

ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง



นายธนิต โสรัตน์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-53-2409-4

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE PROSPECT OF THAILAND TO BECOME LOGISTICS CENTER IN MEKONG SUBREGION

Mr.Tanit Sorat

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts. Program in Political Economy

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2005

ISBN 974-53-2409-4

ชนิด โสรรัตน์ : ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง. (THE PROSPECT OF THAILAND TO BECOME LOGISTICS CENTER IN MEKONG SUBREGION) อ. ที่ปรึกษา: รศ.ดร.สมภพ มานะรังสรรค์, 308 หน้า. ISBN 974-53-2409-4.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งศึกษาถึง นโยบาย แนวทาง และทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยศึกษาศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของไทย ตลอดจนปัจจัยที่มีอิทธิพลและผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง กรอบความคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษาได้ใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองนโยบายสาธารณะ (Public Policy) เป็นทฤษฎีหลัก ทั้งนี้ การศึกษาได้เปรียบเทียบและแสดงข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา, สหภาพยุโรป และประเทศคู่ค้าที่สำคัญ นอกจากนี้ ยังศึกษาถึงสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, แนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง, การค้าชายแดน, ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค รวมถึงศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพและนโยบายเกี่ยวกับเศรษฐกิจ, การเมืองและการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจีน, พม่า, ลาว, กัมพูชา, เวียดนาม และมาเลเซีย

ผลการศึกษา พบว่า จากศักยภาพและการดำเนินงานต่างๆ ของภาครัฐที่ผ่านมา รวมถึงแผนงานในอนาคต ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะด้านการขนส่งเชื่อมโยงทางถนน โดยเหตุผลสำคัญเนื่องจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทย มีความเหมาะสมและรัฐบาลมีนโยบายและแผนงานการดำเนินงานที่ชัดเจน อีกทั้งข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็น GMS และ ACMECS ล้วนแต่เกื้อกูลและสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค

ปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ การไม่มีความเป็นบูรณาการในการประสานงานของหน่วยงานของรัฐ โดยเสนอแนะให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ เพื่อเป็นแกนกลางในการจัดทำและติดตามแผนงาน และโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากนี้ จะต้องเร่งแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับความหวาดระแวงและการไม่ร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยเสนอแนะให้ภาครัฐจะต้องสร้างเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน บนพื้นฐานของการใช้หลักเศรษฐศาสตร์และการเมือง โดยการให้ความช่วยเหลือ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเงิน การลงทุน และเกี่ยวกับเส้นทางขนส่ง เพื่อให้เกิดการพึ่งพาและเป็นการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดการยอมรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

สาขาวิชา.....เศรษฐศาสตร์การเมือง.... ลายมือชื่อนิสิต.....

ปีการศึกษา2548..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

4685995129 : MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEY WORD: LOGISTICS / MEKONG / CENTER

TANIT SORAT : THE PROSPECT OF THAILAND TO BECOME LOGISTICS CENTER
IN MEKONG SUBREGION. THESIS ADVISOR : PROF.SOMPOT MANARANGSAN,
Ph.D. , 308 pp. ISBN 974-53-2409-4.

This thesis has intention to study on the policy, tendency and direction of developing logistics and communication system in Thailand. It was done by analyzing the potentiality of geography of Thailand including to all factors which have influence and affection to capability of the competition to become logistics center in Mekong Subregion. The frame of thinking and principle theory use for learning is the political economy theory and Public Policy by comparing and criticizing all issues which related to the development of logistics system in USA, European Union (EU), and important traded countries. It includes to the studying of the condition of logistics development, tendency of improving communication system, border trade, strategic cooperation with the countries in the subregion, and studying of the feasibility and economic policy, political and logistics improvement in China, Burma, Laos, Cambodia, Vietnam and Malaysia.

The result of the analysis discover that the potentiality and the governmental operation in the pass including the future plan will support Thailand to be the Logistics Center in Mekong Subregion, especially the transportation by road. The main reason is the appropriate location of Thailand and the government has clearly policy and operation plan with the good collaboration to the neighbor countries for both GMS and ACMECS which all encourage Thailand to be the center in this region. The problem and obstacle of logistics development is there was no integral governmental cooperation. It would be recommended to set up the governmental section as a center to make a plan and follow-up the progress of such plan and other projects which related to the improvement of the logistics system. Beside this, the government must urgently solve problem concern to the apprehensiveness and the disunited to the neighbor. Therefore, the government must encourage to have a close collaboration with our neighboring on the basis of economic and political principle by giving support on economy, finance, investment and transportation route for relying and sharing the benefit of one another. This will cause Thailand to be admitted to be the logistics center in Mekong subregion.

Field of study : Political Economy

Academic year : 2005

Student's signature.....

Advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถสำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์ และความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รศ.ดร.สมภพ มานะรังสรรค์ ซึ่งได้กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะและให้ข้อคิดเห็นต่างๆ รวมทั้งการตรวจสอบ แก้ไขข้อบกพร่อง ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ จึงขอกราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ นอกจากนี้ ต้องขอ กราบขอบพระคุณมายัง รศ.ดร. ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และ รศ.สามารถ เจียสกุล กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งอาจารย์ทั้งสองได้สละเวลาในการให้คำแนะนำ และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ จนการจัดทำวิทยานิพนธ์สามารถสำเร็จสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม , ๑๗๗ นายกรัฐมนตรี พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร , รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม คุณหญิงศักดิ์ รัตนพวงศ์ไพศาล ที่ได้กรุณาให้เข้าพบ และชี้แจงนโยบายการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานราชการ , เอกชน และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่สามารถเอ่ยนามไว้ในที่นี้ได้ทั้งหมด ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งการสนับสนุนข้อมูล , การให้ ข้อเสนอแนะและช่วยเหลือในด้านการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฐ
สารบัญรูปภาพ	ฑ
คำอธิบายคำย่อ.....	ณ
บทที่ 1 ที่มาและความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา	1
1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมีความสำคัญอย่างไร กับการเจริญเติบโตของประเทศ	3
1.2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง อย่างไร.....	5
1.3 เรื่องที่ศึกษามีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับเศรษฐศาสตร์การเมือง.....	8
1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	13
1.5 ขอบเขตการศึกษา	13
1.6 วิธีการศึกษาและแหล่งที่มาของข้อมูล	13
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	14
บทที่ 2 กรอบความคิด ทฤษฎี, เอกสาร และงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง	15
2.1 กรอบความคิดและทฤษฎี.....	15
2.2 ความหมายของนโยบายสาธารณะ	17
2.3 องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ	23
2.4 นโยบายสาธารณะกับเศรษฐศาสตร์การเมือง	26
2.5 ความสัมพันธ์ของนโยบายสาธารณะกับเศรษฐกิจและการเมือง	30
2.6 ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์สาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง.....	32
2.6.1 เศรษฐศาสตร์การขนส่ง.....	32
2.6.2 เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ.....	35
2.7 เอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	38

บทที่ 3 สถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน	
 คมนาคนขนส่งของไทย	63
3.1 การศึกษาเปรียบเทียบสถานภาพการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์และ	
โครงสร้างพื้นฐานของประเทศต่างๆที่สำคัญ	70
3.1.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	70
3.1.2 ประเทศสหภาพยุโรป.....	72
3.1.3 ประเทศออสเตรเลีย.....	75
3.1.4 ประเทศฮ่องกง.....	76
3.1.5 ประเทศสิงคโปร์.....	78
3.1.6 ประเทศมาเลเซีย.....	81
3.2 สถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มหภาคของไทย.....	82
3.2.1 สถานภาพระบบ โครงสร้างพื้นฐานคมนาคนขนส่งของไทย.....	84
3.2.2 สถานภาพระบบโครงสร้างเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับ	
โลจิสติกส์.....	88
3.2.3 สถานภาพการขาดความบูรณาการของหน่วยงานรัฐในการ	
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับชาติ.....	89
3.3 การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์กับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจควรจะพัฒนา	
ด้านใดก่อน.....	91
3.4 สถานภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคเอกชนและภาครัฐกิจ.....	92
3.5 การพัฒนาโครงสร้างระบบ โลจิสติกส์ของไทยในอนาคต.....	95
3.6 การพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคแม่น้ำ	
โขง	97
3.6.1 ความสำคัญของการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคกลุ่ม	
แม่น้ำโขง.....	99
3.6.2 ประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค.....	101
3.6.3 กลุ่มผลประโยชน์ ซึ่งมีบทบาทและจะได้รับประโยชน์จากการ	
พัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค.....	103
สรุป.....	107

บทที่ 4	แนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.....	109
4.1	การขนส่งทางถนน (Road Transport)	114
4.1.1	ลักษณะ โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางถนนในประเทศไทย.....	114
4.1.2	ปริมาณและโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน.....	115
4.1.3	ประเภทของพาหนะ ซึ่งใช้ในการขนส่งทางถนน.....	118
4.1.4	วิเคราะห์การขนส่งทางถนน.....	119
4.2	การขนส่งทางรถไฟ (Rail Transport)	123
4.2.1	ประเภทพาหนะของการขนส่งทางรถไฟ.....	124
4.2.2	เส้นทางการขนส่งทางรถไฟที่สำคัญ.....	124
4.2.3	วิเคราะห์การขนส่งทางรถไฟ.....	128
4.3	การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (Inland Water Transport).....	130
4.3.1	ท่าเรือสำคัญของการขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน.....	132
4.3.2	ประเภทของพาหนะ ซึ่งใช้ในการขนส่งทางลำน้ำ.....	135
4.3.3	วิเคราะห์การขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน.....	136
4.4	การขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Transport)	136
	โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือทางทะเลของไทย.....	138
4.4.1	ท่าเรือริมฝั่งทะเล.....	139
4.4.2	ประเภทของเรือที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล.....	146
4.4.3	ตู้คอนเทนเนอร์สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้า (Container for Transport).....	147
4.4.4	วิธีการคิดค่าธรรมเนียม (Freight Charge).....	149
4.4.5	มาตรการความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code).....	151
4.4.6	วิเคราะห์สถานะการขนส่งสินค้าทางทะเล.....	154
4.5	การขนส่งทางอากาศ(Air Cargoes)	155
4.5.1	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	156
4.5.2	วิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargoes).....	159

4.6	การขนส่งประเภทอื่นๆ	160
4.6.1	การขนส่งทางท่อ.....	160
4.6.2	การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์.....	161
4.6.3	ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของไทย จะต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport).....	161
4.7	ประเภทการขนส่งที่เหมาะสมต่อการขนส่งในอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง	166
4.8	ปัจจัยตัวแปรที่มีผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง	168
4.8.1	ปัจจัยภายใน.....	168
4.8.2	ปัจจัยภายนอก.....	171
	สรุป.....	175
บทที่ 5	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	178
5.1	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศแบบทวิภาคี	180
5.1.1	แนวทางความร่วมมือกับประเทศกัมพูชา.....	180
5.1.2	แนวทางความร่วมมือกับประเทศ สปป.ลาว	183
5.1.3	แนวทางในความร่วมมือกับพม่า.....	187
5.2	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือพหุภาคีระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.....	188
5.2.1	ACMECS โครงการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady – Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy)	189
5.2.2	GMS โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation : GMS-EC).....	197
5.3	แผนความร่วมมือปฏิบัติการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010).....	211

5.3.1	การดำเนินการของความร่วมมือจัดทำแผนปฏิบัติการขนส่งของอาเซียน.....	212
5.3.2	กรอบความร่วมมือ ASEAN Transport Action Plan 2005-2010..	213
5.3.3	ข้อตกลงความร่วมมือภายใต้กรอบแผนปฏิบัติการขนส่งอาเซียนที่สำคัญ.....	215
5.4	กรอบความร่วมมือของ FTA จีน-อาเซียน.....	216
	สรุป.....	219
บทที่ 6 เปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขัน และนโยบายการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์-เศรษฐกิจการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน		222
6.1	ศักยภาพทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทยมีความเหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค.....	223
6.2	ศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับศักยภาพ และการแข่งขันของประเทศเพื่อนบ้าน.....	228
6.2.1	วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจีน.....	229
6.2.2	ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนา โลจิสติกส์ประเทศเวียดนาม.....	236
6.2.3	วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศพม่า.....	244
6.2.4	วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศลาว.....	254
6.2.5	วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา.....	262
6.2.6	ศักยภาพการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย.....	268
	สรุป.....	271

บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	274
7.1 สรุปย่อแต่ละบท.....	275
7.2 ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	280
7.2.1 ด้าน โครงสร้างพื้นฐาน.....	280
7.2.2 ปัญหาการขนส่งและการเดินเรือในแม่น้ำโขง.....	283
7.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับชาติ.....	285
7.2.4 ปัญหาด้านกลไกภาครัฐ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎ ข้อบังคับ.....	288
7.2.5 ปัญหาเกี่ยวกับระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลทั้งของภาครัฐ และภาคธุรกิจ.....	290
7.2.6 ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับภาคการศึกษาและภาคธุรกิจ.....	293
7.3 สรุปผลการศึกษา	295
7.3.1 เจ็อนไขแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย.....	296
7.3.2 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการเมืองที่ประเทศไทยควร ใช้กับประเทศเพื่อนบ้าน.....	298
รายการอ้างอิง	301
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	308

สารบัญตาราง

๖

บทที่	หน้า
3-1	งบประมาณของกระทรวงคมนาคม..... 85
3-2	จำนวน Internet Host ที่มีอยู่ในเอเชีย..... 89
3-3	แนวทางลำดับขั้นการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต..... 95
4-1	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ..... 118
4-2	เส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ภายในประเทศ..... 131
4-3	ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพท่าเรือกรุงเทพฯที่สำคัญ..... 132
4-4	ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลขาเข้า(Import) เปรียบเทียบกับประเภทการขนส่ง อื่นๆ..... 137
4-5	ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลขาออก (Export) เปรียบเทียบกับประเภทการ ขนส่งอื่นๆ..... 138
4-6	ตารางดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพท่าเรือแหลมฉบังที่สำคัญ..... 141
4-7	ตารางท่าเทียบเรือสงขลา..... 144
6-1	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศจีน ตอนใต้..... 230
6-2	แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของ ประเทศเวียดนาม..... 240
6-3	แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศ พม่า..... 247
6-4	แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนโอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของ ประเทศลาว..... 255
6-5	แสดงการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนโอกาส และอุปสรรค (SWOT)ของประเทศไทย กัมพูชา..... 263

รูปภาพที่		หน้า
1-1	ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.....	2
2-1	แบบจำลององค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ.....	25
2-2	แบบจำลองความสัมพันธ์ของนโยบายสาธารณะระหว่างเศรษฐกิจกับการเมือง	31
2-3	ภาพแสดงประเทศในภูมิภาคอินโดจีน.....	62
3-1	เส้นทางเชื่อมโยงประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.....	99
4-1	เส้นทางการขนส่งหลักของไทยเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน.....	117
4-2	ภาพแสดงการใช้เส้นทางขนส่งทางถนนของไทย.....	122
4-3	ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการขนส่ง.....	123
4-4	โครงข่ายการพัฒนาเส้นทางรถไฟ.....	126
4-5	ท่าเรือแหลมฉบัง.....	140
4-6	แผนภาพการพัฒนาและขยายท่าเรือแหลมฉบัง.....	140
4-7	ท่าเรือมาบตาพุด.....	142
4-8	ท่าเรือริมฝั่งประตูการส่งออกของไทย.....	145
4-9	ตู้คอนเทนเนอร์.....	148
4-10	ท่าเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย.....	153
4-11	ภาพแผนผังการเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย.....	167
5-1	เส้นทางพม่าตามโครงการพัฒนาขนส่งของ ACMECS.....	192
5-2	ยุทธศาสตร์พัฒนาพื้นที่ภายใต้ GMS และ ACMECS.....	197
5-3	ประเทศต่างๆภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือ GMS : Greater Mekong Subregion	199
5-4	โครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงไทยกับประเทศเพื่อนบ้านตามโครงการ GMS.....	201
5-5	ภาพแสดงเส้นทาง East-West Corridor.....	206
6-1	ภาพแสดงที่ตั้งของไทย มีความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์.....	227
6-2	เขตเศรษฐกิจของจีนตอนใต้.....	231
6-3	เส้นทางเชื่อมโยงการค้าและการขนส่ง ไทย-ลาว-เวียดนาม.....	239
6-4	แผนที่ประเทศพม่า ซึ่งแสดงให้เห็นที่ตั้งของเมืองปิ่นมะนา เมืองหลวงแห่ง ใหม่.....	246
6-5	แผนที่แสดงการเชื่อมโยงจังหวัดชายแดนไทย-พม่า.....	251

รูปภาพที่	หน้า	
6-6	เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง สปป.ลาว – ไทย	259
6-7	แผนที่ประเทศมาเลเซีย.....	270
7-1	แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของกระบวนการต่างๆในการส่งเสริมต่อโอกาส การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย.....	279

คำอธิบายคำย่อ

ณ

คำย่อ	คำเต็ม
4PL	Forth Party Logistics Provider
ACMECS	Ayeyawadee Choaphraya Mekong Economic Cooperation Strategy
ADB	Asian Development Bank
ADSL	Asymmetric Digital Subscriber Line
AEC	Asian Economic Committee
AFTA	ASEAN Free Trade Area
AISP	ASEAN Integration Systems of Preferences
AMSC	Advance Manifest Security Charge
APEC	Asai Pacific Economic Cooperation
ASIAN	The Association of Southeast Asian Nation
B/L	Bill of Lading
BAF	Bunker Adjustment Factor
BIMST-EC	Bangladesh India Myanmar Sri Lanka Thailand Economic Cooperation
CAF	Currency Adjustment Factor
CFS	Stuffing Container Service Charge
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CLM	The Council of Logistics Management
CPT	Carriage Paid To
CSI	Customs Security Ininitiative
CSO	Company Security Officer
C-TPAT	Customs Trade Partnerships Against Terrorism
CY	Container Yard
DES	Delivered Ex Ship
DTTN	Digital Trade and Transportation Network
EDB	Economic Development Board of Singapore
ERP	Enterprise Resource Planning

คำย่อ	คำเต็ม
ESCAP	The United Nation Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
EU	European Union
EWEC	East-West Economic Corridor
FCL	Full Container Load
FTA	Free Trade Agreement
GDP	Gross Domestic Product
GMS	Greater Mekong Subregion
GPS	Ground Position System
GSP	Generalized System of Preference
HPA	Hanoi Plan of Action
ICC	International Chamber of Commerce
ICD	Inland Container Depot
ICS	Internet Connecting Sharing
ICT	Information Communication Technology
IMT-GT	Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle
ISPS	International Ship and Port Facility Security
IT	Information Technology
ITX-FZ	IT System and X-Ray System for Cargo Free Zone
JICA	Japan International Cooperation Agency
KPI	Key Performance indicator
L/C	Letter of Credit
LCL	Less Than Container Load
LOGSCOM	The Steering Committee on Logistics Development
MNCs	Multinational Corporations
MTO	Multimodal Transport Operation
NAFTA	North America Free Trade Area
NLC	New Logistics Center for Electronics Parts

คำย่อ	คำเต็ม
PDI	Pre-Delivery Inspection Center
RO-RO	Roll On / Roll Off Ship
SKRL Project	Singapore – Kunming Rail Link
SLORC	State Law and Order
SMEs	Small and Medium Enterprise
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea 1974
TDRI	Thailand Development Research Institute
TEU	Twenty Equivalent Unit
THC	Terminal Handling Charge
TLP	Third Party Logistics Providers
TMS	Transportation Management Software
VMI	Vendor Managed Information
WTO	World Trade Organization
XML	Extensible Markup Language