

# GMS CBTA เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ส่วนวิจัยธุรกิจ 1 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

มกราคม 2554

ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ร่วมมือกับ 6 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย พม่า สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง) จัดตั้งกลุ่มความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เมื่อปี 2535 เพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน การขนส่ง และอื่นๆ โดยอาศัยโอกาสจากเส้นทางที่เชื่อมต่อแต่ละประเทศเข้าเป็นหนึ่งเดียวกันที่เรียกว่า **GMS Economic Corridors** มีทั้งสิ้น 9 เส้นทาง ซึ่งคาดว่าจะช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มลงได้มาก อาทิ ระยะเวลาขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปมณฑลยูนนานของจีนที่จะลดลงถึงร้อยละ 30-60 จากเวลาเดิมที่ใช้ อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวมิได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนนหรือสะพานข้ามแม่น้ำเท่านั้น แต่ยังคงอาศัยกฎระเบียบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่มีความสะดวกมากขึ้น เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดขั้นตอนยุ่งยากลงจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงเกิดเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (**GMS Cross Border Transport Agreement : GMS CBTA**) เมื่อปี 2542 ซึ่งประกอบด้วยภาคผนวกและพิธีสารจำนวน 20 ฉบับ มีประเด็นสำคัญ ดังนี้

## GMS Economic Corridors



- การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม
- การตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single Stop Inspection) และการตรวจสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window Inspection)
- การรวมระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศในกลุ่มเข้าด้วยกัน อาทิ ระบบศุลกากร ระบบตรวจคนเข้าเมือง และระบบตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานสินค้า เพื่อลดขั้นตอนดำเนินการลง
- การแลกเปลี่ยนสิทธิด้านการจราจร โดยอนุญาตให้รถยนต์ของประเทศในกลุ่มสามารถเข้ามาขนส่งสินค้าในประเทศได้ อาทิ รถขนส่งสินค้าของไทย สปป.ลาว และเวียดนามได้รับอนุญาตให้เข้ามาขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทาง R9 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดานัง) ภายใต้จำนวนโควตารถยนต์ที่แต่ละประเทศกำหนดไว้
- การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) อาทิ การตรวจสินค้าผ่านแดนเท่าที่จำเป็นตามหลัก Single Stop Inspection และการไม่เก็บภาษีสินค้าผ่านแดน
- การอำนวยความสะดวกการข้ามพรมแดนของบุคคล

ที่มา : ADB

ปัจจุบันมี 4 ประเทศ ได้แก่ จีน กัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ที่ลงนามในภาคผนวกและพิธีสารของ GMS CBTA ครบทั้ง 20 ฉบับแล้ว ขณะที่ไทยลงนามไปเพียง 11 ฉบับ ส่วนพม่าให้คำมั่นว่าจะลงนามครบทั้ง 20 ฉบับ เมื่อ GMS CBTA พร้อมที่จะบังคับใช้ ซึ่งหาก GMS CBTA มีการบังคับใช้อย่างสมบูรณ์จะช่วยให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนระหว่างประเทศในกลุ่มมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพิ่มโอกาสทางการค้า การลงทุน รวมถึงธุรกิจโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ADB ประเมินการว่าหากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้ GMS CBTA เกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ จะช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม โดย ADB ศึกษากรณีการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ-เมืองคุนหมิงของจีน ดังนี้

ประมาณการต้นทุนและระยะเวลาขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ-เมืองคุนหมิงของจีน

เส้นทาง	ต้นทุนขนส่ง (ดอลลาร์ต่อตัน)	ระยะเวลาขนส่ง (ชั่วโมง)
<b>R3A (ผ่าน สปป.ลาว)</b>		
▪ 2543	563	78
▪ 2549	392	51
▪ 2558	210	30
<b>R3B (ผ่านพม่า)</b>		
▪ 2543	639	77
▪ 2549	470	46
▪ 2558	269	30
<b>แม่น้ำโขง</b>		
▪ 2543	406	128
▪ 2549	270.5	88
▪ 2558	107	70

หมายเหตุ : สมมติฐานปี 2549 คือ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเส้นทาง อาทิต ถนน สะพาน และระบบสาธารณูปโภค และสมมติฐานปี 2558 คือ มีการบังคับใช้ GMS CBTA  
ที่มา : ADB (ปี 2549)

สำหรับการบังคับใช้ GMS CBTA ในปัจจุบันยังเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากติดขัดข้อกฎหมายภายในประเทศสมาชิกและข้อจำกัดอื่นๆ อาทิ กฎหมายไทยไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรต่างชาติเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในด่านศุลกากรของไทย กฎหมายจีนไม่อนุญาตให้รถยนต์ต่างชาติเข้ามาขนส่งภายในประเทศ กฎหมายเวียดนามจำกัดความเร็วของรถยนต์ไว้ที่ 40-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เวลาในการเปิด/ปิดด่านศุลกากรของแต่ละประเทศไม่ตรงกัน เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นยังขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน เอกสารที่เกี่ยวข้องยังไม่เป็นภาษาสากล และช่องทางการเดินทางของแต่ละประเทศแตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม แม้การบังคับใช้ข้อตกลงอย่างเต็มรูปแบบอาจต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง แต่ผู้ประกอบการไม่ควรละเลยความสำคัญของความตกลง GMS CBTA เพราะจะทำให้เสียโอกาสในการเจาะตลาดหรือลดต้นทุนขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญนี้