

**การพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชากายใต้แผน GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia (2006-2013)**

การสู้รบภายในประเทศของกัมพูชาในช่วงทศวรรษ 1970 (ระหว่างปี พ.ศ. 2513-2522) ส่งผลให้ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ของกัมพูชาถูกทำลายและได้รับความเสียหายอย่างหนัก รวมถึงระบบรถไฟซึ่งอยู่ในสภาพทรุดโทรมมานาน อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา เส้นทางรถไฟในกัมพูชาได้รับการฟื้นฟูและปรับปรุงให้กลับมาใช้งานได้อีกครั้งตามแผนฟื้นฟูเส้นทางรถไฟในกัมพูชากายใต้แผน **GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia (2006-2013)** โดยได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) กองทุนเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศขององค์การประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC Fund for International Development : OFID) รัฐบาลมาเลเซีย และรัฐบาลออสเตรเลีย ทั้งนี้ ล่าสุดเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2553 กัมพูชาได้เปิดใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ (กรุงพนมเปญ-จ.กัมปอต) ระยะทาง 120 กิโลเมตร นับเป็นสัญญาณบ่งชี้ความสำเร็จขั้นแรกของการฟื้นฟูระบบรถไฟของกัมพูชา ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี 2556

**เส้นทางรถไฟในกัมพูชา**



ที่มา : ADB

### เส้นทางรถไฟในกัมพูชาก่อนได้รับเงินกู้ช่วยเหลือ

เส้นทางรถไฟในกัมพูชาเป็นรางเดี่ยวขนาดกว้าง 1 เมตร มีความยาวรวมทั้งสิ้น 650 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางสำคัญที่เชื่อมจากกรุงพนมเปญ 2 สาย ได้แก่ เส้นทางกรุงพนมเปญ-โพธิสัตว์-พระตะบอง-บันเตียเมียนจาย ระยะทาง 386 กิโลเมตร และเส้นทางกรุงพนมเปญ-ตาแก้ว-กัมปอต-สีหนุวิลล์ ระยะทาง 264 กิโลเมตร เดิมเส้นทางรถไฟในกัมพูชาได้รับความนิยมค่อนข้างมาก โดยมีผู้ใช้บริการถึง 2.4 ล้านคนต่อปี และขนส่งสินค้าถึง 354,000 ตันต่อปี อย่างไรก็ตาม ในช่วงทศวรรษ 1970 เกิดสงครามสู้รบภายในประเทศ ส่งผลให้เส้นทางรถไฟถูกทำลายและได้รับความเสียหายอย่างหนัก โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟช่วง อ.ศรีโสภณ-ปอยเปต จ.บันเตียเมียนจาย ระยะทาง 48 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ใกล้ชายแดนไทยบริเวณ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ถูกทำลายทั้งหมด การเดินทางโดยรถไฟในกัมพูชาจึงได้รับความนิยมลดลง เนื่องจากรถไฟวิ่งได้ช้าลงและไม่ค่อยปลอดภัย ส่วนใหญ่จึงถูกใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วน อาทิ น้ำมันเชื้อเพลิง ปูนซีเมนต์ ไม้ และหิน เป็นต้น

### โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชา

โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชาอยู่ภายใต้แผน GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia (2006-2013) ซึ่งได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากองค์กรระหว่างประเทศและรัฐบาลประเทศต่างๆ รวมทั้งรัฐบาลกัมพูชา ดังนี้

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

แหล่งเงินสำหรับโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชา	จำนวนเงิน
ADB (เงินกู้ช่วยเหลือ)	84.0
OFID (เงินกู้ช่วยเหลือ)	13.0
รัฐบาลออสเตรเลีย (เงินกู้ช่วยเหลือ)	21.5
รัฐบาลมาเลเซีย (เงินบริจาค)	2.8
รัฐบาลกัมพูชา (เงินงบประมาณ)	20.3
<b>รวม</b>	<b>141.6</b>

ที่มา : ADB

โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชามี ADB เป็นผู้ให้เงินกู้ช่วยเหลือมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนราวร้อยละ 60 ของมูลค่าโครงการ โดยมีกลุ่มบริษัท Toll Group ของออสเตรเลียเป็นผู้ดำเนินโครงการ ทั้งนี้โครงการพัฒนาดังกล่าวเน้นที่การฟื้นฟูและปรับปรุงเส้นทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย รวมทั้งการก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงที่ถูกทำลายให้กลับมาใช้งานได้และมีมาตรฐานระดับสากล ซึ่งกัมพูชาได้บรรลุวัตถุประสงค์เบื้องต้นด้วยการเปิดใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ นับเป็นบันไดสู่ความสำเร็จขั้นแรกของการยกระดับเส้นทางรถไฟในกัมพูชา รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงสำคัญภายในภูมิภาค

### ศักยภาพของเส้นทางรถไฟในกัมพูชา

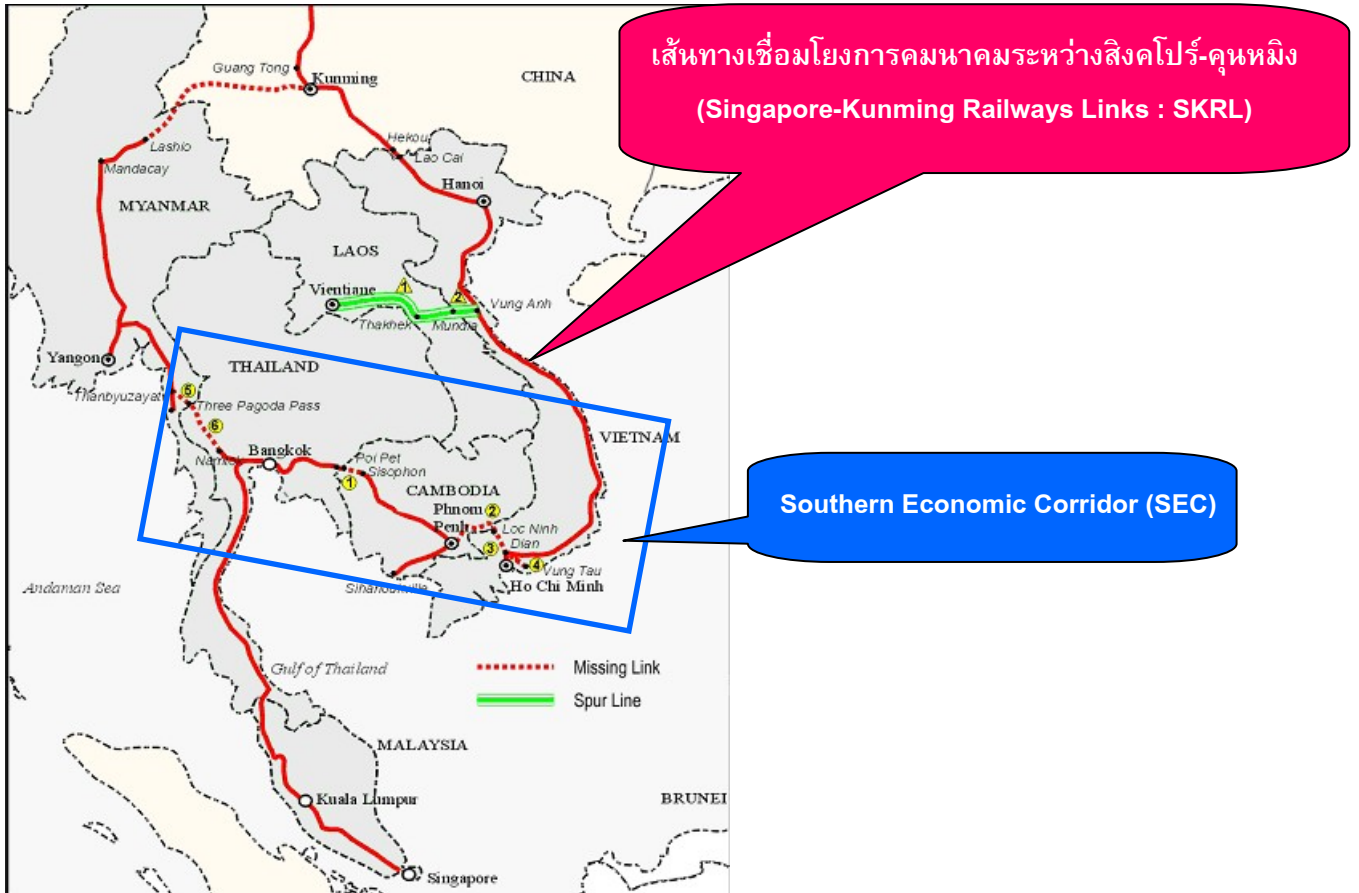
โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชาคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี 2556 ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้น เส้นทางรถไฟดังกล่าวจะมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการเดินทางภายในกัมพูชา โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวของประเทศ และรองรับการค้าระหว่างประเทศเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของกัมพูชา รวมถึงเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับถนนสายหลักทั้ง 7 สายของกัมพูชา ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศของกัมพูชาให้เพิ่มมากขึ้น

### เส้นทางรถไฟในกัมพูชาเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในประเทศและภูมิภาค



นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟดังกล่าวยังอยู่ภายใต้การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงเส้นทางระหว่าง อ.รัฐประเทศ จ.สระแก้ว ของไทย-ปอยเปต จ.บันเตียเมียนจชัยของกัมพูชา-นครโฮจิมินห์ของเวียดนาม อีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างสิงคโปร์กับคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนานของจีน (Singapore-Kunming Railways Links : SKRL) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation : AMBDC) จึงเกื้อหนุนให้กัมพูชามีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาคในอนาคต

### เส้นทางรถไฟในกัมพูชาเชื่อมโยงการคมนาคมในภูมิภาค



ที่มา : [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)

#### โอกาสของผู้ประกอบการไทยภายหลังเส้นทางรถไฟในกัมพูชาเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ

การเปิดเส้นทางรถไฟในกัมพูชาถือเป็นโอกาสอันดีสำหรับผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะการค้าชายแดน ผ่านด่านศุลกากร อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ซึ่งนับเป็นประตูการค้าที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างไทยกับกัมพูชา และมีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาสูงถึง 30.3 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 37 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดระหว่างไทยกับกัมพูชา (ข้อมูลปี 2553) อีกทั้งยังเป็นจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาที่มีมูลค่าการค้าผ่านแดนสูงสุด นอกจากนี้ กัมพูชาผูกพันการลดภาษีนำเข้าสินค้าภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2558 เมื่อประกอบกับเส้นทางรถไฟที่ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้น คาดว่าจะช่วยกระตุ้นมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาได้อีกมาก โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง ปูนซีเมนต์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปกัมพูชา

ส่วนวิจัยธุรกิจ 2 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

มกราคม 2555

*Disclaimer* : ข้อมูลต่าง ๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด