



สรุปผลการเดินทาง
สร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การค้า
ในภูมิภาคเอเชียใต้สู่อาเซียน (BIMSTEC-ASEAN)

ระหว่างวันที่ ๔ - อาทิตย์ที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๖
ณ สาธารณรัฐอินเดีย

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

สรุปผลการเดินทาง
สร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การค้าในภูมิภาคเอเชียใต้สู่อาเซียน
(BIMSTEC-ASEAN) ณ สาธารณรัฐอินเดีย
ระหว่างวันที่ ๔ - ๘ กันยายน ๒๕๕๖

กรมพัฒนาธุรกิจการค้ามอบหมายข้าราชการจำนวน ๖ คน เดินทางไปราชการ ณ สาธารณรัฐอินเดีย เพื่อสร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การค้าในภูมิภาคเอเชียใต้สู่อาเซียน ในระหว่างวันที่ ๔ - ๘ กันยายน ๒๕๕๖ โดยมีรองอธิบดี (นางสาวพิกุล ทักษิณวราราช) เป็นหัวหน้าคณะเดินทาง ตามนโยบายมุ่งตะวันตกของประเทศไทย (Look West Policy) ที่ได้ให้ความสำคัญกับสาธารณรัฐอินเดียในฐานะตลาดที่มีศักยภาพที่สุดในเอเชียใต้ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย มุ่งตะวันออกของสาธารณรัฐอินเดีย (Look East Policy) ในการเชื่อมโยงตลาด การค้า และการลงทุนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือ BIMSTEC

สรุปผลการเดินทางไปราชการ ดังนี้

๑. การประชุมหรือแลกเปลี่ยนนโยบายและสร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การค้า



คณะเดินทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้ประชุมหรือแลกเปลี่ยนนโยบายการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ร่วมกับคณะผู้บริหารการทำเรือเซโน และการทำเรือมูมโบ ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการขนส่งทางทะเล (Ministry of Shipping) ของสาธารณรัฐอินเดีย เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและนโยบายการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมทั้งสร้างความร่วมมือและโอกาสในการขยายตลาดและการให้บริการของธุรกิจไทยมาสู่เอเชียใต้ สรุปสาระสำคัญดังนี้



(Image from: www.kerala.com)

๑.๑ ระบบการบริหารจัดการท่าเรือ ในสาธารณรัฐอินเดีย แบ่งออกเป็นท่าเรือหลัก (Major Ports) จำนวน ๑๓ แห่ง (เปิดดำเนินการ ๑๒ แห่ง) และท่าเรือรอง (Non-Major Port) จำนวน ๑๘๗ แห่ง รวมจำนวนทั้งสิ้น ๒๐๐ แห่ง โดยท่าเรือหลักอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการขนส่งทางทะเล บริหารงานด้วยระบบราชการ ส่วนท่าเรือรองบริหารงานโดยเอกชนที่ได้รับสัมปทานในการบริหารจัดการ ซึ่งมีความคล่องตัวมากกว่าท่าเรือหลัก ในการกำหนดอัตราค่าระวางเพื่อเป็นแรงจูงใจให้แก่ผู้ใช้บริการ

จำนวนท่าเรือของสาธารณรัฐอินเดียแยกตามรัฐและชายฝั่งทะเล

ชายฝั่งทะเลตะวันตก		ชายฝั่งทะเลตะวันออก	
รัฐ	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	รัฐ	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)
Maharashtra	๕๕	Andaman&Nicobar	๒๔
Gujarat	๔๑	Tamil Nadu	๑๘
Kerala	๑๔	Andhra Pradesh	๑๓
Karnataka	๑๑	Orissa	๓
Lakshadweep Islands	๑๐	West Bengal	๒
Goa	๖	Pondicherry	๑
Daman & Diu	๒		
รวม	๑๓๙	รวม	๖๑

๑.๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือ รวม ๙๑๑.๘ ล้านตัน (ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๕) โดยร้อยละ ๖๑.๔ จำนวน ๕๖๐.๑ ล้านตัน เป็นปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือหลัก ส่วนที่เหลือ ร้อยละ ๓๘.๖ เป็นปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือรอง

๑.๓ นโยบายการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือ รัฐบาลสาธารณรัฐอินเดีย กำหนดนโยบาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือ ดังนี้

(๑) เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลของท่าเรือหลัก โดยการพัฒนาท่าเรือด้วยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ติดตั้งอุปกรณ์ในการดูแลและขนย้ายสินค้า

(๒) สนับสนุนโครงการร่วมทุน (PPP: Public-Private Partnership) และการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนในการพัฒนาท่าเรือรอง ตลอดจนเชื่อมโยงระบบขนส่งทางทะเลสู่เขตอุตสาหกรรมใหม่

(๓) เชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งทางบกทั้งระบบกับท่าเรือ ทั้งทางถนนและระบบราง (โครงการ DFC: Dedicated Freight Corridors) เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ทั้งนี้ รัฐบาลสาธารณรัฐอินเดียได้กำหนดนโยบายและให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือรอง ในการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (ปี ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ซึ่งคาดการณ์ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือรองจะสูงกว่าท่าเรือหลัก ในปี ๒๕๖๒ ตามการขยายตัวของเขตอุตสาหกรรมใหม่ และการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ (MNCs: Multi National Corporations)

๒. การแลกเปลี่ยนประสบการณ์การบริหารจัดการโลจิสติกส์และการศึกษาดูงาน

๒.๑ การท่าเรือเจนไน (Chennai Port Trust)



Shri. Atulya Misra, IAS. ประธานบริหารการท่าเรือเจนไน (Chairman of Chennai Port Trust) พร้อมด้วยคณะผู้บริหารระดับสูง ได้ให้การต้อนรับและประชุมหารือแลกเปลี่ยนนโยบายและข้อคิดเห็นร่วมกับคณะเดินทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้า



ข้อมูลหน่วยงาน

Chennai Port Trust เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการโลจิสติกส์ของท่าเรือ
เจนไน ซึ่งเป็นท่าเรือหลัก (Major Ports) ด้านชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของอินเดีย โดยมียุทธศาสตร์การบริหาร
จัดการโลจิสติกส์ในฐานะท่าเรือส่งออกยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ (Top car-handling facilities and
export port) เพื่อขนส่งและขนถ่ายสินค้าประเภทยานยนต์ และอุตสาหกรรมหนักไปยังตลาดในกลุ่มประเทศ
อาเซียน รวมถึงเอเชียตะวันออก

การศึกษาดูงาน

Mr. N. Vaiyapuri (ตำแหน่ง Traffic Manager) ได้ให้ข้อมูลและนำชมพื้นที่และ
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือเจนไน ภายใต้ระบบการรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ภายในพื้นที่
ประกอบด้วย

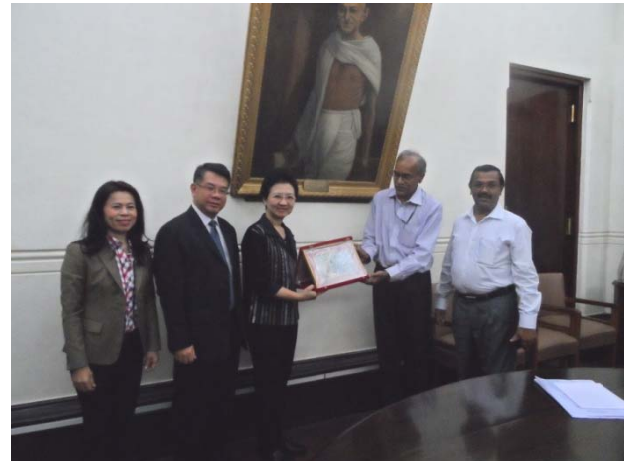
- Container Terminal
- Car Terminal ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ (ร่วมทุนกับ บริษัท ฮุนได)
- Oil Terminal
- Multi-purpose Terminal
- Cruise Terminal รองรับเรือสำราญสำหรับนักท่องเที่ยว



๒.๒ การท่าเรือมุมไบ (Mumbai Port Trust)



Mr. P. Mohana Chandran ผู้อำนวยการท่าเรือมุมไบ (Secretary of Mumbai Port Trust) พร้อมด้วยคณะผู้บริหารระดับสูง ได้ให้การต้อนรับและประชุมหารือ แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับ คณะเดินทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้า



ข้อมูลหน่วยงาน

Mumbai Port Trust เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการท่าเรือมุมไบ ซึ่งเป็นท่าเรือหลัก (Major Ports) ด้านชายฝั่งตะวันตก ติดกับทะเลอาหรับ และมีความได้เปรียบในฐานะท่าเรือเก่าแก่ที่พัฒนาขึ้นพร้อมกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของนครมุมไบ ซึ่งเป็นเมืองที่มีขนาด GDP ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ และมีท่าเรือที่ตั้งที่เหมาะสมกับการขนส่งและขนถ่ายสินค้าไปยังตลาดตะวันออกกลางและยุโรป

ท่าเรือมุมไบ รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล ร้อยละ ๑๐ ของสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือหลักทั่วประเทศ และรองรับสินค้าประเภท POL (ปิโตรเลียม น้ำมัน และน้ำมันหล่อลื่น) ถึงร้อยละ ๑๙ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ท่าเรือมุมไบกำลังประสบกับภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นจากท่าเรือรองที่ถูกพัฒนาขึ้นจำนวนมากตามรัฐต่างๆ ที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล ดังนั้น ท่าเรือมุมไบจึงนำมามาตรการลดต้นทุนและเพิ่มคุณภาพการให้บริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ และให้ความสำคัญกับการยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์

การศึกษาดูงาน

Mr. Shyamsunder G. Shenoy (ตำแหน่ง Chief Public Relations Officer)

ได้ให้ข้อมูลและนำชมการบริหารจัดการภายในท่าเรือมุมไบ บนพื้นที่ ๔๐๐ ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย

- ประภาคาร Prongs Lighthouse และ Kennery Lighthouse
- Container Terminal
- General cargo terminal
- POL and Chemical Terminal
- Car Terminal
- Dry dock (อู่เรือ)
- Cruise Terminal พร้อมด้วย Duty Free Shop Zone ซึ่งเปิดให้บริการในฤดูกาลท่องเที่ยว ระหว่างเดือนตุลาคม-มีนาคม



๓. ข้อคิดเห็น

๓.๑ กรอบความร่วมมือ BIMSTEC เป็นกรอบความร่วมมือเดียวที่เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียใต้สู่อาเซียน โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน ๒ ประเทศ คือ สหภาพเมียนมาร์ และประเทศไทยทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมสองภูมิภาคนี้ โดยรัฐบาลอินเดีย เมียนมาร์ และไทย ได้ลงนามความร่วมมือไตรภาคีและดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างอินเดีย-เมียนมาร์-ไทย เพื่อส่งเสริมเสริมการค้า การลงทุน ตลอดจนการท่องเที่ยวตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC: East-West Economic Corridor) ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกและเป็นโอกาสสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์และขนส่งสินค้าของไทย ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนสู่สาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งมีเครือข่ายการขนส่งทางบกทั้งทางถนนและระบบราง ในการกระจายสินค้าไปยังท่าเรือหลักที่มีอยู่ตลอดแนวชายฝั่งทะเลทั่วประเทศ

๓.๒ ตลาดอินเดียเป็นตลาดที่มีศักยภาพมากที่สุดในเอเชียใต้ เนื่องด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่กำลังเกิดขึ้นทั่วประเทศและลงทุนโดยภาครัฐ ตลอดจนมาตรการลดหย่อนภาษีสินค้านำเข้าตามกรอบความตกลง FTA ธุรกิจบริการและสินค้าต่างๆ ของไทยสามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดอินเดีย รวมทั้งยังสามารถไปสร้างและขยายตลาดเพิ่มขึ้นได้ โดยภาครัฐควรสร้างความร่วมมือกับหน่วยงาน และสมาคมการค้าของสาธารณรัฐอินเดียในการให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนสร้างโอกาสในการขยายตลาดให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่สนใจขยายตลาดสู่สาธารณรัฐอินเดีย

สำนักส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

กันยายน ๒๕๕๖