

ประสิทธิภาพและเส้นทางการขนส่งของกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช
(Commonwealth of Independent States: CIS)

๑. กลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS)

กลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS) เป็นองค์การระหว่างประเทศก่อตั้งเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ประเทศสมาชิกประกอบด้วยประเทศที่ประกาศเอกราชจากสหภาพโซเวียตรวม ๑๐ ประเทศ ได้แก่ อาร์เมเนีย อาเซอร์ไบจาน เบลารุส คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน มอลโดวา รัสเซีย ทาจิกิสถาน ยูเครน และ อุซเบกิสถาน

ปัจจุบันกลุ่มประเทศ CIS ถือเป็นตลาดเกิดใหม่ในเวทีการค้าโลก ซึ่งมีศักยภาพสำหรับไทยในการขยายการค้าและการลงทุนในอนาคต โดยมีประชากรมากกว่า ๒๗๕ ล้านคน และรายได้ประชาชาติในปี ๒๕๕๑ รวมมูลค่าประมาณ ๓.๑๒ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

นอกจากนี้ ประเทศในกลุ่ม CIS ยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติ เช่น น้ำมันดิบก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน ป่าไม้ เหล็ก และแร่โลหะที่สำคัญอื่นๆ

แผนที่กลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช



ตารางเปรียบเทียบข้อมูลพื้นฐานของประเทศสมาชิก CIS ในเชิงกายภาพ

ประเทศ/เมืองหลวง	พื้นที่/ที่ตั้ง
รัสเซีย (RU) กรุงมอสโก	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๑๗.๐๗๕ ล้านตารางกิโลเมตร และเป็นประเทศที่มีอาณาเขตใหญ่ที่สุดของโลก มีพื้นที่ติดกับ ๔ ประเทศสมาชิก CIS คือ AZ, BY, KZ และ UA แต่ติดกับประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก CIS ทั้งในเอเชียและยุโรป ๑๐ ประเทศ ได้แก่ จีน เกาหลีเหนือ มองโกเลีย จอร์เจีย โปแลนด์ ลิทัวเนีย ลัตเวีย เอสโตเนีย ฟินแลนด์ และนอร์เวย์
ยูเครน (UA) กรุงเคียฟ	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๖๐๓,๕๕๐ ตารางกิโลเมตร หรือเป็นอันดับ ๒ ของกลุ่ม CIS ฝั่งยุโรปรองจาก RU มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศ BY, MD, RU ฮังการี โปแลนด์ โรมาเนีย และสโลวาเกีย
คาซัคสถาน (KZ) กรุงอัสตานา	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๒,๓๒๔,๙๐๐ ตารางกิโลเมตรมากเป็นอันดับ ๙ ของโลก และเป็นลำดับที่ ๒ ของกลุ่ม CIS มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศจีนและ ๓ สมาชิก CIS ได้แก่ KG, RU และ UZ
เบลารุส (BY) กรุงมินสค์	<ul style="list-style-type: none"> มีเนื้อที่ ๒๐๗,๖๐๐ ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศ RU, UA, ลิทัวเนีย และโปแลนด์ ไม่มีทางออกสู่ทะเล
อาเซอร์ไบจาน (AZ) กรุงบากู	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๘๖,๖๐๐ ตารางกิโลเมตร (ประมาณ ๑ ใน ๖ ของประเทศไทย) ติดกับประเทศ AM, RU, จอร์เจีย และอิหร่าน ไม่มีแนวชายฝั่ง เว้นแต่ทะเลสาบแคสเปียน
อุซเบกิสถาน (UZ) กรุงทาชเคนต์	<ul style="list-style-type: none"> มีเนื้อที่ ๔๔๗,๔๐๐ ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศอัฟกานิสถาน และทุกประเทศสมาชิก CIS ในเอเชียกลาง คือ KG, KZ, และ TJ เป็น ๑ ใน ๒ ประเทศในโลกที่ไม่ติดทะเลและล้อมรอบด้วยประเทศที่ไม่ติดทะเลเช่นกัน (Doubly Landlocked)
อาร์เมเนีย (AM) กรุงเยเรวาน	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๒๙,๗๔๓ ตารางกิโลเมตร และเป็นประเทศขนาดเล็กที่สุดในกลุ่ม มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศ AZ จอร์เจีย อิหร่าน และตุรกี
ทาจิกิสถาน (TJ) กรุงดูชานเบ	<ul style="list-style-type: none"> มีเนื้อที่ทั้งหมด ๑๔๓,๑๐๐ ตารางกิโลเมตร มีพรมแดนติดกับประเทศ KZ, UZ อัฟกานิสถาน และจีน
คีร์กีซสถาน (KG) กรุงบิชเคก	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๑๙๘,๕๐๐ ตารางกิโลเมตร แต่เป็นพื้นที่เพาะปลูกได้เพียงร้อยละ ๗ มีชายแดนติดประเทศจีนและ ๓ สมาชิก CIS คือ KZ, TJ และ UZ
มอลโดวา (MD) กรุงคีชีเนา	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่ ๓๓,๘๔๓ ตารางกิโลเมตร ทิศเหนือ ใต้ และตะวันออก ติด UA ส่วนทิศตะวันตก ติดโรมาเนีย ไม่มีทางออกสู่ทะเล แต่เป็นที่ตั้งของปากแม่น้ำดานูบซึ่งไหลลงสู่ทะเลดำในประเทศ UA

๒. การค้าระหว่างไทยกับกลุ่ม CIS

ในปัจจุบันมูลค่าการค้าของไทยกับประเทศกลุ่มนี้น้อยมาก โดยมูลค่าการค้าของไทยกับกลุ่ม CIS คิดเป็นเพียงร้อยละ ๑ ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมดของประเทศไทย โดยในปี ๒๕๕๓ การค้ารวมมีมูลค่า ๕,๖๖๖.๔๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๒ ร้อยละ ๘๓.๓๒ โดยการส่งออกมีมูลค่า ๙๘๕.๗๓๔๕ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการนำเข้า มีมูลค่า ๔,๖๘๐.๖๗ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ แม้ว่ามูลค่าการส่งออกของไทยไปกลุ่ม CIS เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่มูลค่าการนำเข้าของไทยจากกลุ่ม CIS ก็เพิ่มขึ้นในอัตราสูงเช่นกัน โดยในปี ๒๕๕๓ มีการขยายตัวสูงถึงร้อยละ ๘๗.๙๑ ซึ่งส่งผลให้ไทยยังคงขาดดุลการค้ากับกลุ่ม CIS อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สินค้าที่ไทยส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าในหมวดอุตสาหกรรม ในขณะที่สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ คือ สินค้าในหมวดวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป และเชื้อเพลิง ประเทศคู่ค้าหลักของไทย คือ รัสเซีย ยูเครน และคาซัคสถาน ซึ่งมีมูลค่าการค้าร้อยละ ๙๗ ของมูลค่าการค้าของกลุ่ม CIS ทั้งหมด

๓. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในกลุ่ม CIS

๓.๑ เส้นทางขนส่งใน CIS ฝั่งยุโรป

● เส้นทางขนส่งในรัสเซีย

รัสเซียเป็นประเทศที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สุดในโลก อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีมูลค่าและสัดส่วนการค้ากับประเทศไทยสูงที่สุดในกลุ่มประเทศ CIS ประเทศรัสเซียมีท่าเรือกว่า ๔๐ แห่ง อย่างไรก็ตาม ท่าเรือที่มีความสำคัญที่สุดในการค้ากับประเทศไทย คือ ท่าเรือน้ำลึกโนวโอรอสซีสค์¹ ที่ตั้งอยู่ริมชายฝั่งทะเลดำ ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปกรุงมอสโกใช้เวลาประมาณ ๔๐ วัน โดยการขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือในประเทศไทยเข้าสู่ท่าเรือโนวโอรอสซีสค์ของรัสเซีย ใช้เวลาประมาณ ๓๐-๓๘ วัน และค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต อยู่ที่ ๒,๒๐๐-๒,๒๕๐ เหรียญสหรัฐฯ โดยสินค้าจะถูกส่งต่อโดยทางบก (รถไฟ/รถบรรทุก) เข้าสู่กรุงมอสโกภายใน ๑ วัน

● เส้นทางขนส่งในยูเครน

ยูเครนเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ ๒ ของไทยในกลุ่มประเทศ CIS รองจากรัสเซีย นอกจากนี้ ยูเครนยังมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CIS ผ่านท่าเรือน้ำลึกใหญ่ที่เมืองโอเดสซา² ณ ทะเลดำ ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปกรุงเคียฟใช้เวลาไม่เกิน ๔๐ วัน โดยขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือในประเทศไทย เข้าสู่ท่าเรือโอเดสซาของยูเครน ใช้เวลาประมาณ ๓๐-๓๘ วัน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้า ๒๐ ฟุตอยู่ที่ ๒,๒๐๐-๒,๒๕๐ เหรียญสหรัฐฯ โดยสินค้าจะถูกส่งต่อโดยทางบก (รถไฟ/รถบรรทุก) เข้าสู่กรุงเคียฟในระยะ ๕ ชั่วโมง

● เส้นทางขนส่งในเบลารุสและมอลโดวา

ปัจจุบัน การส่งสินค้าจากประเทศไทยไปกรุงมินสค์ ประเทศเบลารุส และกรุงคีชีเนา ประเทศมอลโดวา ใช้เวลาไม่เกิน ๔๐ วัน โดยต้องขนส่งผ่านประเทศยูเครนเนื่องจากทั้ง ๒ ประเทศเป็นประเทศที่ไม่ติดทะเล หลังจากขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือในประเทศไทยเข้าสู่ท่าเรือโอเดสซา ซึ่งใช้เวลาประมาณ ๓๐-๓๘ วัน และค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้า ๒๐ ฟุต อยู่ที่ ๒,๒๐๐-๒,๒๕๐ เหรียญสหรัฐฯ สินค้าจะถูกส่งต่อโดยทางบก (รถไฟ/รถบรรทุก) เข้าสู่กรุงมินสค์ในระยะเวลา ๑๑ ชั่วโมง และกรุงคีชีเนาในระยะเวลาเพียง ๒ ชั่วโมงเท่านั้น

จากการศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศกลุ่ม CIS ฝั่งยุโรป (ยกเว้นอาร์เมเนีย) พบว่า เส้นทางขนส่งสินค้าปัจจุบันที่ดีที่สุดอยู่แล้ว เนื่องจากไทยสามารถส่งสินค้าเข้าประเทศรัสเซียและยูเครนได้โดยตรง โดยผ่านท่าเรือของประเทศดังกล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้ สำหรับประเทศเบลารุสและมอลโดวาแม้ต้องพึ่งพาท่าเรือโอเดสซาของยูเครน แต่การขนส่งสินค้าจากท่าเรือสู่เมืองหลวงของทั้ง ๒ ประเทศใช้เวลาค่อนข้างน้อยและมีทางหลวงให้วิ่งโดยตรง โดยเฉพาะเส้นทางจากท่าเรือโอเดสซาเข้าสู่กรุงคีชีเนา มีระยะทางเพียง ๑๘๔ กิโลเมตร

๓.๒. เส้นทางขนส่งในอาร์เมเนียและ CIS ฝั่งเอเชีย

¹ ท่าเรือน้ำลึกโนวโอรอสซีสค์มีการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ที่กรุงลอนดอน โดยมีมูลค่าตลาดรวมกว่า 1,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมถึงเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญที่สุดของรัสเซียในการค้ากับกลุ่มประเทศ เอเชีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และอเมริกาใต้ โดยมีระบบรถไฟและทางหลวงเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญต่างๆในประเทศรัสเซีย และกลุ่มประเทศเอเชียกลาง นอกจากนี้ ยังเป็นท่าเรือที่มีการค้าสินค้ามูลค่ากว่าร้อยละ 20 ของมูลค่าการค้ารวมของประเทศรัสเซีย ทั้งนี้ท่าเรืออื่นๆที่มีความสำคัญสำหรับการค้าของประเทศไทย คือ ท่าเรือน้ำลึก วลาดิวอสตออร์ก ณ ทะเลญี่ปุ่น และ ท่าเรือการค้ากรุงเซนต์ปีเตอส์เบิร์ก ณ ทะเลบอลติก

² ท่าเรือโอเดสซา (Odessa) เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่และมีความสำคัญมากที่สุดของประเทศยูเครน ท่าเรือนี้เริ่มให้บริการเมื่อปี ๒๕๑๗ และจากสถิติปี ๒๕๕๐ พบว่าในปีดังกล่าว มีสินค้าผ่านท่าเรือนี้กว่า ๔๐ ล้านตัน โดยมีตู้สินค้าผ่านกว่า ๕๐๐,๐๐๐ ตู้ นอกจากนี้ ท่าเรือดังกล่าวยังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญสำหรับประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม CIS โดยเฉพาะประเทศเบลารุสและมอลโดวา

ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่ประเทศกลุ่ม CIS ผังเอเชีย อาศัยท่าเรือบันดาร์ อับบาส (Bandar Abbas)³ ของประเทศอิหร่านเป็นศูนย์กลางสำคัญในการกระจายสินค้าสู่ประเทศต่างๆ ซึ่งอัตราค่าขนส่งสินค้าต่อตู้สินค้า ๒๐ ฟุตจากท่าเรือของไทยสู่ท่าเรือบันดาร์ อับบาส ประเทศอิหร่านอยู่ที่ ๙๕๐ เหรียญสหรัฐฯ และใช้เวลาขนส่งประมาณ ๑๘-๒๓ วัน

● **รัสเซีย:** การขนส่งจากประเทศไทยไปยังท่าเรือที่ Vladivostok ของรัสเซียระยะทาง ๓,๙๐๐ ไมล์ ใช้เวลาเดินทาง ๘ วัน หลังจากนั้นจะบรรทุกรถไฟสาย Trans-Siberian ผ่านกลางประเทศรัสเซีย เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าไปในรัสเซียและกลุ่ม CIS ความนิยมในการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางนี้มีน้อย สินค้าที่บรรจุคอนเทนเนอร์จะต้องไปถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่เวียดนามก่อนส่งต่อไปขึ้นที่ท่า Vladivostok ขณะเดียวกันการตรวจปล่อยสินค้าที่ท่าเรือนี้มีปัญหาด้านการบริหารการตรวจปล่อยมาก และเมื่อสินค้าผ่านการตรวจปล่อยแล้วต้องรออีกประมาณ ๑๐-๑๕ วัน เพื่อให้ได้สินค้าเต็มขบวนรถไฟ และระหว่างการเดินทางมีการสูญหายจากการลักขโมยมาก บริษัทประกันภัยมักจะไม่นับประกันภัยสินค้าในเส้นทางนี้หรือเรียกเบี้ยประกันสูงมาก จึงทำให้ผู้ส่งสินค้าต้องเสี่ยงภัยสูงและหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางนี้

● **คาซัคสถาน:** ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่เมืองหลักๆ ของคาซัคสถาน (อัลมาตีและอัสตานา) มีค่าใช้จ่ายสูงสุดและใช้เวลานานที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม CIS การขนส่งทางบกจากท่าเรือบันดาร์ อับบาส สู่เมืองอัลมาตีต้องข้ามผ่านถึง ๔ ประเทศ และใช้เวลาโดยเฉลี่ยถึง ๒๔ วัน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุตจากประเทศไทย โดยรวมเฉลี่ยสูงถึง ๘,๒๒๕ เหรียญสหรัฐฯ⁴

● **คีร์กีซสถาน:** ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่กรุงบิชเคกของคีร์กีซสถานใช้เวลาใกล้เคียงกับการขนส่งสินค้าเข้าสู่เมืองอัลมาตีของคาซัคสถาน ซึ่งผ่าน 4 ประเทศ เนื่องจากการขนส่งสินค้าจากท่าเรือบันดาร์ อับบาส ส่วนใหญ่ต้องผ่านกรุงบิชเคกเป็นด่านสุดท้ายก่อนเข้าสู่เมืองอัลมาตีที่อยู่ห่างออกไปประมาณ ๒๕๐ กิโลเมตร

● **ทาจิกิสถาน:** ผลการสำรวจประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์โดยธนาคารโลก พบว่าทาจิกิสถานมีประสิทธิภาพต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศ CIS ปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่กรุงดูชานเบส่วนใหญ่ผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส และขนส่งโดยทางหลวง/ทางรถไฟ โดยผ่าน ๔ ประเทศและใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ ๑๗ วัน โดยสามารถผ่านชายแดนอิหร่านที่เมืองซาร์ค เข้าสู่เมืองฟาร์บประเทศเติร์กเมนิสถาน ผ่านเมืองกาเรกอลและกรุงทาชเคนต์ ประเทศอุซเบกิสถานก่อนเข้าสู่กรุงดูชานเบ อย่างไรก็ตาม หากสงครามในอัฟกานิสถานยุติลง อาจใช้เส้นทางผ่านอัฟกานิสถานแทนได้

● **อุซเบกิสถาน:** เป็น ๑ ใน ๒ ประเทศของโลกที่ถูกล้อมรอบด้วยประเทศ Landlocked⁵ ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยส่วนใหญ่ผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส และขนส่งต่อทางบก (รถ/รถไฟ) ผ่านประเทศเติร์กเมนิสถาน โดยใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ ๑๗ วัน

● **อาเซอร์ไบจาน:** ในปี ๒๕๔๙ อาเซอร์ไบจานมีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุดในโลกและในปี ๒๕๕๑ อาเซอร์ไบจานมีส่วนการนำเข้าสินค้าไทยในอัตราที่สูงเป็นอันดับ ๓ รองจากรัสเซียและยูเครน ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยส่วนใหญ่ผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของอิหร่าน และขนส่งต่อทางรถบรรทุกเข้าสู่อาเซอร์ไบจาน โดยไม่ต้องผ่านประเทศอื่น ซึ่งเวลาเฉลี่ยประมาณ ๘ วัน

³ ปัจจุบันท่าเรือ Bandar Abbas เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญมากของประเทศอิหร่าน โดยกว่าร้อยละ ๘๐ ของสินค้านำเข้าจากคาบสมุทรเปอร์เซียต้องผ่านท่าเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ท่าเรือ Bandar Abbas ได้รับการพัฒนาเพื่อทดแทนท่าเรือ Khorramshahr ทางด้านเหนือของคาบสมุทรเปอร์เซีย ซึ่งถูกทหารอิรักยึดช่วงสงครามระหว่างประเทศอิหร่าน-อิรัก ในปี ๒๕๒๓-๒๕๓๑

⁴ ในกรณีการขนส่งทางบกใช้ถนน ทั้งนี้เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟหรือรถบรรทุกในประเทศกลุ่ม CIS ผังเอเชียนั้นใช้เส้นทางและมีระยะทางที่ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามการขนส่ง โดย รถไฟจะใช้เวลาขนส่งมากกว่าแม้มีราคาถูกกว่าเกือบครึ่งในบางกรณี

⁵ อีกประเทศ คือ ราชอาณาจักรเดนมาร์กในทวีปยุโรป

● **อาร์เมเนีย:** การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่กรุงเยเรวานประเทศอาร์เมเนียสามารถผ่านได้หลายเส้นทาง เช่น ผ่านท่าเรือโนโวรอสซีสค์ในทะเลดำ อย่างไรก็ตาม เส้นทางที่สะดวกที่สุดในปัจจุบัน คือ ขนส่งผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส และขนส่งต่อทางบก (รถ/รถไฟ) ซึ่งใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ ๑๗ วัน แต่หากปัญหาความขัดแย้งระหว่างตุรกีกับอาร์เมเนียยุติลง อาจใช้เส้นทางจากท่าเรือเมอร์ซิน^๖ ของตุรกี ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ตรงเข้าสู่กรุงเยเรวานในระยะเวลาที่สั้นกว่าจากบันดาร์ อับบาส ได้

โดยสรุป เส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่ประเทศในกลุ่ม CIS โดยใช้การขนส่งผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาสไปประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศอิหร่านโดยตรง กล่าวคือ ประเทศอาเซอร์ไบจาน เติร์กเมนิสถาน อาร์เมเนีย เป็นเส้นทางที่ดีที่สุด อย่างไรก็ตาม ไทยยังมีโอกาสขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางผ่านประเทศจีน สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังประเทศในกลุ่ม CIS ฝั่งเอเชียที่ไม่มีชายแดนติดกับประเทศอิหร่าน คือ ประเทศคาซัคสถาน คีร์กีซสถาน อุซเบกิสถาน และทาจิกิสถาน ซึ่งอาจช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งเพิ่มมากขึ้นได้

๔. เส้นทางขนส่งทางบกระหว่างจีนและกลุ่มประเทศ CIS

จีนเป็นประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศในกลุ่ม CIS ๔ ประเทศ โดยฝั่งตะวันตกมีชายแดนติดคาซัคสถาน คีร์กีซสถาน และทาจิกิสถาน ในขณะที่ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือมีชายแดนติดกับประเทศรัสเซีย ดังนั้น จีนจึงให้ความสำคัญในการเชื่อมความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศ CIS เพื่อผลประโยชน์ทางความมั่นคงและทางเศรษฐกิจ (เพิ่มรายได้ประชากรที่อยู่ฝั่งตะวันตกของประเทศ) นอกจากนี้ องค์กรพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคเอเชีย เช่น ADB ก็มีวัตถุประสงค์เช่นเดียวกับจีน โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมในภูมิภาค CIS เพื่อเชื่อมเข้ากับเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ของจีน สิ่งที่น่าสนใจ คือ การพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่นี้อาจมองได้ว่าเป็นการย้อนกลับสู่อดีตเพราะเส้นทางดังกล่าว คือ **เส้นทางสายไหม**

ทั้งนี้ ทางหลวงที่ถือเป็นเส้นเลือดใหญ่ในการขนส่งทางบกของจีนสู่กลุ่มประเทศ CIS ทางฝั่งตะวันตก คือ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๒ หรือทางหลวงแม่ (The Mother Road) ซึ่งเชื่อมเส้นทางฝั่งตะวันออกและตะวันตกของจีน โดยเริ่มจากท่าเรือสำคัญที่เมืองเซียงไฮ้และสิ้นสุดปลายทางที่ชายแดนระหว่างจีนและคาซัคสถานในเมืองโครโงส (Khorgoz) รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๔,๘๐๐ กิโลเมตร และมีเส้นทางเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญต่างๆ ของจีน เช่น นานกิง เทอเปย์ ซินหยาง เซียน หลานโจว เจียหยูกวน และอูรุมฉี เป็นต้น ภูมิประเทศของทางหลวงสายนี้ส่วนใหญ่เป็นทะเลทรายทำให้การขนส่งเป็นไปโดยสะดวก

๕. **เส้นทางขนส่งสินค้านระหว่างไทยและจีน** จากกรณีศึกษา ๒ เส้นทาง เพื่อเป็นตัวอย่างการแสดงหนทางในการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าไปสู่ประเทศในกลุ่ม CIS ที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เส้นทางที่ ๑ การขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือกรุงเทพฯสู่ท่าเรือเซินเจิ้นของจีน และขนส่งทางบกผ่านทางหลวงของจีนเข้าสู่เมืองอัลมาตี ประเทศคาซัคสถานโดยตรง ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าใช้เวลาขนส่งรวมประมาณ ๓๐ วัน และค่าใช้จ่ายในการขนส่งประมาณ ๓,๘๕๐ เหรียญสหรัฐฯ/ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต

เส้นทางที่ ๒ การขนส่งสินค้าทางบกโดยตรงจากประเทศไทยผ่านลาวเข้าสู่จีนและสิ้นสุดที่เมืองอัลมาตี ประเทศคาซัคสถาน รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๗,๐๐๐ กิโลเมตร โดยสรุปเส้นทางได้ ดังนี้

- **ช่วงที่ ๑:** กรุงเทพฯ-โมฮาน (ผ่านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงชายแดนลาว-จีนที่เมืองโมฮาน ประมาณ ๑,๑๘๐ กิโลเมตร

- **ช่วงที่ ๒:** โมฮาน-หลานโจว (ผ่านเมืองคุนหมิงและเฉิงตู) ระยะทางจากด่านโมฮานถึงเมืองหลานโจวบนทางหลวงสาย ๒๑๓ ประมาณ ๒,๘๓๐ กิโลเมตร

⁶ ระยะทางระหว่างท่าเรือเมอร์ซินสู่ชายแดนประเทศที่เมืองอิคัตร์ก่อนเข้าประเทศอาร์เมเนียนั้น คือ ๑,๑๕๑ กิโลเมตร โดยใช้เวลาเดินทางบกประมาณ ๑๔ ชั่วโมง

- **ช่วงที่ ๓:** หลานโจว-โครโกส (ผ่านเมืองอูร์มฉี) ระยะทางจากหลานโจวถึงชายแดนจีน-คาซัคสถาน ที่เมืองโครโกสบนทางหลวงสาย ๓๑๒ ประมาณ ๒,๗๗๐ กิโลเมตร
- **ช่วงที่ ๔:** โครโกส-อัลมาตี ระยะทางภายในประเทศคาซัคสถานประมาณ ๓๐๐ กิโลเมตร

๖. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ

ในยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งตลาดโลกมีภาวะการแข่งขันรุนแรง ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศได้กลายเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการส่งเสริมจุดแข็งของประเทศเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าสินค้าและบริการ สำหรับประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งมีระบบเครือข่ายการขนส่งที่ได้มาตรฐาน อัตราค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นมูลค่าไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าสินค้าขนส่งทั้งหมด แต่ประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมีระบบเครือข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพต่ำและยังไม่ได้มาตรฐาน เช่น ประเทศทาจิกิสถานมีอัตราค่าขนส่งสินค้าอาจสูงถึงร้อยละ ๕๐ ซึ่งทำให้ค่าขายสินค้าที่มีมูลค่าต่ำแต่น้ำหนักมาก เช่น สินค้าเกษตร และซีเมนต์ เป็นต้น จึงส่งผลให้เป็นประเทศผู้ส่งออกที่มีประสิทธิภาพการขนส่งต่ำ และมีการจำกัดชนิดสินค้าส่งออกเฉพาะบางประเภทเท่านั้น

๘ ใน ๑๐ ประเทศของกลุ่ม CIS ไม่มีทางออกสู่ทะเล และบางประเทศอย่างอุซเบกิสถานถูกล้อมรอบด้วยประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Doubly Landlocked) ทำให้การขนส่งสินค้าทางบกต้องผ่านอย่างน้อย ๒ ประเทศจึงจะขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือได้ หรือกล่าวได้ว่าที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศ CIS โดยเฉพาะในฝั่งเอเชีย ห่างไกลจากเส้นทางเดินเรือหลัก อันเป็นผลให้เวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูง รวมทั้งการส่งออกต้องเผชิญอุปสรรคและความเสี่ยงต่างๆ มากขึ้น ทั้งจากพิธีการศุลกากร (การขนส่งสินค้าผ่านด่านในแต่ละประเทศ) และการกักเก็บสินค้า เป็นต้น แม้ว่าประเทศนั้นๆ อาจมีนโยบายทางการค้าที่เอื้ออำนวยก็ตาม

ตารางสรุปผลประสิทธิภาพด้านการขนส่งของประเทศสมาชิก CIS ณ ปี ๒๕๕๒

ประเทศ CIS ฝั่งยุโรป	อันดับ	ประเทศ CIS ฝั่งเอเชีย	อันดับ
ยูเครน	๑	คีร์กีซสถาน	๔
เบลารุส	๒	อาเซอร์ไบจาน	๖
รัสเซีย	๓	อุซเบกิสถาน	๗
มอลโดวา	๕	คาซัคสถาน	๙
อาร์เมเนีย	๘	ทาจิกิสถาน	๑๐

ที่มา: World Bank (๒๕๕๒) ประมวลโดย สวค.

จากการสำรวจประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ของธนาคารโลก พบว่า ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของทั้ง ๑๐ ประเทศในกลุ่ม CIS ต่ำกว่าประเทศไทยและประเทศอาเซียนอื่นๆ เช่น เวียดนาม อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และมาเลเซีย โดยมีประเทศยูเครน เบลารุส และ รัสเซีย มีประสิทธิภาพในการขนส่งสูงสุดในกลุ่ม ทั้งนี้มีเพียงประเทศรัสเซียและยูเครนเท่านั้นที่มีทางออกทะเล ในขณะที่ประเทศเบลารุสพึ่งพาท่าเรือโอเดสซา (Odessa) ของยูเครนสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล อนึ่ง ทั้ง ๓ ประเทศมีระบบรางที่มีประสิทธิภาพที่เชื่อมต่อกับระบบรางของสหภาพยุโรป

เมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของ ๑๐ ประเทศในกลุ่ม CIS กับมูลค่าและสัดส่วนการนำเข้าสินค้าไทย พบว่า ยูเครนและรัสเซีย ซึ่งเป็น ๒ ประเทศในกลุ่ม CIS ที่มีทางออกทางทะเลและมีประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์สูงสุดเป็นอันดับที่ ๑ และ ๓ ของกลุ่ม มีสัดส่วนและมูลค่าการนำเข้าสินค้าไทยสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม อย่างไรก็ตาม หากมองในมุมกลับกันประเทศไทยสามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นพัฒนาการขนส่งสู่ประเทศในกลุ่ม CIS เช่น การศึกษาหาเส้นทางใหม่ หรือการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอาเซียน เส้นทางการค้าปัจจุบัน รวมถึงศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพใหม่ในการค้ากับกลุ่มประเทศ CIS

๗. บทสรุป

การขนส่งสินค้าไปยังประเทศกลุ่ม CIS ฝั่งยุโรป กล่าวคือ ประเทศรัสเซีย ยูเครน เบลารุส และมอลโดวา เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าปัจจุบันดีที่สุด และมีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงกว่าประเทศในฝั่งเอเชีย เนื่องจากไทยสามารถขนส่งสินค้าเข้าประเทศรัสเซียและยูเครนได้โดยตรง โดยผ่านท่าเรือของประเทศดังกล่าว สำหรับประเทศเบลารุสและมอลโดวา แม้ต้องพึ่งพาท่าเรือโอเดสซาของยูเครนแต่การขนส่งสินค้าจากท่าเรือสู่เมืองหลวงของทั้ง ๒ ประเทศใช้เวลาค่อนข้างน้อย และมีเส้นทางหลวงโดยตรง

ในขณะที่การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่อาร์เมเนียและประเทศ CIS ฝั่งเอเชีย ซึ่งอาศัยท่าเรือบันดาร์ อับบาสของประเทศอิหร่านเป็นศูนย์กลางที่สำคัญในการกระจายสินค้าไปประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศอิหร่านโดยตรง กล่าวคือ ประเทศอาเซอร์ไบจาน เติร์กเมนิสถาน อาร์เมเนีย ยังเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด

ส่วนการขนส่งสินค้าไปยังประเทศในกลุ่ม CIS ฝั่งเอเชียที่ไม่มีชายแดนติดกับประเทศอิหร่าน คือ ประเทศคาซัคสถาน คีร์กีซสถาน อุซเบกิสถาน และทาจิกิสถาน ไทยสามารถใช้การขนส่งสินค้าผ่านประเทศจีน โดยอาศัยทางหลวงที่พัฒนาแล้วของจีนซึ่งย่นระยะทาง เวลาและความยุ่งยากในการขนส่งได้ อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการนั้น **หากมีการใช้เส้นทางนี้มากขึ้น ไทยอาจจำเป็นต้องมีการเจรจากับประเทศจีนในการทำข้อตกลงการค้าข้ามชายแดน (Cross Border Trade Agreements) เพื่อลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่อาจมีขึ้น รวมถึงพัฒนาเส้นทางหลวงและระบบรางให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบของประเทศจีนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**

นอกจากนี้ ไทยยังสามารถใช้การขนส่งทางเรือส่งสินค้าจากไทยไปยังท่าเรือที่ Vladivostok ของรัสเซีย และบรรทุกโดยใช้รถไฟสาย Trans-Siberian ผ่านกลางประเทศรัสเซียเพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังกลุ่ม CIS ต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางเรือจากประเทศไทยไปยังท่าเรือที่ Vladivostok ซึ่งอยู่ด้านตะวันออกจะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด แต่การขนส่งสินค้าต่อโดยทางบกไปยังกรุงมอสโกและเมืองเซนต์ปีเตอส์เบิร์กที่เป็นตลาดหลักซึ่งอยู่ด้านตะวันตก มีปัญหาด้านพิธีการศุลกากร ด้านความปลอดภัยของสินค้า ซึ่งต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายสูง

สำนักอเมริกา ยุโรป และแอฟริกา
กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

เอกสารอ้างอิง

- โครงการศึกษาวิจัยแนวทางการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช จัดทำโดยสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (สวค.) ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณเพื่อการวิจัยจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) ระหว่างไทยกับรัสเซีย จัดทำโดยสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (สวค.) ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณเพื่อการวิจัยจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าน้อย+เยอะค่าใช้จ่ายเวลานาน 10-15 วัน รอรถไฟของครบขบวนหัวลาก 10 กว่าวัน ความปลอดภัยผู้ไม่ถึง
ประกันภัยแทบไม่รับหรือแพงมาก ความเสี่ยงต่อสินค้าสูง
สายเรือเข้า เมื่อกัมพูชา-เวียดนาม-วลาดี มีไม่บ่อย ความเร็วของตู้ ส่งเยอะ (bounc) กระจก ปริมาณสินค้าที่ส่ง
Custom clearance ยาก กลุ่มธุรกิจความเป็นสากลน้อย