโดยตรง ส่วนใหญ่จะมีเจ้าของสินค้าหรือลูกค้าจะมารับสินค้าที่ท่าเรือ แล้วนำไปที่บริษัทหรือลูกค้าเองอีกทอดหนึ่ง

เส้นทางการเนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างไทยกับเวียดนามไม่ว่าจะเป็นเมืองใดก็ตามมีค่าขนส่งสูงมาก

ในปัจจุบัน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างต่อเนื่อง ตามแผนพัฒนาต่างๆ โดยการสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กร และประเทศต่างๆ ในกลุ่มเอง

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างช้าๆ และในช่วงเวลา 5- 10 ปี ข้างหน้านี้ ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดที่สามารถทำให้เปลี่ยนรูปแบบระบบการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนามมากนัก เช่น

การขนส่งทางถนน จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้นในการขนส่งเส้นทางนี้ โดยเปลี่ยนจากการข้ามโดยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากเป็นการข้ามสะพาน แต่ไม่ได้ทำให้ค่าขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามในเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายลดลงมากนัก ค่าใช้จ่ายที่สูงมาจากระบบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน คือประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงมาก เนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น ถนนที่ไม่สะดวกทั้งสภาพถนนและสภาพการจราจร การเดินทางไปได้อย่างล่าช้า โดยเฉลี่ยแล้วเคลื่อนที่ได้ประมาณ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การจราจรที่มีความวุ่นวายบนถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยานยนต์ จักรยาน คน และสัตว์เลี้ยง มาใช้ถนนร่วมกัน และบางช่วงที่เป็นในตัวเมืองหรือเขตชุมชนมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นการขนส่งสินค้าที่มีเที่ยวไปจากประเทศไทยมีมากกว่า แต่การขนส่งที่ขากลับจากประเทศเวียดนามมาประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่ามาก ทำให้ค่าขนส่งสูง ฉะนั้นต้องพยายามสร้างให้เกิดการขนส่งจากประเทศเวียดนามกลับสู่ประเทศไทย จากการสำรวจ

เส้นทางของคณะวิจัย พบว่าประเทศเวียดนามมีวัตถุดิบต้นน้ำหลากหลายชนิดที่สามารถนำเข้ามาเพื่อแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มกับเป็นสินค้าต่อไป ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งได้ดำเนินการอยู่แล้ว เช่น ถั่ว ปลาหมึก เป็นต้น

จากการรวบรวมข้อมูล คณะวิจัยฯ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยเสี่ยง ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ ได้ดังนี้

เส้นทางถนนในเวียดนาม

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย -มีความยืดหยุ่นสูง	-ค่าใช้จ่ายสูง -ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดสูง -สภาพถนนไม่ดี การจราจร พลุกพล่าน -ถนน แคบ -ต้องมีการเปลี่ยนหัวลากในขณะการขนส่ง แม่น - จะมีสัญญาการขนส่งทางรถบรรทุกได้ต่อเนื่อง -สะพานข้ามแม่น้ำในเส้นทางบางสะพานไม่สามารถรับน้ำหนักสูงได้ -ถนนร้อยละ 75 นอกประเทศไทยเป็นถนนสองช่องทาง การขับรถต้องใช้ความระมัดระวัง -ผู้ร่วมใช้เส้นทางขาดระเบียบ วินัย ไม่เคารพกฎจราจรตลอดเส้นทาง -มีการจำกัดเวลาเข้าตัวเมือง ทำให้การขนส่งต้องเสียเวลา
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-ภาครัฐของแต่ละประเทศมีมาตรการสนับสนุนในเส้นทางการคมนาคมทางถนน -ได้รับการสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ จากองค์กรต่างประเทศหลายองค์กร	-ต้องผ่านประเทศหลายประเทศ -ต้องผ่านด่านศุลกากรขาเข้าขาออก 4 ครั้ง

การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยกับเวียดนาม เชื่อว่ายังต้องใช้เวลาและเงินลงทุนในการพัฒนา เนื่องจากมีหลายช่วงหลายจุดทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ต้องพัฒนา เช่น จุดผ่านด่านหลายแห่งของไทยยังไม่มีทางรถไฟไปถึง ประเทศลาวยังไม่มีทางรถไฟต่อไปยังประเทศที่สามเลยแต่มีแผนในการพัฒนา ประเทศกัมพูชาก็ยังไม่มี การเชื่อมต่อทางรถไฟให้

สามารถเชื่อมต่อกับประเทศไทยและเวียดนามได้ทั้งที่มีขนาดรางเท่ากันแต่ไม่มีการพัฒนา ภายในช่วงเวลา 5 ปีนี้ แม้จะมีแนวทางเป็นแผนใน ทางรถไฟภายในภูมิภาคเอเชีย (Trans Asia) ความเพียงพอของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศเพื่อนบ้าน

รูปแบบการขนส่งโดยรถไฟ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดไม่สูง	-ค่าขนส่งยังสูง -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย -ไม่มีความยืดหยุ่นสูง -ทางรถไฟ ยังเป็นแบบรางเดี่ยวไม่ใช่รางคู่ -เน้นใช้ขนส่งผู้โดยสารมากกว่าขนส่งสินค้า -จำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย -ล่าช้า -มีตารางเวลาการขนส่งที่แน่นอนต้องวางแผนในการขนส่งที่ดี -ใช้ได้เฉพาะการขนส่งภายในประเทศ
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-มีเส้นทางรถไฟทั่วถึง ขาดตลอดประเทศ -มีเส้นทางรถไฟสามารถเข้าสู่ประเทศ จีนได้สองเส้นทาง -มีแผนในการลงทุนสร้างทางรถไฟ ความเร็วสูงจากเหนือจรดใต้	-ไม่มีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อจากประเทศไทยไปเวียดนามได้

การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด แต่เนื่องจากการประเมินราคาค่าขนส่งมีปัจจัยหลายอย่าง เช่น ความต้องการในการใช้งาน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวนผู้ให้บริการ การขนส่งสินค้าที่ขากลับ เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

เส้นทางแหลมฉบังไปท่าเรือที่นครโฮจิมินห์ มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุด อาจเนื่องจากใกล้และมีปริมาณการขนส่งสูง และค่าขนส่งมีราคาต่ำกว่ากันร้อยละ 50

ค่าขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังมาท่าเรือไฮฟองที่เมืองไฮฟอง เพื่อส่งต่อไปยังกรุงฮานอย เป็นค่าใช้จ่ายที่มีเหตุผลไม่สูงมากเนื่องจากมีผู้ให้บริการมากพอสมควร เนื่องมาจากมีผู้ใช้บริการจำนวนมากพอสมควร

ค่าขนส่งระหว่างแหลมฉบังกับท่าเรือที่นครดานัง โดยตรงมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก สูงกว่าค่าขนส่งสินค้าทางเรือไปท่าเรือที่โฮฟองเสียอีกแม้ระยะทางใกล้กว่าร้อยละ 50 แต่ราคาสูงกว่าร้อยละ 50

การขนส่งทางในประเทศเวียดนามมีค่าขนส่งที่สูงไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดก็ตาม ทางถนน ทางราง ทางเรือเดินทะเล ยังมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูง แต่จุดเด่นของการขนส่งในประเทศนี้ คือ มีการขนส่งทางลำนํ้าระหว่างเมืองใกล้เพื่อการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจำนวนมาก และรัฐบาลให้การสนับสนุน

รูปแบบการขนส่งทางทะเล

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าขนส่งระหว่างประเทศต่ำกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น -ไม่ต้องผ่านแดนประเทศหลายประเทศ	-มีความยืดหยุ่นต่ำ -ค่าขนส่งในประเทศสูง มีความถี่ต่ำ -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
การขนส่งรูปแบบนี้ทางประเทศเวียดนามให้การส่งเสริมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งท่าเรือขนส่งสินค้าในประเทศ และท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	-มีมรสุมในฤดูมรสุม ทำให้การขนส่งทางด้วยรูปแบบนี้ต้องหยุด ทำให้เสียเวลา หลายวัน

การขนส่งทางเครื่องบินมีการใช้พอสมควร เนื่องจากมีราคาสูง หากต้องการความรวดเร็วก็จะเป็นการขนส่งรูปแบบนี้

รูปแบบการส่งทางเครื่องบิน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weak)
-ค่าขนส่งในประเทศสูง มีความถี่ต่ำ -มีความรวดเร็ว	-ค่าขนส่งระหว่างประเทศ และในประเทศที่สูง -มีความยืดหยุ่นต่ำ -ไม่สามารถส่งถึงมือลูกค้าได้เลย ต้องมีการขนส่งทางถนนจึงถึงมือลูกค้า -มีจำนวนเที่ยวต่อวันน้อย ต้องวางแผนการขนส่งที่ดี
โอกาส (Opportunity)	ภัยเสี่ยง (Threat)
-ไม่ต้องผ่านแดนประเทศหลายประเทศ -มีแผนการพัฒนาสนามบินระหว่างประเทศ	-มีมรสุมจำนวนมากในฤดูมรสุม ทำให้การขนส่งทางด้วยรูปแบบนี้ต้องหยุด ลำช้า ทำให้

อย่างต่อเนื่อง	เสียเวลา

เวลาที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนใช้เวลาไม่มากนัก จากการสำรวจข้อมูลจากการเก็บข้อมูลโดยตรง และจากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกข้ามแดนในจุดต่างๆ และผู้ให้บริการด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ พบว่าหากไม่มีปัญหาด้านเอกสารใช้เวลาไม่มากนักตั้งแต่ 20 นาที ถึง 2 ชั่วโมง เป็นเวลาปกติ หากมีปัญหาจะใช้เวลาหลายวัน ปัญหาที่เกิดมาจาก เอกสารไม่ครบ เอกสารมีรายละเอียดแตกต่างจากการขนส่ง สินค้าที่บรรจุในตู้สินค้ามีหลายชนิด ชื่อเจ้าของผู้รับหรือผู้ส่งมีผลต่อความรวดเร็วในพิธีการทางศุลกากร

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีการขนส่งระหว่างประเทศไทยและเวียดนามในทุกรูปแบบการขนส่ง ให้ข้อมูลว่าในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามโดยส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 80-90 เป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ และรองลงมาเป็นการขนส่งทางเครื่องบิน และการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางถนนไม่ว่าจะผ่านประเทศลาวหรือประเทศกัมพูชา ยังมีปัญหาอุปสรรคมาก ไม่ว่าจะเป็นพิธีการทางศุลกากร ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากการขนส่ง การจราจรในประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนข้อห้ามต่างๆ ในการจราจรทางบก เช่น การจำกัดความเร็ว การจำกัดเวลาในการเข้าเขตเมืองหลวง แม้ว่าจะมีข้อตกลงในการขนส่งข้ามแดนทางรถบรรทุกในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ในเส้นทาง R9 ก็ตาม แต่หากเป็นการขนส่งไปยังกรุงฮานอยก็ยังคงต้องมีการเปลี่ยนรถเหมือนเดิม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขนส่งสินค้าไปยังประเทศเวียดนาม ที่นครโฮจิมินห์ได้ให้สัมภาษณ์ว่าเมื่อประมาณ 2 ปีที่ผ่านมาใช้การขนส่งทางบกผ่านประเทศกัมพูชา พบว่ามีความล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ และต้องมีค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากการขนส่งอีกจำนวนมาก ปัจจุบันจึงเปลี่ยนมาเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือแทนการขนส่งสินค้าทางถนน

นอกจากนี้การขนส่งในประเทศไทยทางรถไฟ จำเป็นจะต้องมีการวางรางรถไฟให้มาถึงนครพนม และจากจังหวัดอุบลราชธานีมาถึงด่านช่องเม็ก และชายแดนด้านตลาดโรงเกลือ เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา เพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปยังเวียดนามได้ต่อไป และพัฒนาด่านผ่านแดนที่หาดเล็ก-เกาะกงให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

ประเทศเวียดนามต้องการการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งด้านกระบวนการทำงาน เครื่องมืออุปกรณ์ และบุคลากร จากการสัมภาษณ์เลขานุการสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Associations: VIFFAS) ให้ข้อมูลว่ามีหลักสูตรโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนามในระดับปริญญาตรีไม่เกิน 4 หลักสูตร และผู้สอนจะใช้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งที่มีประสบการณ์มาเป็นผู้สอน นอกจากนี้ยังต้องได้รับการสนับสนุนการฝึกอบรมพัฒนา จากถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์จากประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยด้วย ในปัจจุบันได้รับการช่วยเหลือจากประเทศสิงคโปร์ และประเทศ

อื่นๆ นอกจากนี้ยังต้องการการลงทุนเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมืออุปกรณ์ และกระบวนการทำงานด้านโลจิสติกส์อีกมาก

ประเทศไทยควรส่งเสริมภาคเอกชนไทยลงทุนด้านโลจิสติกส์ ทั้งการขนส่งสินค้า และคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง หากมีการได้รับการส่งเสริมจะช่วยให้การค้าการลงทุนในอนุภูมิภาคนี้ รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีความเป็นไปได้สูงมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้มีการสร้างพันธมิตรทางการค้า การส่งผู้เชี่ยวชาญไปอบรม สอน ถ่ายทอดความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ การส่งนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา อาชีวศึกษา รวมทั้งผู้แทนการออกสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อฝึกงาน เรียนรู้แลกเปลี่ยน ระบบการทำงาน วัฒนธรรม ประเพณี ปลูกฝังความคิด ความเกรงใจ และความไว้วางใจประเทศไทยจากประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการฝึกอบรมพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกซึ่งจะต้องขับเข้ามาในประเทศไทย เพื่อกระชับความร่วมมือและความสัมพันธ์อย่างมีแผน และอย่างเป็นรูปธรรม มีการกำหนดตัวชี้วัด และผู้รับผิดชอบรวมทั้งการตั้งคณะกรรมการที่ติดตามความก้าวหน้า และการกำหนดยุทธศาสตร์ ให้ได้รับผลประโยชน์ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ต้องสำรวจวัตถุดิบ และชิ้นส่วนประกอบในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาสร้างมูลค่าเพิ่ม และเพิ่มการขนส่งในเที่ยวกลับ เพื่อลดค่าขนส่งที่สูงอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ส่งเสริมการส่งออกปีงบประมาณ 2554 ของสำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ นครโฮจิมินห์ คือ หาช่องทางการค้าใหม่ๆ เช่น การจัดการรวานสินค้าไทย การจัดให้มีการพบปะเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ผลิตสินค้าไทยกับผู้ค้าในเขตปลอดภาษีชายแดน และการศึกษา วิจัยเจาะลึกเพื่อหาทางลดต้นทุนค่าโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยมีศักยภาพการแข่งขันด้านราคาได้มากขึ้น

7.8 ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่าปัญหาและอุปสรรค คือการสืบหาข้อมูลเชิงปริมาณทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เวลาที่ใช้ในการขนส่ง ในแต่ละรูปแบบ และแต่ละเส้นทาง นั้นเก็บข้อมูลยากมากทั้งของไทยและฝ่ายเวียดนาม เนื่องจากทุกฝ่ายมองว่าเป็นความลับของทางผู้ประกอบการจึงไม่ให้ข้อมูล นอกจากนี้ประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีระยะทางระหว่างเมืองที่สำคัญๆ ต่างๆ ไกลมาก ทำให้การประเมินค่าระดับความเสี่ยง และต้นทุน และเวลาต่างๆ ต้องอาศัยผู้ให้ข้อมูลจำนวนมาก ในแต่ละรูปแบบและแต่ละเส้นทาง เพื่อให้ครบทุกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยต่อไป ควรเป็นการศึกษาค้นคว้าหาวิธีการหรือรูปแบบการบริหารจัดการที่ทำให้ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ ที่สูงมาก ลดลงมาทั้งในประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนาม เช่น การศึกษาหาแหล่งทรัพยากรต้นน้ำ เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าเที่ยว

กลับ หรือการศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าไปลงทุนในธุรกิจบริการขนส่งเพื่อเพิ่มผู้ให้บริการ ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่งสินค้า เป็นต้น

นอกจากนี้ยังควรศึกษาเพื่อเพิ่มจุดต้นทาง และจุดปลายทางของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จะขยายกลุ่มการใช้งานต่อไป

ภาคผนวก 1

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจเส้นทางกรุงเทพฯ-มุกดาหาร-สะหวันเขต-เว้-ดานัง-ฮานอย-ล้งเซิน)

วันที่ 26- 31 ตุลาคม 2551

วันอาทิตย์ที่ 26 ตุลาคม 2551

13:25 ออกเดินทางจากสนามบินดอนเมือง

14:25 ถึงจังหวัดอุบลราชธานี

15:00 ขึ้นรถตู้จากสนามบินอุบลราชธานีไปจังหวัดมุกดาหาร

17:15 ถึงจังหวัดมุกดาหาร เดินทางไปเยี่ยมชมศูนย์กระจายสินค้า บริษัท มุกดาหารลานทอง ตามที่นัดหมาย

จากข้อมูลที่ได้พบว่ามีศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง มีความพร้อมด้านพื้นที่เครื่องมือการขนย้ายสินค้า มีปั๊มก๊าซ CNG(NGV) และพิธีการทางศุลกากรโดยมีพื้นที่ให้ศุลกากรอยู่ที่นี่เลย จากการสัมภาษณ์คุณนิพนธ์ สารสาห์ ให้ข้อมูลว่าการใช้ของผู้ประกอบการยังไม่มากเนื่องจาก

- มีค่าบริการที่สูงประมาณ 200 บาท/คน/เที่ยว
- หน่วยงานตรวจปล่อย(ศุลกากร) ไม่มาประจำที่ศูนย์ ทำให้ส่วนใหญ่ไปตรวจที่ด่าน

การเดินทางขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกข้ามด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร-สะหวันเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว

รถบรรทุกไทยยังไม่สามารถเข้าสู่ประเทศเวียดนามได้ เนื่องจากความไม่ปลอดภัย เพราะรถยนต์ของประเทศไทยจับคนละด้านกับประเทศลาวและเวียดนาม การบรรทุกสินค้าต้องเปลี่ยนรถที่ด่านแดนสะหวัน ก่อนเข้าเวียดนามหรือเปลี่ยนเป็นรถลาวที่มุกดาหาร หรือเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเวียดนามที่ด่านสะหวันเขต ดังนี้ คือ

- รถบรรทุกสินค้าที่จังหวัดมุกดาหารเปลี่ยนรถลาว รถบรรทุกลาวเข้าประเทศลาวและเข้าสู่เวียดนาม
- รถบรรทุกสินค้าที่จังหวัดมุกดาหารเข้าลาวเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกลาวเข้าสู่เวียดนาม
- รถบรรทุกสินค้าที่จังหวัดมุกดาหารเข้าลาวเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเวียดนามเข้าสู่เวียดนาม

นอกจากนี้ในการผ่านด่านนอกจากเสียค่าผ่านด่านศุลกากร ตามธรรมเนียมและชนิดสินค้า

มีโครงการทำท่าเรือ น้ำลึกแห่งใหม่ที่จังหวัดกวางจิ (น่าจะเป็นที่ดองฮา) เพื่อให้สินค้าไทยสามารถลงท่าเรือนี้ได้โดยไม่ต้องขับไปยังท่าเรือดานัง

เรื่องเวลาในการเดินทางแต่ละช่วง ผ่านด่านแต่ละด่าน ต้องโทรถามเจ้าหน้าที่ภายหลังจากรายละเอียดไม่ได้

19:00 รับประทานอาหาร

20:00 เข้าพักที่โรงแรมทรัพย์มุกดา แกรนด์ โฮเทล



รูปที่ 1 ศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง



รูปที่ 2 เครื่องมือการขนย้ายในศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง



รูปที่ 3 ปิโตรแก๊ส CNG ที่ศูนย์กระจายสินค้ามุกดาหารลานทอง

วันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม 2551

8:00 ขึ้นรถตู้จากมุกดาหาร เข้าด่านตรวจคนออกเมือง ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เข้าด่านตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทย

9:36 ผ่าน DC Logistem ที่ดำเนินงานโดยประเทศมาเลเซีย ห่างด่านประมาณ 5 กม. ผ่านศูนย์อุตสาหกรรมที่สะพานมิตรภาพของมาเลเซียที่กำลังก่อสร้างอยู่

10:10 มีขบวนรถบรรทุกขนทองแดงเข้าสู่ประเทศไทย ประมาณ 10 คัน วิ่งสวนทางมา คาดว่ามาโรงงานในกม. หรือลงสู่ท่าเรือคลองเตย ระหว่างทางมีด่านเก็บเงินของลาว 2 ด่าน ผ่านโรงงานมิตรผลลาวที่กำลังก่อสร้างอยู่

13:03 ถึงด่านตรวจคนออกเมืองแดนสะหวัน พักรับประทานอาหารกลางวัน ที่ร้านอาหารที่ด่านซึ่งเป็นของคนไทยเชื้อสายเวียดนามที่จังหวัดมุกดาหาร มาเปิดบริการ

13:56 ออกจากด่านแดนสะหวัน ประเทศลาว เข้าด่านลาวาวของประเทศเวียดนาม ทำพิธีการเข้าเมือง

14:15 ออกจากด่านลาวบาวเข้าประเทศเวียดนาม ต้องเสียค่าบริการเข้าเมืองคนละ 10,000 ดอง/คน ค่าประกันภัยรถยนต์ และค่าผ่านด่านรวม 432,000 ดอง

14:30 เข้าสู่ศูนย์ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว พบ Mr. Troung khac Nghi, Head of Planning and Investment Department ของเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

- จากการสืบหาข้อมูลพบว่าสินค้าไทยเป็นที่นิยมของชาวเวียดนาม และชาวเวียดนามมาถึงลาวบาวแล้วก็มีความต้องการที่จะซื้อสินค้าไทย หากไทยนำเข้ามาขายในเขตนี้ไม่เสียภาษีเลย หรือหากผลิตแล้วขายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนี้แล้วใช้วัตถุดิบที่ไม่ต้องเสียภาษี หากในการผลิตมีส่วนใดใช้วัตถุดิบที่ไม่ใช่มาจากเวียดนามก็เสียภาษีเฉพาะในส่วนนั้นๆ
- รถบรรทุกสินค้าไทยวิ่งมาได้เฉพาะพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น วิ่งต่อไปไม่ได้ แต่ในอนาคตรถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งเข้าไปได้เฉพาะเส้นทางที่กำหนด ความเร็วที่กำหนดเท่านั้น เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ เมื่อมีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดกว๋างจิซึ่งห่างจากด่านชายแดนประมาณ 150 กม. ซึ่งมีการศึกษาและทำแผนขออนุมัติไปยังนายกรัฐมนตรีแล้ว รอนายกรัฐมนตรีลงนาม แต่ตอนนี้ยังไม่ได้ลงนาม
- สินค้าที่คาดว่าจะขายได้ดี น่าจะเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์ตกแต่ง เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม ผลิตภัณฑ์พลาสติก(แต่ในเวียดนามก็มีโรงงานผลิตพลาสติก) โดยสรุปแล้วสินค้าไทยจะได้เปรียบในการขายมากกว่าแม้จะมีโรงงานผลิตในเวียดนามแล้ว

16:00 ออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ผ่านด่านศุลกากร

17:34 14 กม.ถึงแยกทำเรือกว๋างจิใหม่ที่กำลังจะสร้าง

19:00 ถึงเมืองเว้ (654 กม.จากกรุงฮานอย)

19:30 รับประทานอาหาร และพูดคุยกับผู้ประกอบการขนส่งของเวียดนาม บริษัท VIETRANSTIMEX ตามที่นัดหมาย ที่เมืองเว้

20:30 เข้าพักที่ โรงแรม Green Hotel Hue

- จากการสัมภาษณ์พบว่า การขนส่งสินค้าทางเรือไม่สะดวก หากเทียบกับการขนส่งสินค้าทางถนน เนื่องจากทางเรือต้องระงับการตรวจเข้มเรื่องสินค้าที่อาจผิดกฎระเบียบต่างๆ
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรถไฟไม่แตกต่างกันมากนัก แต่การขนส่งทางรถไฟเสียเวลามากกว่า เช่น รถบรรทุกใช้เวลา 24 ชม. รถไฟใช้ 48 ชม. และรถไฟใช้เวลาในการเดินทางไม่ตรงกับตารางเวลาที่กำหนดไว้ในแต่ละสถานี
- การขนส่งทางเรือเสียเวลามากในเรื่องเอกสารการนำเข้าสินค้า
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าประกอบด้วย ค่าขนส่ง ค่าใช้เครื่องมือขนย้าย ภาษีซึ่งขึ้นกับชนิดสินค้า และเบี้ยประกันภัย



รูปที่ 4 ด้านชายแดนมุกดาหาร(ประเทศไทย)-สะหวันเขต(ประเทศลาว)



รูปที่ 5 รถบรรทุกจอดผ่านด่านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 6 รถบรรทุกที่ผ่านด่านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 7 พื้นที่ถ่ายระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกเวียดนาม ด้านชายแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต



รูปที่ 8 ค่านชายแดนลาวบาว ประเทศเวียดนาม



รูปที่ 8 รถบรรทุกลาวผ่านด่านชายแดนสะหวัน(ลาว)-ด่านลาวบาว(เวียดนาม)

วันอังคารที่ 28 ตุลาคม 2551

7:20 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองคานัง

9:10 อุโมงค์ร็อคเขา 12.6 กม.

10:00 ถึงท่าเรือเทียนซา ขนาด 3 หมื่นตัน คุรอบๆ

พบคุณ DANG XUAN HUU ผู้ที่ให้ข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งรูปแบบต่างๆ เรือ รถไฟ และรถบรรทุก ซึ่งเป็นภาษาเวียดนามให้ล่ามดำเนินการแปลอยู่

12:00 รับประทานอาหารกลางวัน

12:40 ออกเดินทางจากนครคานังไปซานอย (759 กม.จากกรุงฮานอย) ตามแผนต้องพักที่วินห์ แต่คนขับแจ้งว่าไม่สามารถไปทัน ต้องพักที่ดองเฮย (488 กม.จากกรุงฮานอย)

14:30 ผ่านเมืองเว้ (654 กม.จากกรุงฮานอย)

15:39 ผ่านเมืองดองฮา (580 กม.จากกรุงฮานอย)

16:12 ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำ ซึ่งเคยแยกใช้แบ่งเวียดนามเหนือออกจากเวียดนามใต้

17:45 ถึงเมืองดองเฮย พักที่ โรงแรม KHACH SAN COSEVCONHAT LE

18:30 รับประทานอาหารเย็น



รูปที่ 9 ท่าเรือเทียนซา ที่คานัง



รูปที่ 10 รถบรรทุกเข้าท่าเรือเทียนซา ที่เมืองคานัง

วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2551

7:10 ออกจากที่พักดอนเซินเดินทางสู่เมืองฮานอยระยะทาง 488 กม.เส้นทางหมายเลข 1

12:10 รับประทานอาหารกลางวันที่เมืองวินห์

14:18 รถถูกตำรวจจับปรับเร็วว่า 40 กม./ชม.อีก 40 กม. ถึงเมือง Thanh Hoa (153 กม.จากกรุงฮานอย)

16:41 พบรถไฟสินค้าวิ่งลงสู่ทางใต้

18:30 ถึงเมืองฮานอย หาที่พัก

19:00 รับประทานอาหารเย็น

20:00 พบผู้ประกอบการขนส่งที่เมืองฮานอยตามที่นัดหมาย คุณ Pham Quang Ngoc (Director บจก.Far East Star International Moving Services)

การเดินทางวันนี้พบว่าตำรวจที่เวียดนามเข้มงวดกับกฎ ระเบียบ โดยเฉพาะความเร็วตามที่กำหนดไว้ คณะวิจัยได้ปรึกษากันสรุปได้ว่า เนื่องจากการเดินทางเป็นไปได้ช้ามาก จึงควรแบ่งออกเป็น 2 ทีม เพื่อหาข้อมูลที่เมืองฮานอย พบทูตพาณิชย์ และศูนย์กระจายสินค้าในเมืองฮานอย รวมทั้งพบบริษัท Shipping ที่มีประสบการณ์การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยด้วย และอีกทีมเดินทางตามแผนการเดินทางเดิม จากการพบผู้ประกอบการขนส่งที่ฮานอยสรุปได้ว่า เป็นบริษัทรับขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ ● ให้ข้อมูลว่าการขนส่งสินค้าทางเรือจากฮานอยโดยใช้ท่าเรือไฮฟองมา ท่าเรือไซ่ง่อนที่ HCM ใช้เวลา 3 วัน ● การคิดราคาค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นคิวบิกเมตร 1 คิวบิกเมตร ราคา 300 บาท โดยประมาณขึ้นกับชนิดสินค้า ● การขนส่งสินค้าจากกรุงฮานอยโดยใช้รถบรรทุกไปดำนังใช้เวลา 1 วัน ● การขนส่งสินค้าจากกรุงฮานอยโดยใช้รถไฟไปดำนังใช้เวลา 3 วัน แต่ค่าขนส่งถูกกว่าประมาณ 20% ● ที่ท่าเรือไซ่ง่อนที่เมือง HCM กับท่าเรือไฮฟองมีอัตราค่าใช้ท่าเรือที่ถูกกว่าท่าเรือดำนัง เนื่องจากท่าเรือดำนังใหม่กว่า ● ราคาค่าขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกแพงกว่าการขนส่งทางเรือประมาณ 15% ● ราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือโดยประมาณจากฮานอยไปท่าเรือไซ่ง่อนที่ HCM ค่าเรือรวมทั้งสิ้น 1,200 USD. ค่ารถ 200 USD. ● หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น 20% ราคาค่าขนส่งอาจขึ้นประมาณ 5-10% ● ในรอบเวลา 3 ปี ที่ผ่านมาราคาค่าขนส่งโดยรวมเพิ่มขึ้น 70% อาจเนื่องจากเงินเฟ้อ 25% หากคิดราคาเป็น USD. ปรับขึ้นประมาณ 15%

21:00 เข้าพักที่โรงแรม Kim Lien Hotel

วันหยุดสัปดาห์ที่ 30 ตุลาคม 2551

คณะที่ 1 เดินทางไปลิ่งเซิน

8:11 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองลิ่งเซิน 154 กม.

9:18 ผ่านสถานีเก็บและกระจายสินค้า (DC) ขนาดใหญ่ ที่ห่างจากตัวเมืองไม่เกิน 5 กม. เนื้อที่ประมาณ 200 เอเคอร์

9:46 ถึงเมือง Bac ninh (31 กม.จากกรุงฮานอย) มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กำลังก่อสร้างคาดว่าจะเป็นการลงทุนจากประเทศจีน

13:00 ถึงลิ่งเซิน (154 กม.จากกรุงฮานอย) รับประทานอาหารกลางวัน

14:00 เข้าพบกรรมการขนส่งทางบกของเมืองลิ่งเซินตามที่นัดหมาย

เข้าพบรองอธิบดีการขนส่งทางบกจังหวัดลิ่งเซิน รายงานผลการดำเนินงานทางถนน ทางรถไฟ และจำนวนบริษัทขนส่งในลิ่งเซิน มีบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 18 บริษัท และมี 1 บริษัทที่ทำด้านการขนส่งสินค้า เวียดนามมีรางรถไฟเชื่อมระหว่างฮานอยเข้าสู่ประเทศจีนโดยรางรถไฟที่มี 3 เส้น ที่สามารถวิ่งได้ทั้งรถไฟเวียดนามขนาดมาตรฐาน 1.10

เมตร และรถไฟของจีนขนาด 1.40 เมตร แต่ยังไม่อนุญาตให้เข้ามา ใช้เป็นการขนถ่ายทั้งทางรถบรรทุกที่ด่าน และรถไฟที่ศูนย์เก็บและกระจายสินค้าที่ห่างออกไปจากด่าน 8 กม. ในเขตประเทศจีน โดยรถบรรทุกสินค้าทั้งสองประเทศยังไม่สามารถเข้าไปยังอีกประเทศได้ โดยรถบรรทุกเวียดนามเข้าไปที่ศูนย์ DC ของจีนที่ห่างออกไปจากด่าน 8 กม. รถจากประเทศจีนเข้าได้แค่ด่านแล้วถ่ายสินค้าเข้ารถเวียดนามขนส่งต่อไป

15:15 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้าแผนกขนส่ง พาไปดูสถานีรถไฟขนถ่ายสินค้า และด่านชายแดนลงเงิน

18:00 รับประทานอาหารเย็น

19:00 พักที่โรงแรม Van Xuan



รูปที่ 11 อาจารย์สมชาย มอบของที่ระลึกให้รองอธิบดีกรมการขนส่งฯ



รูปที่ 12 สถานีรถไฟลงเงิน สถานีสุดท้ายในเวียดนามก่อนเข้าเขตชายแดนประเทศจีน



รูปที่ 13 รางรถไฟมี 3 เส้น สามารถรองรับรถไฟได้ 2 ขนาดราง



รูปที่ 14 ค่านชายแดนเวียดนาม-เข้าสู่unaning ประเทศจีน



รูปที่ 15 รถบรรทุกสินค้าจีนที่เขตชายแดนต้องเข้ามาถ่ายสินค้ากับรถบรรทุกเวียดนาม

ทีมที่ 2 เมืองฮานอย

8:11 ออกจากที่พัก

9:18 เดินทางสู่สถานทูตไทยเพื่อพบทูตพาณิชย์ (ทูตอัญชลี อัสวเมธรา)

18:00 พบบริษัท Shipping คุณ Le My Tra เป็น Director ของบริษัท Mercury Transportation & Trade (member of Harper Logistics limited) และรับประทานอาหารเย็น

วันศุกร์ที่ 31 ตุลาคม 2551

คณะที่ 1 เดินทางจากฮานอยไปไฮฟอง

7:25 ออกจากที่พักเดินทางสู่เมืองฮานอย-ไฮฟอง (108 กม.)

8:00 ระยะทาง 101 กม.ถึงเมืองฮานอย

12:34 ถึงเมืองไฮฟอง รับประทานอาหารกลางวัน

13:00 พบเจ้าหน้าที่ศุลกากร การท่าเรือไฮฟองตามที่นัดหมาย

13:15 เจ้าหน้าที่พาเข้าท่าเรือแห่งใหม่บริเวณท่าเรือไฮฟอง ตามที่นัดหมาย

13:45 เจ้าหน้าที่พาเข้าท่าเรือแห่งที่ใหญ่ที่สุดบริเวณท่าเรือไฮฟองซึ่งเป็นของรัฐบาล

14:00 เจ้าหน้าที่พาเข้าสถานีรถไฟและพบเจ้าหน้าที่รถไฟที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (ใช้ขนถ่ายสินค้าบางส่วน และบางส่วนขึ้นมาจากท่าเรือบางท่าเรือที่นี่)

16:00 ออกจากเมืองไฮฟองกลับสู่ฮานอย ไปสนามบินนงไบ ฮานอย

20:15 ถึงสนามบินนงไบ ฮานอย

20:30 รับประทานอาหารเย็น

22:05 เครื่องบินออกจากสนามบินนงไบ ฮานอย บินสู่สุวรรณภูมิ

- ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไฮฟองไปท่าเรือไซ่ง่อน ใช้เวลา 2 ½ วัน จอดรับสินค้าเพิ่มที่ท่าเรือไซ่ง่อนอีก 2 วัน แล้วเข้าแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ และกลับมาที่ท่าเรือไซ่ง่อน ไปที่ท่าเรือไฮฟอง ใช้เวลาทั้งสิ้น 1 รอบ 14 วัน ความถี่เดือนละ 2 ครั้ง (ข้อมูลจากบริษัทขนส่งทางเรือ)
- ท่าเรือที่ไฮฟองบางท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าขนาด 2.5 หมื่นตัน
- ระยะเวลาในการเดินทางจากฮานอยมา โฮจิมินห์ ถ้าทางรถยนต์ใช้ 1 ½ วัน (36 ชม.) ถ้าทางรถไฟใช้ 30 ชม.
- ในความคิดเห็นผู้ให้สัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการนิยมนทางเรือมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่คือน้ำมันหรือรู้สึกลดความเสี่ยงและสินค้าไม่เสียหาย
- ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือจากท่าเรือไฮฟองไปท่าเรือดานังใช้เวลา 1 วัน(24 ชม.) จากท่าเรือดานังไปท่าเรือไซ่ง่อนใช้เวลา 1 ½ วัน (36 ชั่วโมง)
- ท่าเรือไซ่ง่อนเป็นท่าเรือที่ผู้ประกอบการนิยกว่าท่าเรือหวุงเตา เนื่องจากท่าเรือไซ่ง่อนอยู่ในเมือง ส่วนท่าเรือหวุงเตา จะต้องเสียค่าขนส่งเข้าเมืองโฮจิมินห์ด้วย
- เข้าดูท่าเรือที่ใหม่ที่สุดและลึกที่สุดในบริเวณท่าเรือไฮฟองซึ่งบริหาร โดยบริษัทเอกชน ตอนสำรวจพบว่าน้ำลงเรือสินค้าติดขัดออกจากท่าเรือไม่ได้ ต้องรอนกว่าน้ำขึ้น
- ท่าเรือบริเวณท่าเรือไฮฟองบางท่าเรือมีทางรถไฟเข้าไปในท่าเรือ แต่ยังไม่สามารถยกจากเรือสู่รถไฟรถไฟสู่เรือได้โดยตรง ต้องยกใส่รถบรรทุกก่อนที่จะลงเรือ
- จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการรถไฟให้ข้อมูลว่า การขนส่งทางรถไฟน่าจะเป็นการขนส่งที่สะดวกที่สุด
- บริษัท Shipping ใช้เวลาในการออกของที่ท่าเรือไฮฟองไม่นานหากมีเอกสารครบ(ไม่เกิน 3 วัน)
- ถามความคิดเห็นเรื่องอุปกรณ์การขนถ่ายและความรวดเร็วในท่าเรือบริเวณไฮฟองเมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าท่าเรือไฮฟองมีความรวดเร็วและสะดวกสบายกว่า (อาจเป็นเพราะว่ามีสินค้าน้อยกว่า)
- การขนส่งทางเรือจะมีปัญหาช่วงที่มีที่มึนระสุม การเดินเรือก็จะหยุดประมาณ 2 วัน ก็สามารถดำเนินการได้ต่อไป
- ระบบไฟฟ้าบริเวณท่าเรือไฮฟองมั่นคง สม่าเสมอ ไม่ดับ ระบบค่อนข้างดี
- ผู้ประกอบการสามารถตั้งโรงงานบริเวณกำหนดเขตพื้นที่ไว้ได้ โดยราคาที่ดินประมาณ 5 ล้านบาท/ตารางเมตร (10,000 บาท/ตารางเมตร)
- ส่วนราคาที่ดินในเมืองฮานอยประมาณ 50 ล้านบาท/ตารางเมตร (100,000 บาท/ตารางเมตร)



รูปที่ 16 เครื่องมือการขนถ่ายในท่าเรือที่ทันสมัยที่สุดในท่าเรือไฮฟอง ดำเนินการโดยเอกชน



รูปที่ 17 ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโฮฟอง ดำเนินการโดยรัฐบาล



รูปที่ 18 สถานีรถไฟโฮฟองที่รองรับสินค้าก่อนเข้าไปรับในท่าเรือ

จากการสำรวจโดยสรุป พบว่าการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก ใช้เวลานานและไม่สะดวกสบายมีการก่อสร้างสะพานและซ่อมถนนตลอดเวลาการเดินทาง และผ่านชุมชนซึ่งกำหนดให้รถยนต์ขับได้ไม่เกิน 40 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัย ถนนส่วนใหญ่แคบ 2 ช่องจราจร มีเฉพาะเมืองฮานอยไปลิงเซินช่วงต้น และเมืองฮานอยไปโฮฟองตลอดทั้งสายที่เป็นถนน 4 ช่องจราจร อัตราความความเร็วสูงสุดของรถยนต์ชนิดต่างๆ กำหนดไว้ดังนี้

- รถบรรทุก 18 ล้อ ไม่เกิน 50 กม./ชม.
- รถบรรทุก 10 ล้อ ไม่เกิน 60 กม./ชม.
- รถบรรทุก 6 ล้อ ไม่เกิน 70 กม./ชม.
- รถเก๋ง รถตู้ ไม่เกิน 80 กม./ชม.

และยังมีข้อกำหนดห้ามแซง และจำกัดความเร็วต่างๆ เป็นระยะตลอดการเดินทาง เพื่อความปลอดภัยเมื่อเข้าสู่ชุมชน

ในการสำรวจครั้งนี้ ฝนตกตลอดการเดินทางเพราะเป็นช่วงมีพายุเข้า เมืองฮานอยและเมืองใกล้เคียงน้ำท่วมเนื่องจากระบบการระบายน้ำไม่ดี

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งที่นี้ในความคิดเห็นด้านการขนส่งพบว่า แต่ละบริษัทที่คุ้นเคยกับระบบการขนส่งชนิดไหนก็จะเห็นว่าการขนส่งรูปแบบนั้นมีความสะดวกสบายกว่าแบบอื่น

ภาคผนวก 2

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจข้อมูลการขนส่งที่นครโฮจิมินห์)

วันหยุดสัปดาห์ที่ 18- เสาร์ที่ 20 ธันวาคม 2551

วันหยุดสัปดาห์ที่ 18 ธันวาคม 2551

15:55 ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ

17:25 ถึงนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

18:00 ถึงโรงแรมที่พัก

18:30 เข้าพบกับนักธุรกิจไทยที่ขายชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ให้กับผู้ประกอบการได้วันที่ทำธุรกิจในประเทศเวียดนาม และรับชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ของไทยไปจำหน่ายในประเทศเวียดนาม

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า มีการขนส่งชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์มาขายที่ประเทศเวียดนาม โดยส่งทางเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ(คลองเตย)หรือท่าเรือแหลมฉบัง ไปขึ้นที่ท่าเรือไซ่ง่อน ที่นครโฮจิมินห์โดยใช้ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ 400 USD ต่อเที่ยว โดยใช้เวลาในการขนส่งสินค้าประมาณ 3 วัน และสินค้าของประเทศไทยเป็นที่น่าเชื่อถือสำหรับผู้ซื้อในประเทศเวียดนาม

วันศุกร์ที่ 19 ธันวาคม 2551

9:00 เข้าพบ ที่ปรึกษาสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม อดีตนายกสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam) คุณปริชาชัย ช่วยชู CEO ของ Hicrete (Vietnam) joint stock company

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า คุณปริชาชัยทำธุรกิจในเวียดนามมา 15 ปี และมีความสนใจงานด้านโลจิสติกส์ในเวียดนามมาประมาณ 5 ปี โดยสรุปได้ว่า การขนส่งสินค้าจากไทยมาประเทศเวียดนาม มีเส้นทางการขนส่ง ดังนี้

1. ทางอากาศ จากไทยมาสู่เวียดนามมีการขนส่งสินค้าน้อยลงมาก เนื่องจากค่าขนส่งทางอากาศแพงมาก เมื่อเฉลี่ยต่อหน่วยแล้วทำให้สินค้าไม่สามารถแข่งขันได้ ไม่ค่อยมีการขนส่งแบบจำนวนมาก ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งแบบเฉพาะกิจแบบฉุกเฉินเพื่อสนองความต้องการเร่งด่วนเท่านั้น
2. ทางบก เส้นทางตราด กัมพูชา ไตมินท์ มอกโบ้ เข้าสู่เวียดนามตอนล่างและนครโฮจิมินห์ เส้นทางนี้ใกล้มากแต่มีปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายในกัมพูชา ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงและไม่แน่นอน ยังไม่สามารถแก้ไขได้

และเส้นทางมุกดาหาร สะหวันเขต แดนสวรรค์ ลาวบาว เข้าเวียดนามตอนกลาง กวางจิ เส้นทางนี้ใกล้กว่า แต่มีค่าใช้จ่ายคงที่ไม่แปรผันมากนัก สะดวกสบายมาก ทั้งสองเส้นทางมีการใช้ขนส่งกันอย่างสม่ำเสมอ - มีการขนส่งสินค้าเส้นทางตราดมาขึ้นเรือไฮโดรฟอยล์ เป็นเรือเร็วขนส่งผลไม้มาที่ เกียนยาง ขึ้นสู่นครโฮจิมินห์

-ในประสบการณ์ส่วนตัวของคุณปริชา เคยมีการขนวัสดุก่อสร้าง ตู้ 20 ฟุต มาจากกรุงเทพฯ เข้าจังหวัดหนองคายเปลี่ยนหัวลากเป็นรถเวียดนามลากเข้ามาที่ลาวบาวและมาที่นครโฮจิมินห์ใช้เวลาทั้งหมด 3-4 วัน

-หากมีนักลงทุนไทยมาลงทุนทำธุรกิจขนส่งที่ลาวหรือกัมพูชา ก็น่าจะทำให้เส้นทางนี้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพราะลาวและกัมพูชาไม่ยอมทำ เนื่องจากเขาไม่มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งส่วนใหญ่ประเทศไทยใช้ใน

การขนส่ง

- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือเส้นทางกรุงเทพถึงนครโฮจิมินท์ ประมาณ 583 USD /ตู้ ส่วนทางบก ประมาณ 700-1,000 USD/ตู้
- 3. เส้นทางทะเลโดยเรือใช้ตู้คอนเทนเนอร์ จากท่าเรือกรุงเทพฯ ศูนย์นครโฮจิมินท์ นครดานังและเมืองฮานอย ค่าขนส่งทางทะเลศูนย์นครโฮจิมินท์ 583 USD /ตู้ ใช้เวลา 3 วัน แต่ต้องแวะสิงคโปร์ก่อนหากวิ่งโดยตรงใช้เวลา 1 วัน) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในปัจจุบันเมื่อเทียบกับหลายปีก่อนสูงขึ้นกว่าเดิม โดยหากไม่สนใจเรื่องกับความผันผวนของราคาน้ำมัน มีสาเหตุมาจากตู้สินค้าไม่มีสินค้าที่ขากลับ เมื่อก่อนมีการขนส่งโดยมีสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์กลับไปด้วยมีค่าใช้จ่ายแค่ 350 USD /ตู้
- 4. การขนส่งในประเทศเวียดนาม มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าในประเทศไทย 2 เท่าเมื่อเทียบระยะทางและปริมาณการขนส่งเท่าๆ กัน เพราะถนนมีขนาดเล็ก มีการจำกัดความเร็ว และมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าน้อยรายในอดีตค่าใช้จ่ายเฉลี่ยแล้วตันละ 1 บาทต่อกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นตันละ 3 บาทต่อกิโลเมตร เนื่องจากมีผู้ให้บริการน้อย(ซัพพลายน้อย) คิมาณคงเดิม
 - สามารถแจกแจงค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกได้เป็น ดังนี้
 - ต้นทุนราคารถบรรทุก มากกว่า ประเทศไทย 40%
 - ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง มากกว่า ประเทศไทย 10%
 - ต้นทุนค่าแรงงาน ถูกกว่า ประเทศไทย 40%
 - ต้นทุนค่าใช้จ่ายนอกระบบ มากกว่า ประเทศไทย
 - โดยรวมแพงกว่าประเทศไทย ทำให้สินค้าจากราคาต้นทุนที่ประเทศไทย มาขายที่ประเทศเวียดนามต้องเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 20%
- 5. ค่าเครื่องมือการขนถ่าย ค่าใช้จ่ายต่อตู้เป็น 255 USD ต่อตู้ ไม่เกิน 30 กิโลเมตร (รวมค่าเรือ 583 USD ค่าขนถ่าย 255 USD เป็น 800 USD ต่อตู้ 20 ฟุต)
- 6. การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันไม่ใช่ เนื่องจากความต้องการเป็น door to door แต่รถไฟส่งได้แค่สถานี และเมื่อรวมค่าขนส่งโดยรถบรรทุกต่อไปถึงมือลูกค้าแล้วจะแพงกว่าทางรถบรรทุก ทำให้ไม่เหมาะสมแต่อาจเหมาะกับการส่งในสถานที่ที่ใกล้กับสถานีรถไฟ
- 7. การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกในประเทศเวียดนามมีปัจจัยหลายด้าน เช่น หากสภาพถนนดีขึ้นกว้างขึ้น การจราจรมีระเบียบขึ้น ซึ่งประมาณการว่าต้องใช้เวลาประมาณ 10 ปีในการพัฒนาส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะถูกลงโดยไม่คิดความผันผวนของราคาน้ำมัน
- 8. หากมีรถไฟความเร็วสูงในอนาคตตามแผนที่วางไว้เพื่อ เชื่อมเหนือใต้ของประเทศเวียดนามทำให้ คนหันไปใช้รถไฟความเร็วสูงในการขนส่งคน ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นไปได้มากขึ้น ปัจจุบันการขนส่งสินค้าในเมืองใหญ่ตอนกลางวันก็ทำไม่ได้ เนื่องจากมีระเบียบห้ามรถบรรทุกใหญ่เข้ามาเป็นช่วงเวลา
- 9. การกระจายสินค้าหลักของประเทศเวียดนามอยู่ที่เมืองใหญ่ 3 เมือง คือ ตอนเหนือ เมืองไฮฟองตู้กรุงฮานอย ตอนกลางที่นครดานัง และตอนใต้เป็นที่นครโฮจิมินท์ แล้วกระจายไปตามจังหวัดใกล้เคียงในส่วนต่างๆ
- 10. ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทยในเวียดนามไม่มีนักธุรกิจไทยที่ลงทุนในศูนย์กระจายสินค้าตามจุดเชื่อมต่อต่างๆ ระหว่างไทยกับเวียดนามเลย ประเทศอื่นๆ มีการเตรียมการแล้วทั้งที่ไต้หวัน และลาว

บาว ตลอดจนการเตรียมเรื่องขบวนรถและทางรถไฟในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขบวน
เครื่องปั้นพาสซี และขบวนเรือในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

11. แหล่งที่น่าจะมีข้อมูลด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม และภายในเวียดนามมาก คือ บริษัท ปูนซี
เมนต์ไทย เพราะเข้ามาที่เวียดนามนานแล้ว
12. คุณปรีชาฯจะพยายามรวบรวมค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบและแต่ละจุดใน
เวียดนามให้ โดยเมื่อจบโครงการขอรายงานหนึ่งเล่มให้สมาคมธุรกิจไทยในเวียดนามด้วย เพื่อใช้
ประโยชน์ต่อไป

13:30 เข้าพบชุดพาณิชย์ ประมวลศรี โสมจันทร์ ท่านชุดแจ้งว่าข้อมูลที่มีส่วนใหญ่มากเกี่ยวกับด้านสภาพเศรษฐกิจ
และการลงทุนในนครโฮจิมินห์และเวียดนาม แต่ข้อมูลเรื่องการขนส่งยังมีไม่มากนัก และท่านให้ข้อมูลสภาพ
เศรษฐกิจและการลงทุนในเวียดนาม รวมทั้งข้อมูลของท่าเรือดานัง และท่าเรือไซ่ง่อน และหากต้องการเข้าทำเรือ
ขอการติดต่อล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก็สามารถเข้าเยี่ยมชมได้



วันเสาร์ที่ 20 ธันวาคม 2551

8:00 ออกเดินทางติดต่อกับบริษัทขนส่งในเวียดนามเพื่อหาข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และเวลาที่ใช้ใน
การขนส่งต่างๆ บริษัท บริเวณท่าเรือไซ่ง่อน โดยส่วนใหญ่แจ้งว่าไม่สามารถให้ข้อมูลได้ เนื่องจากเป็นความลับ
ของทางบริษัทไม่สามารถให้ได้

13:00 เข้าติดต่อที่สำนักงานเรือคว่นไฮโครฟอยด์ เพื่ออัตราค่าขนส่งสินค้าหรือมีการขนส่งสินค้าบ้างหรือไม่ ทาง
บริษัท แจ้งว่าจะขนส่งเฉพาะสินค้าจำนวนไม่มากและขนาดเล็กเท่านั้น

15:00 ถึงสนามบินเพื่อเดินทางกลับสู่ประเทศไทย

วรพจน์ มีถม

ผู้รายงาน

ภาคผนวก 3

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม”

(โปรแกรมสำรวจข้อมูลการขนส่งที่นครโฮจิมินห์)

วันจันทร์ที่ 11- พุธที่ 14 พฤษภาคม 2552

วันจันทร์ที่ 11 พฤษภาคม 2552

7:45 ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ

9:15 ถึงนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

10:30 ถึงโรงแรมที่พัก

13:30 เข้าพบท่านทูตพาณิชย์ที่สำนักงาน THAITRADE CENTER (HMC) ขอความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านการขนส่งสินค้าไทยกับเวียดนาม ท่านทูตแจ้งว่า บ้านเมืองมีปัญหาทำให้ภาพลักษณ์ของสินค้าลดความน่าเชื่อถือลงไป และได้เชิญชวนร่วมงานแสดงสินค้าไทยในช่วงปลายเดือนกรกฎาคมประมาณวันที่ 29 ถึง 1 สิงหาคม 2552 จะมีนักธุรกิจที่ประกอบการในเวียดนามแล้ว ประมาณ 200 ราย มาร่วมและนักธุรกิจที่เพิ่งนำสินค้าเข้ามาแสดงอีก 200 ราย จะได้นำข้อมูล เรื่องเส้นทางขนส่งต่างๆ และทางคณะวิจัยขอคุณท่านทูตที่ช่วยติดต่อทำเรือไชนง่อน และสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม

วันอังคารที่ 12 พฤษภาคม 2552

9:00 ออกเดินทางที่พักไปท่าเรือไชนง่อน ในนครโฮจิมินห์ ท่าเรือให้การต้อนรับ และนำเสนอ สภาพปัจจุบันของท่าเรือไชนง่อน และแผนการพัฒนาในอีก 5-10 ปีข้างหน้า

-พอสืบได้ว่ามีแผนในการย้ายท่าเรือไชนง่อนไปใกล้ทะเล บริเวณปากแม่น้ำ เนื่องจากปัจจุบันอยู่ในเมืองทำให้การจราจรติดขัด คับแคบ สร้างมลภาวะและแออัดแก่เมือง นอกจากนี้ยังมีขนาดเล็ก และเรือใหญ่ที่กินน้ำลึกไม่สามารถเข้าได้ และห่างจากทะเล 85 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางของเรือ 4 ชม.

-เริ่มก่อสร้างท่าเรือใหม่แล้วที่เมืองบาเรีย หวุงเตา แยกเป็น 3 ท่าเรือ ห่างจากทะเลประมาณ 14 กิโลเมตร ปี ค.ศ. 2012 จะสามารถดำเนินงานได้เต็มรูปแบบ ตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์การขนย้ายที่มีศักยภาพมากขึ้น บริเวณเก็บสินค้ามีขนาดใหญ่และขยายโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ และเรือขนส่งขนาดเล็กไว้รองรับด้วย ส่วนบริเวณท่าเรือเดิมจะจัดเป็นที่สันตากการของเมืองและเป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อไป

-ที่ท่าเรือไชนง่อนมีเรือมาจากประเทศไทยโดยตรงสัปดาห์ละ 2 เที่ยว

-การขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก HMC ไป Ha Noi ใช้เวลาประมาณ 30 ชม. ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่งประมาณ 400 USD

-การขนส่งสินค้าทางเรือทะเลจาก HMC ไป Ha Noi ใช้เวลาประมาณ 3 วัน ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่งประมาณ 200 USD

-คณะวิจัยถามความแน่ชัดเรื่องท่าเรือใหม่ที่กวางติ ทางท่าเรือไชนง่อนแจ้งว่า มีท่าเรือ เกือรอ อยู่แล้ว แต่จะมีนโยบายจะสร้างใหม่เป็นท่าเรือน้ำลึก



13:00 เดินทางไป บริษัท VA exprees เป็นบริษัทรับขนส่งสินค้า
ค่าขนส่งสินค้าทางเรือมา ดังนี้

HMC-BKK		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	BILL(USD)		
20	70	70	20/set	Thu & Fri/week	3
40	140	105	20/set	Thu & Fri/week	3
LCL	4 USD/CBM	5 USD/CBM		Fri on weekly	3

BKK-HMC(CAT LAI)		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	D/O(USD)		
20	325	70	20/set	Sat on week	3
40	650	105	20/set	Sat on week	3
LCL*	15 USD/CBM	5 USD/CBM	20/set	Tue and Fri on weekly	3

*CFS 15.5 USD/CBM, Handling 10.0 USD

BKK-HAI PHONG		Excluding		Times	Days
Type	Transport cost(USD)	THC(USD)	BILL(USD)		
20	600	70	20/set	Sun on week	7
40	1,150	105	20/set	Sun on week	7

ค่าขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกและอื่นๆ เป็นภาษาเวียดนาม ล่ามกำลังแปลเป็นภาษาไทยให้ จะนำส่งมาภายหลัง

วันพุธที่ 13 พฤษภาคม 2552

9:00 ออกเดินทางที่ปักไป บริษัท SCT(Vietnam) Logistic จำกัด เพื่อพบ คุณนพพร กรรมการผู้จัดการ

การขนส่งสินค้าของบริษัท มี 2 ประเภท คือ ขนสินค้าของกลุ่ม SCG และรับขนส่งสินค้าทั่วไป โดยการขนส่งสินค้าหากแยกตามชนิดสินค้าแล้วแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ แบบเป็นสินค้าเทกอง และสินค้าสำเร็จรูป สินค้าสำเร็จรูปที่ขนส่งอยู่ SCT ก็เคยศึกษาเส้นทางการขนส่งมาที่เวียดนาม HMC

-การขนส่งภายในเวียดนามของ SCT เป็นลักษณะการจัดการ คือ จ้างบริษัทขนส่งต่างๆ อีกทอดหนึ่ง มิได้ขนส่งเองโดยตรง ดังนี้

-กทม.-โฮจิมินห์ มีสองรอบต่อสัปดาห์ คือ วันเสาร์และวันพุธ สินค้าของเราจะขึ้นที่ HCM port ต่อด้วยรถบรรทุก

-หากมีลูกค้าที่ค้าง จะใช้วิธีลากตู้ขึ้นรถบรรทุกต่อไปคานั่ง หรือรถไฟ หรือเรือก็ได้ การขนส่งทางเรือไป มีเรือจาก HMC ไป คานั่ง มี 2 สัปดาห์ต่อเที่ยว

-ราคา Shipping แต่ละบริษัทไม่เท่ากัน แล้วต่อการต่อรองและความสัมพันธ์

-เส้นทางการขนส่งที่เรียกว่า EWEC นั้น เคยขนส่งกระดากไปที่ไฮฟอง พบว่าต้นทุนยังแพง ใช้นาน เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนรถ ใช้ทางเรือจะสะดวกกว่า คิดว่า

-เส้นทาง ที่นิยมมาก คือเข้าที่ด่านมอกไป ขนสินค้า consumer product, garment เป็นหลัก

ปัญหาที่พบ

-รถเปล่าที่ขนส่งสินค้าจากกัมพูชาไปเวียดนามไม่มี ต้องจากขนส่งโดยตรงทำให้ค่าขนส่งสูง รถไทยมาถึงด่านต้องถ่ายรถก่อนเข้าประเทศเวียดนาม บางครั้งนำรถจากเวียดนามมารับ รถเวียดนามไม่มาตามกำหนดเวลาทำให้เราต้องเสียค่าปรับหรือเสียค่าแรงงานขนส่งก่อนและเสียค่าแรงงานขึ้นอีกหนึ่งรอบเมื่อรถเวียดนามมาถึง

ปัญหาของระบบที่ยากฝากรัฐบาล

-ถนนไม่ดี ไม่เรียบ มีขนาดเล็ก ช่วงอรัญประเทศ ถึงพนมเปญ

-ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศ ความมั่นคงระหว่างประเทศ ควรทำให้แยกออกจากกัน

-หากเป็นนักธุรกิจชาวญี่ปุ่นทำธุรกิจในประเทศจีน จะได้รับความสะดวก เนื่องจากญี่ปุ่นลงทุนในสาธารณูปโภค ให้แบบให้เปล่า แบบเงินกู้ ไทยน่าจะใช้ รูปแบบนี้มาใช้กับกัมพูชาได้

-หากมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแทนการรอเรือเฟอร์รี่ ที่นะเลิงรอบประมาณ 1 ชม. ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 1.5 ชม. นานเกินไป จากด่านชายแดนไทยไป พนมเปญใช้เวลา 7-8 ชม.นานเกินไป เนื่องจากสภาพถนน และการข้ามเรือ ถนนช่วงจากค่ายมอกไปของเวียดนามมาพนมเปญดีกว่าช่วงไทยไปมากเพราะเวียดนามเขาลงทุนและสามารถต่อรองผลประโยชน์กันได้ และเส้นทางจากมอกไปมาที่ HMC เป็นถนน 4 เลนใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชมเท่านั้น สะดวกมาก

-จากเหตุการณ์ความไม่สงบต่างๆ ในประเทศไทย หากไม่รีบแก้ปัญหา เกรงว่านักท่องเที่ยวจะเปลี่ยนจากประเทศไทยเป็น HUB ใน GMS จะเปลี่ยนเป็นเวียดนามแทน และอาจทำให้เส้นทางโลจิสติกส์เปลี่ยนได้

15:00 น.

เดินทางเข้าพบ คุณปรีชาชัย ช่วชู CEO ของ Hicrete (Vietnam) joint stock company

นายกสมาคมธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam)

จากข้อมูลที่สืบหาได้พบว่า

- สมาคมให้คิดว่าโปรแกรมนี้หากสำเร็จ จะเป็นประโยชน์มากเนื่องจากการติดต่อค้าขายกันนั้น เมื่อลูกค้าต้องการทราบข้อมูลเบื้องต้นในค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าก็สามารถใช้โปรแกรมนี้ได้เลย ซึ่งทำให้ได้ค่าขนส่งโดยประมาณตอบกับลูกค้าได้ จึงทำให้ไม่เสียเวลาโทรหาบริษัทขนส่งที่ต้องรอเสนอราคา
- ที่ปรีชาชัย ให้ข้อคิดว่าหากจะทำให้โปรแกรมนี้สำเร็จและนำเข้ามาขึ้นควรนำโปรแกรมไปผูกกับบริษัทขนส่งหรือสมาคมใดที่สามารถปรับข้อมูลราคาค่าขนส่งให้ทันสมัยกับการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาทั้งค่าขนส่งฝั่งไทยและค่าขนส่งฝั่งเวียดนามซึ่งอาจต้องเป็นบริษัทขนส่งสินค้า
- ขณะนี้ประเทศเวียดนามได้สำรวจแผนที่เพื่อใช้กับ GPS แล้ว สามารถใช้ได้แล้วอาจนำไปใช้ประโยชน์ได้ซึ่งเป็นของบริษัทเวียดนามเองราคาไม่แพง
- เส้นทางขนส่งสินค้าที่ผ่านประเทศกัมพูชา ส่งผลไม่มาที่ HMC มาก มาทางจันทบุรี ตราด เข้ามัมพูชา
- ทางรถไฟที่รัฐประเทศ ขาดอีก 6 กม.ก็สามารถเชื่อมต่อกันได้ แต่ยังไม่มีการพัฒนา

วันหยุดสัปดาห์ที่ 14 พฤษภาคม 2552

ออกเดินทางไปสำนักงานสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (VIFFAS)

ได้พบรองประธานคุณ HUNG ได้นำเสนอว่า

- สมาคมของเราสมาชิกมากกว่า 100 ราย รวมทั้งประเทศมีบริษัทมากกว่า 1,000 ราย มีบริษัทขนาดเล็กที่มีลักษณะเป็นรถบรรทุก 2-3 คันก็มี โลจิสติกส์ในเวียดนามยังใหม่อยู่ ยังไม่มีการเก็บสถิติข้อมูลต่างๆ ไว้มากนัก รวมทั้งยังมีการเรียนการสอนในระดับมหาวิทยาลัยน้อยมากมี 10 กว่าหลักสูตรเริ่มเปิดสอนกันมา 2 ปีมานี้เอง
- ท่านรองประธาน แนะนำให้รู้จักบรรณาธิการ วารสารด้านโลจิสติกส์ของเวียดนาม แจ้งว่าได้ดำเนินการวางจำหน่ายมา 2 ปีแล้วเหมือนกัน
- สมาคมได้เตรียมรายชื่อสมาชิกที่มีศักยภาพ เพื่อให้เป็นฐานข้อมูลในการศึกษาของเราประมาณ 100 บริษัทซึ่งคัดเลือก เฉพาะบริษัทที่มีศักยภาพ
- การขนส่งสินค้าภายในประเทศเวียดนามเป็นการขนส่งทางถนน และทางทะเลเป็นหลัก ส่วนทางรถไฟเน้นเรื่องการขนส่งคนมากกว่า ส่วนทางเครื่องบินมีราคาสูง
- ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 นี้ มีการเริ่มให้รถบรรทุกสินค้าของ 3 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม สามารถวิ่งผ่านแดนได้อย่างเสรี ประเทศละ 500 คันในเส้นทาง EWEC
- รองประธานให้ความเห็นว่า เส้นทางขนส่งสินค้าที่ผ่านกัมพูชามีปัญหาจากศุลกากรกัมพูชาอยู่พอสมควร
- โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งภายในเวียดนามยังไม่ดีพอ รวมทั้งอุปกรณ์การขนย้ายต่างๆ ด้วย การจราจรก็ติดขัด กำลังย้ายท่าเรือไซ่ง่อนออกจากเมืองไปหุงเตา
- ค่าขนส่งสินค้าจาก HMC ไป Ha Noi นั้นทางบกกับทางเรือราคาไม่แตกต่างกันมากแต่ทางบกใช้เวลาน้อยกว่า

- การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่สะดวกเสี่ยงต่อความเสียหาย สูญหาย
- นอกจากนี้ยังมีการขนส่งทางแม่น้ำที่กำลังจะได้รับการพัฒนาเพื่อส่งสินค้าทางการเกษตร
- ในปัจจุบันในความคิดแล้วการขนส่งทางถนน สะดวกที่สุด
- ขณะนี้ต้นทุนค่าขนส่งในเวียดนามประมาณ 20 %
- มีเอกสารที่เป็นภาษาเวียดนามซึ่งทางสมาคมฯจัดทำไว้ ล่ามกำลังดำเนินการแปลอยู่

สิ่งที่ต้องการความช่วยเหลือจากประเทศไทย คือ

- เงินลงทุนในการสร้างท่าเรือน้ำลึก โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ
- การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ในมหาวิทยาลัย
- การพัฒนาเส้นทาง EWEC ต่อไป และต่อเนื่องด้วย



15:00 ถึงสนามบินเพื่อเดินทางกลับสู่ประเทศไทย

วรพจน์ มีถม

ผู้รายงาน

ภาคผนวก 4

รายงานการเดินทาง

โครงการ “การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย-เวียดนาม” (โปรแกรมการหาข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ที่นครโฮจิมินห์)

วันที่ 29 กรกฎาคม 2552 ถึง อาทิตย์ 2 สิงหาคม 2552

วันที่ 29 กรกฎาคม 2552

10:30 น. ถึงนครโฮจิมินห์ เข้าที่พัก

14:00 น. ผศ.สมชาย พรชัยวิวัฒน์ บรรยายเรื่องเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามที่
สถานกงสุลใหญ่ไทยที่นครโฮจิมินห์ มีผู้เข้าร่วมฟังและแลกเปลี่ยนข้อมูลพอสมควร เช่น

คุณภควัฒน์ ดันสกุล (รองกงสุลไทยในนครโฮจิมินห์)

คุณประนอมศรี โสมจันทร์ (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, HMC Thai trade center)

คุณปริชาชัย ช่วยชู (ประธานสมาคมธุรกิจไทยในเวียดนาม, Thailand Business Association in Vietnam, TBA)

คุณสมชาย สิริชาญโรภาส สมาชิก TBA ทำธุรกิจโรงงานกลั่นกระดาษ และบริษัทขนส่งสินค้าในนครโฮจิมินห์

คุณนันทกานต์ ศรีญาพรณ เจ้าของที่กงสุลไทยในนครโฮจิมินห์

คุณธีรพงษ์ ฤทธิ์มาก General Director บริษัท Sitto VN co.,ltd ทำธุรกิจเกี่ยวกับป๊อ เป็นต้น

คณะวิจัย ได้นำเสนอตัวอย่างแนวทางโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้ที่ประชุมรับทราบ เพื่อให้สมาชิกที่เข้าฟังช่วยหาข้อมูลค่าขนส่งภายในเวียดนาม และคุณปริชาชัย จะขอเป็นตัวกลางในการติดต่อประสานงานกับ สมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งเวียดนาม (Vietnam Freight Forwarder Association: VIFFAS) เพื่อช่วยในการปรับปรุงฐานข้อมูลของโปรแกรมในอนาคตให้ทันสมัยหลังจากนำขึ้นเว็บไซต์แล้ว เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างแม่นยำและต่อเนื่องต่อไป





วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2552

8:00 น. ออกเดินทางไปงาน Thailand Exhibition Fair 2009 ไปถึงที่งานก่อน 9:00 น. งานเปิดเวลา 9:00 น. มีชาวเวียดนามให้ความสนใจสินค้าไทยจำนวนมาก มาขึ้นรถเพื่อเข้าชมงานหลายร้อยคน คณะวิจัยฯ จึงแยกกันเพื่อทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์เป็นไปด้วยความลำบาก เนื่องจากมีผู้เข้าชมงานจำนวนมาก ทางเจ้าของกิจการไม่สะดวกในการให้ข้อมูล จนถึงเวลา 17:00 น.



เวลา 14:00 น. คณะวิจัยฯ คุณธง ตั้งศรีตระกูล และคุณวัลภา สติธราชกุล ผู้แทนจากสมาคมพันธมิตรโลจิสติกส์ไทย (Thailog) คุณประนอมศรี โสมจันทร์เงิน (ผู้อำนวยการศูนย์กลางการค้าไทย ในนครโฮจิมินห์, Thai Trade Center) คุณปรีชาชัย ชั่วชู (ประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม: TBA) ประึกษาหาแนวทางในการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางฝั่งเวียดนามเพื่อที่สามารถปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย โดยการเข้าพบ VIFFAS ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 ให้แจ้ง VIFFAS ว่าคุณปรีชาชัยจะเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานเชื่อมโยงความคืบหน้า และหน่วยงานต่างๆ ในประเทศเวียดนามให้กับคณะวิจัย และเสนอแนะให้ตัวเว็บไซต์แปลเป็น 3 ภาษา เพื่อสะดวกในการใช้งาน คือ ภาษาเวียดนาม ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย และให้นายวรพจน์ มีถมเขียน flowchart program เพื่อให้คุณปรีชาชัยเข้าใจระบบการทำงานของ DSS และไปเจรจาขอความร่วมมือกับภาคธุรกิจและองค์กรต่างๆ ในเวียดนามต่อไป ในโปรแกรมต้องมีรายชื่อผู้รับขนส่งสินค้าทั้งฝั่งไทยและฝั่งเวียดนาม หากบริษัทที่เข้ามาปรับปรุงข้อมูลบ่อยๆ จะได้อยู่ในรายการชื่อระดับต้นๆ ที่ให้ผู้ใช้งานเห็นได้ง่าย เพื่อให้ผู้ใช้โปรแกรมมีโอกาสในการเลือกใช้ได้สูงขึ้น คุณปรีชาชัยต้องการให้ web มีภาษาเวียดนามและจะหาคนดูแล web ให้ในฝั่งเวียดนาม

วันศุกร์ที่ 31 กรกฎาคม 2552

9:30 น. เข้าพบสมาคมการทำเรือแห่งประเทศไทย (Vietnam seaport association: VPA) ที่ท่าเรือไฮฟอง เพื่อขอทราบแนวทางในการพัฒนาท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือดานัง และท่าเรืออื่นๆ ทางสมาคมฯ โดยคุณ Ho Kim Lan (Secretary General) แจ้งให้ทราบว่าแนวทางการพัฒนาที่สามารถเปิดเผยได้อย่างเป็นทางการอยู่บนเว็บไซต์แล้ว ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดำเนินการตามแนวทางนั้นๆ ไม่มีข้อมูลเพิ่มเติมให้ สามารถอ้างอิงได้เลย ส่วนท่าเรื่อน้ำลึกที่กวางดินั้นไม่มีระบุไว้ในแผน



10:30 น. พบคุณ Nguyen Ngoc Linh MD, บจก. Mekong Cargo Freight บริษัทนำเสนอขอใบตรวจการทำงานของบริษัท และเส้นทางรถขนส่งสินค้าที่ดำเนินการอยู่ พบว่าการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกเส้นทางอรัญประเทศ พนมเปญ ส่วนครโฮจิมินห์ของเวียดนามนั้น รถบรรทุกจากฝั่งไทยยังไม่สามารถเข้ามาวิ่งในประเทศกัมพูชาได้ ต้องเปลี่ยนรถหรือถ่ายสินค้า แล้วใช้รถกัมพูชาวิ่งเข้าสู่ชายแดนเวียดนามแล้วใช้รถเวียดนามขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนต่างๆ เข้าสู่ครโฮจิมินห์อีกครั้งหนึ่ง คณะวิจัย ได้ขอให้บริษัทช่วยกรอกข้อมูลค่าขนส่งสินค้าภายในประเทศเวียดนามเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจ ทางบริษัทแจ้งว่าจะส่งกลับมาทาง e-mail ในภายหลัง

15:00 น. เข้าพบสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งเวียดนาม (Vietnam Freight Forwarder Association: VIFFAS) คุณ NGUYEN HUNG (Chief of Secretariat) เพื่อปรึกษาแนวทางการร่วมมือบริษัทขนส่งสินค้าเวียดนามที่จะเป็นผู้แก้ไขข้อมูลค่าขนส่งฝั่งเวียดนามในฐานข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลทันสมัยในการใช้งานเสมอ โดยคุณ Hung ให้ทางคณะวิจัยทำความเข้าใจอย่างเต็มที่ถึง คุณ Bui Ngoc Loan ซึ่งเป็น chairman ของ VIFFAS เรื่องความร่วมมือนี้ นอกจากนั้นทางสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย เสนอความร่วมมือด้านการศึกษาและการอบรมด้านโลจิสติกส์แก่ VIFFAS ด้วย เช่น การส่งนักศึกษาฝึกงานแลกเปลี่ยน



วันเสาร์ที่ 1 สิงหาคม 2552

8:00 น. เดินทางจากที่พักเพื่อเยี่ยมชมศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าที่ด่านชายแดนเวียงคนามและกัมพูชา ด่านมอไบ ห้างออกไปจากนครโฮจิมินห์ประมาณ 90 กม. เส้นทางนี้เมื่อออกนอกตัวเมืองนครโฮจิมินห์ไปแล้วเป็นถนนขนาดใหญ่ลักษณะเป็นซูบเปอร์ไฮเวย์ขนาด 6 ช่องเดินรถ แยกส่วนนอกและส่วนในสำหรับรถที่มีความเร็วสูง ทั้งฝั่งขาออกจากนครโฮจิมินห์และฝั่งขากลับเข้าสู่นครโฮจิมินห์ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงครึ่ง ถึงด่านชายแดนมอไบ เป็นด่านชายแดนที่มีผู้คนคึกคักมาก มีรถสินค้าพอสมควรไม่มากนัก มีความเข้มงวดในระบบรักษาความปลอดภัย และห้ามถ่ายภาพ ฝั่งตรงข้ามมีตึกขนาดใหญ่มากมายเป็นแหล่งค้าขายขนาดใหญ่จำนวนมากในฝั่งกัมพูชา มีรถขนส่งสินค้าบ้าง แต่รถโดยสารท่องเที่ยว HMC พนมเปญ HMC เสียมราฐ 4 บริษัท บริษัทละ 7-10 เที่ยวต่อวัน



11:30 คณะวิจัยให้ล่ามพาไปด่านชายแดนที่อยู่ใกล้เคียงกัน ซึ่งคณะวิจัยคาดว่าเป็นด่าน Phuoc Tan บริเวณ Tay Ninh ห้างออกไปจากด่านมอไบประมาณ 70 กม. แต่ล่ามได้พาคณะวิจัยพาไปยังด่านที่เรียกว่าซามัค (Xa Mat) ห้างออกไปจากด่านมอไบประมาณ 110 กม. ใช้เวลาเดินทางจากด่านมอไบประมาณ 2 ชั่วโมง คนขับรถยังไม่รู้จักทางมาที่ด่านนี้ ถามชาวบ้านบริเวณนั้นไปตลอดทาง เป็นด่านชายแดนขนาดเล็ก ถนนขนาดเล็ก ลาดยางไปหนึ่งช่องทางกลับหนึ่งช่องทาง ใกล้ด่านถนนเป็นดินแดงลูกรัง มีคลังสินค้าขนาดเล็กไม่ใหญ่นักจำนวนมาก และมีรถขนส่งสินค้าจำนวนมาก มากกว่าด่านมอไบ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการถ่ายสินค้ากัน โดยแรงงานคนระหว่างด่านฝั่งเวียงคนามและกัมพูชา ไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ยกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเปลี่ยนหัวลาก คณะวิจัยคาดว่าเป็นด่านจุดผ่อนปรนไม่ใช่ด่านชายแดนถาวร มีความเข้มงวดสูงห้ามถ่ายภาพ คณะวิจัยเดินทางกลับจากด่านดังกล่าวใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ถึงนครโฮจิมินห์



วันอาทิตย์ที่ 2 สิงหาคม 2552

11:00 น. คณะวิจัยฯ นัดพบคุณพิสิทธิ์ บริษัทพัฒนยนต์ จัดงานประกวดแต่งรถจักรยานยนต์ในงานแสดงสินค้านี้ ซึ่งเข้ามาทำธุรกิจที่ประเทศเวียดนามประมาณ 5 ปี โดยเริ่มต้นการนำอะไหล่ทดแทนของรถจักรยานยนต์เข้ามาขายที่นครโฮจิมินห์ พบว่าไม่สามารถแข่งขันได้เนื่องจากได้ราคาไม่สูงนัก มีคู่แข่งจำนวนมาก อีกทั้งสินค้าที่เข้าจากประเทศจีนจำนวนมาก ทางบริษัทจึงเปลี่ยนแนวทางมาขายอุปกรณ์ตกแต่งรถจักรยานยนต์แทน เนื่องจากไม่มีผู้ใดทำ แต่ต้องทำการเปิดตลาดเอง โดยใช้หลักการคือสินค้าต้องมีคุณภาพเท่านั้น ปัจจุบันบริษัทเปิดโชว์รูมและร้านค้าที่นครโฮจิมินห์ และทำหนังสือตกแต่งรถจักรยานยนต์รายปักษ์ เพื่อกระตุ้นยอดขาย แต่ละเดือนทางบริษัทจะนำเข้าสินค้ามาจากประเทศไทยประมาณครั้งคู่ 20 ชุด โดยทางเรือที่ลาดกระบ้งไปแหลมฉบัง ถึงท่าเรือเวียดนามใช้เวลาประมาณ 5 วัน รวมเวลาที่อยู่ที่ ICD ลาดกระบ้งด้วย และขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกเข้าไปที่ร้านค้าในนครโฮจิมินห์ โดยให้ข้อสังเกตว่าหากขนส่งไม่เต็มตู้ต้องขึ้นที่ทำเรือ vint จะสะดวกรวดเร็ว ไม่สูญหาย แต่หากขนส่งเต็มตู้ ทำเรือนี้จะช้า ส่วนทำเรือไซง่อนหากขนส่งไม่เต็มตู้หรือเล็กๆ น้อยๆ จะมีการสูญหาย แต่ถ้าขนส่งเต็มตู้จะเร็ว คุณพิสิทธิ์ให้ความเห็นว่า การขนส่งสินค้าทางเรือค่าขนส่งไม่สูงนัก แต่มีความเข้มงวดเรื่องระบบศุลกากร ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงแต่ไม่แตกต่างมากนักกับการขนส่งทางรถบรรทุก โดยเส้นทางอรัญประเทศ พนมเปญ มอกลี นครโฮจิมินห์ เนื่องจากระหว่างทางต้องมีค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จรับเงินจำนวนมากระหว่างการขนส่ง ทำให้เกิดความเสี่ยงและความไม่แน่นอน จึงเปลี่ยนมาใช้การขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบัน

วรพจน์ มีถม
ผู้รายงานการประชุม

ภาคผนวก 5

แบบสอบถามข้อมูลและความคิดเห็น

เนื่องจาก โครงการการออกแบบระบบการตัดสินใจเลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทย – เวียดนาม ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบระบบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งนอกเหนือจากการขนส่งโดยรถบรรทุกซึ่งมีราคาสูง ซึ่งเมื่อระบบการตัดสินใจนี้แล้วเสร็จ ทางสกว.จะนำระบบนี้ติดตั้งบน Website เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างกว้างขวาง

ในระบบการตัดสินใจจำเป็นต้องมีค่าขนส่งสินค้ารูปแบบต่างๆ ทั้งทางบก ทางทะเล ทางรถไฟ และทางอากาศ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ทางคณะวิจัย จึงขอความร่วมมือท่านให้ข้อมูลในส่วนที่ท่านสามารถให้ได้ เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป คณะวิจัยขอรับรองว่า จะนำข้อมูลของท่านเพื่อประโยชน์ในงานวิจัยเท่านั้น ไม่นำไปใช้ในทางอื่นใด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัว

ชื่อผู้ให้ข้อมูล _____ ตำแหน่ง _____

ชื่อบริษัท _____ ที่อยู่ _____

E-mail _____ โทรศัพท์ _____

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ท่านคิดว่ามีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าหรือผู้จัดส่งสินค้า

ในความคิดเห็นของท่าน หากท่านเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับเวียดนาม ท่านคิดว่าปัจจัยใดมีความสำคัญในระดับใด (✓ ในช่องค่าความสำคัญที่ท่านเห็นสมควรของปัจจัยแต่ละชนิด โดยคะแนน 5 สำคัญมากที่สุด)

ปัจจัย	ค่าความสำคัญ					หมายเหตุ
	1	2	3	4	5	
ประเทศที่ขนส่งผ่าน มีการเมืองที่มีปัญหาเกี่ยวกับเรา หรือไม่						
ค่าใช้จ่ายอื่นที่นอกเหนือจากต้นทุนการขนส่ง ตามเส้นทางการขนส่ง						ยอมให้เป็นกี่ %
ความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (เวลาในการเดินทาง เวลาในการขนถ่ายสินค้า)						
ต้นทุนในการขนส่ง						
ความเสี่ยงและความปลอดภัยของเส้นทาง อุบัติเหตุ						
ความปลอดภัยของสินค้าเสียหาย สูญหาย						
ความพร้อมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างกระบวนการขนส่ง การขนถ่ายสินค้า						
ระเบียบปฏิบัติ กฎ ข้อบังคับ และความสะดวกในทางศุลกากร						
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด						
การสอยกลับได้ของสินค้า ตู้บรรจุสินค้า พาหนะที่ขนส่ง และการดำเนินการส่งกลับ (reverse logistics)						

หากมีปัจจัยอื่นๆ โปรดระบุ _____

ส่วนที่ 3) จากประสบการณ์ของท่านพบว่า หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นค่าขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างไร

	ค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น (%)			
	รถบรรทุก	รถไฟ	เรือเดินทะเล	เครื่องบิน
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 10%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 20%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 30%				
เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 40%				

ความต้องการที่ให้อาครัฐของไทยช่วยเหลือสนับสนุน _____

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง

ทางรถบรรทุก _____

ทางเรือ _____

ทางรถไฟ _____

4) ข้อมูลเพิ่มเติม

หากท่านมีข้อมูลอื่นใดที่ต้องการเสนอแนะคณะวิจัยเพิ่มเติม สามารถนัดทางคณะวิจัยเพื่อติดต่อกลับ

วันที่ _____ เดือน _____ เวลา _____

สถานที่ _____

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (km)	เวลาที่ใช้ (hr)	ค่าขนส่งสินค้าโดยประมาณ(บาทหรือ USD)			
				ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด20 ft.	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ft.	ตาม น้ำหนัก (กก)	ตาม ปริมาตร (ลบ.ม)
ทางเรือทะเล							
Danang	Hai Phong						
Ho Chi Minh	Hai Phong						
Ho Chi Minh	Danang						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hai Phong						

ทางรถไฟ							
Ho Chi Minh	Danang						
Ho Chi Minh	Hanoi						
Danang	Hanoi						
Dong Ha	Ho Chi Minh						
Dong Ha	Hanoi						
Hanoi	Hai Phong						

ทางรถบรรทุก							
Danang	Hanoi						
Ho Chi Minh	Hanoi						
Hai Phong	Hanoi						
Ho Chi Minh	Danang						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hanoi						
Bangkok	Dong Ha						

ทางเครื่องบิน							
Hanoi	Danang						
Hanoi	Ho Chi Minh						
Danang	Ho Chi Minh						
Bangkok	Danang						
Bangkok	Ho Chi Minh						
Bangkok	Hanoi						

ค่าขนย้ายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง			เวลาที่ใช้ (hr)	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ft.	ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ft.	ตาม น้ำหนัก (กก)	ตาม ปริมาตร (ลบ.ม)
จากรถบรรทุก	ลงเรือทะเล	→					
จากรถบรรทุก	ขึ้นรถไฟ	→					
จากรถไฟ	ลงเรือทะเล	→					

- คณะวิจัยต้องการข้อมูลค่าขนส่งในกลุ่มสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กและผลิตภัณฑ์ พลาสติกและผลิตภัณฑ์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
- 1.เวลาในการขนส่งเป็นวัน หรือเป็นชั่วโมง
 - 2.ค่าขนส่งสินค้าในหน่วยบาทหรือ USD สำหรับตู้ 20 ft., 40 ft. และการขนส่งที่ไม่เต็มตู้ต่อน้ำหนัก (กก.) หรือต่อปริมาตร (ลบ.ม.)
 - 3.ค่าขนย้ายสินค้า และเวลาในการขนย้ายสินค้า เมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

การออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างไทยกับเวียดนาม

1. ที่มาและความสำคัญ

ในภาวะปัจจุบัน ที่มีการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และแนวโน้มการแข่งขันทางการค้ารุนแรง ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุน การประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการเพื่อความพึงพอใจของลูกค้าทั้งด้านคุณภาพ ต้นทุน และการจัดส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในภาวะปัจจุบัน การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาการตัดสินใจเลือกกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง แนวโน้มในระยะต่อไปของระบบกฎเกณฑ์ ทางการค้าโลกกำลังเปลี่ยนแปลงไป โดยจะมีข้อตกลงทางการค้าระดับทวิภาคีและภูมิภาค (Bilateral and Regional Trade Agreements: RTAs) มากขึ้น ซึ่งข้อตกลงในลักษณะดังกล่าวภายใต้ กรอบความตกลงของ WTO มีจำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่า 4 เท่า ตั้งแต่ ปี 2533 เป็นต้นมา จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีนไม่ว่าจะเป็น อนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง (GMS: Greater Mekong Sub-region) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกัมพูชา ประเทศลาว ประเทศพม่า และประเทศไทย (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) หรือประกอบกับแนวโน้มการทำข้อตกลงว่าด้วยการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) ของประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทย ในปัจจุบันมีความคืบหน้าในการจัดทำความตกลงการค้าเสรีของ ไทยระดับทวิภาคีจำนวน 8 ประเทศ และ 2 กลุ่มการค้าซึ่งนำไปสู่การขยายตลาดของไทยให้ครอบคลุม ประชากรมากถึง 3,656 ล้านคนหรือร้อยละ 58.3 ของโลก ด้วยขนาด GDP เท่ากับ 18,965 พันล้านเหรียญ สหรัฐหรือร้อยละ 52 ของ GDP โลกทำให้เกิดการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ผู้ผลิตไทย ทั้งด้านขนาด ของตลาดและความหลากหลายของกลุ่มลูกค้า ทิศทางการค้าระหว่างประเทศที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นเช่นนี้ ทำให้ระดับความเข้มข้นในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น แต่ละประเทศจึงต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนเองเพื่อ อำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมาก จนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550 - 2554 ของสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดวิสัยทัศน์ว่ามีระบบโลจิสติกส์ที่ได้ มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาค อินโดจีน เพราะแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น เนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ที่มีการเปิดเสรีทางการค้า มากขึ้น โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ข้อที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ กลยุทธ์หลัก ที่ 2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อ ไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทย

ต้นทุนการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ เป็นดังตารางที่ 1 และ 2 จะเห็นว่าการขนส่งสินค้าทางบกมี ต้นทุนการขนส่งสูงที่สุดรองลงมาคือต้นทุนการขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำเรียงตามลำดับ ฉะนั้น ควรให้ระบบการขนส่งทางบกปรับเปลี่ยนมาใช้ หรือผสมผสานระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟเพื่อลด ต้นทุนในการขนส่งโดยรวมลดลง

ตารางที่ 1 ต้นทุนการขนส่งแต่ละรูปแบบ

รูปแบบการขนส่ง	อัตราค่าขนส่ง (ตัน/กม./ลิตร)
รถบรรทุก 1 คันขนส่งสินค้าได้ 13-14 ตัน	25
รถไฟ 1 ขบวน บรรทุกได้ 1,000 ตัน (รถบรรทุก 70-80 คัน)	85.5
เรือลำเลียง 1 พวง บรรทุกได้ 4,000-5,000 ตัน (รถบรรทุก 300-400 คัน)	217

ที่มา : การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ วันศุกร์ที่ 26 ตุลาคม 2550

ตารางที่ 2 ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วย (หน่วย: บาท/ตัน-กิโลเมตร)

ค่าใช้จ่าย	รถบรรทุก	รถไฟ	เรือลำเลียง/ ชายฝั่ง
ค่าใช้ยานพาหนะ	0.88	0.67	0.71
ค่าใช้ยานพาหนะ รวมค่าใช้จ่ายอื่น เช่น การขนส่ง ต่อเนื่อง ค่าเสียเวลา ค่าขนถ่าย ต้นทุนมลภาวะ ฯลฯ	1.70	1.27	0.49
ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	0.48	0.10	0.03
รวม	2.18	1.37	0.52

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

จากพระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) หมายความว่า “การรับขนส่ง โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา พบว่ามีงานวิจัยที่ศึกษาการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องใช้การผสมผสานรูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ Min (1990) Bookbinder และคณะ (1998) Banomyong (2001) และ Chang (2008) ส่วนใหญ่เน้นที่การเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งเพื่อให้มีต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุด หรือมีเวลาในการขนส่งต่ำที่สุดด้วย โดยใช้เกณฑ์ในการตัดสินใจเชิงปริมาณ ไม่มีการนำเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมาเกี่ยวข้องเลย ยกเว้นงานวิจัยของ Banomyong (2001) ที่มีการพิจารณาความเสี่ยงของเส้นทางด้วย นอกจากนี้ งานวิจัยของ Chang (2008) ได้ศึกษาการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้ shortest path problems with time windows เพื่อหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม มีการศึกษาโดยใช้เครื่องมืออื่นๆ อีก เช่น Southworth และ Peterson (2000) เปรียบเทียบเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบโดยใช้ Commodity Flow Survey ในเส้นทางต่างๆ ของประเทศอเมริกา มีการศึกษาในการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการศึกษาโครงข่ายเส้นทางขนส่งอีกหลายงาน เช่น Lozano และ Storchi (2001) Monzon และ Rodriguez (2006) Ham และคณะ (2005)

Jeong และคณะ (2007) Cunha และคณะ (2007) ซึ่งในการศึกษาที่ผ่านมา พบว่ายังไม่มีผู้นำเอาเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมาเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจรวมเป็นระบบการตัดสินใจเลย

ฉะนั้นในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ นอกจากจะใช้เกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณแล้วยังนำเกณฑ์ตัดสินใจเชิงคุณภาพมารวมในการตัดสินใจด้วย

การศึกษางานวิจัยที่มีการตัดสินใจแบบมีการผสมผสานเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ จากการศึกษาพบว่าการตัดสินใจลักษณะนี้อยู่ในงานวิจัยหลายงาน เช่น Badri (1999) Schniederjans (1997) Ghodsypour (1998) และ Kwak (2005) ซึ่งเป็นรูปแบบการตัดสินใจที่มีการผสมผสานเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์และการโปรแกรมเชิงเส้นร่วมกันตัดสินใจ

จากการศึกษางานวิจัยของ Macharis (2004) และ Ho (2008) ได้ศึกษารวบรวม และแบ่งหมวดหมู่การใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์มาช่วยในการตัดสินใจ มีการศึกษาและนำไปใช้ร่วมกับโปรแกรมเชิงเส้นจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการนำมาใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลย

ประเทศเวียดนามมีแนวโน้มของอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี และคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2552 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.5 ดังตารางที่ 3 ประเทศเวียดนามมีการปฏิรูปกิจการต่างๆ ของรัฐบาล เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และเตรียมพร้อมต่อการเข้าร่วมเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาว

ตารางที่ 3 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP Growth (%) ต่อปี

พ.ศ.	2546	2547	2548	2549	2550	2551	คาดการณ์ปี 2552	คาดการณ์ปี 2553
GDP (%)	7.2	7.7	7.5	8.2	8.5	6.2	4.5	6.5

ที่มา Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam

ปัจจุบันประเทศเวียดนามมีการติดต่อกับไทยในอุตสาหกรรมต่างๆ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น มีโอกาสขยายตัวได้มาก ฉะนั้นในการศึกษาหาวิธีการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า จะสามารถทำให้ประเทศไทยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ตลอดจนบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้ โดยการศึกษาถึงแนวทางการเลือกเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ รวมทั้งเป็นการลดการใช้ทรัพยากรโลก ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนามประกอบไปด้วยเส้นทางเลือกหลายเส้นทาง และหลายรูปแบบ แต่ละแบบมีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบต่างกัน โดยเฉพาะทางด้านต้นทุนการขนส่ง และเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

ฉะนั้น การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบระบบการตัดสินใจ เลือกรูปแบบระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกำหนดเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด ภายใต้ต้นทุนการขนส่ง และเวลาในการขนส่งที่ถูกกำหนดขึ้น ระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนาม โดยพิจารณาจากจุดต้นทางและจุดปลายทาง โดยระบบการตัดสินใจจะพิจารณาทั้งเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีขอบเขตของงานวิจัยการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะศึกษาเฉพาะเส้นทางการขนส่งหลักทางถนน ทางเรือ ทางรถไฟ และทางอากาศ จากจุดเริ่มต้นประเทศไทยไปยังเมืองปลายทางหลัก 3 เมืองของประเทศเวียดนาม คือ กรุง

ฮานอย นครดานัง และนครโฮจิมินห์ โดยพิจารณาที่สินค้าที่มีปริมาณการส่งออกสู่ประเทศเวียดนามที่มีมูลค่าสูง เช่น เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ เหล็กและผลิตภัณฑ์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์และส่วนประกอบ และสิ่งทอ



รูปที่ 1 เส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

2.ระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ระบบการตัดสินใจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเลือกเส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ตัดสินใจต้องการของเกณฑ์ตัดสินใจเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งระบบการตัดสินใจนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนของฐานข้อมูลเส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลของปัจจัยในการตัดสินใจของแต่ละเส้นทางจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คือ ต้นทุน และเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพ เช่น ความเสี่ยงของการขนส่ง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนของข้อกำหนดของผู้ตัดสินใจในการเลือกเส้นทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ งบประมาณที่มี เวลาที่มี ความเสี่ยงเส้นทาง การขนส่ง และการกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัดตลอดจนลักษณะของสินค้าในการขนส่งที่แตกต่างกัน

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาเส้นทาง การขนส่งที่เหมาะสมกับข้อจำกัดของปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ด้านเวลา ด้านงบประมาณ และปัจจัยเชิงคุณภาพ คือ ความเสี่ยงของการขนส่ง ในการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเป็นผู้กำหนด

2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.1.1 ปัจจัยเชิงปริมาณ คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทาง ปัจจัยเชิงปริมาณนี้ คณะวิจัยใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) นำมาศึกษาต้นทุน และเวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง ซึ่งได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยและเวียดนาม ผู้ประกอบการธุรกิจไทย สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม ซึ่งจะนำไปเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจต่อไป

4.2.1.2 ปัจจัยเชิงคุณภาพ ปัจจัยเชิงคุณภาพในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระบบการตัดสินใจนี้ หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลหรือบ่งบอกถึงความสำเร็จของการขนส่งสินค้า เช่น ความตรงต่อเวลา ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า กฎระเบียบ ภัยธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด เป็นต้น ซึ่งคือ ความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าในเส้นทางนั้นๆ

1) การกำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

ก) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับเวียดนามและผู้ประกอบการธุรกิจไทยที่ส่งสินค้าไปเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยในนครโฮจิมินห์เบื้องต้น ในการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามน่าจะพิจารณาอะไรบ้าง แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในงานแสดงสินค้าไทย (Made in Thailand Exhibition 2009, Ho Chi Minh City) ที่ HCMC International Exhibition ของกรมส่งเสริมการส่งออก ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 3 สิงหาคม 2552 แล้วข้อมูลที่ได้วิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อวิเคราะห์เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

การรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็นว่าปัจจัยที่กำหนดไว้ทั้งหมด 10 ปัจจัย มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามอย่างไร โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกคำตอบตามมาตรฐานค่า 5 ระดับ แบบลิเคิร์ต (Likert scale) ผลจากการสำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS Version 16.0 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1.ปัจจัยด้านความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง หมายถึง ความสูงชันของเส้นทาง ความกว้างของถนน การรับน้ำหนักของสะพานรถยนต์ สะพานรถไฟ อุโมงค์ต่างๆ แพนชานยนต์ข้ามแม่น้ำ การเดินทางในช่วงฤดูฝน หรือการเดินทางเรือช่วงสฤม ค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความยืดหยุ่นของเส้นทาง ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์การขนถ่ายต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นๆ ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

2.ปัจจัยด้านความเสี่ยงต่อตัวสินค้า หมายถึง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดกับตัวสินค้า ไม่ว่าในขณะขนส่ง หรือขณะที่ทำการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือ ภายในพื้นที่พักสินค้าหรือคลังสินค้าความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

3.ปัจจัยด้านความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ หมายถึง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ความแตกต่างของขั้นตอนการพิธีการทางศุลกากร และเอกสารผ่านแดน การใช้ระบบเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ EDI system ความเสี่ยงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ

ค) การประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลเข้าฐานข้อมูลระบบการตัดสินใจ เมื่อสามารถจัดกลุ่ม ปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็น 3 กลุ่ม แล้ว ขั้นตอนต่อไป จะเป็นขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละเส้นทาง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน คือ นักวิชาการ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเวียดนามที่มีความรู้ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม เป็นผู้ประเมินค่าความเสี่ยงของเส้นทางโดยประเมินเป็นระดับคะแนนความเสี่ยงซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ระดับ ดังตารางที่ 5 (ปรับปรุงจาก Banomyong, 2003)

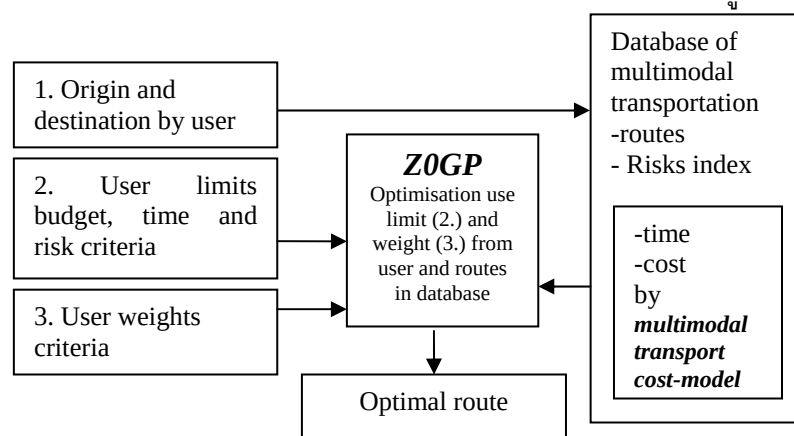
ตารางที่ 4 ระดับคะแนนความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Risks Index	Description
1	No risk
2	Almost no risk
3	between 2-4
4	not very risk
5	between 4-6
6	fairly risk
7	between 6-8
8	Risk
9	between 8-10
10	very risk

หลังจากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาหาค่าที่เป็นตัวแทนของคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในระบบการตัดสินใจ

2.2 ระบบการตัดสินใจ

ระบบการตัดสินใจนี้ประกอบด้วย ขั้นตอน 3 ขั้นตอน ระบบการตัดสินใจเป็นไปดังรูปที่ 4



รูปที่ 2 โครงสร้างระบบการตัดสินใจ

1) การสร้างฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจในปัจจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เริ่มจากการใช้รูปแบบการหาต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Cost-model) เพื่อนำมาหาต้นทุน เวลาในการขนส่งของเส้นทางที่เป็นไปได้ในจุดต้นทางและปลายทางที่กำหนดแต่ละเส้นทาง

2) การกำหนดความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจ เนื่องจากองค์กรแต่ละองค์กรจะมีลักษณะเฉพาะ และความถนัด ตลอดจนในการขนส่งแต่ละครั้งเป็นสินค้าที่แตกต่างกัน ผู้ตัดสินใจสามารถกำหนดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจแต่ละปัจจัยได้ตามสถานการณ์ และความพึงพอใจของผู้ใช้

3) การโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง (Zero-One Goal Programming: ZOGP) ซึ่งจะเป็นเครื่องมือ ที่ช่วยในการคำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดภายใต้ความต้องการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ตลอดจนข้อจำกัดของปัจจัยแต่ละปัจจัย โดยจะคำนวณหาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้ ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด เวลาในการขนส่งตรงตามที่คุณตัดสินใจกำหนด และระดับความเสี่ยงทุกด้านที่ต่ำที่สุด

โดยการนำเอาน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยในขั้นตอนที่ 2 ที่ประเมินโดยผู้ตัดสินใจ มาเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในสมการวัตถุประสงค์ของการโปรแกรมเป้าหมาย และกำหนดเงื่อนไขของโปรแกรมเป้าหมายตามความต้องการของผู้ตัดสินใจ โดยใช้ฐานข้อมูลใน ส่วนที่ 1 มาเป็น เงื่อนไขจำกัดในการตัดสินใจ เพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจ ZOGP จะคำนวณเพื่อค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์ที่กำหนด หากต้องการเส้นทางที่เหมาะสมเส้นต่อไป ก็ตัดเส้นทางที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเส้นแรกออกจากสมการข้อจำกัด แล้วทำการคำนวณใหม่จะได้เส้นทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นเส้นทางถัดไป

การกำหนดสมการเป้าหมายและสมการเงื่อนไขจำกัดของ ZOGP ดังแสดงด้านล่าง

$$\begin{aligned} \text{Minimum } Z &= \sum_{i=1}^m (g_i d_i^- + g_i d_i^+) \\ &= w_1(g_1 d_1^+) + w_2(g_2 d_2^+) + w_3(g_3 d_3^+) + w_4(g_4 d_4^+) + w_5(g_5 d_5^+) \end{aligned} \quad (1)$$

Subject to:

$$\text{Budget,} \quad c_1 X_1 + c_2 X_2 + \dots + c_n X_n \leq C \quad (2)$$

$$\text{Time,} \quad t_1 X_1 + t_2 X_2 + \dots + t_n X_n \leq T \quad (3)$$

$$\text{Risks of freight,} \quad f_1 X_1 + f_2 X_2 + \dots + f_n X_n \leq F \quad (4)$$

$$\text{Risk of infrastructure,} \quad r_1 X_1 + r_2 X_2 + \dots + r_n X_n \leq R \quad (5)$$

$$\text{Risk of legal,} \quad l_1 X_1 + l_2 X_2 + \dots + l_n X_n \leq L \quad (6)$$

$$X_1 + X_2 + \dots + X_n = 1 \quad (7)$$

$$c_i, t_i, f_i, r_i, l_i \geq 0$$

$$w_i, d_i^+ \geq 0 : i = 1, 2, \dots, 5$$

$$X_j = 0 \text{ or } 1 : j = 1, 2, \dots, n$$

สมการที่ 1 คือ สมการเป้าหมายประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ งบประมาณ (g_1) เวลาในการขนส่ง (g_2) ความเสี่ยงของตัวสินค้า (g_3) ความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทาง (g_4) และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ (g_5)

น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ที่ผู้ตัดสินใจกำหนดให้เป็น w_1, w_2, w_3, w_4 และ w_5 ตามลำดับ d_i^-, d_i^+ คือ ความคลาดเคลื่อนจากเป้าหมายของแต่ละปัจจัย ในระบบการตัดสินใจนี้ กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนต้องไม่เกินค่าเป้าหมายที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

X_j คือ ตัวแปรที่แทนเส้นทางแต่ละเส้นทาง มีค่าเป็น 0 เมื่อเส้นทางนั้นไม่ถูกเลือก และ เป็น 1 เมื่อเส้นทางนั้นถูกเลือกเป็นเส้นทางที่เหมาะสมภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนด จำนวนเส้นทางเป็น n เส้นทาง

จากสมการเป้าหมายพบว่าหน่วยของงบประมาณ เวลา และความเสียของเส้นทางนั้นมีความแตกต่างกันมาก ฉะนั้นในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละเส้นทางจึงทำให้เป็นบรรทัดฐาน (Normalisation) โดยทำให้เป็นร้อยละทุกปัจจัยในสมการข้อจำกัด เพื่อให้มีน้ำหนักที่เป็นฐานเดียวกัน

ในสมการที่ 2 เป็นเงื่อนไขด้านงบประมาณ c_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น C

$$c_j = (\text{user budget-cost of route } j \times 100 / \text{budget of user})$$

$$C = (\text{user budget-minimum cost of all routes} \times 100 / \text{budget of user})$$

โดยงบประมาณในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุดและไม่เกินงบประมาณที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 3 เป็นเงื่อนไขด้านเวลาในการขนส่ง t_j คือ สปส.ของ X_j ได้มาจากร้อยละของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของเส้นทางแต่ละเส้นทาง กับเวลาที่ผู้ใช้ระบบกำหนด ตัวเลขด้าน RHS เป็น 100%

$$t_j = (\text{time of route } j \times 100 / \text{user time limit})$$

โดยเวลาของเส้นทางในการขนส่งต้องเป็นเส้นทางที่ใช้เวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนดและไม่เกินเวลาที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 4 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงของตัวสินค้าในการขนส่ง f_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น F

$$f_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$F = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงของตัวสินค้าต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 5 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง r_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น R

$$r_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$R = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

ในสมการที่ 6 เป็นเงื่อนไขความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางการขนส่งนั้น l_j คือ สปส.ของ X_j ตัวเลขด้าน RHS เป็น L

$$l_j = [(\text{risk scale of user need} - \text{risk scale of route } j \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

$$L = [(\text{risk scale of user need} - \text{minimum risk scale of all routes} \times 100) / \text{risk scale of user}]$$

โดยความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่มีค่าความเสี่ยงต่ำที่สุดและไม่เกินค่าความเสี่ยงที่ผู้ตัดสินใจกำหนด

สมการที่ 7 สำหรับกำหนดให้มีทางเลือกได้เพียงเส้นทางเดียวเท่านั้นที่ เหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่งๆ ที่ต้องการตัดสินใจ

หากผู้ตัดสินใจต้องการหาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์นี้เส้นทางถัดไป ให้ตัดสินใจเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดก่อน แล้วทำการคำนวณใหม่ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมใหม่ในลำดับถัดไป

ขั้นตอนของผู้ใช้งานระบบการตัดสินใจนี้ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ตัดสินใจทำการเลือกจุดหมายในการขนส่งที่ต้องการตัดสินใจ ว่าเป็นที่ใด กรุงเทพมหานคร หรือ นครดานัง

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ตัดสินใจกำหนดขอบเขตของปัจจัยการตัดสินใจด้านต่างๆ คือ งบประมาณที่มี เวลาในการขนส่งที่มี ความเสี่ยงขั้นต่ำของการขนส่ง หรือปัจจัยด้านคุณภาพอื่นๆ

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ตัดสินใจทำการกำหนดความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจว่า ในการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ปัจจัยใดมีความสำคัญเพียงใด ระบบจะนำไปเป็นสัมประสิทธิ์ของปัจจัยแต่ละปัจจัยในสมการเป้าหมายของการโปรแกรมเป้าหมายใน ZOGP แล้วคำนวณหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมกับเงื่อนไขที่กำหนด และจะแสดงผลของเส้นทางที่เหมาะสม

คณะทำงานได้สร้างโปรแกรมการช่วยในการตัดสินใจ ที่สามารถติดตั้งบนเว็บไซต์ซึ่งสามารถใช้งานได้สะดวก มีหน้าจอ ดังรูปที่ 3 เมื่อผู้ตัดสินใจต้องการตัดสินใจ กำหนดเงื่อนไขลงในหน้าจอดังรูปที่ 4 แล้วโปรแกรมจะแสดงผลลัพธ์ ที่คำนวณได้จากระบบการตัดสินใจ ดังรูปที่ 5 เมื่อใช้เมา์เลือกชื่อเส้นทาง จะปรากฏแผนที่ของเส้นทางขนส่ง พร้อมนำเสนอรายชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และ e-mail ผู้ประกอบการขนส่งขึ้น สำหรับการติดต่อและเลือกใช้บริการด้วย



**A DECISION SUPPORT SYSTEM
FOR
SELECTING MULTIMODAL TRANSPORTATION ROUTE**

This Programme is designed for supporting research of:
Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering,
King Mongkut's University of Technology North Bangkok

Funding from
Thailand Research Fund (TRF)

Version 1.0 All right Reserved

>> Click here for Enter Website <<

Department of Industrial Engineering

รูปที่ 3 หน้าจอการเข้าโปรแกรมการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม

Decision Support System For Selecting Multimodal Transportation Route

1. Please Select Original and Destination Country

☐ 1. Select Route By Size of Container
Please Select Size of Container: 20 ft.

☐ 2. Select Route By Size of Unit
Width: (M)
Length: (M)
Height: (M)
Weight: Kg/Unit
Number: Unit

Original Country: Thailand Destination Country: Vietnam
Original City: Bangkok Destination City: Hanoi

2. Please Input Limit Value

Budget: USD\$
Time: Days
Risk of freight: No risk
Risk of Infrastructure: No risk
Risk of Legal: No risk

3. Please Input Criteria Weight

Budget: %
Time: %
Risk of freight: %
Risk of Infrastructure: %
Risk of Legal: %
Sum of Criteria Weight must be equal to 100%

Re-Calculate

รูปที่ 4 หน้าจอโปรแกรมสำหรับเลือกชนิดการส่ง และกำหนดความต้องการของผู้ตัดสินใจ

Size of Container: Container Size 20 ft.
Original Country: Thailand
Destination Country: Vietnam
Original City: BKK
Destination City: Danang
Budget: 2000 USD\$
Time: 14 Days
Risk of freight: 6 = fairly risk
Risk of Infrastructure: 6 = fairly risk
Risk of Legal: 6 = fairly risk
Criteria Weight on Budget: 10 %
Criteria Weight on Time: 35 %
Criteria Weight on Risk of freight: 20 %
Criteria Weight on Risk of Infrastructure: 15 %
Criteria Weight on Risk of Legal: 20 %

Result Route for Those Conditions

RouteCode	Routename	Cost (USD\$)	Time	RF	RI	RL	Total
TV23	BKK###HMC###Da Nang	1631.5	10.10	5.00	5.00	3.67	26.44
TV25	BKK###Da Nang	1460	7.80	4.00	4.67	3.67	27.17

Remark: truck ---, train ---, sea --- and air ---

This program is designed for supporting research of Dr.Athakorn Kengpol and Mr.Warapoj Meethom
Department of Industrial Engineering, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Thailand

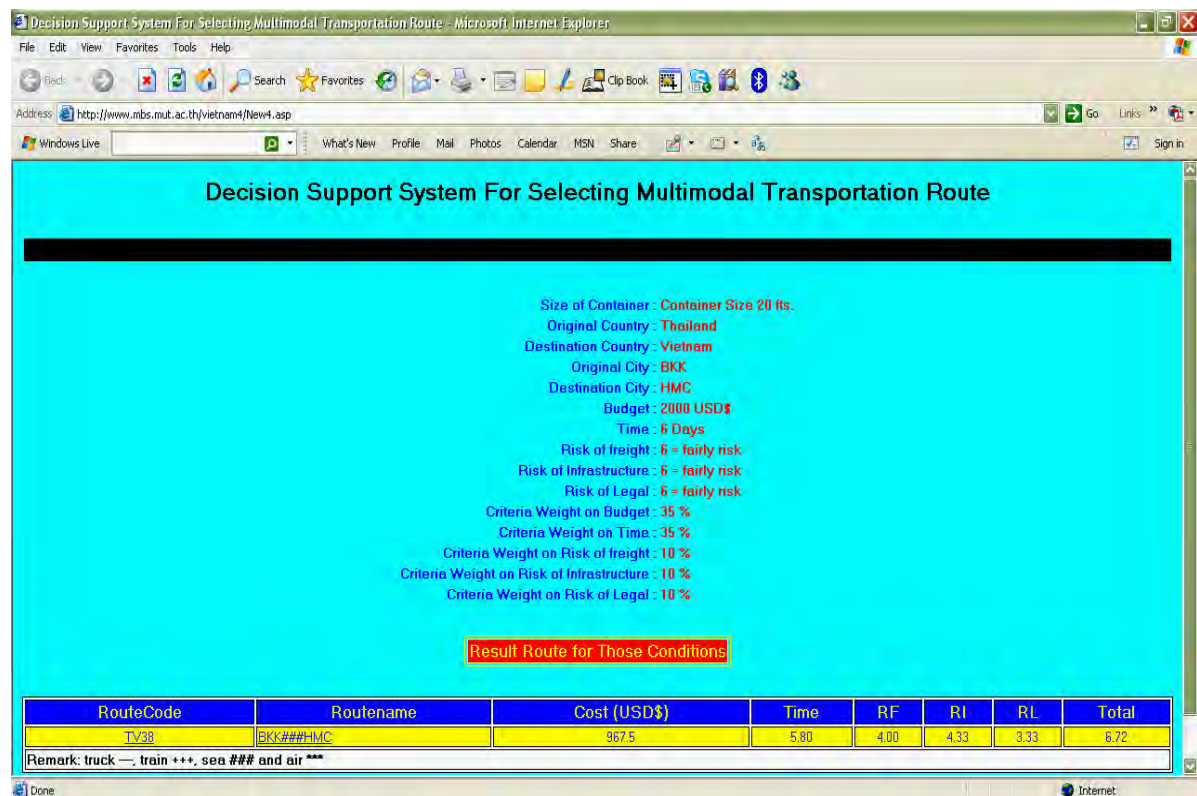
รูปที่ 5 หน้าจอโปรแกรมแสดงผลการคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

3 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนามที่เป็นไปได้ และมีความเหมาะสมที่สุดเป็นดังนี้

3.1 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 9 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มียงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 6 วัน ความเสี่ยงทุกปัจจัยพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 35 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงทุกด้านที่ร้อยละ 10



รูปที่ 6 หน้าจอของการเลือกเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 6 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมมีเส้นทางเดียว คือ เส้นทาง

Bkk  HMC (TV38) โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 967.5 USD ใช้เวลาประมาณ 5.8 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.00 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.33 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และแผนที่ของเส้นทางที่เหมาะสมตามเงื่อนไขที่กำหนดแสดงดังรูปที่ 7

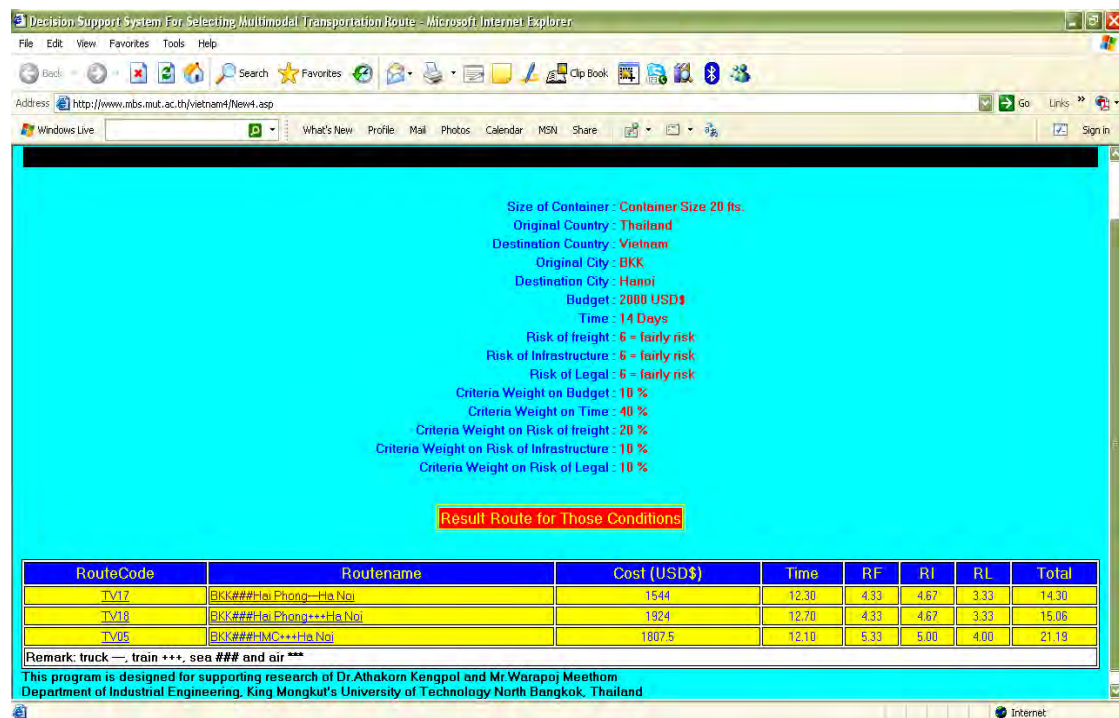


รูปที่ 7 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 1

3.2 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปกรุงฮานอย

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 21 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีการขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ft ให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 40 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 10 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 8 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 3 เส้นทาง เส้นทางที่เหมาะสม คือ

เส้นทาง Bkk  Hai Phong  Ha Noi (TV17) นำสินค้าจากผู้ผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นเรือเดินทะเลไปที่ท่าเรือในเมืองไฮฟอง แล้วนำส่งปลายทางด้วยรถบรรทุกที่กรุงฮานอย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเบี่ยงเบนรวมจากค่าที่ผู้ตัดสินใจกำหนดต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,544 USD ใช้เวลาประมาณ 12.3 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 4.33 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 4.67 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.33 และมีแผนที่เส้นทางดังรูปที่ 9



รูปที่ 8 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

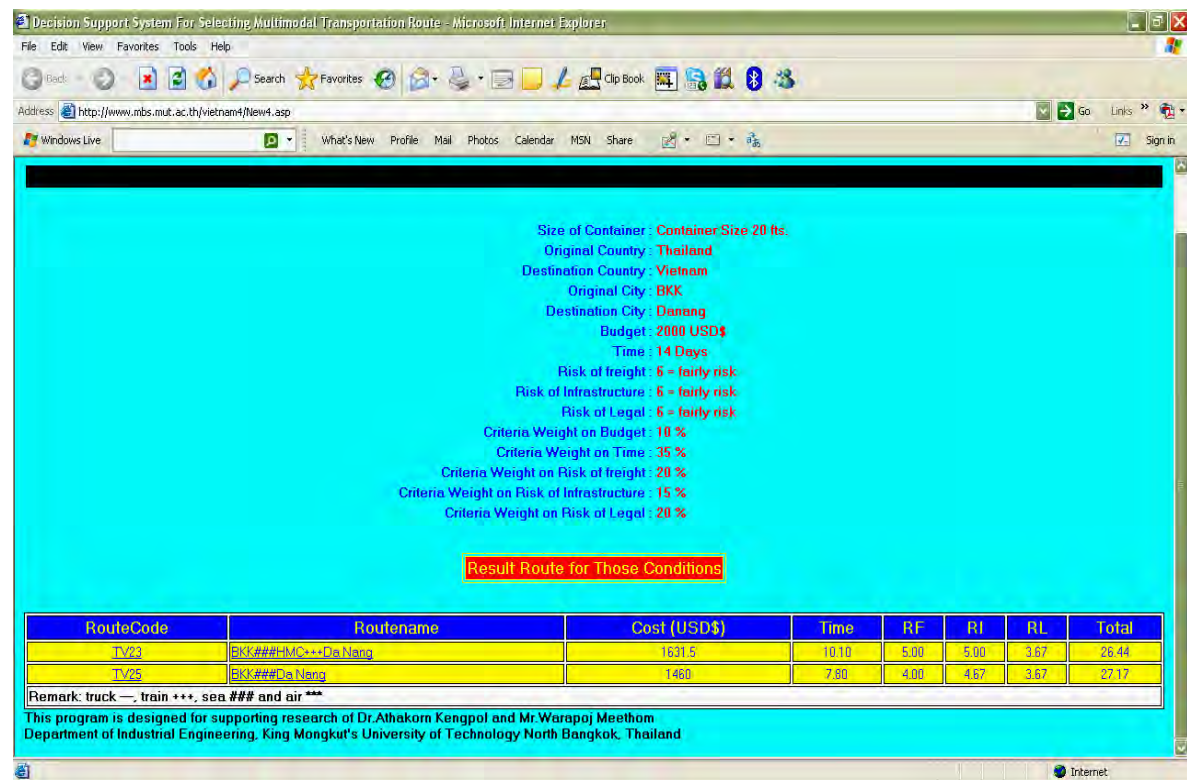
3.3 เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปนครดานัง

มีเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด 11 เส้นทาง หากผู้ตัดสินใจกำหนดให้มีงบประมาณ 2,000 USD เวลาในการขนส่ง 14 วัน ความเสี่ยงพอประมาณ ระดับที่ 6 ผู้ตัดสินใจกำหนดน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ งบประมาณที่ร้อยละ 10 เวลาในการขนส่งที่ร้อยละ 35 ความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็นร้อยละ 20 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็นร้อยละ 15 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นร้อยละ 20 ผลการคำนวณเป็นดังรูปที่ 9 เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้มี 2 เส้นทางเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ



รูปที่ 9 แผนที่เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 2

เส้นทาง Bkk  HMC  Da Nang (TV23) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเปราะบางรวมต่ำที่สุด โดยมีค่าใช้จ่ายสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ft อยู่ประมาณ 1,631.5 USD ใช้เวลาประมาณ 10.10 วัน มีความเสี่ยงด้านตัวสินค้าเป็น 5 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเป็น 5 และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็น 3.67 และมีแผนที่ของเส้นทางดังรูปที่ 11



รูปที่ 10 หน้าจอของการเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3



รูปที่ 11 แผนที่ของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรณีตัวอย่างที่ 3

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กระทรวงพาณิชย์. บทสรุปผู้บริหาร เรื่อง โลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics)

กองเอเชียตะวันออก 2 กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารสรุปประเทศเวียดนาม

ฐานข้อมูลของ สคต. ฮานอย กระทรวงพาณิชย์และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงฮานอย

การค้าระหว่างประเทศ: กฎระเบียบทางการค้า. จาก <http://www.boi.go.th/thai/cimv/2008> Lao/InterTrade 5.htm

วิทยา ศุภนาทกุล, ปรีชาชัย ช่วยชู, วิฑูร ศุภประภคต, กาญจนา เทพารักษ์ และ คณะ “เจาะตลาดเวียดนามฝ่า กูรู” เกียวโด เนชั่นพรีนติ้ง เซอร์วิส จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 1 ,พฤษภาคม 2551.

ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ. เอกสารแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์. การบรรยายสรุปเรื่อง การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนาม โดย น.ส. ศิรินารถ ใจมั่น ผู้อำนวยการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม, มีนาคม 2550

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานฉบับสมบูรณ์ (FINAL REPORT) โครงการศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค, สิงหาคม 2551

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, กรกฎาคม 2551

ภาษาอังกฤษ

Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam, 2008 a fact sheet [cite 2009 June 20]

Badri, M.A., 1999. Combining the analytic hierarchy process and goal programming for global facility location-allocation problem. International Journal of Production Economics 62, 237-248.

Banomyong, R., 2001. Multimodal transportation the case of Laotian garment exports. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management 31, 663-685.

Beresford, A.K.C., 1999. Modelling freight transport costs: a case study of the UK - Greece corridors. International Journal of Logistics: Research and Applications 2 (3), 229-246.

Bookbinder, J.H., Fox N.S. and Supatn N., 1998. Intermodal routing of Canada - Mexico shipments under NAFTA. Transportation Research Part E 34, 289-303.

Chang, T.S., 2008. Best routes selection in international intermodal networks. Computers & Operations Research 35, 2877-2891.

Cunha, C.B., Silva, M.R., 2007. A genetic algorithm for the problem of configuring a hub - and - spoke network for a LTL trucking company in Brazil European. Journal of Operational Research 179, 747-758.

Ghodsypour, S.H., O'Brien, C., 1998. A decision support system for supplier selection using an integrated analytic hierarchy process and linear programming. *International Journal of Production Economics* 56-57, 199-212.

Ham, H., Kim, T.J. Boyce D., 2005. Implementation and estimation of a combined model of interregional, multimodal commodity shipments and transportation network flows. *Transportation Research Part B*. 39, 65-79.

Ho, W., 2008. Decision Support: Integrated analytic hierarchy process and its applications - A literature review. *European Journal of Operational Research* 186, 211-228.

Jeong, S.J., Chi - Guhn, L, Bookbinder J.H., 2007. The European freight railway system as a hub and spoke network. *Transportation Research Part A*. (41), 523-536.

Kengpol, A., 2004a. Quality function deployment (QFD) in small to medium-sized enterprises: A study of obstacles in implementing QFD in Thailand. *International Journal of Management* 21 (3), 393-402.

Kengpol, A., 2004b. The design of a decision support system (DSS) to evaluate the investment in new distribution centre using the analytic hierarchy process (AHP), capital investment model and transportation model. *International Journal of Production Economics* 90, 59-70.

Kengpol, A., 2006. The implementation of information quality to improve production planning and control. *International Journal of Management* 23 (1), 53-60.

Kengpol, A., O'Brien, C., 2001. The development of a decision support tool for the selection of advanced technology to achieve rapid product development. *International Journal of Production Economics* 69, 177-191.

Kengpol, A., Tuominen, M., 2006. A framework for group decision support systems: An application in the evaluation of information technology for logistics firms. *International Journal of Production Economics* 101, 159-171.

Kengpol, A., Wangananon, W., 2006. The expert system for assessing customer satisfaction on fragrance notes: Using artificial neural networks. *Computers and Industrial Engineering* 51, 567-584.

Kengpol, A., 2008. Design of a decision support system to evaluate logistics distribution network in Greater Mekong Subregion Countries. *International Journal of Production Economics* 115, 388-399.

Lozano, A., Storchi, G, 2001. Shortest viable path algorithm in multimodal networks. *Transportation Research Part A*. 35, 225-241.

Macharis C., Bontekoning Y.M., 2004. Opportunities for OR in intermodal freight transport research: A review. *European Journal of Operational Research* 153, 400-416.

Meethom, W., Kengpol, A., 2008. Study on weight of the assessment criteria for Thailand Quality Award. *International Conference of Industrial Engineering and Engineering Management*, Singapore.

Min, H., 1991. International intermodal choices via chance - constrained goal programming. *Transportation Research Part A* 6, 351-362.

Monzon A., Rodriguez-Dapena A., 2006. Choice of mode of transport for long - distance trips: Solving the problem of sparse data. *Transportation Research Part A* 40, 587-601.

Saaty, T.L., 1990. *Decision Making: The Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh, USA.

Southworth, F., Peterson, B.E., 2000. Intermodal and international freight network modeling. *Transportation Research Part C*. 8, 147-166.

Vaidya, O.S., Kumar, S., 2006. Analytic hierarchy process: An overview of applications. *European Journal of Operational Research* 169 (1), 1-29.

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำผลจากโครงการไปใช้ประโยชน์

คณะวิจัยฯ มีแผนดำเนินการ 2 แผน คือ **แผนงานที่ 1** คณะวิจัยฯ ประชุมหารือกับผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในนครโฮจิมินห์ (Thaitrade Center: Ho Chi Minh City) สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business Association in Vietnam: TBA) และสมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam International Freight Forwarder Association: VIFFAS) ในเบื้องต้นเกี่ยวกับความร่วมมือนี้แล้ว และจะต้องนำระบบการตัดสินใจนี้ไปสาธิต แนะนำ และเผยแพร่ให้สมาชิกของสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม และ VIFFAS เพื่อให้สามารถใช้งานได้ และปรับข้อมูลค่าขนส่งให้เป็นปัจจุบันได้ **แผนงานที่ 2** จัดสัมมนา นำเสนอ สาธิต และแนะนำให้สำหรับผู้ประกอบการไทยในประเทศไทย เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบการตัดสินใจนี้

แผนงานที่ 1 ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในวันศุกร์ที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2553 คณะวิจัยฯ ได้ดำเนินการระบบการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เรียบร้อยแล้ว จึงจะนำไปสาธิตและแนะนำ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในนครโฮจิมินห์ (Thai Trade Center: Ho Chi Minh City) สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business (Vietnam) Association: TBA) สมาคมผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม (VIFFAS) และสมาชิก ให้สามารถใช้งานได้ จึงติดต่อประสานงานกับ สมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม (Thailand Business (Vietnam) Association: TBA) ในการนำเสนอระบบการตัดสินใจครั้งนี้ ให้ผู้ประกอบการไทยในเวียดนาม ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศเวียดนาม เพื่อใช้งานและดูแลรักษาระบบการตัดสินใจนี้ และคณะวิจัยฯ มีความเห็นว่าฐานข้อมูลของระบบการตัดสินใจ เช่น เวลาในการขนส่ง และค่าขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ ทั้งในประเทศไทยและประเทศเวียดนาม ต้องมีความทันสมัย สามารถใช้งานได้บนพื้นฐานค่าขนส่งสินค้าที่เป็นปัจจุบัน และสามารถเพิ่มเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้เส้นทางใหม่ๆ ในอนาคต เพื่อให้ระบบการตัดสินใจนี้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างยั่งยืนต่อไป การนำเสนอครั้งนี้จัดขึ้นที่สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์ มีบริษัทโลจิสติกส์ ไทยและเวียดนาม และผู้ประกอบการไทยเข้าร่วม ประมาณ 30 คน ระบบการตัดสินใจได้รับความสนใจเป็นอย่างดี แต่ต้องหาผู้ที่ดูแลระบบนี้ในการติดต่อประสานงาน เกี่ยวกับข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการ การปรับฐานข้อมูลให้ทันสมัย ในเบื้องต้นสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนามจะเป็นผู้ประสานงานในเวียดนามให้

แผนงานที่ 2 จัดสัมมนา นำเสนอ สาธิต และแนะนำให้สำหรับผู้ประกอบการไทยในประเทศไทย เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบการตัดสินใจนี้ และปรับฐานข้อมูลของระบบให้ทันสมัย ดำเนินการในวันอังคารที่ 23 เดือนมีนาคม 2553 มีผู้เข้าร่วมสัมมนา 30 คน มีบริษัทด้านโลจิสติกส์หลายบริษัทที่แจ้งความจำนงค์ ขอให้ใส่ชื่อ

บริษัท และที่อยู่ในระบบฐานข้อมูลเพื่อให้ได้รับประโยชน์ทางธุรกิจต่อไป และในเบื้องต้น สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนามจะประสานงานกับคณะวิจัยฯ และสกว.เพื่อนำระบบตัดสินใจนี้ไปพัฒนาและใช้งานในลำดับต่อไป

ตารางแผนเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผน และกิจกรรมที่ดำเนินการมา และผลที่ได้รับตลอดโครงการ

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
1.ศึกษาถึงสินค้า ผู้ส่งสินค้า และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแหล่งผลิตในเวียดนาม โดยเฉพาะแหล่งผลิตที่ต้องการสินค้าหรือชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ของไทย และปริมาณการขนส่งเส้นทางการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน																				
2.ศึกษาโครงข่ายเส้นทางการขนส่งและเวลาที่ใช้ทางถนน รางน้ำ และอากาศ จากไทยไปเวียดนาม กำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง น้ำหนัก																				

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ความสำคัญของการขนส่งแต่ละรูปแบบ																				
3.สร้างสมการต้นทุนและเวลาในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้ง ถนน ราง น้ำ อากาศ จากจุดหนึ่ง ไปยังจุดหนึ่ง																				
4.ทดสอบระบบการตัดสินใจ สำหรับเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้จากกรณีศึกษา โดยใช้โปรแกรมเชิงเส้น พร้อมทั้งวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา																				

ตารางกิจกรรมที่ดำเนินการและ ผลที่ได้รับ

กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	ผลสำเร็จ (%)
1.ศึกษาถึงสินค้า ผู้ส่งสินค้า และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแหล่งผลิตในเวียดนาม โดยเฉพาะแหล่งผลิตที่ต้องการสินค้าหรือชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ของไทย และปริมาณการขนส่งเส้นทางการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	100
2.ศึกษาโครงข่ายเส้นทางการขนส่งและเวลาที่ใช้ทางถนน ราง น้ำ และอากาศ จากไทยไปเวียดนาม กำหนดปัจจัยเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง น้ำหนักความสำคัญของการขนส่งแต่ละรูปแบบ	100
3.สร้างสมการต้นทุนและเวลาในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้ง ถนน ราง น้ำ อากาศ จากจุดหนึ่ง ไปยังจุดหนึ่ง	100
4.ทดสอบระบบการตัดสินใจสำหรับเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปได้จากกรณีศึกษา โดยใช้โปรแกรมเชิงเส้นพร้อมทั้งวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา	100

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กัลยา วานิชย์บัญชา. สถิติสำหรับงานวิจัย. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

กระทรวงพาณิชย์. บทสรุปผู้บริหาร เรื่อง โลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics)

กองเอเชียตะวันออก 2 กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารสรุปประเทศ เวียดนาม

ฐานข้อมูลของ สศค. ฮานอย กระทรวงพาณิชย์และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงฮานอย
การค้าระหว่างประเทศ: กฎระเบียบทางการค้า. จาก http://www.boi.go.th/thai/clmv/2008/Lao/InterTrade_5.htm

วิทยา ศุภชนากุล, ปรีชาชัย ช่วยชู, วิฑูร ศุภประกฤต, กาญจนา เทพารักษ์ และ คณะ “เจาะตลาด เวียดนามผ่ากฎ” เกียวโด เนชั่นพรีนติ้ง เซอร์วิส จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 1 ,พฤษภาคม 2551.

ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ. เอกสารแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์. การบรรยายสรุปเรื่อง การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนาม โดยน.ส.ศิรินารถ ใจมั่น ผู้อำนวยการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, คู่มือการลงทุนสาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม, มีนาคม 2550

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานฉบับสมบูรณ์ (FINAL REPORT) โครงการ ศึกษา การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค ,สิงหาคม 2551

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงฮานอย กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, กรกฎาคม 2551

ภาษาอังกฤษ

Act of Multimodal transportation routing, 2005.

ADB,GMS Transport Strategy 2006–2015 Coast to Coast and Mountain to Sea: Toward Integrated Mekong Transport Systems, March 2007.

Amelia, C. and Larry, S. 1999. The relationship of strategic purchasing to supply chain management. European Journal of Purchasing & Supply Management, 5, 43-51.

Asian Development Bank, www.adb.org/vietnam, 2008 a fact sheet [cite 2008 September 20]

Bureau of Trade Cooperation and Investment, Department of Foreign Trade, Ministry of Foreign Affairs, Kingdom of Thailand , the strategic for ASEAN Hub) [April 20,2008].

[http://www.dft.go.th/level4Frame.asp?sPage=the_files/\\$59/level4/vn4.htm&level4=1789](http://www.dft.go.th/level4Frame.asp?sPage=the_files/$59/level4/vn4.htm&level4=1789)

Information and Communication Technology Center, Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport, April 20, 2008 via

<<http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/excel/index2.asp>>

Badri M.A., 1999. Combining the analytic hierarchy process and goal programming for global facility location-allocation problem. International Journal of Production Economics, 62, 237-248.

Badri, M.A., 2001. A combined AHP-GP model for quality control systems. International Journal of Production Economics 72 (1), 27–40.

Banomyong R., 2001. Multimodal transportation the case of Laotian garment exports. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 31, 663-685.

Bookbinder JH., Fox NS. and Supatn N.,1998. Intermodal routing of Canada–Mexico shipments under NAFTA. Transportation Research Part E, 34, 289–303.

Chang TS., 2008. Best routes selection in international intermodal networks. Computers & Operations Research, 35, 2877 – 2891.

Ghodsypour S.H., O'Brien C., 1998. A decision support system for supplier selection using an integrated analytic hierarchy process and linear programming. International Journal of Production Economics, 56-57, 199-212.

Humphrey, P.K., Li, W.L. and Chan, L.Y., 2004. The impact of supplier development on buyer-supplier performance. The International Journal of Management Science, 32, 131-143.

Ho W., Dey P.K., Higson H.E., 2006. Multiple criteria decision making techniques in higher education. *International Journal of Educational Management* 20 (5), 319–337.

Ho W., 2008. Decision Support: Integrated analytic hierarchy process and its applications – A literature review. *European Journal of Operational Research*, 186, 211–228.

Jeong S.J., Chi-Guhn L. and Bookbinder JH., 2007. The European freight railway system as a hub-and-spoke network. *Transportation Research Part A*, 41, 523–536.

Kengpol A., 2004b. The design of a decision support system (DSS) to evaluate the investment in new distribution centre using the analytic hierarchy process (AHP), capital investment model and transportation model. *International Journal of Production Economics*, 90, 59–70.

Kengpol A., 2008. Design of a decision support system to evaluate logistics distribution network in Greater Mekong Subregion Countries. *International Journal of Production Economics*, 115, 388–399.

Kwak N.K., Lee C.W. and Kim J.H., 2005. An MCDM model for media selection in the dual consumer/industrial market. *European Journal of Operational Research*, 166, 255–265.

Kwak N.K., Lee C.W., 1998. A multicriteria decision-making approach to university resource allocations and information infrastructure planning. *European Journal of Operational Research*, 110 (2), 234–242.

Min H., 1991. International intermodal choices via chance-constrained goal programming. *Transportation Research Part A*, 6, 351–362.

Office of the National Economic and Social Development Board. The strategic plan on Thailand's Logistics Development, 2007–2011.

Radasch D.K., Kwak N.K., 1998. An integrated mathematical programming model for offset planning. *Computers and Operations Research*, 25 (12), 1069–1083.

Radcliffe L.L., Schniederjans M.J., 2003. Trust evaluation: An AHP and multi-objective programming approach. *Management Decision*, 41 (6), 587–595.

Reddy R.M., Naidu M.M. and Govindarajulu P., 2007. An Integrated approach of Analytical Hierarchy Process Model and Goal Model (AHP-GP Model) for Selection of Software Architecture. *International Journal of Computer Science and Network Security*, 7, 110–117.

Saaty T.L., “The Analytic Hierarchy Process” Mc Graw Hill, New York, 1980.

Saaty T.L., 1990. *Decision Making: The Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh, USA.

Schniederjans.M.J., Garvin T., 1997. Using the analytic hierarchy process and multi-objective programming for the selection of cost drivers in activity-based costing. European Journal of Operational Research, 100, 72-80.

Southworth F., Peterson B.E., 2000. Intermodal and international freight network modeling. Transportation Research Part C, 8, 147-166.

Steuer R.E., Na P., 2003. Multiple criteria decision making combined with finance: A categorized bibliographic study. European Journal of Operational Research, 150 (3), 496–515.

Tabucaon M.T., Multiple Criteria Decision Making in Industry. Elsevier Science Publishing Company Inc., 1988.

Tuzkaya U.R., Onut S., 2008. A fuzzy analytic network process based approach to transportation-mode selection between Turkey and Germany: A case study. Information Sciences, 178, 3133–3146.

Vaidya O.S., Kumar S., 2006. Analytic hierarchy process: An overview of applications. European Journal of Operational Research, 169 (1), 1–29.

Wang G., Huang S.H., Dismukes J.P., 2004. Product-driven supply chain selection using integrated multi-criteria decision making methodology. International Journal of Production Economics, 91 (1), 1–15.

Zhou Z., Cheng S., Hua B., 2000. Supply chain optimization of continuous process industries with sustainability considerations. Computers and Chemical Engineering, 24 (2–7), 1151–1158.

เว็บไซต์ ที่เข้าไปศึกษาข้อมูลประกอบ

Balancing Economic Growth and Human Development, from

[http://www.nsc.gov.la/Products/NHDR%202006 NHDR%20Policy%20Brief Eng.pdf](http://www.nsc.gov.la/Products/NHDR%202006%20Policy%20Brief%20Eng.pdf)

Investment Environment, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

Investment Policy, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

Investment Procedures, from <http://fia.mpi.gov.vn/>

<http://www.thaishipper.com/Content/content.asp?Archives=true&ID=23172>

<http://www.acevn.com/index.php>

<http://www.cpv.org.vn/english/index.html>

<http://www.thaiembassy.org.vn/?page=tintuc&code=gioithieu&lang=th&id=35>

<http://www.thaibizvietnam.com/>

<http://www.firstchoicevietnam.com/content/train+routes/16/1156>

<http://www.itlvn.com/airfreight.htm>

<http://www.vinashin.com.vn/>

<http://www.vinatrans.com/>

<http://www.vietnamships.com/signup/>

http://www.vinalines.com.vn/?page=home&lang=_eng

<http://www.vietranstimex.com.vn/index.php?o=modules&n=main&f=home&Language=en>

<http://beelogistics.com/bee/>

<http://www.edc.vn/index.php>

<http://www.freightnet.com/country/161-T>

<http://www.mercury-vn.com/eng/services.html>

<http://www.nykline.co.th/main/scheduleex.php?id=51&ids=1>

http://www.tspline.co.jp/english/e_routing.html

http://web.wanhai.com/index_whl.jsp?file_num=15036&web=whlwww&i_url=whlwww/skd_by_port.jsp?act=S

<http://ftiweb.off.fti.or.th/logistic/newsdetail.asp?id=369>

<http://www.worldportsource.com/ports/VNM.php>

http://www.vr.com.vn/English/hientai_hoatdong_hanghoa.html

<http://www.viffas.org.vn/english/>

<http://www.vietnamshipping.vn/?view=detail&pmenu=39&menu=102&id=2327>

<http://www.firstchoicevietnam.com/content/train+routes/16/1156>

<http://english.vietnamnet.vn/biz/2008/07/794986/>

<http://vibforum.vcci.com.vn/>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Vietnam>

<http://www.wordtravels.com>

http://www.vietnamembassy-usa.org/learn_about_vietnam/geography/maps/ho_chi_minh_city/

<http://www.business-in-asia.com>

<http://www.pibooncostoms.com>

Ministry of Foreign Affairs <http://www.mofa.gov.vn/en>

Ministry of Trade of Social Republic of Vietnam <http://www1.mot.gov.vn/en/>

Ministry of Agriculture and Rural Development <http://xttm.agroviet.gov.vn/TestE/default.asp>