ราชอาณาจักรกัมพูชา

Kingdom of Cambodia

1. สภาพทั่วไป

ประเทศกัมพูชา (Cambodia) มีชื่อทางราชการว่า ราชอาณาจักรกัมพูชา (Kingdom of Cambodia) เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพรมแดนทางทิศใต้จรดกับอ่าวไทย ทิศตะวันตกติดกับประเทศไทย ทิศเหนือติดกับประเทศไทยและลาว ทิศตะวันออกติดกับประเทศเวียดนาม มีขนาดพื้นที่ประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศไทย โดยมีเขตแดนติดต่อกับประเทศไทย 803 กิโลเมตร มีสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้น มีเวลาเท่ากับประเทศไทยหรือก่อนเวลา GMT (+7 ชั่วโมง) กัมพูชามีเมืองหลวง คือ กรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นศูนย์กลางแหล่งอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมหลักของประเทศ แบ่งการปกครองเป็น 20 จังหวัด (Provinces) และเขตการปกครองพิเศษอีก 4 กรุง กัมพูชามีการปกครองระบอบประชาธิปไตย มีพระมหากษัตริย์เป็นประมุขภายใต้รัฐธรรมนูญ พระมหากษัตริย์องค์ปัจจุบัน คือ พระบาทสมเด็จพระบรมนาถนโรดมสีหมุนี และมีนายกรัฐมนตรีเป็นผู้นำประเทศ คือ สมเด็จฮุนเซ็น

ในปี 2551 กัมพูชามีจำนวนประชากร 15.5 ล้านคน (Economic Institute of Cambodia, 2548 : 245) ร้อยละ 85 อาศัยอยู่ในเขตชนบท ส่วนใหญ่เป็นชาวกัมพูชาร้อยละ 90 และอื่น ๆ ได้แก่ มุสลิม ร้อยละ 2.2 เวียดนามร้อยละ 0.4 จีนร้อยละ 2 และที่เหลือเป็นชนกลุ่มน้อยหรือชาวเขารวม 17 เผ่า ใช้ภาษากัมพูชาเป็นภาษาราชการ ส่วนภาษาที่ใช้โดยทั่วไป ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส เวียดนาม ไทย และจีน ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คือ ร้อยละ 95 และศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 5 ชาวกัมพูชาประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพหลัก ส่วนใหญ่อยู่บริเวณที่ราบภาคกลางรอบทะเลสาบกัมพูชา พืชสำคัญ คือ ข้าวเจ้า ยางพารา พริกไทย รองลงมา คือ การประมง โดยบริเวณรอบทะเลสาบกัมพูชาเป็นแหล่งประมงน้ำจืดที่สำคัญที่สุดในภูมิภาค มีการทำป่าไม้บริเวณเขตภูเขาทางภาคเหนือโดยล่องมาตามแม่น้ำโขง อุตสาหกรรมในประเทศเป็นอุตสาหกรรมขนาดย่อม ส่วนใหญ่เป็นโรงสีข้าว โรงเลื่อย และรองเท้า

2. เส้นทางคมนาคมขนส่ง

2.1 เส้นทางคมนาคมทางบก

ทางถนน เส้นทางสายหลัก (National Road) แต่ละสายในกัมพูชามีตัวเลขกำกับหนึ่งหลัก เช่นเดียวกับทางหลวงของไทย ส่วนเส้นทางสายรอง (Feeder Road) มีตัวเลขกำกับเพิ่มเป็น 2 หลัก หรือ 3 หลัก เช่น เส้นทางหมายเลข 48 เป็นเส้นทางสายรองที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 4 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลัก เป็นต้น สำหรับเส้นทางสายหลักของกัมพูชามีทั้งสิ้น 7 สาย ได้แก่

1. เส้นทางหมายเลข 1 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกันดาลซึ่งเป็นจังหวัดรอบนอกกรุงพนมเปญและเป็นจุดข้ามแม่น้ำโขงเพื่อต่อไปยังจังหวัดเปรยแวงและสวายเรียง ก่อนไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนบาเวต (Bavet) ซึ่งติดกับด่านสากลหม็อกไบ่ของเวียดนาม มีระยะทางรวม 167 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-3.5 ชั่วโมง โดยช่วง 60 กิโลเมตรแรกเป็นถนนลาดยาง มีสภาพชำรุดเป็นช่วง ๆ ส่วนที่เหลือเป็นถนนลาดยางสภาพดีตลอดสาย นอกเหนือจากสภาพถนนที่ทรุดโทรมในบางช่วงแล้ว การเดินทางโดยเส้นทางหมายเลข 1 ยังมีอุปสรรคจากการไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงบนเส้นทางดังกล่าว จึงต้องอาศัยแพขนานยนต์เป็นพาหนะข้ามฟาก ปัจจุบันการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 1 ได้รับความช่วยเหลือจากญี่ปุ่นในการปรับปรุงเส้นทางในช่วงที่ชำรุด รวมทั้งสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งแล้วเสร็จในปี 2550

2. เส้นทางหมายเลข 2 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกันดาลไปสิ้นสุดที่จังหวัดตาแก้ว (มีด่านคนท้องถิ่นข้ามไปเวียดนามที่หนาเบิง) ระยะทางรวม 121 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.5-2 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง ไหล่ทางแคบ

3. เส้นทางหมายเลข 3 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกันดาล กำปงสปือ และตาแก้ว ไปยังจังหวัดกำปอดแล้วเลียบชายฝั่งไปบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 4 ที่กรุงสีหนุวิลล์ ระยะทาง 202 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3.5-4 ชั่วโมง เส้นทางจากกรุงพนมเปญถึงจังหวัดกำปอดระยะทาง 148 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางแต่ชำรุดและขรุขระ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร พร้อมทั้งปรับปรุงผิวถนนด้วยการลาดยาง ดำเนินการแล้วประมาณร้อยละ 80 ของเส้นทางทั้งหมด

4. เส้นทางหมายเลข 4 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกำปงสปือ และเกาะกงไปสิ้นสุดที่กรุงสีหนุวิลล์ ระยะทางรวม 226 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดีที่สุดและเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายสำคัญที่สุดของกัมพูชา

5. เส้นทางหมายเลข 5 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกันดาล กำปงชนัง โพธิสัตว์ พระตะบอง และบันเตียเมียนเจยไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนปอยเปต-อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ระยะทางรวม 407 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5.5-7.5 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นทางลาดยางสภาพดี ยกเว้นช่วงอำเภอศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจยไปจนถึงด่านชายแดนปอยเปต-อรัญประเทศ ระยะทาง 49 กิโลเมตร มีสภาพชำรุดทรุดโทรมมากในช่วงฤดูฝน ใช้งานได้เฉพาะในช่วงฤดูแล้ง

6. เส้นทางหมายเลข 6 เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกันดาล กำปงจาม กำปงธม และเสียมเรียบ ก่อนจะบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 5 ที่อำเภอศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย ระยะทางรวม 416 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6.5-8 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดี ยกเว้นช่วงที่จังหวัดเสียมเรียบ-อำเภอศรีโสภณ ระยะทาง 90 กิโลเมตร เป็นถนนลูกรังที่พอใช้งานได้ในช่วงฤดูแล้ง แต่ไม่ค่อยสะดวกใช้งานในช่วงฤดูฝน

7. เส้นทางหมายเลข 7 เริ่มต้นจากจังหวัดกำปงจาม ถนนสายนี้แยกจากถนนหมายเลข 6 ที่บ้านเชิงไพรของจังหวัดกำปงจาม ไปทางตะวันตกผ่านตัวจังหวัดมุ่งสู่ชายแดนเวียดนาม ผ่านจังหวัดกระแจะ และสตึงเตรงไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนบ้านโอสวาย-เวือนคำ แขวงจำปาศักดิ์ของลาว รวมระยะทาง 461 กิโลเมตร

ในการพัฒนาเส้นทางสายหลักให้มีสภาพพร้อมรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ตลอดจนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านอื่น ๆ ที่จะตามมา รัฐบาลกัมพูชาจึงดำเนินการขอความช่วยเหลือจากนานาชาติ อาทิเช่น ญี่ปุ่น สวีเดน ไทย และสหรัฐอเมริกา รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศ เช่น Asian Development Bank (ADB) และสหประชาชาติ (UN) ในการปรับปรุงเส้นทางสายต่าง ๆ รวมทั้งเส้นทางคมนาคมอื่น ๆ โดยคาดว่าเส้นทางสายหลักทั้ง 7 สายจะทำการลาดยางแล้วเสร็จภายในปี 2552

ในส่วนของไทยได้ตกลงให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางสายรองแก่กัมพูชา 2 สาย ได้แก่

1. เส้นทางหมายเลข 48 ระยะทาง 153 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณกิโลเมตรที่ 130 ไปทางทิศตะวันตกจนถึงจังหวัดเกาะกงซึ่งติดกับจังหวัดตราดของไทย พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำจำนวน 4 แห่ง

2. เส้นทางหมายเลข 67 ระยะทาง 151 กิโลเมตร ซึ่งแยกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ในจังหวัดศรีสะเกษของไทย และจังหวัดโอดดาร์เมียนเจยของกัมพูชา

นอกจากนี้กัมพูชายังขอให้ไทยพิจารณาให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ในจังหวัดสุรินทร์ของไทยและจังหวัดโอดดาร์เมียนเจยของกัมพูชา

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้สนับสนุนงบกว่า 600 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างถนนสาย 318 ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งเร็วกว่าทางน้ำกว่า 3 เท่าตัว และจะมาทดแทนการขนส่งทางน้ำในที่สุด ซึ่งถนนสาย 318 เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกสู่อินโดจีน (จากกรุงเทพฯ-ตราด ประเทศไทย – จังหวัดเกาะกง-กำปงโสม (สีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชา สู่ภาคใต้ของเวียดนาม ท่าเรือโฮจิมินท์ซิตี้) เป็นการยกระดับการขนส่งทางบกสู่กัมพูชา หากแล้วเสร็จจะเพิ่มปริมาณการขนส่งจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30

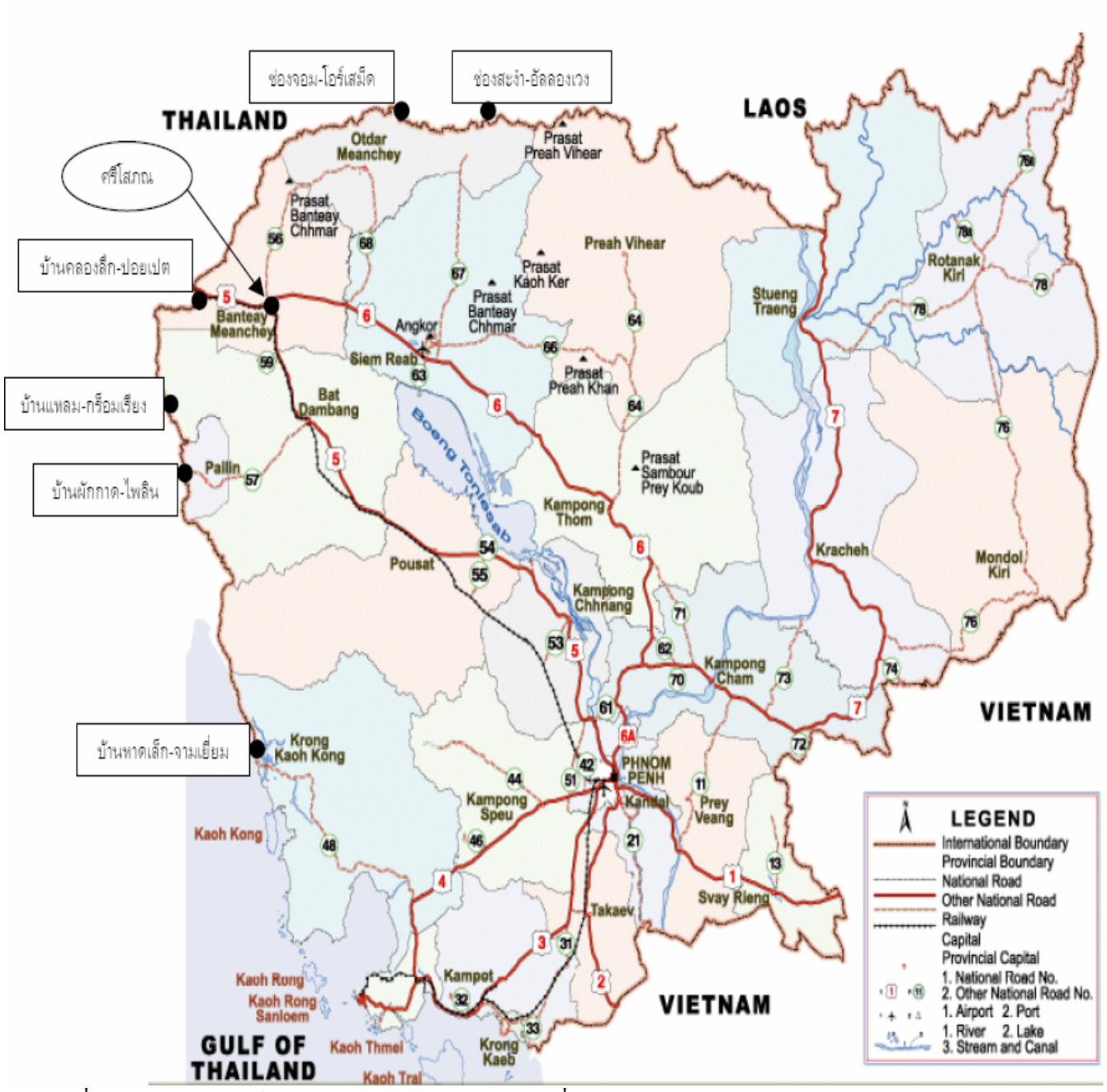
<u>ทางรถไฟ</u> มี 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายกรุงพนมเปญ-จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา และเส้นทางสายกรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์ นอกจากนี้รัฐบาลกัมพูชายังมีโครงการที่จะสร้างเส้นทางสายรถไฟสายใหม่จากจังหวัดกำปงสปือ ไปยังชายแดนเวียดนาม โดยได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากจีน

ตารางที่ 1: ระยะและเส้นทางการคมนาคมระหว่างกรุงพนมเปญกับจังหวัดต่าง ๆ

ชื่อเมือง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ทางหลวงหมายเลข
พนมเปญ-เปรยแวง	90	1
พนมเปญ-สวายเรียง	122	1
พนมเปญ-กันดาล	11	2
พนมเปญ-ตาแก้ว	78	2
พนมเปญ-กำปอด	143	3
พนมเปญ-พนมโบโก	189	3
พนมเปญ-คีรีรมย์	177	4
พนมเปญ-กำปงสปือ	48	4
พนมเปญ-สีหนุวิลล์	130	4
พนมเปญ-เกาะกง	271	4
พนมเปญ-กำปงชนัง	96	5
พนมเปญ-โพธิสัตว์	189	5
พนมเปญ-พระตะบอง	291	5
พนมเปญ-บันเตียเมียนเจย	359	5
พนมเปญ-โอดดาร์เมียนเจย	469	5
พนมเปญ-ไพลิน	371	5, 10
พนมเปญ-นครวัด	321	6
พนมเปญ-เสียมเรียบ	314	6
พนมเปญ-กำปงธม	168	6
พนมเปญ-พระวิหาร	294	6, 64
พนมเปญ-กำปงจาม	124	6, 7
พนมเปญ-กระแจะ	315	7, 13
พนมเปญ-สตึงแตรง	455	7, 13
พนมเปญ-รัตนคีรี	588	7, 13
พนมเปญ-มณฑลคีรี	521	7, 13, 14

หมายเหตุ: ถนนบางสายอาจจะปรับปรุงเพิ่มเติม ข้อมูลปี 2543

รูปภาพที่ 1: เส้นทางการคมนาคมภายในประเทศกัมพูชา



ที่มา: ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย เมษายน 2549

2.2 เส้นทางคมนาคมทางน้ำ ท่าเรือหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าของกัมพูชามี 3 แห่ง คือ

ท่าเรือกำปงโสมหรือสีหนุวิลล์ เป็นท่าเรือที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 10,000 ตัน ได้พร้อมกัน 4 ลำ นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือขนาดเล็กสำหรับเรือลำเลียงที่มีขนาดใหญ่

ท่าเรือพนมเปญ เป็นท่าเรือขนาดเล็ก มีความยาวหน้าท่าประมาณ 183 เมตร และท่าลอยน้ำ 3 แห่ง รองรับเรือที่มีขนาดยาวไม่เกิน 100 เมตรได้ นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือสำหรับรองรับเรือขนาดเล็กด้วย แต่เนื่องจากตั้งอยู่ตอนในของประเทศ จึงไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

ท่าเรือเกาะกง ตั้งอยู่ใกล้จังหวัดตราด เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าจากไทยและมาเลเซีย

2.3 เส้นทางคมนาคมทางอากาศ

สนามบินนานาชาติ มี 2 แห่ง คือ สนามบินนานาชาติโปเชนตง (Pochentong) ที่กรุงพนมเปญ และสนามบินนานาชาติเสียมเรียบ ที่จังหวัดเสียมเรียบ อย่างไรก็ตามสนามบินนานาชาติทั้ง 2 แห่งนี้ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

สนามบินภายในประเทศ มีหลายแห่งในจังหวัดต่าง ๆ เช่น กรุงสีหนุวิลล์ เกาะกง และพระตะบอง เป็นต้น

3. สภาพทางการเมืองการปกครอง

เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2549 ที่ผ่านมา พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้เดินทางไปเยือนกัมพูชาอย่างเป็นทางการเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้นำของกัมพูชา โดยสร้างความเชื่อมั่นระหว่างกันเพื่อเป็นพื้นฐานการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศให้เจริญก้าวหน้าต่อไปด้วยดีบนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน และสร้างความเข้าใจกับผู้นำของประเทศกัมพูชาเกี่ยวกับสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศไทย ภารกิจและความจำเป็นของรัฐบาลในการสร้างความสมานฉันท์ภายในชาติ สร้างความเชื่อมั่นกับต่างประเทศ และการแก้ไขปัญหาสำคัญเร่งด่วนที่ได้เกิดขึ้นโดยเฉพาะอุทกภัยภายในประเทศ รวมทั้งเน้นย้ำความสำคัญที่ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ทวิภาคีให้ก้าวหน้าและยั่งยืนต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนพื้นฐานของการส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีต่อประชาชนทั้งสองฝ่าย โดยยืนยันนโยบายและเจตนาที่จะให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนกัมพูชาให้พัฒนาเจริญก้าวหน้าขึ้น ทั้งยังย้ำถึงความต่อเนื่องของโครงการความร่วมมือต่าง ๆ ที่ดำเนินอยู่และตั้งอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกันที่จะดำเนินต่อไป สำหรับประเด็นความร่วมมือต่าง ๆ ที่ได้มีการหารือกันในครั้งนี้ มีเนื้อหารายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การปักปันเขตแดนทางบกและการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันที่จะร่วมมือกันอย่างจริงจังในการปักปันเขตแดนทางบกให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รวมทั้งป้องกันมิให้การพัฒนาต่าง ๆ ในพื้นที่ชายแดนมีผลกระทบ/สร้างปัญหาให้กับการปักปันเขตแดน นอกจากนั้น ยังได้มีการ

ตกลงผลักดันความร่วมมือไทย-ลาว-กัมพูชาในกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และความสัมพันธ์ภาคประชาชน และอื่น ๆ

2) การเชื่อมโยงคมนาคมทางบก ซึ่งสองฝ่ายเน้นถึงความสำคัญของเรื่องนี้เพื่อส่งเสริมการสัญจรไปมาหาสู่กันของประเทศทั้งสองฝ่าย และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันในระยะยาว โดยให้การสนับสนุนกัมพูชาในการซ่อมแซมเส้นทางรถไฟช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ ตลอดทั้งการเร่งรัดดำเนินการโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงที่ไทยได้ให้การสนับสนุนแก่กัมพูชาในถนนหมายเลข 67 (ช่องสะงำ-อันลองเวง-เสียมเรียบ) และหมายเลข 48 (ตราด-เกาะกง-สแรอัมเบิล) ซึ่งในถนนหมายเลข 48 นี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดใช้เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 ที่ผ่านมา โดยมีสมเด็จฮุนเซ็น นายกรัฐมนตรีประเทศกัมพูชา และนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ รองนายกรัฐมนตรี นายนพดล ปัทมะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ตลอดจนส่วนราชการของทางฝ่ายไทยและกัมพูชาร่วมเป็นสักขีพยาน ณ บริเวณต้นถนนสาย 48 จังหวัดเกาะกง

3) การพัฒนาร่วมกันในพื้นที่ไหล่ทวีปทับซ้อนกัน ทั้งสองฝ่ายได้ยืนยันเจตนารมณ์ที่จะเดินหน้าโครงการตามที่ได้ตกลงกันไว้ กล่าวคือ ให้มีการดำเนินงานทางด้านเทคนิคทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดอาณาเขตทางทะเล และการพัฒนาร่วมในพื้นที่ดังกล่าวต่อไป

4) ความร่วมมือในการป้องกันและเฝ้าระวังโรคไข้หวัดนก ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ยกเป็นตัวอย่างของความร่วมมือสำคัญนอกเหนือจากประเด็นทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจ โดยได้ตกลงจะร่วมมือกันอย่างจริงจังในเรื่องดังกล่าว รวมทั้งให้ขยายขอบเขตเป็นความร่วมมือด้านสาธารณสุขในภาพรวมด้วย

ส่วนสถานการณ์ล่าสุดของความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างไทยกับกัมพูชา นายสมัคร สุนทรเวช นายกรัฐมนตรีคนปัจจุบัน ได้เดินทางเยือนราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3-4 มีนาคม 2551 ที่ผ่านมา เนื่องในโอกาสเข้ารับตำแหน่ง ซึ่งได้ช่วยสร้างความสนิมสนมคุ้นเคยระหว่างผู้นำทั้งสองประเทศ และได้เปิดโอกาสให้สองฝ่ายได้ร่วมกันหารือในประเด็นทวิภาคีสำคัญต่าง ๆ ซึ่งการเยือนของนายกรัฐมนตรีในครั้งนี้เป็นไปตามคำเชิญของสมเด็จฮุนเซ็น นายกรัฐมนตรีกัมพูชา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพบปะและสร้างความสนิทสนมคุ้นเคยกับผู้นำกัมพูชา ในระหว่างการเยือนครั้งนี้นายกรัฐมนตรีได้รับเกียรติจากประเทศกัมพูชาซึ่งได้จัดให้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระบรมนาถนโรดมสีหมุนี พระมหากษัตริย์แห่งกัมพูชา เข้าเยี่ยมคารวะสมเด็จเจียซิม ประธานวุฒิสภากัมพูชา สมเด็จเฮงสัมริน ประธานสภาแห่งชาติกัมพูชา และหารือข้อราชการกับสมเด็จฮุนเซ็น นายกรัฐมนตรีกัมพูชา การเยือนกัมพูชาครั้งนี้ประสบความสำเร็จอย่างดียิ่ง โดยฝ่ายไทยได้ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือแก่กัมพูชาในหลาย ๆ เรื่อง และฝ่ายกัมพูชาตอบรับที่จะให้ความช่วยเหลือกับฝ่ายไทย อันสะท้อนถึงความเป็นพันธมิตรเพื่อการพัฒนาอีกด้วย

ผลการหารือทวิภาคีที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงคมนาคมทางบกไทย-กัมพูชา การเจรจาแบ่งเส้นทางทะเล และการพัฒนาร่วมในพื้นที่ไหล่ทวีปที่ไทยกับกัมพูชาอ้างสิทธิทับซ้อนกัน

การส่งคืนวัตถุโบราณให้แก่ฝ่ายกัมพูชา และการขึ้นทะเบียนปราสาทเขาพระวิหารเป็นมรดกโลก ตลอดจนเรื่องสำคัญอื่น ๆ อาทิ การเปิดจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ที่อำเภออรัญประเทศ ความร่วมมือในพื้นที่ชายแดนด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามแดน ความร่วมมือในกรอบ ACMECS โดยเฉพาะความร่วมมือในเรื่อง ACMECS Single Visa และความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

สำหรับแนวโน้มความสัมพันธ์ไทย-กัมพูชา เมื่อพิจารณาจากพัฒนาการของความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชานับจากต้นปี 2547 เป็นต้นมา การดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศในทุกสาขาและทุกระดับน่าจะพัฒนาต่อไปได้อย่างราบรื่น โดยมีกรอบความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีตามข้างต้นเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญ อย่างไรก็ดี ความสัมพันธ์และความร่วมมืออาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมภายในกัมพูชาได้เช่นกัน โดยเฉพาะปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองภายใน และการถดถอยทางเศรษฐกิจ เนื่องจากวิกฤตทางด้านพลังงานและปัจจัยแทรกซ้อนอื่น ๆ เช่น โรคระบาด ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การก่อการร้าย เป็นต้น

4. สภาพทางเศรษฐกิจ

ในปี 2550 กัมพูชามีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP Growth Rate) เฉลี่ยร้อยละ 10.1 และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) 8.0 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีประมาณ 555 ดอลลาร์สหรัฐฯ เนื่องจากการขยายตัวของภาคการก่อสร้าง การส่งออกสินค้าเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า เสื้อผ้า การท่องเที่ยว และการโทรคมนาคม อัตราเงินเฟ้อร้อยละ 5.9 (ตารางที่ 2) อัตราส่วนภาระหนี้ต่างประเทศต่อรายได้จากการส่งออกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.5 (Asian Development Bank, 2551 : 298) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเศรษฐกิจจะมีการขยายตัว แต่ประชาชนชาวกัมพูชาก็ยังยากจนอยู่ โดยที่กัมพูชายังต้องพัฒนาประเทศในอีกหลายด้าน เช่น สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การศึกษา และการเพิ่มทักษะให้แก่แรงงาน รวมถึงการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

ตารางที่ 2: ข้อมูลพื้นฐานทางเศรษฐกิจของกัมพูชา (ปี 2548-2550)

ปี	GDP (billion USD)	GDP Growth (%)	GDP Per Capita (USD)	อัตราเงินเฟ้อ (% USD)	จำนวนประชากร (ล้านคน)	กำลังแรงงาน (labor force) (% ประชากร)	อัตราการว่างงาน (% กำลังแรงงาน)	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (% USD)	อัตราแลกเปลี่ยนเรียล /บาท
2548	6.2	13.3	451	5.9	13.8	44.9	2.5	17.4	101
2549	7.1	10.8	506	4.7	14.2	46.2	2.5	17.4	113
2550	8.0	10.1	555	5.9	14.4	46.6	2.5	16.9	127

ที่มา : ข้อมูล *GDP, GDP Per Capita และ จำนวนประชากร* โดย Ministry of Economy and Finance of Cambodia (MEF): *http://www.mef.gov.kh/statistics/Copy%20of%20statistics.html* สืบค้น ณ วันที่ 10 มีนาคม 2551

: ข้อมูล *GDP Growth* โดย Ministry of Economy and Finance of Cambodia (MEF): *http://www.mef.gov.kh/index.2.gif* สืบค้น ณ วันที่ 5 มิถุนายน 2551

: ข้อมูล *อัตราเงินเฟ้อ* โดย Asian Development Bank. 2551 : 288

: ข้อมูล *กำลังแรงงาน (labor force)* โดย Ministry of Economy and Finance of Cambodia. *Cambodia Economic Watch.* (เมษายน 2548) : 245

: ข้อมูล *อัตราการว่างงาน* โดย IndexMundi: *http://www.indexmundi.com/Cambodia/unemployment_rate.html* สืบค้น ณ วันที่ 23 พฤษภาคม 2551

: ข้อมูล *อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และอัตราแลกเปลี่ยน* โดย Ministry of Economy and Finance of Cambodia. *Monthly Bulletin of Statistics*. ปีที่ 12 ฉบับที่ 142 (ตุลาคม 2550) : 7, 20

4.1 ระบบเงินตราของกัมพูชา สกุลเงินของกัมพูชา คือ เงินเรียล (Riel) การแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศใช้เงินดอลลาร์สหรัฐฯ หมุนเวียนในตลาดมากกว่าเงินเรียลซึ่งเป็นเงินพื้นเมือง การแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศค่อนข้างเสรี กัมพูชามีเงินทุนสำรอง (Net Foreign Reserves) เป็น 0 ในปี 2533 และเพิ่มเป็น 695 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2548 และ 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2551 (Economic Institute of Cambodia, 2548 : 245) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความมั่นคงทางด้านการเงินดีขึ้นจึงส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินเรียลกัมพูชาและเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีอัตราค่อนข้างคงที่ กล่าวคืออยู่ในระดับประมาณ 4,000 เรียล ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ

4.2 โครงสร้างการผลิตภายในประเทศ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มาจากภาคเกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมงร้อยละ 30.1 ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 26.2 และภาคบริการร้อยละ 38.6 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 10.1 (แผนภาพที่ 2) เป็นผลมาจากการขยายตัวของภาคการเกษตรและการประมง ขณะที่การส่งออกสินค้าและจำนวนนักท่องเที่ยวก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน (ตารางที่ 3)

ภาคเกษตรกรรม ถือว่าเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ มีการจ้างงานร้อยละ 57.4 ของกำลังแรงงาน (International Monetary Fund, 2550 : 69) และมีสัดส่วนร้อยละ 30.1 ของ GDP แยกเป็นผลผลิตด้านการทำนาและเพาะปลูกร้อยละ 22.9 การปศุสัตว์ร้อยละ 4.6 การประมงร้อยละ 7.2 และการป่าไม้ร้อยละ 3.1 โดยมีข้าวเป็นสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ ส่วนสินค้าเกษตรที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ พืชผัก ถั่วเหลือง มันสำปะหลัง สำหรับสินค้าเกษตรอุตสาหกรรม ได้แก่ ยางพารา ใบยาสูบ และปอ เป็นต้น

ภาคอุตสาหกรรม หลังจากที่มีการตื่นตัวทางการลงทุนภาคอุตสาหกรรมตั้งแต่ปี 2541 ทำให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถสร้างรายได้ถึงร้อยละ 26.2 ของ GDP ซึ่งอุตสาหกรรมหลัก คือ การตัดเย็บเสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม และสิ่งทอ โดยมีอุตสาหกรรมอาหาร และยาสูบ เป็นอุตสาหกรรมที่มีอัตราเติบโตรองลงมา แต่ยังเป็นเพื่อการบริโภคภายในประเทศเท่านั้น ด้านอุตสาหกรรมโรงเลื่อยไม้ได้ถูกปิดลงตามนโยบายปิดป่า ห้ามตัดไม้ ด้านการก่อสร้างซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ซึ่งถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากภาคเอกชนมีการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ขณะที่รัฐบาลลงทุนด้านการสร้างสิ่งสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพิ่ม โดยโรงงานส่วนใหญ่จะตั้งอยู่รอบกรุงพนมเปญและใกล้ท่าเรือสีหนุวิลล์เพื่อสะดวกแก่การส่งออก นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมในหลายเขต เช่น เขตที่ติดต่อกับเวียดนามในจังหวัดสวายเรียง และเขตที่ติดต่อกับไทยในปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย และนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดเกาะกง เป็นต้น

ภาคบริการ การบริการมีสัดส่วนร้อยละ 38.6 ของ GDP ซึ่งถือเป็นภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา โดยรายได้หลักมาจากนักท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การค้า และการคมนาคม ส่วนการท่องเที่ยวเติบโตร้อยละ 20 (The World Bank, 2551 : 42) ในระยะ 2 ปีที่ผ่านมา โดยแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ คือ จังหวัดเสียมเรียบ

ตารางที่ 3: ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ: ภาคการเกษตร การอุตสาหกรรม และการบริการ ปี 2545-2550

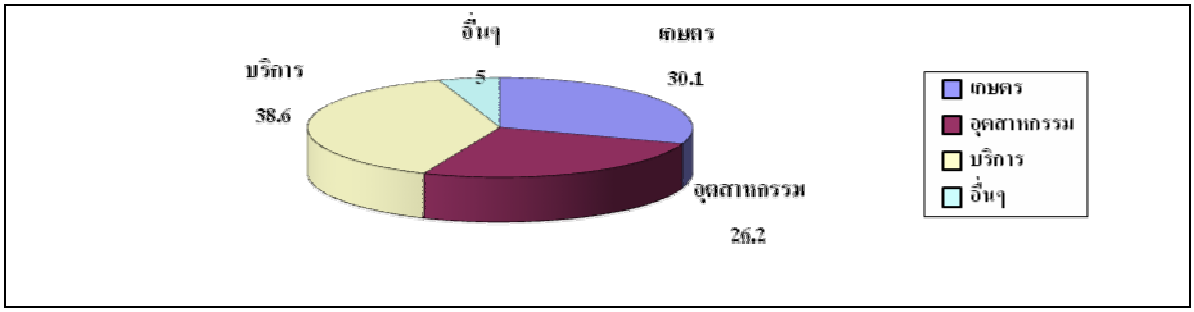
(หน่วย : ร้อยละ)

ปีงบประมาณ / ภาคการผลิต	2545	2546	2547	2548	2549	2550
การเกษตร	34.4	31.2	32.0	29.5	30.8	30.1
การอุตสาหกรรม	22.3	24.3	25.0	25.8	25.1	26.2
การบริการ	38.3	39.2	38.1	39.3	38.9	38.6
อื่น ๆ	5.0	5.3	4.9	5.4	5.2	5.1

ที่มา: National Institute of Statistics (NIS), Cambodia

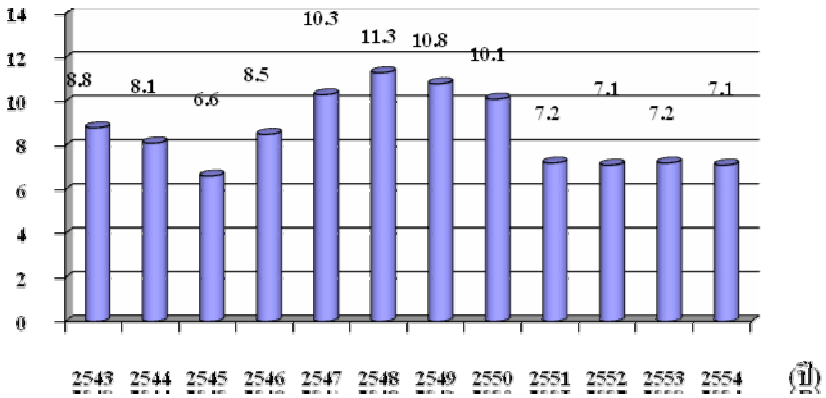
แผนภาพที่ 1: สัดส่วนโครงสร้างการผลิตภายในประเทศ ปี 2550

(หน่วย : ร้อยละ)



แผนภาพที่ 2: อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ปี 2543-2554

(หน่วย : ร้อยละ)



ที่มา : Ministry of Economy and Finance of Cambodia (MEF) : *http://www.mef.gov.kh/index.2.gif*
สืบค้น ณ วันที่ 5 มิถุนายน 2551

4.3 โครงสร้างรายได้ภายในประเทศ รายได้หลักของประเทศกัมพูชาสำหรับภาคเกษตร ได้แก่ การกสิกรรม การประมง การปศุสัตว์ และป่าไม้ ซึ่งสินค้าเกษตรที่ส่งออก ได้แก่ ข้าว ผลิตภัณฑ์ปลา และยางพารา รองลงมา ได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเหลือง สัตว์มีชีวิต ผลไม้ และปลา เป็นต้น สำหรับภาคอุตสาหกรรม สินค้าอุตสาหกรรมส่งออก ได้แก่ เสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า ส่วนภาคบริการรายได้ที่สำคัญของภาคบริการ ได้แก่ รายได้จากนักท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ (ตารางที่ 4, 5)

ตารางที่ 4: GDP by Sectors: at Current Prices ปี 2545-2550

(in billions of riels)

Sector	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Agriculture	5,365	*5,224*	*5,926*	*6,301*	*7,909*	*8,972*
Crops	2,261	2,142	2,689	2,910	4,034	4,518
Of which: Paddy Rice	1,229	1,119	1,389	1,389	2,239	2,303
Livestock and poultry	845	876	891	947	1,198	1,379
Fisheries	1,747	1,704	1,721	1,754	1,892	2,160
Forestry and logging	512	502	625	691	784	915
Industry	*3,484*	*4,070*	*4,631*	*5,498*	*6,437*	*7,815*
Mining	40	48	58	74	97	115
Manufacturing	2,622	2,955	3,374	4,027	4,585	5,541
Food, beverages and tobacco	467	457	488	505	608	664
Textile, wearing apparel and footwear	1,681	1,973	2,294	2,847	3,158	3,868
Wood, paper and publishing	104	112	105	119	148	171
Rubber manufacturing	62	74	111	122	126	181
Other manufacturing	308	339	377	433	545	657
Electricity, gas and water	73	82	93	110	124	164
Construction	750	985	1,106	1,288	1,631	1,995
Services	*5,986*	*6,572*	*7,053*	*8,398*	*10,002*	*11,517*
Trade	1,609	1,658	1,761	2,009	2,364	2,661
Hotels and Restaurants	686	857	720	893	1,117	1,301
Transport and Communications	1,089	1,165	1,246	1,528	1,899	2,157
Finance	153	170	184	232	294	378
Public administration	359	390	406	419	464	515
Real estate and business	967	1,071	1,289	1,535	1,701	1,947
Other services	1,122	1,261	1,447	1,782	2,163	2,559
Taxes on products less subsidies	*921*	*1,040*	*1,065*	*1,352*	*1,598*	*1,795*
Less: imputed bank charges	*139*	*151*	*167*	*206*	*253*	*290*
Gross domestic product (GDP)	*15,617*	*16,756*	*18,508*	*21,343*	*25,693*	*29,809*

(Shares, in percent of GDP)

Sector	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Agriculture	***34.4***	***31.2***	***32.0***	***29.5***	***30.8***	***30.1***
Of which: Paddy Rice	7.9	6.7	7.5	6.5	8.7	7.7
Livestock and poultry	5.4	5.2	4.8	4.4	4.7	4.6
Fisheries	11.2	10.2	9.3	8.2	7.4	7.2
Forestry and logging	3.3	3.0	3.4	3.2	3.1	3.1
Industry	***22.3***	***24.3***	***25.0***	***25.8***	***25.1***	***26.2***
Mining	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4
Manufacturing	16.8	17.6	18.2	18.9	17.8	18.6
Food, beverages and tobacco	3.0	2.7	2.6	2.4	2.4	2.2
Textile, wearing apparel and footwear	10.8	11.8	12.4	13.3	12.3	13.0
Wood, paper and publishing	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6
Rubber manufacturing	0.4	0.4	0.6	0.6	0.5	0.6
Other manufacturing	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.2
Electricity, gas and water	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6
Construction	4.8	5.9	6.0	6.0	6.3	6.7
Services	***38.3***	***39.2***	***38.1***	***39.3***	***38.9***	***38.6***
Trade	10.3	9.9	9.5	9.4	9.2	8.9
Hotels and Restaurants	4.4	5.1	3.9	4.2	4.3	4.4
Transport and Communications	7.0	7.0	6.7	7.2	7.4	7.2
Finance	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.3
Public administration	2.3	2.3	2.2	2.0	1.8	1.7
Real estate and business	6.2	6.4	7.0	7.2	6.6	6.5
Other services	7.2	7.5	7.8	8.3	8.4	8.6
Others	***5.0***	***5.3***	***4.9***	***5.4***	***5.2***	***5.1***
Taxes on products less subsidies	*5.9*	*6.2*	*5.8*	*6.3*	*6.2*	*6.0*
Less : imputed bank charges	*0.9*	*0.9*	*0.9*	*1.0*	*1.0*	*1.0*

ที่มา: National Institute of Statistics (NIS), Cambodia

ตารางที่ 5: GDP by Sectors: at Constant Prices ปี 2545-2550

(in billions of riels, at constant 2543 prices)

Sector	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Agriculture	5,238	***5,108***	***5,645***	***5,596***	***6,476***	***6,830***
Crops	2,277	2,168	2,643	2,582	3,295	3,470
Of which : Paddy Rice	1,275	1,176	1,437	1,262	1,813	1,891
Livestock and poultry	870	861	910	945	998	1,080
Fisheries	1,605	1,615	1,642	1,614	1,705	1,770
Forestry and logging	485	464	450	454	477	511
Industry	***3,423***	***4,007***	***4,490***	***5,235***	***5,900***	***6,977***
Mining	37	47	55	69	87	101
Manufacturing	2,597	2,972	3,337	3,927	4,308	5,059
Food, beverages and tobacco	461	449	470	445	485	502
Textile, wearing apparel and footwear	1,666	2,021	2,360	2,947	3,217	3,872
Wood, paper and publishing	94	94	80	84	92	100
Rubber manufacturing	70	69	62	57	52	54
Other manufacturing	308	338	364	394	462	532
Electricity, gas and water	70	76	83	92	103	136
Construction	718	913	1,014	1,148	1,401	1,681
Services	***5,796***	***6,236***	***6,603***	***7,483***	***8,430***	***9,297***
Trade	1,563	1,606	1,666	1,764	1,913	2,048
Hotels and Restaurants	639	759	632	779	953	1,079
Transport and Communications	1,086	1,157	1,190	1,312	1,486	1,550
Finance	148	164	175	210	251	312
Public administration	353	357	341	318	337	333
Real estate and business	961	1,046	1,291	1,553	1,673	1,856
Other services	1,047	1,146	1,309	1,546	1,815	2,118
Taxes on products less subsidies	*892*	*1,004*	*1,010*	*1,224*	*1,367*	*1,470*
Less: imputed bank charges	*135*	*146*	*158*	*187*	*216*	*240*
Gross domestic product (GDP)	*15,215*	*16,210*	*17,589*	*19,351*	*21,956*	*24,334*

(Annual percent change)

Sector	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Agriculture	***3.6***	***-2.5***	***10.5***	***-0.9***	***15.7***	***5.5***
Crops	0.6	-4.8	21.9	-2.3	27.6	5.3
Of which: Paddy Rice	0.7	-7.8	22.2	-12.2	43.7	4.4
Livestock and poultry	10.8	-1.1	5.7	3.9	5.6	8.2
Fisheries	5.9	0.6	1.7	-1.7	5.6	3.8
Forestry and logging	-1.5	-4.3	-3.0	0.8	5.1	7.0
Industry	***11.2***	***17.1***	***12.0***	***16.6***	***12.7***	***18.3***
Mining	11.5	25.6	18.1	24.2	26.3	15.9
Manufacturing	15.2	14.4	12.3	17.7	9.7	17.4
Food, beverages and tobacco	2.5	-2.5	4.7	-5.2	9.0	3.3
Textile, wearing apparel and footwear	28.4	21.4	16.8	24.9	9.2	20.4
Wood, paper and publishing	-29.3	0.2	-14.3	4.2	10.0	8.4
Rubber manufacturing	0.8	-0.7	-9.8	-8.6	-9.0	3.3
Other manufacturing	0.4	9.9	7.7	8.1	17.3	15.0
Electricity, gas and water	19.7	8.8	9.1	11.1	12.5	31.3
Construction	-1.8	27.1	11.1	13.2	22.1	20.0
Services	***10.8***	***7.6***	***5.9***	***13.3***	***12.7***	***10.3***
Trade	3.4	2.8	3.7	5.9	8.5	7.1
Hotels and Restaurants	22.6	18.8	-16.8	23.4	22.3	13.2
Transport and Communications	16.8	6.6	2.8	10.3	13.3	4.3
Finance	-15.6	10.9	6.6	20.5	19.6	24.0
Public administration	-6.1	1.1	-4.5	-6.7	5.9	-1.2
Real estate and business	12.3	8.9	23.3	20.3	7.8	10.9
Other services	21.6	9.5	14.2	18.1	17.4	16.7
Taxes on products less subsidies	*2.5*	*12.6*	*0.6*	*21.2*	*11.7*	*7.6*
Less : imputed bank charges	*-12.9*	*8.2*	*8.7*	*17.7*	*15.9*	*10.9*
Gross domestic product (GDP)	*8.0*	*6.5*	*8.5*	*10.0*	*13.5*	*10.8*
(Excluding garment and agriculture)	*7.5*	*9.3*	*5.5*	*12.8*	*13.5*	*11.2*

ที่มา: National Institute of Statistics (NIS), Cambodia

4.4 แนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและตลาดกัมพูชา

สำหรับแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและตลาดกัมพูชา สรุปได้ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6: แนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและตลาดกัมพูชา

ภาวะเศรษฐกิจ	ตลาด	สินค้า/บริการ
เศรษฐกิจของกัมพูชามีอัตราเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 11 นับตั้งแต่ปี 2545-2550 และด้วยความแข็งแกร่งของการท่องเที่ยวที่มีนครวัดซึ่งเป็นแหล่งมรดกโลก จึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากถึงร้อยละ 20 ต่อปี และจากความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาด้านสิ่งสาธารณูปโภคพื้นฐานทำให้มีการลงทุนด้านการก่อสร้างสูงขึ้นตามไปด้วย โดยคาดว่าตั้งแต่ช่วงหลังปี 2550 เป็นต้นไป เศรษฐกิจของประเทศกัมพูชาน่าจะมีการขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 7 ต่อปี	สำหรับคู่แข่งตลาดของประเทศไทย คือ เวียดนาม และจีน ซึ่งมีสินค้าอุตสาหกรรมเหมือนกับไทย และยังได้เปรียบเรื่องค่าเงิน ซึ่งคาดว่ามูลค่าการนำเข้าจากไทยจะลดลง และเวียดนามจะเป็นผู้ครองตลาดกัมพูชามากที่สุด รองลงไป คือ จีน ฮ่องกง และเกาหลี	สินค้าวัสดุก่อสร้างยังเป็นสินค้าที่กัมพูชาต้องนำเข้าเพื่อการพัฒนาประเทศ เช่นเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนการบริการที่มีแนวโน้มเติบโตสูง ได้แก่ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการคมนาคม

5. สภาพการค้าการลงทุนในกัมพูชา

5.1 สภาพการลงทุนในกัมพูชา นับตั้งแต่กัมพูชาเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศในปี พ.ศ. 2537 จนถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2550 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของกัมพูชา (Cambodian Investment Board: CIB) ได้อนุมัติโครงการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1,527 โครงการ คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุน 7.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในปี 2550 มีการลงทุนสูงถึง 130 โครงการ และมีมูลค่าเพิ่มจาก 207 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เป็น 480 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ตารางที่ 7 และ 8)

ตารางที่ 7: การลงทุนจากต่างประเทศที่ได้รับอนุมัติจาก CIB ปี 2547-2550

รายการ	หน่วย	2547	2548	2549	2550	2550/2549 อัตราการเพิ่ม (ลด) %
มูลค่าเงินลงทุน	ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	60.0	379.6	207.7	480.7	+273 (+131.44 %)
จำนวนโครงการ	โครงการ	54	104	99	130	+31 (+31.31 %)

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

ตารางที่ 8: โครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจาก CIB ปี 2550 (จำแนกตามสาขาการผลิต)

(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

สาขาการผลิต	จำนวนโครงการ	ทุนจดทะเบียน (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)	สัดส่วนของผู้ถือหุ้น	
			ท้องถิ่น (%)	ต่างชาติ (%)
การเกษตรกรรม	10	50.1	47.00	53.00
การอุตสาหกรรม	96	269.9	31.02	68.98
การบริการ	13	127.2	30.23	69.77
การท่องเที่ยว	11	33.5	63.00	37.00
รวม	130	480.7	0.35	0.65

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

ในปี 2550 CIB ได้อนุมัติการลงทุน 130 โครงการ ซึ่งมีเงินลงทุน 480 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา พบว่ามีโครงการเพิ่มขึ้น 31 โครงการ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.31 และเงินลงทุนเพิ่มขึ้น 273 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 131.44 หากพิจารณาจากจำนวนโครงการที่ได้รับอนุมัติรวม พบว่าโครงการที่ได้รับอนุมัติ ประกอบด้วย (ตารางที่ 9)

- อุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป (Garment) 39 โครงการ เงินลงทุน 45 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 30 และร้อยละ 9.36 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม โดยนักลงทุนจากจีน กัมพูชา ไต้หวัน เกาหลีใต้ มาเลเซีย ออสเตรเลีย คาซัคสถาน และสหราชอาณาจักร

- อุตสาหกรรมเหมืองแร่ (Mining) 19 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 15 ของโครงการที่ได้รับอนุมัติรวม ถือว่าเป็นภาคอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด คือ 149 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 31 ของเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม โดยส่วนใหญ่เป็นของนักลงทุนกัมพูชา ซึ่งร่วมทุนกับจีน เวียดนาม สหรัฐอเมริกา ไทย และเกาหลีใต้

- อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร (Agro-Industry) เช่น อาหารสัตว์ มันสำปะหลัง ยางพารา เป็นต้น จำนวน 10 โครงการ เงินลงทุน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 7.69 และร้อยละ 10.40 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม โดยนักลงทุนของกัมพูชา ซึ่งร่วมทุนกับจีน เวียดนาม สหรัฐอเมริกา ไทย และเกาหลีใต้

- ธุรกิจการท่องเที่ยว เช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบนเกาะ การก่อสร้างโรงแรม ที่พักอาศัย ร้านอาหารและสนามกอล์ฟ รวม 11 โครงการ เงินลงทุน 33.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 8.46 และร้อยละ 6.97 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม การลงทุนด้านธุรกิจท่องเที่ยวเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยนักลงทุนของกัมพูชา มาเลเซีย ญี่ปุ่น และสหราชอาณาจักร

- ธุรกิจโทรคมนาคม 7 โครงการ เงินลงทุน 42.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 5.38 และร้อยละ 8.78 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม โดยเป็นโครงการสร้างและพัฒนาระบบโทรคมนาคมในประเทศ โดยนักลงทุนจากเวียดนาม จีน กัมพูชา ซาอุดิอาระเบีย นอร์เวย์ ฮ่องกง คาซัคสถาน เนปาล อูซเปกิสถาน และคีร์กีซสถาน

- อุตสาหกรรมรองเท้า 3 โครงการ เงินลงทุน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยนักลงทุนจากไทย ไต้หวัน และจีน

- อุตสาหกรรมการก่อสร้างสิ่งสาธารณูปโภค เช่น การสร้างทางรถไฟและถนน จำนวน 2 โครงการ เงินลงทุน 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยนักลงทุนของกัมพูชาและมาเลเซีย

- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร 1 โครงการ เงินลงทุน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในอุตสาหกรรมปลูกอ้อยและโรงงานน้ำตาล โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนไทย กัมพูชา ญี่ปุ่น และจีน

- อุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น ก่อสร้าง พลังงาน วิศวกรรม อุตสาหกรรมไม้แปรรูป บริการศูนย์ธุรกิจ อุตสาหกรรมพลาสติก เคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมผลิตท่อ กล่องบรรจุภัณฑ์ กรอบรูป และเทียน 37 โครงการ เงินลงทุน 58.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ตารางที่ 9: โครงการส่งเสริมการลงทุนในกัมพูชาที่ได้รับอนุมัติจาก CDC ปี 2550 (แยกตามวัตถุประสงค์ของกิจการ)

ลำดับที่	ประเภท	จำนวนโครงการที่อนุมัติ	ทุนจดทะเบียน (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1	อุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป	39	45
2	อุตสาหกรรมเหมืองแร่	19	149
3	อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร	10	50
4	ธุรกิจท่องเที่ยว	11	33.5
5	ธุรกิจโทรคมนาคม	7	42.4
6	อุตสาหกรรมรองเท้า	3	3
7	อุตสาหกรรมก่อสร้างสาธารณูปโภค	2	65
8	อุตสาหกรรมแปรรูปไม้	2	2
9	อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	1	24
10	บริการด้านโรงพยาบาล	1	10.5
11	ก่อสร้าง	1	5
12	พลังงาน	1	4
13	วิศวกรรม	1	3.5
14	บริการศูนย์ธุรกิจ	1	1
15	เคมีภัณฑ์	1	1
16	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	30	41.8
รวม		**130**	**480.7**

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

ตารางที่ 10: มูลค่าการลงทุนของประเทศต่าง ๆ ในโครงการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนในกัมพูชา ปี 2550 (จัดเรียงตามลำดับมูลค่าเงินลงทุน)

ลำดับที่	ประเทศ	จำนวนโครงการที่มีส่วนถือหุ้น	มูลค่าจดทะเบียนในส่วนที่ถือหุ้น (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1	กัมพูชา	63	264,256,128
2	เวียดนาม	8	53,544,300
3	จีน	32	40,440,000
4	ซาอุดิอาระเบีย	1	24,160,000
5	เกาหลี	16	21,990,000
6	มาเลเซีย	7	19,760,000
7	ไต้หวัน	13	13,990,000
8	ไทย	3	13,800,000
9	ญี่ปุ่น	4	7,540,000
10	สหรัฐอเมริกา	2	6,500,000
11	ออสเตรเลีย	3	3,480,000
12	นอร์เวย์	1	3,020,000
13	คาซัคสถาน	2	1,750,000
14	สหราชอาณาจักร	2	1,490,000
15	สิงคโปร์	1	1,000,000
16	สวีเดน	1	1,000,000
17	คีร์กิซสถาน	1	970,000
18	ฮ่องกง	1	600,000
19	นิวซีแลนด์	1	550,000
20	ฝรั่งเศส	1	300,000
21	อิสราเอล	1	300,000
22	เนปาล	1	250,000
23	อูซเปกิสถาน	1	30,000
รวม			**480,720,428**

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

จากตารางที่ 9 และ 10 จะเห็นได้ว่า นักลงทุนต่างชาติที่ไปลงทุนในกัมพูชามากที่สุด คือ จีน จำนวน 32 โครงการ เงินลงทุน 40.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 24.62 และร้อยละ 8.41 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม รองลงมา คือ เกาหลีใต้ จำนวน 16 โครงการ เงินลงทุน 22 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 12.31 และร้อยละ 4.58 ของโครงการและเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม ที่เหลือเป็นการลงทุนจากไต้หวัน เวียดนาม มาเลเซีย ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นอร์เวย์ คาร์ซัคสถาน สหราชอาณาจักร และซาอุดิอาระเบีย เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากจำนวนเงินลงทุนพบว่า เวียดนามมีจำนวนเงินลงทุนมากเป็นอันดับหนึ่ง คือ 53.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 11.13 ของเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติรวม โดยอุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร เหมืองแร่ โทรคมนาคม และโรงพยาบาล รองลงมา คือ จีน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป ซาอุดิอาระเบียลงทุนในอุตสาหกรรมโทรคมนาคม การวางเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ ส่วนเกาหลีใต้ มาเลเซีย และไต้หวัน ลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า เฟอร์นิเจอร์ และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

สำหรับการลงทุนของไทยในกัมพูชาประเภทของธุรกิจที่ไทยเข้าไปลงทุนมากที่สุด โดยในช่วงปี 2537-2550 มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 287.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นการลงทุนในสาขาเกษตรกรรม 40.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวม 12 โครงการ สาขาอุตสาหกรรม 53 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวม 25 โครงการ สาขาสาธารณูปโภค 65.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวม 13 โครงการ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 128.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวม 15 โครงการ (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 11: การลงทุนไทยในกัมพูชาที่ได้รับอนุมัติจาก CIB ปี 2537-2550

สาขาการผลิต	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
การเกษตร	12	40.9
อุตสาหกรรม	25	53
สาธารณูปโภค	13	65.1
การท่องเที่ยว	15	128.4
รวม	**65**	**287.4**

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

ในปี 2549 มีนักลงทุนไทยได้รับการส่งเสริมการลงทุนรวม 2 โครงการ คือ โครงการสร้างโรงงานไฟฟ้ากำปอด (Kampot Power Plant) ของบริษัทสามารถ เพื่อป้อนไฟฟ้าในประเทศให้แก่โรงงานผลิตปูนซีเมนต์กำปอดมูลค่าการลงทุน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และโครงการก่อสร้างโรงพยาบาล Angkor International Hospital ขนาด 250 เตียง ของโรงพยาบาลกรุงเทพในจังหวัดเสียมเรียบ ภายใต้ชื่อ Angkor Pisith Ltd. มูลค่าเงินลงทุน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนกัมพูชา 51 % และไทย 49 %

สำหรับในปี 2550 ไทยมีการลงทุน 3 โครงการ เงินลงทุน 13.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ได้แก่ โรงงานผลิตปูนซีเมนต์ เงินลงทุน 0.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โรงงานผลิตรองเท้า เงินลงทุน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และโรงงานผลิตน้ำตาล เงินลงทุน 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

จากสภาพการค้าการลงทุนในกัมพูชาจะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมที่ต่างชาติเข้าไปลงทุนในกัมพูชามากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตเพื่อส่งออก โดยเฉพาะเสื้อผ้าสำเร็จรูป เนื่องจากกัมพูชาได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (Generalized System of Preferences: GSP) จากสหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น ฯลฯ ทำให้ได้รับการลดหย่อนและการยกเว้นภาษีนำเข้าจากประเทศดังกล่าว ประกอบกับกัมพูชามีต้นทุนค่าแรงที่ค่อนข้างต่ำ รวมทั้งมีการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการลงทุนให้มีความโปร่งใสภายหลังการเข้าเป็นสมาชิก WTO ทำให้กัมพูชาเป็นฐานการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปส่งออกที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย แม้ว่าการเปิดเสรีสิ่งทอโลกเมื่อต้นปี 2548 ทำให้สิ่งทอของกัมพูชาต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงโดยเฉพาะจากจีนซึ่งถือเป็นตลาดส่งออกหลัก แต่นักลงทุนส่วนใหญ่ยังมีความมั่นใจในอุตสาหกรรมดังกล่าว ประกอบกับสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปประกาศใช้มาตรการการปกป้อง (Safeguard) กับเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่นำเข้าจากจีน ทำให้คาดว่าสินค้าดังกล่าวของกัมพูชาจะยังคงสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดในตลาดหลักเหล่านี้ไว้ได้ต่อไป

สำหรับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีมูลค่าการลงทุนอยู่ในระดับสูง ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ธุรกิจก่อสร้าง โดยเฉพาะโรงงานและที่พักอาศัยซึ่งขยายตัวตามภาคการท่องเที่ยวและความต้องการห้องพักในเมืองท่องเที่ยวขนาดใหญ่ รวมทั้งความต้องการที่อยู่อาศัยแบบหอพักและคอนโดมิเนียมที่เพิ่มขึ้นในกรุงพนมเปญ นอกจากนี้อุตสาหกรรมเหมืองแร่ก็ยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

5.2 อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพด้านการลงทุนในประเทศกัมพูชา ได้แก่

1) การลงทุนด้านโรงแรม สถานบันเทิงและร้านอาหาร เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในจังหวัดเสียมเรียบ ซึ่งยังมีโอกาสขยายตัวได้มาก

2) การลงทุนก่อสร้างสถานพยาบาลซึ่งขณะนี้ยังขาดแคลน โดยในแต่ละปีมีคนกัมพูชาเข้ามารักษาพยาบาลที่ประเทศไทยเป็นจำนวนมาก คิดเป็นค่ารักษาพยาบาลประมาณหลายสิบล้านบาท

3) การลงทุนสร้างโรงเรียน ศูนย์ฝึกอบรม ซึ่งปัจจุบันคนกัมพูชามีความตื่นตัวด้านการศึกษา และด้านวิชาชีพเป็นอย่างมาก เนื่องจากสิ่งเหล่านี้ได้ขาดหายไปในช่วงสงคราม รวมทั้งเตรียมความพร้อมด้านการศึกษาเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

4) การลงทุนแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำ เนื่องจากกัมพูชามีทะเลสาบเป็นแหล่งประมงน้ำจืดที่สำคัญของประเทศ สามารถจับปลาได้ปีละประมาณแสนตัน แต่ชาวกัมพูชายังขาดทักษะการแปรรูปเพื่อส่งออก ทำให้มีการแปรรูปเพียงเบื้องต้นเท่านั้น เช่น การทำปลาร้า ปลาตากแห้ง และน้ำปลา เป็นต้น

5) การลงทุนก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น ทางหลวง โครงข่ายโทรคมนาคม กิจการผลิตกระแสไฟฟ้า หรือกิจการประปาในรูปแบบการสร้าง บริหารงาน และโอนกรรมสิทธิ์ (Built Operate and Transfer: BOT) ซึ่งเป็นสัญญาที่ตกลงว่าเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนสร้างและจัดเก็บรายได้ที่เกิดขึ้นจากโครงการที่ลงทุนเป็นระยะเวลาที่กำหนด คือ สูงสุดครั้งละไม่เกิน 30 ปี (สามารถขยายเวลาได้ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน) หลังจากนั้นต้องโอนโครงการให้เป็นของรัฐ

6) การสร้างโรงงานในเขตนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ จากนานาชาติ เช่น ได้รับสถานะการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) จากประเทศสหรัฐอเมริกา และได้รับสิทธิพิเศษทางด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สแกนดิเนเวีย แคนาดา และออสเตรเลีย ดังนั้น การส่งออกของกัมพูชาจึงได้รับการยกเว้นและลดหย่อนภาษีศุลกากรจากประเทศเหล่านี้ ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนระดับนานาชาติเพื่อการลงทุนภาคเอกชน โดยได้เข้าไปเป็นสมาชิกขององค์กรนานาชาติ เช่น IFC MIGA และ ICSID เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้ลงนามในสัญญากับ ADB เพื่อให้ความช่วยเหลือด้านการลงทุนกับภาคเอกชนอีกด้วย

7) การลงทุนสร้างโรงงานเฟอร์นิเจอร์ไม้ กัมพูชาห้ามการส่งออกไม้แปรรูป แต่ไม่ห้ามสำหรับเฟอร์นิเจอร์ และการลงทุนสร้างโรงงานผลิตกระดาษจากไม้ ซึ่งรัฐบาลให้การสนับสนุนเพื่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศ อีกทั้งมีแหล่งทรัพยากรป่าไม้ที่สมบูรณ์

สำหรับอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจาก CIB ซึ่งน่าลงทุนในกัมพูชา (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2549 : 163-167) ได้แก่

1) <u>อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก</u> จะได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ วัตถุกึ่งสำเร็จรูป เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต และได้รับสิทธิประโยชน์อื่น ๆ จำนวนมาก รวมทั้ง GSP สำหรับสินค้าส่งออกหลายพันรายการจากกัมพูชาไปยังประเทศพัฒนาแล้วกว่า 26 ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น เป็นต้น ในฐานะที่กัมพูชาจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries: LDC) และได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีในการส่งออกไปยังตลาด ASEAN ภายใต้ความตกลง AFTA นอกจากนี้ อัตราค่าจ้างแรงงานของกัมพูชายังจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปตั้งฐานการผลิตเพื่อส่งออกในหลายอุตสาหกรรม อาทิ

■ *อุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป* เสื้อผ้าสำเร็จรูปเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 1 ของกัมพูชา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของกัมพูชา การเปิดเสรีด้านการค้าสิ่งทอตามข้อตกลงด้วยการค้าสิ่งทอ (Multifibre Arrangement: MFA) ของ WTO ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 คาดว่าจะส่งผลดีต่อการขยายตลาดส่งออกสิ่งทอของกัมพูชาไปยังตลาดใหม่ ๆ นอกเหนือจากตลาดหลัก เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น โดยอาศัยความได้เปรียบของกัมพูชาในด้านค่าจ้างแรงงานระดับต่ำที่อัตรา 45 ดอลลาร์สหรัฐฯ/เดือน โดยแรงงานส่วนใหญ่สามารถฝึกหัดได้ง่าย ทั้งนี้ การลงทุนในอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูปของกัมพูชาในปี 2547 มีมูลค่ามากถึงร้อยละ 61.5 ของมูลค่าการลงทุนต่างชาติทั้งหมดในกัมพูชา

■ *อุตสาหกรรมอื่น ๆ* เช่น อุตสาหกรรมเครื่องหนัง ของเล่น เฟอร์นิเจอร์ไม้ ยางพารา และรองเท้า ซึ่งมีอัตราค่าจ้างแรงงาน/เดือน ใกล้เคียงกับอุตสาหกรรมสิ่งทอ จะได้รับการส่งเสริมจาก CIB หากมีเงินลงทุนขั้นต่ำตามเกณฑ์ที่กำหนด อาทิ อุตสาหกรรมสิ่งทอ เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ต้องมีเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องหนังและรองเท้าต้องมีเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นต้น

2) <u>อุตสาหกรรมท่องเที่ยว</u> โดยกัมพูชามีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง เช่น นครวัดที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก โดยองค์การศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) และนครธมในจังหวัดเสียมเรียบ และเมื่อปี 2540 รัฐบาลกัมพูชาได้เริ่มใช้นโยบายน่านฟ้าเสรี (Open Sky Policy) อนุญาตให้สายการบินต่างชาติบินตรงสู่เมืองเสียมเรียบได้ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร รวมทั้งบริการที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ทั้งนี้ CIB ไม่ได้กำหนดเงินลงทุนขั้นต่ำสำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

3) <u>อุตสาหกรรมการเกษตรและการแปรรูปอาหาร</u> เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของกัมพูชาปลอดจากปุ๋ยเคมีและสารเคมีตกค้าง กัมพูชาจึงมีศักยภาพในการปลูกพืชเกษตรอินทรีย์ซึ่งเป็นสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าสูงและกำลังเป็นที่นิยมในตลาดยุโรป ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา โดย CIB กำหนดให้การเพาะปลูกผักพืชผลเกษตรอื่น ๆ และข้าว ต้องมีพื้นที่เพาะปลูกไม่น้อยกว่า 50, 500 และ 1,000 เฮกตาร์ตามลำดับ ขณะเดียวกัน กัมพูชาก็อุดมไปด้วยสัตว์น้ำทะเลแต่ขาดเทคโนโลยีการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า CIB จึงกำหนดให้อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์ต้องมีเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 5 แสนดอลลาร์สหรัฐฯ

4) <u>การก่อสร้าง</u> CIB ได้สนับสนุนให้ชาวต่างชาติเข้าไปลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดแคลนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ ถนน ท่าเรือ สนามบิน ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โรงผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำ และอาคารพาณิชย์ ซึ่งนักลงทุนต่างชาติสามารถลงทุนในลักษณะ BOT (Build-Operate-Transfer) เพื่อรับประโยชน์ในการบริหารโครงการประมาณ 30 ปี ก่อนโอนกรรมสิทธิ์ให้รัฐบาลรับไปดำเนินการต่อไป

สำหรับโครงการที่รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญในการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่

(1) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง

(2) สาธารณูปโภคและพลังงาน

(3) โครงการที่ใช้แรงงานและสามารถเพิ่มการจ้างงาน

(4) อุตสาหกรรมส่งออก

(5) อุตสาหกรรมเกษตรและการแปรรูป

(6) การพัฒนาเมืองและชนบท

(7) เขตการส่งเสริมพิเศษ (Special Promotion Zones, SPZs)

(8) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ กัมพูชายังมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้นำออกมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ได้แก่

1) ป่าไม้ กัมพูชามีพื้นที่ร้อยละ 60 ของประเทศเป็นบริเวณป่าไม้หนาแน่น คือ เทือกเขาบรรทัดทางตอนใต้และตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ

2) สัตว์น้ำ กัมพูชามีชายฝั่งทะเลทางตอนใต้เป็นแหล่งสัตว์น้ำชุกชุม มีโตนเลสาบเป็นแหล่งจับสัตว์น้ำจืดขนาดใหญ่ครอบคลุมพื้นที่ถึง 10,000 ตารางกิโลเมตร

3) น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ พบว่ามีปริมาณที่สามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ มีการประมาณการว่ามีก๊าซสำรองในเขตแดนของกัมพูชาประมาณ 5 พันล้านลูกบาศก์เมตร และในพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศไทยประมาณ 8 พันล้านลูกบาศก์เมตร และคาดว่าจะพบแหล่งก๊าซจำนวนหนึ่งในเขตโตนเลสาบ

4) อัญมณี กัมพูชาเป็นแหล่งอัญมณีที่มีคุณภาพดี โดยเฉพาะอัญมณีที่กรุงไพลิน ซึ่งเป็นสินแร่สายเดียวกับจังหวัดตราดและจันทบุรี แหล่งที่มีแร่พลอยมากอยู่ในบริเวณเทือกเขาเพชรหรือเขาสามพันล้าน และในเทือกเขาบรรทัด ซึ่งเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างไทย-กัมพูชา และยังมีเหมืองทองในจังหวัดรัตนคีรี

5) สินแร่ กัมพูชามีสินแร่เป็นจำนวนมาก อาทิ เหล็ก ฟอสเฟต บอกไซด์ ซิลิคอน ถ่านหิน และแมงกานีส เป็นต้น

5.3 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในกัมพูชา รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศอย่างมาก จึงมีนโยบายส่งเสริมและปรับปรุงแก้ไขระเบียบการลงทุนที่เอื้อต่อนักลงทุนต่างชาติ เช่น การอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิต่าง ๆ แก่โครงการที่ได้รับการส่งเสริม อนุญาตให้นักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรีเพื่อจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนอันจะส่งผลต่อการสร้างงานที่ก่อให้เกิดรายได้กับประชาชนและเร่งรัดการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยให้สิทธิเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทุกอย่างยกเว้นที่ดิน แต่ก็สามารถเช่าได้นานถึง 99 ปี และอนุญาตให้นักลงทุนเป็น

เจ้าของกิจการบางประเภทได้ร้อยละ 100 และให้การรับประกันนักลงทุนในการกำหนดราคาสินค้าที่ผลิตขึ้น การให้สิทธิในการส่งออกเงินทุน ผลกำไรของกิจการ และยังสามารถลงทุนด้วยเงินทุนของตนเองทั้งหมด นอกจากนั้นในกรณีที่ขาดแรงงานที่มีฝีมือภายในประเทศ ก็สามารถแจ้งแรงงานต่างชาติที่มีฝีมือมาทำงานได้ รวมทั้งได้เร่งปรับปรุงกฎระเบียบ ให้มีความโปร่งใสและลดขั้นตอนการขอใบอนุญาตประกอบการลงทุนมากขึ้น

ตารางที่ 12: นโยบายการค้าที่สำคัญ มาตรการภาษีทางการค้า และมาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี

นโยบายการค้าที่สำคัญ	มาตรการภาษีทางการค้า	มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี
1) ส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี 2) เร่งปรับปรุงกฎหมายสถาบันธนาคารเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบธนาคารพาณิชย์ และปรับปรุงกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจเพื่อส่งเสริมบรรยากาศการลงทุน	สินค้าที่นำเข้ากัมพูชาต้องชำระภาษี ดังต่อไปนี้ 1) ภาษีนำเข้า (Customs Duty/CD) มี 4 อัตรา คือ 0, 7, 15 และ 35 2) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) มีอัตราเดียว คือ ร้อยละ 100 3) กรณีสินค้านำเข้าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น ไวน์ เครื่องดื่ม และรถยนต์ ต้องชำระภาษีพิเศษ (Specific Tax: ST) อีกร้อยละ 0, 15, 25, 33.3 และ 45 ตามประเภทสินค้า 4) ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ร้อยละ 5-20 ขึ้นอยู่กับรายได้ 5) ภาษีเงินได้นิติบุคคล จัดเก็บในอัตราร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิ	1) ใช้มาตรการป้องกันทางการค้าด้วยมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า ทำให้ต้นทุนการนำเข้าสินค้าของกัมพูชาสูงมากกว่าปกติ 2) อุปสรรคทางเทคนิค (TBT) เช่น การกำหนดมาตรฐานสินค้า (ISC) โดยต้องมีใบรับรองมาตรฐานสินค้าโดยการขึ้นทะเบียนทดสอบ 3) การตรวจสอบเพื่อสุขอนามัย (SPS) โดยต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืชและการสุ่มตรวจ ณ ด่านนำเข้า เป็นต้น

ที่มา: Cambodian Investment Board (CIB)

5.4 ข้อตกลงร่วมด้านการลงทุนระหว่างไทยกับกัมพูชา ประเทศไทยกับประเทศกัมพูชามีการตกลงร่วมภายใต้กรอบความร่วมมือทางการค้าและการลงทุน คือ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy:

ACMECS) โดยได้มีการดำเนินโครงการทวิภาคีที่มีโครงการร่วมในสาขาการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการลงทุนจำนวนทั้งสิ้น 18 โครงการ ได้แก่

1) การศึกษาการจัดตั้งตลาดกลางเพื่อค้าส่งและส่งออกในกัมพูชา
2) การจัดคณะผู้แทนการค้าและการลงทุน
3) การจัดงานแสดงสินค้า
4) ร่างความตกลงการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา
5) ร่างความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนไทย-กัมพูชา
6) ปรับปรุงจุดผ่านแดนถาวรระหว่างสองประเทศ 6 แห่ง
7) ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยให้บริการเบ็ดเสร็จที่ด่านชายแดนไทย-กัมพูชา
8) โครงการศึกษาการค้าแบบหักบัญชี
9) การจัดตั้งสภาธุรกิจ ACMECS ไทย-กัมพูชา
10) โครงการศึกษาเพื่อบรรเทาความยากจนบริเวณชายแดนกัมพูชา
11) การศึกษาโครงการนิคมอุตสาหกรรมปอยเปด
12) การศึกษาโครงการนิคมอุตสาหกรรมไพลิน
13) การศึกษาโครงการแหล่งน้ำสำรองที่ปอยเปด
14) การศึกษาโครงการศูนย์กระจายสินค้าที่ศรีโสภณ
15) การศึกษาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบริเวณชายแดน 4 เขต คือ ปอยเปด-อรัญประเทศ, เกาะกง-คลองใหญ่, ไพลิน-บ้านผักกาด และคามเรียง-บ้านแหลม
16) ปรับปรุงจุดผ่อนปรนระหว่างทั้ง 2 ประเทศ 6 แห่ง
17) โครงการศูนย์ประชุมนานาชาติเสียมเรียบ
18) การศึกษาโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างเมืองศรีโสภณ เสียมเรียบ และพระตะบอง

5.5 ข้อควรรู้เกี่ยวกับการลงทุนในกัมพูชา

5.5.1 <u>หน่วยงานส่งเสริมการลงทุนของประเทศกัมพูชา</u> สภาเพื่อการพัฒนากัมพูชา (The Council for the Development of Cambodia: CDC) มีหน้าที่พิจารณาอนุมัติส่งเสริมโครงการลงทุนทั้งหมดในประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนของภาคเอกชน ทั้งนี้ กฎหมายกัมพูชากำหนดให้ CDC เป็น One Stop Service ซึ่งเป็นการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จที่ตอบรับหรือปฏิเสธการลงทุน และดำเนินการออกใบรับรองการจดทะเบียนเพื่อให้การลงทุนเริ่มดำเนินการได้ โดยมีหน่วยงานในสังกัด คือ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของกัมพูชา (Cambodian Investment Board: CIB)

สถานที่ติดต่อ : Government Palace, Sisowath Qauy, Wat Phnom, Phnom Penh, Cambodia
โทรศัพท์ : (855) 23 981 156
โทรสาร : (855) 23 428 426, 23 428 953-4
อีเมล์ : CDC.CIB@bigpond.com.kh
เว็บไซต์ : www.cdc-crdb.gov.kh

5.5.2 กฎหมายการลงทุนของกัมพูชา เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2543 สภาแห่งชาติ (The National Assembly) กัมพูชาได้อนุมัติกฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ ที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายการลงทุนฉบับลงวันที่ 5 สิงหาคม 2537 (Law on the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia) โดยมีสาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนี้

1) ขอบเขตของกฎหมายครอบคลุมการลงทุนเฉพาะโครงการที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด (Qualified Investment Project: QIP) หรือเป็นโครงการ QIP ที่สามารถยื่นขอรับใบอนุญาตลงทุนที่เรียกว่า “Final Registration Project” จาก CDC ได้

2) ระยะเวลาในการอนุมัติโครงการ แบ่งเป็น 2 ช่วงเวลา คือ

ช่วงแรก ภายใน 30 วันทำการ นับจากวันที่ได้รับคำขออนุมัติการลงทุนและยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องครบถ้วน โดย CDC จะออกใบรับรองการจดทะเบียนที่มีเงื่อนไขให้แก่โครงการลงทุนที่เข้าข่ายได้อนุมัติลงทุนตามที่กฎหมายย่อยด้านการลงทุน (Investment Sub-decree) กำหนดไว้ อาทิเช่น

- โครงการลงทุนที่สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนตามที่กำหนด เช่น การเพาะปลูกพืชไร่ ปศุสัตว์ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารที่มีมูลค่าเงินลงทุนสูกว่า 0.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีมูลค่าเงินลงทุนสูงกว่า 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เช่น สิ่งทอ เฟอร์นิเจอร์ กระดาษ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรและอุปกรณ์ ฯลฯ

- โครงการลงทุนที่มีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ เช่น อุตสาหกรรมบุหรี่ที่มีการผลิตเพื่อส่งออกร้อยละ 100 การผลิตแอลกอฮอล์และการผลิตภาพยนตร์ที่ต้องขออนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน การสำรวจแหล่งแร่อัญมณีมีค่า และโรงสีข้าวที่มีนักลงทุนท้องถิ่นร่วมทุน เป็นต้น

- โครงการลงทุนที่ห้ามลงทุน เช่น การผลิตยาเสพติดและการตัดไม้ (ไม่ออกใบอนุญาตใหม่ให้) เป็นต้น ทั้งนี้ใน Conditional Registration Certificate จะมีรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับขั้นตอนการอนุมัติโครงการลงทุน รวมทั้งสิทธิประโยชน์ที่ได้รับตามกฎหมายการลงทุนที่ไม่เข้าข่ายที่จะได้รับการอนุมัติการลงทุน CDC จะออก Letter of Non-Compliance ให้แก่นักลงทุน พร้อมชี้แจงเหตุผลและจะระบุสิ่งที่ CDC ต้องการเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการพิจารณาออก Conditional Registration

Certificate ให้นักลงทุนได้รับทราบ แต่หาก CDC ไม่ออก Conditional Registration Certificate หรือ Letter of Non-compliance ให้แก่นักลงทุนภายใน 3 วันทำการ จะถือว่าโครงการนั้นได้รับ Conditional Registration Certificate โดยอัตโนมัติ

ช่วงที่สอง ภายใน 28 วันทำการ นับจากวันที่ออก Conditional Registration Certificate โดย CDC จะออกใบรับรองการจดทะเบียนขั้นสุดท้าย (Final Registration Certificate) ให้แก่โครงการลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โครงการลงทุนที่ได้รับ Final Registration Certificate สามารถเริ่มดำเนินการลงทุนนั้นได้ทันที

3) สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไป คือ ช่วงเวลาในการยกเว้นภาษี (Tax Holiday) สำหรับภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporation Income Tax) หรือภาษีกำไร (Profit Tax) กล่าวคือ โครงการ QIP ยังคงได้รับสิทธิยกเว้นและลดหย่อนทางภาษีอยู่ แต่ระยะเวลาในการได้รับสิทธิดังกล่าวมีข้อจำกัดมากขึ้น โดยให้คำนวณจาก Tiger Period (ระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษี) + 3 ปี + Priority Period จะกำหนดไว้ใน Financial Management Law (เป็นกฎหมายงบประมาณประจำปีของกัมพูชา ซึ่งกำหนดช่วงเวลาการใช้สิทธิประโยชน์โครงการลงทุนแต่ละประเภทต่างกัน) อย่างไรก็ตาม หลังจากสิ้นสุดช่วงเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีแล้วนักลงทุนต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ 20 สำหรับโครงการลงทุนทั่วไป และร้อยละ 30 สำหรับโครงการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งการสำรวจทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ ทองคำ อัญมณีมีค่า ฯลฯ ตามที่กฎหมายภาษีฉบับใหม่ (Law on the Amendment to the Taxation of the Kingdom of Cambodia, as of 6 February 2003) กำหนดไว้ยกเว้นโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติก่อนวันที่กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ประกาศไว้ ยังคงได้รับการลดหย่อนภาษีเหลือร้อยละ 9 ต่อไปเป็นระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ประกาศใช้

4) การเช่าที่ดิน แบ่งเป็น *สัญญาเช่าระยะยาว* ไม่มีข้อจำกัดระยะเวลาในการเช่า *สัญญาเช่าระยะสั้น* มีการกำหนดระยะเวลาในการเช่าไว้ และสามารถต่ออายุใหม่ได้ นอกจากนี้กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ยังอนุญาตให้นักลงทุนสามารถใช้ที่ดินเป็นหลักประกันในการจดจำนองรวมทั้งสามารถโอนสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินส่วนบุคคลที่ปลูกสร้างบนที่ดินได้อีกด้วย แต่ต้องไม่เกินกำหนดเวลาในสัญญาเช่าที่ดิน

5.5.3 <u>กฎระเบียบการลงทุนในกัมพูชา</u> รัฐบาลกัมพูชาได้ลงนามความตกลงทวิภาคีเพื่อส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนกับรัฐบาลประเทศต่าง ๆ คือ ไทย มาเลเซีย ฝรั่งเศส สวิสเซอร์แลนด์ เกาหลีใต้ เยอรมนี สิงคโปร์ จีน เนเธอร์แลนด์ ฟิลิปปินส์ และคิวบา เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักลงทุนต่างชาติว่ารัฐบาลกัมพูชาและรัฐบาลของประเทศคู่สัญญาจะสนับสนุนและปกป้องการลงทุนซึ่งกันและกันโดยมีการระบุทรัพย์สินที่ได้รับการคุ้มครอง วิธีปฏิบัติต่อนักลงทุนต่างชาติ สิทธิ์ในการส่งกำไรกลับประเทศ การยึดเป็นของรัฐ กระบวนการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น

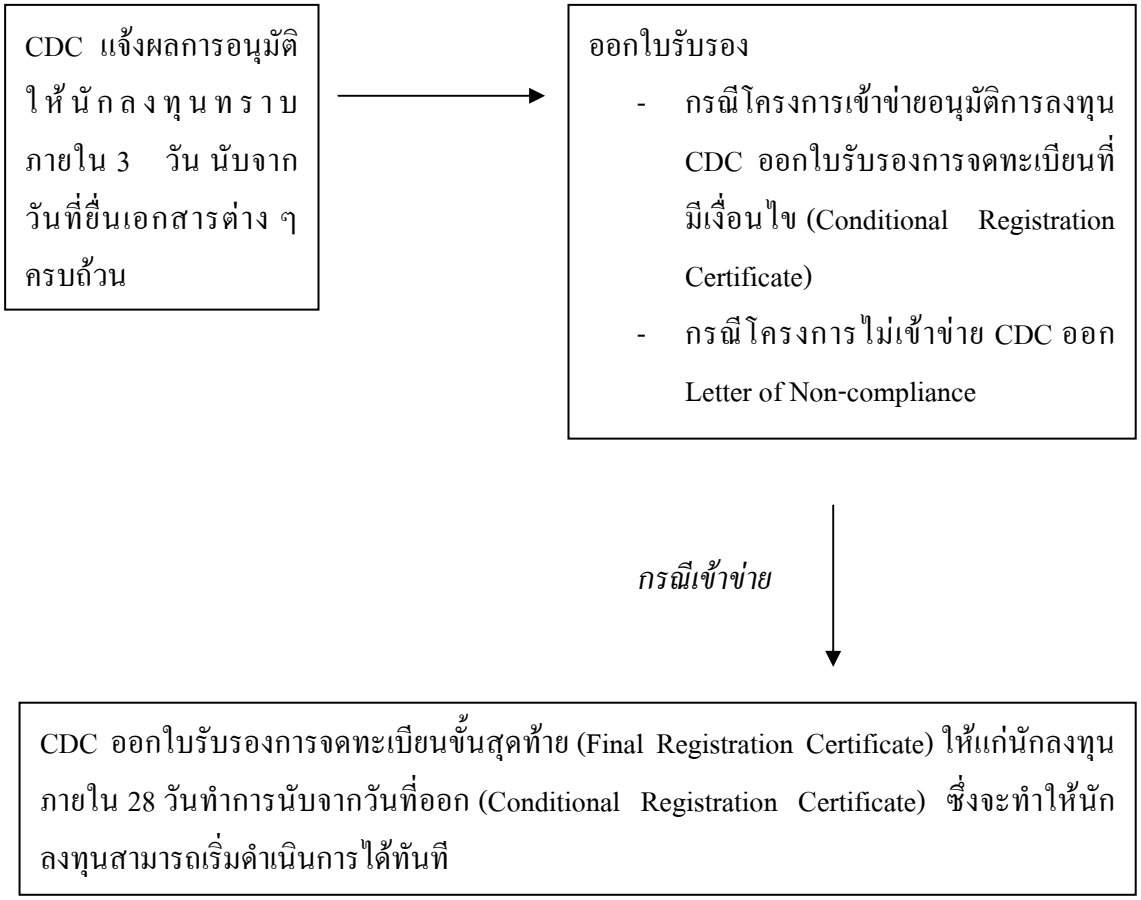
ส่วนการค้าต่างประเทศของกัมพูชาพบว่า กัมพูชาไม่มีข้อกีดกันทางการค้า/ข้อจำกัดทางการค้า หรือการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า แต่ผู้ประสงค์นำสินค้าเข้ากัมพูชาต้องชำระภาษีขาเข้าและภาษีผู้บริโภคตามที่กำหนด นอกจากนี้ ในการนำสินค้าเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบและกำหนดพิกัดศุลกากร โดยกระทรวงพาณิชย์ว่าจ้างให้บริษัทเอกชน คือ บริษัท Societies General de Surveillance S.A. หรือ SGA ตรวจสอบสินค้าก่อนนำเข้า (Reshipment Inspection PSI) และมีกรมศุลกากร กระทรวงการคลังเป็นผู้จัดเก็บภาษีนำเข้า ส่วนการส่งออกกัมพูชามีนโยบายการค้าเสรีสามารถส่งออกโดยเสรี ยกเว้นรายการสินค้าที่กระทรวงพาณิชย์กำหนดให้ออกได้ต้องมีเอกสารรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าจากกรมสิทธิประโยชน์กัมพูชาหรือเอกสารหนังสืออนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศกัมพูชา โดยภายใต้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดให้ CDC รับผิดชอบดำเนินการและมีหน่วยงานในสังกัด คือ CIB ซึ่งได้กำหนดกฎระเบียบที่นักลงทุนควรทราบสำหรับการขออนุมัติการลงทุนในกัมพูชา มีดังนี้

1. เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติ ได้แก่
   - คำขออนุมัติการลงทุนพร้อมเอกสารเกี่ยวกับผู้ขอรวมทั้งหนังสือส่งมอบอำนาจ (หากมี)
   - รายละเอียดของโครงการที่จะขออนุมัติการลงทุน
   - เอกสารเกี่ยวกับการบริหารจัดการ รวมทั้งระเบียบข้อบังคับขององค์กรธุรกิจที่จะจัดตั้งขึ้น
   - รายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ รวมทั้งเทคนิคการผลิต การตลาด และการบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นต้น
2. ค่าธรรมเนียมในการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

มูลค่าโครงการ	**ค่าธรรมเนียมคำขออนุมัติ (ชำระเมื่อยื่นคำขอ)**	**ค่าธรรมเนียมส่งเสริมการลงทุน (ชำระภายหลังได้รับการอนุมัติ)**
ไม่เกิน 1,000,000 USD	100 USD	500 USD
มากกว่า 1,000,000 USD	200 USD	1,000 USD

3. ขั้นตอนการอนุมัติ

แผนภาพที่ 3: ขั้นตอนการอนุมัติโครงการจากต่างประเทศของประเทศกัมพูชา



ทั้งนี้หาก CDC ไม่ออก Conditional Registration Certificate หรือ Letter of Non-compliance ให้นักลงทุนภายใน 3 วันทำการ จะถือว่าโครงการลงทุนนี้ได้รับ Conditional Registration Certificate โดยอัตโนมัติ

5.5.4 <u>แหล่งข้อมูลสนับสนุนการลงทุนในกัมพูชา</u> การแสวงหาข้อมูลประกอบการตัดสินใจลงทุนในกัมพูชานั้น ผู้สนใจสามารถค้นคว้าข้อมูลได้จากหลายแหล่ง ทั้งในส่วนที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐบาลไทยและหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศ สำหรับหน่วยงานของไทยนั้น ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (Exim Bank) ธนาคารแห่งประเทศไทย (BOT) หน่วยงานในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงต่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ ก็ยังสามารถสอบถามข้อมูลจากหอการค้าจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชาได้ เพราะการค้าการลงทุนของนักธุรกิจไทยส่วนหนึ่งเป็นการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา

สำหรับการเข้าไปลงทุนในกัมพูชาที่เป็นการลงทุนของรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทขนาดใหญ่ โดยทั่วไปจะเป็นการติดต่อและเจรจากันระดับภาครัฐโดยตรง แต่ในธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สิ่งที่ต้องคำนึงถึงก็คือ การหาประสบการณ์จากนักธุรกิจที่เข้าไปลงทุน เพราะจะทำให้ได้ข้อมูลรอบด้านเพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจ โดยเริ่มต้นจากการแสวงหาเครือข่ายผ่านสมาคมนักธุรกิจไทยที่ลงทุนอยู่ในประเทศกัมพูชา ในส่วนของการค้าและการลงทุนในพื้นที่ชายแดนติดกับกัมพูชา แหล่งข้อมูลของหอการค้าจังหวัดต่าง ๆ ที่มีพื้นที่ติดกับชายแดนและพ่อค้าที่ทำการค้าและการลงทุนในบริเวณดังกล่าวถือว่าเป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ เพราะจะทำให้ทราบถึงสภาพทางการค้าและการลงทุนที่เป็นจริง เพราะบุคคลเหล่านี้มีส่วนสัมผัสโดยตรง ซึ่งข้อมูลบางส่วนที่ได้รับอาจแสดงให้เห็นถึงลักษณะการค้าและการลงทุนที่ค่อนข้างแตกต่างจากหลักที่ปฏิบัติกันโดยทั่วไป สำหรับตัวอย่างองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุน เช่น องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization: JETRO) ซึ่งเป็นองค์กรที่ดูแลเรื่องการส่งเสริมการลงทุนอย่างครบวงจร

5.6 ภาพรวมสถานการณ์ทางการค้าของประเทศกัมพูชาช่วงปี 2549-ปัจจุบัน

จากสถิติของกรมศุลกากรกัมพูชา ในปี 2550 กัมพูชามีมูลค่าการค้ารวม 8,442 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปี 2549 ซึ่งมีมูลค่า 6,838 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จำนวน 1,604 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 23.5 แยกเป็นการส่งออก 3,693 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มจากระยะเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีมูลค่า 2,910 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จำนวน 783 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 27 และการนำเข้า 4,749 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีมูลค่า 3,928 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จำนวน 821 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 21 ทำให้กัมพูชาขาดดุลการค้า 1,056 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 13: การค้าระหว่างประเทศกัมพูชา ปี 2546-2550

(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

	2546	**2547**	**2548**	**2549**	**2550**
มูลค่าการค้ารวม	**4,131**	**4,755**	**4,958**	**6,838**	**8,442**
การส่งออก	1,770	2,087	2,589	2,910	3,693
การนำเข้า	2,361	2,668	2,369	3,928	4,749
ดุลการค้า	-591	-581	+220	-1,018	-1,056

ที่มา: Cambodian Ministry of Commerce

ตลาดส่งออกสำคัญของกัมพูชา 5 อันดับแรก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส และแคนาดา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.3, 10.0, 4.6, 3.7 และ 3.1 ของการส่งออกรวมของกัมพูชา ตามลำดับ ทั้งนี้ สินค้าส่งออกสำคัญของกัมพูชา ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า ผลิตภัณฑ์ปลา สิ่งทอ ไม้แปรรูป เป็นต้น (ตารางที่14 และแผนภาพที่ 4, 5)

ตารางที่ 14: มูลค่าการส่งออกของกัมพูชาไปยังประเทศต่าง ๆ ปี 2545-2549

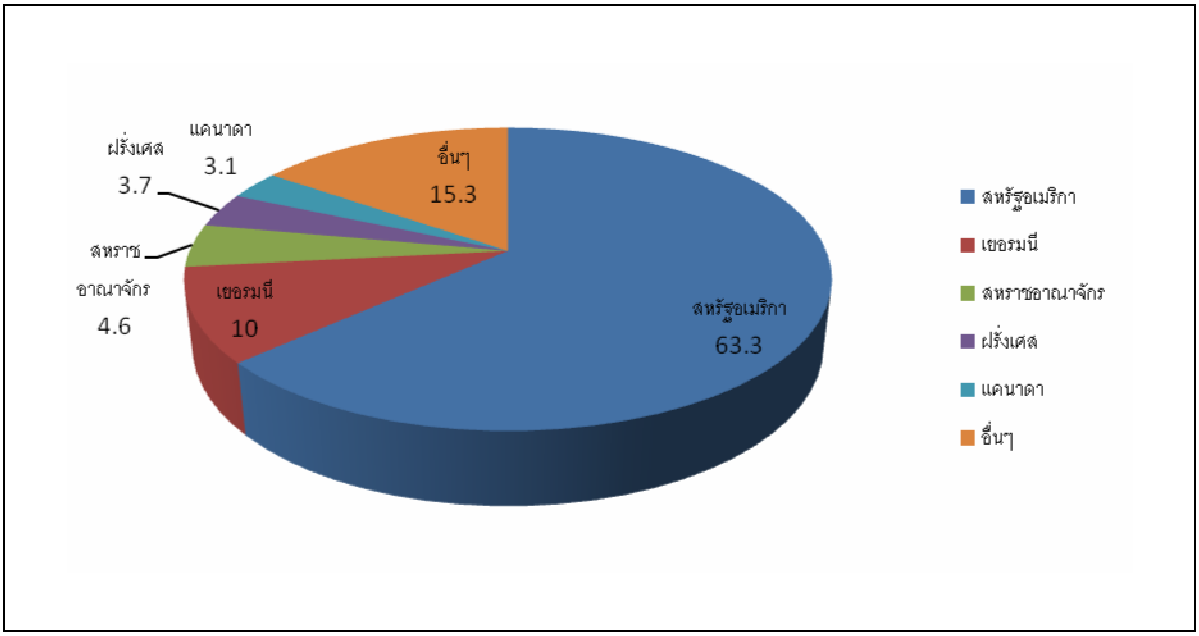
(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

	2545	2546	2547	2548	2549
มูลค่าการส่งออกรวม	**1,487.7**	**2,114.4**	**2,794.3**	**3,014.0**	**3,344.6**
สหรัฐอเมริกา	959.8	1,126.5	1,310.1	1,595.3	2,116.6
เยอรมนี	118.2	154.9	23.3	225.1	335.4
สหราชอาณาจักร	132.7	143.6	175.0	124.1	154.1
ฝรั่งเศส	38.4	48.9	62.4	52.2	124.8
แคนาดา	10.2	59.9	94.4	107.0	103.2
ญี่ปุ่น	18.9	21.7	25.0	62.8	101.0
มาเลเซีย	22.8	16.4	9.1	8.6	85.9
เวียดนาม	32.4	39.3	42.4	46.1	44.1
สิงคโปร์	26.3	29.3	10.5	69.5	21.2
ฮ่องกง	6.0	346.9	615.1	540.9	7.3
อื่น ๆ	122.0	127.2	427.1	182.6	251

ที่มา: Cambodian Ministry of Commerce

แผนภาพที่ 4: ตลาดส่งออกสินค้าของกัมพูชา ปี 2549

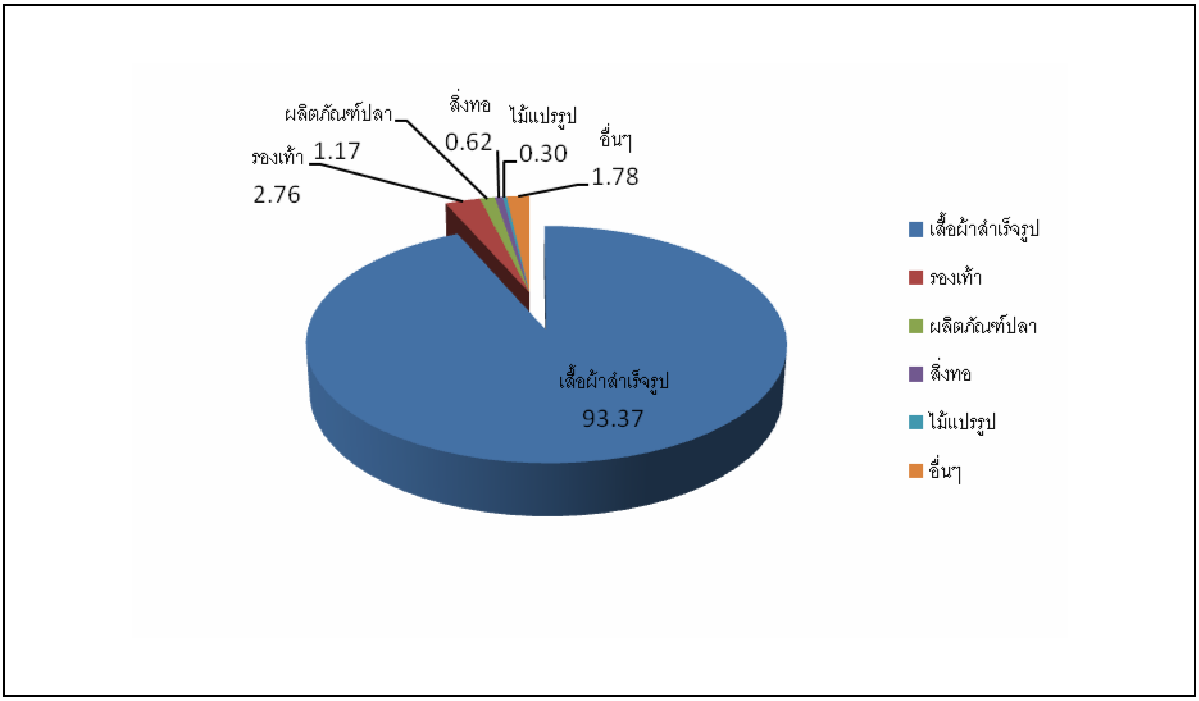
(หน่วย : ร้อยละ)



ที่มา: Cambodian Ministry of Commerce

แผนภาพที่ 5: สินค้าส่งออกที่ทำรายได้ให้กัมพูชา ปี 2550 (มกราคม-กันยายน)

(หน่วย : ร้อยละ)



ที่มา: Customs & Excise Department of Cambodia

5.7 ภาพรวมสถานการณ์และความสัมพันธ์ทางการค้าของไทยกับกัมพูชา

ตั้งแต่ช่วงปี 2546-2550 ไทยทำการค้ากับกัมพูชา มูลค่าการค้ารวมเฉลี่ย 38,851.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยไทยเกินดุลการค้าเฉลี่ย 3,6490.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ซึ่งในปี 2550 มีมูลค่าการค้ารวม 48,406.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แยกเป็นการส่งออก 46,717.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และการนำเข้า 1,688.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นการค้าชายแดนร้อยละ 77.17 ของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมูลค่าของการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Economic Cooperation Strategy: ECS) ที่ไทยได้พยายามส่งเสริมและลดปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าตามแนวชายแดนของทั้งสองประเทศ

การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาในปี 2550 จากสถิติของกรมศุลกากรไทย มีมูลค่าการค้ารวม 48,406.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อน ซึ่งมีมูลค่าการค้ารวม 48,325.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จำนวน 80.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.2 โดยไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้า 4,5029.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากยอดส่งออก 46,717.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.6 และยอดนำเข้ามูลค่า 1,688.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 27.7 (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15: การค้าระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ปี 2546-2550

รายการ	มูลค่าการค้า (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)				
	2546	**2547**	**2548**	**2549**	**2550**
การค้ารวม	**29,183.6**	**30,204.0**	**38,137.7**	**48,325.8**	**48,406.1**
ส่งออก	28,676.0	29,091.3	36,867.6	47,003.0	46,717.5
นำเข้า	507.6	1,112.7	1,270.1	1,322.8	1,688.6
ดุลการค้า	+28,168.4	+27,978.6	+35,597.5	+45,680.2	+4,5029.0

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากรไทย

6. ประเทศคู่แข่งและส่วนแบ่งตลาดสินค้าในกัมพูชา

กัมพูชามีประเทศคู่ค้ามากกว่า 23 ประเทศ จากสถิติมูลค่าการนำเข้าของกรมศุลกากรกัมพูชา พบว่า เวียดนามเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุด มีการนำเข้าถึง 4 เท่าตัว คือ จาก 133 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2543 เป็น 432.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2549 ครองส่วนแบ่งตลาดในกัมพูชาได้ถึงร้อยละ 17.4 โดยขึ้นจากลำดับที่ 3 ของปี 2548 ซึ่งครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 12.3 หรือส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มถึงร้อยละ 41.0 รองลงมา คือ จีน ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 16.6 ลงจากอันดับที่ 1 ของปี 2548 ซึ่ง

ครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 18.1 หรือส่วนแบ่งการตลาดลดลงร้อยละ 8.1 ฮ่องกงมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 15.0 ลดลงจากอันดับที่ 2 ของปี 2548 ซึ่งครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 16.8 หรือส่วนแบ่งการตลาดลดลงร้อยละ 10.8 สำหรับไทยยังคงรักษาอันดับที่ 4 ไว้ โดยมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 14.0 ขณะที่ปี 2548 ครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 12.2 โดยมีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.44 เป็นต้น (ตารางที่ 16 และแผนภาพที่ 6)

ตารางที่ 16: ส่วนแบ่งตลาดของประเทศคู่ค้าที่สำคัญในกัมพูชา ตามมูลค่าการนำเข้า ปี 2548-2549

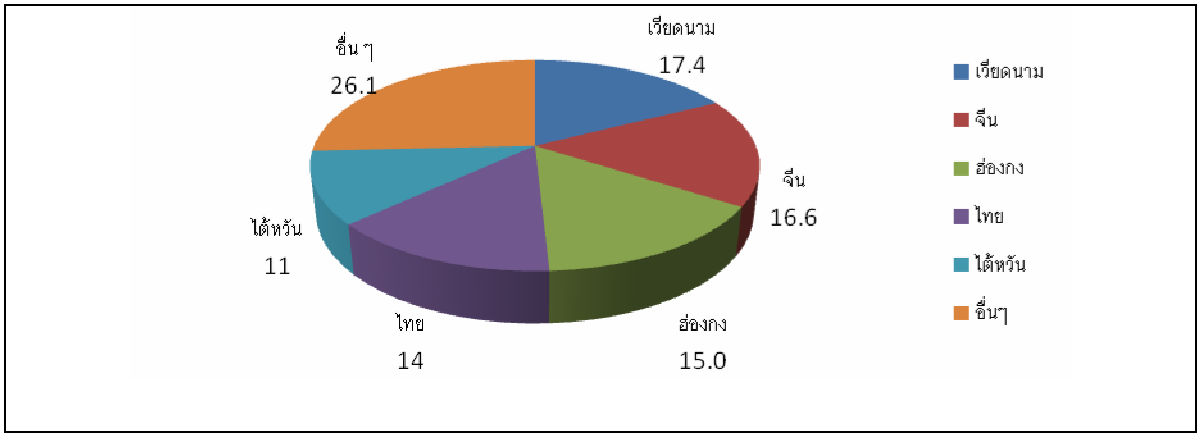
(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

	2548	**ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)**	**2549**	**ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)**	**+เพิ่ม –ลด (ร้อยละ)**
เวียดนาม	306.65	12.3	432.38	17.4	+41.0
จีน	448.56	18.1	412.23	16.6	-8.1
ฮ่องกง	418.58	16.8	373.37	15.0	-10.8
ไทย	303.92	12.2	347.81	14.0	+14.44
ไต้หวัน	270.63	10.9	272.80	11.0	+0.8
สิงคโปร์	192.40	7.7	162.77	6.6	-15.4
เกาหลี	122.80	4.9	108.19	4.4	-11.9
มาเลเซีย	90.78	3.7	74.35	3.0	-18.1
อินโดนีเซีย	55.28	2.2	44.56	1.8	-19.4
ญี่ปุ่น	71.75	2.9	64.29	2.6	-10.4
อื่น ๆ	202.93	8.2	190.35	7.7	-6.2
มูลค่าการนำเข้ารวม	**2,484.28**	**100**	**2483.1**	**100**	

ที่มา: Customs & Excise Department of Cambodia

แผนภาพที่ 6: ส่วนแบ่งตลาดสินค้าในกัมพูชา ปี 2549

(หน่วย : ร้อยละ)



จากสถิติพบว่าคู่แข่งสินค้าไทยในตลาดกัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่ เวียดนาม ซึ่งสามารถนำจีน และฮ่องกง ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 1 ครองส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุดในกัมพูชา เพราะมีมูลค่าการค้าขยายตัวถึงร้อยละ 41 ขณะที่จีนและฮ่องกง ซึ่งกัมพูชานำเข้าเสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม และสิ่งทอมีส่วนแบ่งการตลาดลดลง ส่วนไทยนับว่าอยู่ในระดับดี เพราะส่วนแบ่งการตลาดขยายตัวร้อยละ 14.44 และรักษาอันดับที่ 4 ของประเทศคู่ค้าไว้ได้ อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าสินค้าที่นำเข้าจากเวียดนาม มียอดนำเข้าสูงตั้งแต่ต้นปี เพราะเวียดนามสามารถผลิตสินค้าเพื่อส่งออกได้เพิ่มขึ้น และความคุ้นเคยของประชาชนชาวกัมพูชาต่อสินค้าเวียดนามสามารถผลิตสินค้าเพื่อส่งออกได้เพิ่มขึ้น และความคุ้นเคยของประชาชนชาวกัมพูชาต่อสินค้าเวียดนามและไทยไม่มีความแตกต่างมากนัก หากสถานการณ์ทางการเมืองไทยยังไม่ชัดเจนและค่าเงินบาทแข็งตัว คาดว่าสินค้าไทยจะมีการนำเข้าลดลง ประกอบจากการขนส่งสินค้าจากไทยเสียเปรียบเวียดนามซึ่งมีระยะทางใกล้และมีสภาพถนนที่ดีกว่า รวมถึงการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ศุลกากรชายแดนซึ่งส่งผลต่อต้นทุนของสินค้าเช่นกัน สำหรับประเทศคู่ค้าที่สำคัญของกัมพูชา ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เวียดนาม จีน ฮ่องกง และไทย

ตารางที่ 17: สินค้าหลักที่ไทยส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา และสินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากประเทศกัมพูชา (5 อันดับแรก)

สินค้าหลักที่ไทยส่งออก	ประเทศคู่แข่ง	สินค้าหลักที่ไทยนำเข้า	ประเทศคู่แข่ง
1. น้ำมันเชื้อเพลิง	สิงคโปร์ เวียดนาม	1. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	เวียดนาม
2. น้ำตาลทราย	เวียดนาม	2. เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	จีน เวียดนาม
3. ปูนซีเมนต์	อินโดนีเซีย เวียดนาม	3. เศษโลหะ	เวียดนาม
4. เครื่องดื่ม	สิงคโปร์ มาเลเซีย	4. ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่น ๆ	เวียดนาม
5. รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ	เกาหลี จีน	5. เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	เวียดนาม

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมการค้าไทยในต่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ

ตารางที่ 18: สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปยังกัมพูชา ปี 2547-2550

รายการ	2547 (ล้านบาท)	2548 (ล้านบาท)	2549 (ล้านบาท)	% การเปลี่ยนแปลง 2549/2548	2550 (ม.ค.-ต.ค.) (ล้านบาท)
1. น้ำมันเชื้อเพลิง	95	129.4	144.7	11.8	163.4
2. ปูนซีเมนต์	45.5	57.7	72.0	24.8	64.8
3. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	46.9	37.7	64.4	70.8	64.2
4. เครื่องดื่ม	46.1	52.5	69.2	31.8	61.0
5. เคมีภัณฑ์	32.9	43.6	51.1	17.2	46.2
6. น้ำตาลทราย	36.9	64.2	88.4	37.7	45.3
7. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	27.9	25.8	40.2	55.8	39.3
8. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	10.2	21.7	29.7	36.9	35.2
9. ผลิตภัณฑ์ยาง	23.2	26.7	32.0	19.9	34.5
10. เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	29.6	31.8	42.5	33.6	32.9
รวม 10 รายการ	394.1	491.1	634.2	29.1	586.8
อื่น ๆ	330.9	429.1	601.3	40.1	496.7
มูลค่ารวม	725.0	920.2	1,235.5	34.3	1,083.5

หมายเหตุ: สัดส่วน = การค้าสองฝ่ายต่อการค้ารวมของไทยทั้งหมด

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากรไทย

จากตารางที่ 18 พบว่า ในปี 2549 สินค้าส่งออกของไทย คือ น้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 11.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกรวม ขณะที่สินค้าอื่น ๆ ที่ส่งออกเพิ่มขึ้น ได้แก่ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เพิ่มร้อยละ 70.8 รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เพิ่มร้อยละ 55.8 เพราะการซื้อของประชาชนสูงขึ้น ลำดับต่อมา คือ หมวดอาหาร เช่น น้ำตาลทราย เครื่องดื่ม รวมถึงข้าวสาลี และผลิตภัณฑ์อาหารสำเร็จรูปอื่น ๆ เพราะการนำเข้าอาหารกึ่งสำเร็จรูปของร้านอาหารสาขาเฟรนไชส์ซึ่งได้เปิดตัวในปี 2550 เป็นต้นมา และคาดว่าสินค้าในหมวดนี้จะมีศักยภาพที่ดี ยอดนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยตลอดเพราะได้รับการตอบรับจากคนท้องถิ่นเป็นอย่างดี โดยเครื่องดื่มมีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 31.8 ส่วนน้ำตาลทราย ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.7 เพราะมีการขยายตัวไปยังเวียดนามซึ่งขยายการผลิตสินค้าอาหารและเครื่องดื่มเพื่อการส่งออก

สินค้าไทยที่มีการส่งออกไปยังประเทศกัมพูชาลดลง ได้แก่

- อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องส่งวิทยุ-โทรทัศน์ ซึ่งกัมพูชาหันไปนำเข้าจากสิงคโปร์ ฮ่องกง และจีน เนื่องจากราคาถูกกว่าไทย สินค้าในหมวดนี้จึงถูกแย่งตลาดไป และยากที่ไทยจะสามารถทวงส่วนแบ่งทางการตลาดคืน เนื่องจากไทยเสียเปรียบในการแข่งขันด้านราคาและเทคโนโลยี

- สินค้าผลิตภัณฑ์พลาสติก เนื่องจากกัมพูชาหันไปนำเข้าจากเวียดนามเพิ่มขึ้น ประกอบกับนักลงจีนได้เข้ามาตั้งโรงงานผลิตในประเทศกัมพูชาเอง

- นมและผลิตภัณฑ์จากนม โดยที่กัมพูชานำเข้าจากฝรั่งเศส ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น แต่ไทยยังสามารถครองตลาดนมเปรี้ยวพร้อมดื่ม นมสดพาสเจอร์ไรส์ และโยเกิร์ต

- สินค้าวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ได้แก่ ก๊อกน้ำ วาวล์ รวมถึงวัสดุปูพื้น เครื่องสุขภัณฑ์ อุปกรณ์ห้องน้ำ และเครื่องใช้ในครัวเรือน โดยสินค้าจากจีนเข้ามาตีตลาดได้สำเร็จเพราะราคาถูกกว่า แต่ไทยอาจแย่งส่วนแบ่งคืนได้ในเรื่องคุณภาพและการออกแบบผลิตภัณฑ์ ซึ่งรัฐบาลได้ติดตามสถานการณ์และหาทางสนับสนุนผู้ประกอบการไทยและผู้นำเข้าสินค้าไทยในกัมพูชาเพื่อที่จะรักษาส่วนแบ่งในตลาดได้ต่อไป

สินค้าในความต้องการของกัมพูชาจะแตกต่างกันไปตามความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคแต่ละกลุ่ม โดยสินค้าที่อยู่ในความต้องการของกัมพูชาส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต และสินค้าที่ใช้ในการพัฒนาประเทศ (แผนภาพที่ 7) ได้แก่

1) อาหารและเครื่องดื่ม เป็นสินค้าที่กัมพูชาต้องการมากที่สุด ทั้งผัก ผลไม้สดและแห้ง เนื่องจากเป็นปัจจัยที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตมีมูลค่าประมาณ 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

2) รถยนต์ เป็นสินค้าที่มีความต้องการสูง มีการนำเข้ารถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอุปกรณ์ประมาณ 190 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

3) วัสดุก่อสร้าง เป็นสินค้าที่มีความต้องการสูง มูลค่านำเข้ารวมทุกรายการประมาณ 106 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยสินค้าที่นำเข้ามากที่สุด คือ ปูนซีเมนต์ และเหล็กเส้น

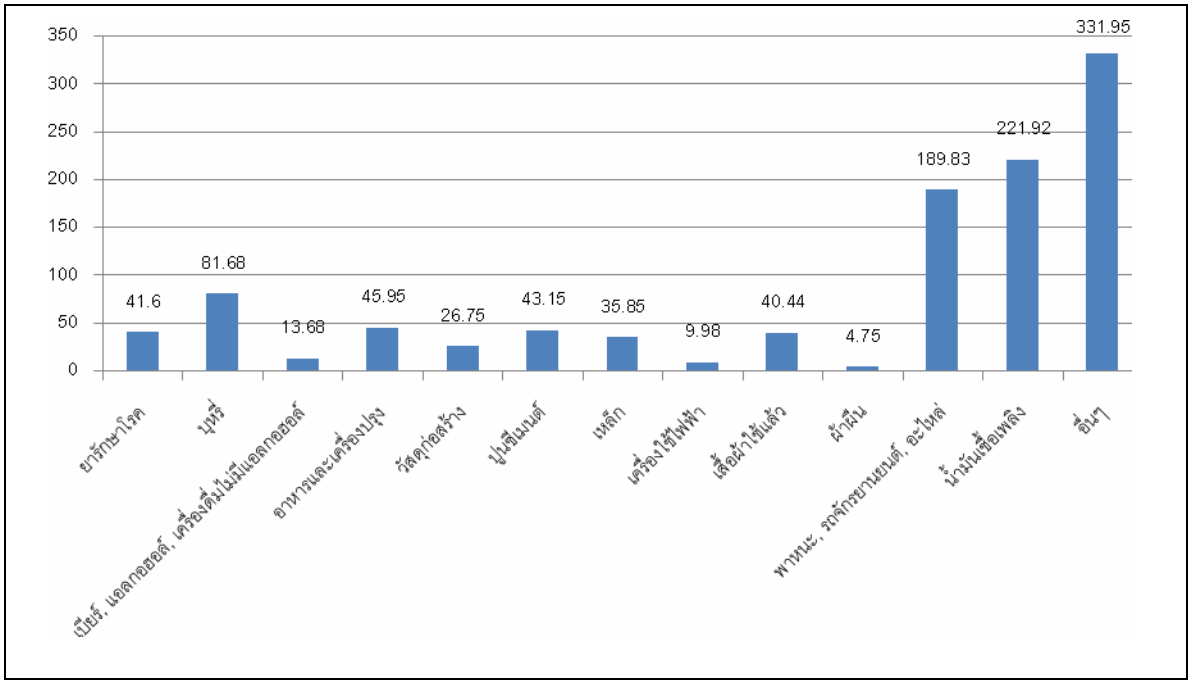
4) ยารักษาโรค มีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้มีการส่งเสริมให้ตั้งโรงงานผลิตยาภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพื่อลดการนำเข้า

5) ผ้าผืน นำเข้าประมาณ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อนำมาตัดเย็บและส่งออกในอุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป และสิ่งทอ

6) น้ำมันเชื้อเพลิง มีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 222 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

แผนภาพที่ 7: มูลค่าสินค้านำเข้าของกัมพูชาปี 2550 (มกราคม-กันยายน)

(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)



หมายเหตุ: เทียบอัตรา 4,000 เรียล = 1 USD

ที่มา: Customs and Excise Department of Cambodia

จากแผนภาพที่ 7 จะเห็นได้ว่าสินค้านำเข้าที่สำคัญของกัมพูชา ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่ใช้ขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจทั้งการขนส่ง การผลิตกระแสไฟฟ้า และการพัฒนาสิ่งสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ รองลงมา ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต การเดินทาง และการขนส่งต่าง ๆ ส่วนด้านวัสดุก่อสร้าง และปูนซีเมนต์ได้ถูกนำเข้าเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัย และการสร้าง ซ่อมบำรุงอาคาร ถนน และสะพาน เป็นต้น

สำหรับความต้องการของตลาดกัมพูชาในอนาคต ได้แก่

1) อาหาร เนื่องจากกัมพูชามีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 ต่อปี (Asian Development Bank, 2551) ขณะที่พื้นที่เพาะปลูกพืชและการสร้างโรงงานยังจำกัด เพราะปัจจัยด้านสิ่งสาธารณูปโภคทำให้กัมพูชาต้องอาศัยการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพื่อการบริโภค

2) รถยนต์ มีการนำเข้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ใหม่เพื่อทดแทนรถยนต์เก่า

3) วัสดุก่อสร้าง มีแนวโน้มการนำเข้าสูงขึ้นเพื่อใช้ในการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ และสาธารณูปโภคต่าง ๆ

4) ยารักษาโรค เป็นสินค้าที่จำเป็นสำหรับชาวกัมพูชาซึ่งยังขาดแคลนจึงต้องนำเข้าจากแหล่งต่าง ๆ ทั่วโลกเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการ

5) น้ำมันเชื้อเพลิง นำเข้าเพื่อรองรับการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อใช้กับยานพาหนะ และผลิตกระแสไฟฟ้า

7. การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากจะมีรูปแบบการค้าตามปกติที่มีการนำเข้าและส่งออกทางเส้นทางการคมนาคมต่าง ๆ แล้ว ประเทศไทยยังมีการทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในรูปของ “การค้าชายแดน” อีกด้วย เนื่องจากส่วนใหญ่ไทยมีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดน เป็นการค้าในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าที่มีภูมิลำเนาหรือพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ทำการซื้อ ขาย แลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าจำเป็นที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภค สินค้าเกษตร สินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ เป็นต้น การค้าชายแดนมีวิธีที่ไม่ยุ่งยาก เน้นความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งมีทั้งการค้าที่ถูกกฎหาย (ผ่านด่านศุลกากร) และที่ผิดกฎหมาย (ลักลอบค้า)

7.1 จุดการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา

ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชาเป็นระยะทาง 725 กิโลเมตร มีด่านถาวรที่สามารถส่งออกและนำเข้าสินค้าได้จำนวน 6 แห่ง ทำให้การค้าชายแดนมีบทบาทสูง โดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการค้าร่วมระหว่างประเทศทั้งสอง และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยทั่วไปการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามีอยู่ 2 ลักษณะ คือ

1) มีลักษณะทั้งในรูปแบบการค้าชายแดนที่แท้จริง คือ เป็นการซื้อขายระหว่างคนในพื้นที่ที่อาศัยอยู่บริเวณจังหวัดชายแดน

2) มีรูปแบบคล้ายกับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการทำการค้าขายเฉพาะกลุ่มผู้ค้าภายในพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนเท่านั้น แต่ประกอบด้วยผู้ค้าจากส่วนกลาง และที่อื่น ๆ เข้ามาดำเนินการค้าขายผ่านชายแดน

กัมพูชาเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่มีพรมแดนติดต่อกันหลายด้าน โดยทิศเหนือติดกับไทย 4 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ ทิศตะวันตกติดกับไทย 3 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี และตราด และทิศใต้ติดกับอ่าวไทย และมีจุดการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา คือ จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4 จังหวัด ได้แก่

อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และบุรีรัมย์ และในภาคตะวันออก 3 จังหวัด ได้แก่ ตราด จันทบุรี และสระแก้ว โดยจุดการค้าผ่านแดนทั้งหมดนี้มีจุดการค้าที่สำคัญ คือ ตลาดโรงเกลือ ที่ตั้งอยู่ที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสะแก้ว ซึ่งมีมูลค่าการค้าสูงที่สุด สำหรับจุดการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาทั้งหมดมีดังนี้

ตารางที่ 19: จุดการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

จุดผ่านแดนถาวร
1) บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด - จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง
2) บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว - ปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย
3) ช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ - โอร์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
4) บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี - บ้านคลองจะกร็อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง
5) ช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ - อัลลองเวง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
6) บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี - บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง
จุดผ่อนปรน
1) บ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว – บ้านบึงตะกวน จังหวัดบันเตียเมียนเจย
2) บ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว – บ้านมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย
3) บ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว – พนมไดร (บ้านกิโล 13) จังหวัดพระตะบอง
4) บ้านซับตารี อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี – บ้านโอลำดวน อำเภอกร็อมเรียง จังหวัดพระตะบอง
5) บ้านบึงชนังล่าง อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี – บ้านสวายเวง จังหวัดพระตะบอง
6) บ้านสวนส้ม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี – บ้านสังกะสี อำเภอกร็อมเรียง จังหวัดพระตะบอง
7) บ้านหมื่นด่าน อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด – บ้านศาลเจ้า อำเภอสำรูด จังหวัดพระตะบอง
8) ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี – บ้านสะเตียบกวาง อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร
จุดผ่อนปรนอื่น ๆ ตามแนวชายแดน ที่ประชาชนมีการติดต่อซื้อขายระหว่างหมู่บ้าน ได้แก่
1) ช่องตาเฒ่า อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ – จังหวัดพระวิหาร
2) ช่องสายตะกู อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ – บ้านจุ๊บโกกี อำเภอสำโรง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
3) ช่องกร่าง อำเภอพนมดงรัก จังหวัดสุรินทร์ – บ้านทะมอโดน อำเภอบันเตียกัมบึน จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
4) บ้านหนองหญ้าแก้ว กิ่งอำเภอโคกสูง จังหวัดสระแก้ว – บ้านตำบลมุย อำเภอสวายเจก จังหวัดบันเตียเมียนเจย

7.2 การค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา

ภาพรวมการค้าชายแดนของไทยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปีนับตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา และเมื่อพิจารณาถึงการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศจะเห็นได้ว่าการค้าชายแดนมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 75 ของการค้าระหว่างประเทศ รายละเอียดดังในตารางที่ 20

ตารางที่ 20: เปรียบเทียบมูลค่าการค้าระหว่างประเทศกับมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ในปี 2540-2550

(มูลค่า : ล้านบาท)

ปี	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	มูลค่าการค้าชายแดน
2540	11,825 (100 %)	8,271 (70 %)
2541	13,413 (100 %)	10,041 (75 %)
2542	13,939 (100 %)	10,496 (75 %)
2543	14,230 (100 %)	11,250 (79 %)
2544	21,316 (100 %)	15,743 (74 %)
2545	22,621 (100 %)	18,850 (83 %)
2546	29,184 (100 %)	17,782 (61 %)
2547	30,204 (100 %)	23,530 (78 %)
2548	38,138 (100 %)	31,128 (82 %)
2549	48,326 (100 %)	36,022 (75 %)
2550	48,406 (100 %)	37,354 (77 %)

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากรไทย

7.3 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา นับตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมา ประเทศไทยมีแนวโน้มเกินดุลการค้าเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยได้ดุลการค้าในปี 2546 มูลค่า 17,782 ล้านบาท เป็น 23,530 31,128 36,022 และ 37,354 ล้านบาท ในปี 2547 2548 2549 และ 2550 ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากมูลค่าการส่งออกชายแดนของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นมากกว่ามูลค่าการนำเข้าชายแดนกัมพูชา โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบสินค้า สินค้าอุปโภคบริโภค สิ่งทอ เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่ามากกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้าจากกัมพูชาซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรกรรม เช่น ข้าวโพด ถั่วเหลือง ถั่วลิสง สิ่งทอ เศษเหล็ก หนังโค-กระบือ สินค้าประมงและปศุสัตว์ เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากสินค้าของไทยนั้นเป็นที่นิยมและยอมรับของประชาชนชาวกัมพูชาเป็นอย่างยิ่ง

สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ปี 2550 ที่ครอบคลุมพื้นที่ 7 จังหวัด คือ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ จันทบุรี และตราด มีมูลค่า 37,354 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่มีมูลค่า 36,022 หรือร้อยละ 3.7 ซึ่งไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ามูลค่า 33,232 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่มีมูลค่า 33,259 ร้อยละ 0.08 มีมูลค่าการส่งออกชายแดนของประเทศไทยไปกัมพูชา 35,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.9 ส่วนมูลค่าการนำเข้าชายแดนจากกัมพูชา 2,061 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 49.2 (ตารางที่ 21)

ตารางที่ 21: มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ปี 2540-2550

(มูลค่า : ล้านบาท)

ปี	มูลค่าการค้ารวม	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	ดุลการค้า
2540	8271	6,079	2,192	3,887
2541	10,041	9,019	1,022	7,997
2542	10,496	9,885	610	9,275
2543	11,250	10,810	439	10,371
2544	15,743	15,359	384	14,975
2545	18,850	18,384	466	17,918
2546	17,782	16,794	988	15,806
2547	23,530	22,083	1,447	20,637
2548	31,128	29,593	1,535	28,057
2549	36,022	34,640	1,382	33,259
2550	37,354	35,293	2,061	33,232

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากรไทย

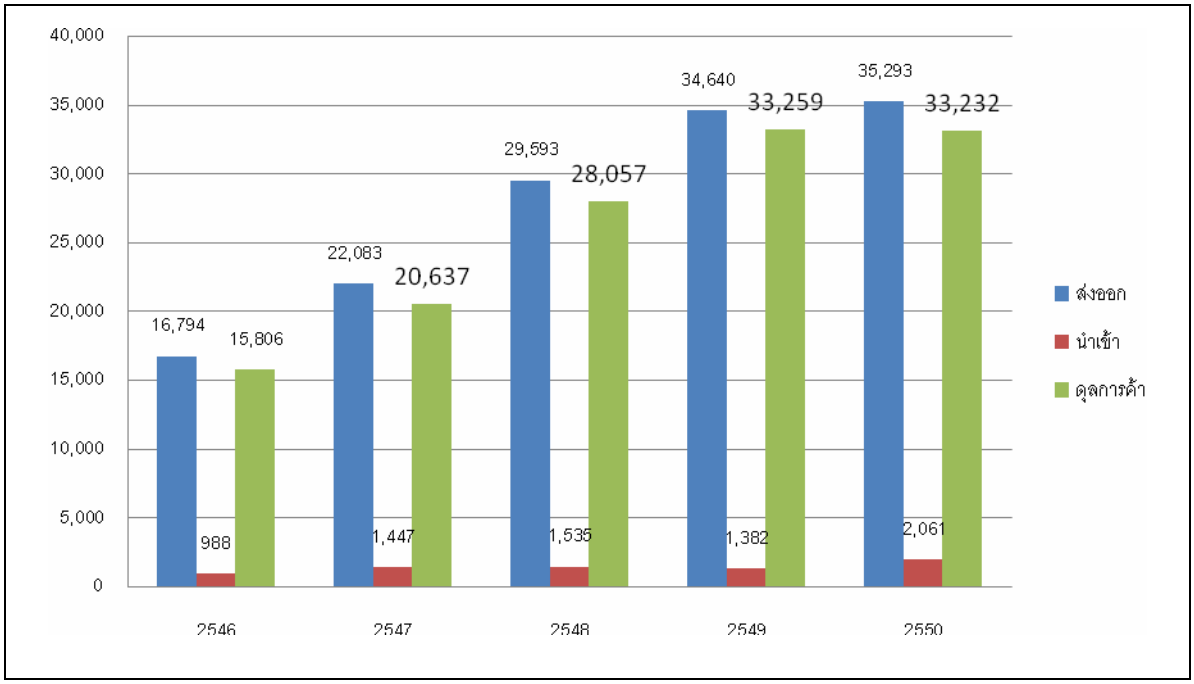
ตารางที่ 22: สินค้าส่งออก-นำเข้าที่สำคัญของจุดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

ด่านศุลกากร	สินค้าที่ไทยส่งออกไปยังกัมพูชา	สินค้าที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชา
อรัญประเทศ	1) ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ 2) ปูนซีเมนต์ 3) เสื้อผ้าสำเร็จรูป 4) น้ำมันเบนซิน 5) ปุ๋ย	1) เศษเหล็ก 2) รถบดแทรกเตอร์ 3) หนังโคหมักเกลือ
คลองใหญ่	1) น้ำตาลทราย 2) ผงชูรส 3) นมและอาหารเสริม 4) เครื่องดื่ม 5) ยารักษาโรค	1) อุปกรณ์สำหรับติดตั้งเสาเข็ม 2) หวาย 3) เรือประมง 4) โครงเหล็ก
จันทบุรี	1) น้ำมันเบนซิน 2) ดีเซล 3) เบียร์ 4) น้ำตาลทราย 5) เครื่องดื่ม	1) ไม้ไผ่ 2) หนังโคกระบือ
กาบเชิง	1) รถจักรยานยนต์ 2) รถยนต์ 3) เบียร์	1) ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์จากไม้

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากรไทย

แผนภาพที่ 8: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ปี 2546-2550

(หน่วย : ล้านบาท)



เมื่อพิจารณาถึงอัตราการขยายตัวพบว่า การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชามีมูลค่าเพิ่มขึ้น โดยปี 2549 (ตารางที่ 23) มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2548 ร้อยละ 15.74 (ประเทศที่มีอัตราการขยายตัวมากที่สุด คือ มาเลเซีย ลาว พม่า และกัมพูชา ตามลำดับ) สำหรับปี 2550 ไตรมาสที่ 2 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชามีมูลค่าการค้ารวม 18,467 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 1.4 (มูลค่าการค้ารวม 18,220 ล้านบาท) โดยแยกเป็นการส่งออก 17,804 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 นำเข้า 622 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.4 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 24

ตารางที่ 23: อัตราการขยายตัวของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี 2548-2549

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเทศ	2548			2549			D (%) 2549/2548		
	รวม	ส่งออก	นำเข้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า
มาเลเซีย	272,224	188,868	8,356	345,321	244,022	101,299	26.85	29.20	21.53
พม่า	88,293	22,725	65,568	104,313	23,161	82,304	19.45	1.92	25.52
ลาว	38,548	32,803	5,745	47,724	37,924	10,081	2.53	15.61	75.47
กัมพูชา	31,128	29,593	1,535	36,027	34,668	1,359	15.74	17.15	-11.47
รวม	**430,193**	**273,989**	**156,204**	**533,385**	**195,043**	**195,043**	**24.32**	**24.01**	**24.86**

หมายเหตุ: D (%) = อัตราการเปลี่ยนแปลง

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 24: อัตราการขยายตัวของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี 2549-2550 (มกราคม - มิถุนายน)

ประเทศ	2549			2550			D (%) 2550/2549		
	รวม	ส่งออก	นำเข้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า
มาเลเซีย	159,755	113,937	45,818	159,245	98,307	60,937	-0.3	-13.7	33.0
พม่า	49,523	12,075	37,448	53,052	12,711	40,341	7.1	5.3	7.7
ลาว	24,485	19,186	5,299	28,872	21,296	7,575	17.9	17.9	42.9
กัมพูชา	18,220	17,614	605	18,467	17,804	622	1.4	1.1	9.4
รวม	**251,984**	**162,813**	**89,171**	**259,637**	**150,120**	**109,516**	**3.0**	**-7.8**	**22.8**

หมายเหตุ: D (%) = อัตราการเปลี่ยนแปลง

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยที่ส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนในไตรมาสแรกเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เป็นผลมาจากปัญหาการเมืองภายในของประเทศ และเงินบาทที่มีค่าแข็งขึ้นทำให้ราคาสินค้าบริการของไทยสูงขึ้น ประกอบกับสินค้าจากจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์ เข้ามาตีตลาดสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านทำให้ไทยขายสินค้าได้น้อยลง ขณะเดียวกันเราก็นำเข้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากสินค้าและบริการจากประเทศเพื่อนบ้านมีราคาถูกเมื่อเทียบกับค่าเงินบาท อย่างไรก็ตาม หากปล่อยให้สภาวการณ์การค้าเป็นไปในลักษณะนี้อย่างต่อเนื่อง ไทยอาจสูญเสียตลาดการค้าประเทศเพื่อนบ้านให้กับคู่แข่งทางการค้าอย่างจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์ อย่างถาวรก็ได้ ดังนั้น จำเป็นที่ภาครัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหาแนวทางในการแก้ไขเพื่อเพิ่มศักยภาพทางการค้าของไทยให้เพิ่มขึ้น

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคทางการค้า แม้กัมพูชาจะมีนโยบายเปิดเสรีทางการค้า แต่การขาดเสถียรภาพทางด้านการเมือง ขาดเงินตราต่างประเทศ ขาดกำลังซื้อ ตลอดจนขาดสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ อาทิ การคมนาคม การสื่อสาร และความไม่พร้อมในการเปิดจุดผ่านแดนถาวรยังคงเป็นอุปสรรคทางการค้าที่สำคัญ

7.4 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีพื้นที่รับผิดชอบด้านการให้บริการและปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามในเขตพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 2 จังหวัด คือ จังหวัดสระแก้ว และปราจีนบุรี มีแนวพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชาเป็นเขตแดนทางบกมีความยาวทั้งสิ้น 165 กิโลเมตร ที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศมีหน้าที่และความรับผิดชอบในบริการด้านงานธุรการ รับ-ส่งหนังสือ และเอกสาร การผ่านพิธีใบขนส่งสินค้า การประเมินราคาค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ การดำเนินการด้านคดีและของกลาง การเก็บรักษาและจำหน่ายของกลาง และของตกค้าง รวมทั้งการติดต่อประสานงานต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีสถานที่ปฏิบัติงานอื่นอีก ดังนี้

1. ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก (จุดผ่านแดนถาวร/ทางอนุมัติ)

2. จุดผ่อนปรนการค้า 3 จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว ห่างจากศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 75 กิโลเมตร ตรงข้ามบ้านบึงตากวน อำเภอทมอพวก จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรบึงตากวน ของประเทศกัมพูชา จุดผ่อนปรนการค้าบ้านหนองเสือ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ห่างจากศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 36 กิโลเมตร อยู่ตรงข้ามตำบลมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมมาลัย กัมพูชา และจุดผ่อนปรนการค้าบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 58 กิโลเมตร อยู่ตรงข้ามบ้านกิโล 13 อำเภอสำเภาลูน จังหวัดพระตะบอง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมได ประเทศกัมพูชา

3. ทางอนุมัติเฉพาะคราว 3 แห่ง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจและควบคุมสินค้าที่ส่งออกหรือนำเข้า ณ ช่องทางอนุมัติเฉพาะคราวตามที่ผู้ส่งออกหรือผู้นำของเข้าร้องขอ ได้แก่ ทางอนุมัติเฉพาะทางบ้านโคกสะแบง อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ตรงข้ามกับด่านศุลกากรปอยเปด ประเทศกัมพูชา ทางอนุมัติชั่วคราวบ้านหนองหญ้าแก้ว อำเภอโคกสูง จังหวัดสระแก้ว ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบึงตากวน ประเทศกัมพูชา และทางอนุมัติเฉพาะคราวบ้านโนนหมากมุ่น อำเภอโคกสูง จังหวัดสระแก้ว ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบึงตากวน ประเทศกัมพูชา

ที่ตั้งด่านศุลกากรอรัญประเทศ ถนนสุวรรณศร อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 27120 โทรศัพท์ 0-3723-1214, 0-3723-0186 โทรสาร 0-3723-1028

<u>สถิติการค้าชายแดนผ่านด่านอรัญประเทศ</u>

ประเทศไทยได้ดุลการค้าจากการค้าขายกับประเทศกัมพูชาปีละมากกว่า 1 หมื่นล้านบาท โดยในปี 2550 การค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศมีมูลค่า 184,68 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.5 แยกเป็นสินค้าส่งออกที่ส่งไปยังกัมพูชามีมูลค่า 17,162 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.1 ส่วนสินค้าที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชามีมูลค่า 1,307 ล้าบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.4 โดยที่ไทยเกินดุลการค้ามูลค่า 15,855 ล้านบาท สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เศษเหล็ก เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว เศษอลูนิเนียม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และเมล็ดถั่วเหลือง โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ รถจักรยานยนต์ ปูนซีเมนต์ เครื่องยนต์ อาหารสัตว์ และอะไหล่รถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 25 และ 26)

ตารางที่ 25: สถิติมูลค่าสินค้าส่งออก-นำเข้า ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ 2548-2550

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ / มูลค่า	2548	2549	2550
มูลค่ารวม	**15,541**	**17,837**	**18,468**
มูลค่าสินค้าส่งออก	14,712	16,642	17,162
มูลค่าสินค้านำเข้า	829	1,195	1,307
ดุลการค้า	+13,883	+15,448	+15,855

ที่มา: ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ตารางที่ 26: สินค้านำเข้า-ส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับของด่านอรัญประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2550

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า
1	รถจักรยานยนต์	1,443	เศษเหล็ก	336
2	ปูนซีเมนต์	1,070	เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว	177
3	เครื่องยนต์	938	เศษอลูมิเนียม	175
4	อาหารสัตว์	839	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	159
5	อะไหล่รถจักรยานยนต์	836	เมล็ดถั่วเหลือง	128
6	ก๊าซปิโตรเลียม	537	เศษกระดาษ	84
7	ผ้าทอลายขัด	437	สินค้าใบสุทธินำกลับ	53
8	ผ้าพิมพ์	348	เศษทองแดง	41
9	ผงชูรส	310	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	37
10	ปุ๋ยเคมี	265	มันสำปะหลัง	17
11	อื่น ๆ	10,138	อื่น ๆ	99
	รวม	**17,162**	**รวม**	**1,307**

ที่มา: ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

7.5 ด่านศุลกากรคลองใหญ่

ด่านศุลกากรคลองใหญ่ได้เปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 21 กันยายน 25540 ซึ่งพื้นที่ตรงข้ามด้านกัมพูชาคือ บ้านจามเยี่ยม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง สำหรับการเดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดน

ถาวรยังใช้แนวทางการปฏิบัติแบบเดิม โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งทางบก (เข้าสู่เกาะกง ประเทศกัมพูชา ส่วนมากเป็นรถบรรทุกสิบล้อ และทางทะเลโดยใช้เรือประมงดัดแปลงที่มีระวางน้ำหนักเรือไม่เกิน 5 ตัน ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือขนาดเล็กใกล้เมืองสีหนุวิลล์ (กำปงโสม) ได้ ในปัจจุบันมีท่าเทียบเรือเอกชน 4 ท่า คือ ท่าเรือกัลปังหา ท่าเรือชลาลัย ท่าเรือเกษมศิริ และท่าเรือเกษมศิริ คลองสน ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ท่าเทียบเรือกัลปังหา และท่าเทียบเรือชลาลัยเป็นหลักในการขนส่งสินค้าไปกัมพูชา

ที่ตั้งด่านศุลกากรคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด 23110

<u>สถิติการค้าชายแดนผ่านด่านคลองใหญ่</u>

การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ผ่านด่านคลองใหญ่ได้ดุลการค้าเพิ่มขึ้นซึ่งแปรผันตรงกับมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2548 ประเทศไทยส่งออกสินค้าผ่านด่านคลองใหญ่ได้สูงถึง 1,756 ล้านบาท และปี 2549 และ 2550 ส่งออกสินค้าได้ 2,009 และ 1,208 ล้านบาท ตามลำดับ (ตารางที่ 27) สินค้านำเข้า 5 อันดับที่สำคัญ ได้แก่ ไม้แปรรูป หวาย หอยลายสด มะพร้าวผล และหนังปลากระเบนหมักเกลือ โดยสินค้าส่งออก 5 อันดับที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตาลทราย เบียร์ นมและอาหารเสริม ยางรถยนต์ และเครื่องดื่ม น้ำอัดลม น้ำหวานต่าง ๆ

ตารางที่ 27: สถิติมูลค่าสินค้าส่งออก-นำเข้า ด่านศุลกากรคลองใหญ่ปีงบประมาณ 2547-2550

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ / มูลค่า	2547	2548	2549	2550
มูลค่ารวม	**1,817**	**1,866**	**2,040**	**1,533**
มูลค่าสินค้าออก	1,720	1,756	2,009	1,208
มูลค่าสินค้าเข้า	97	110	131	325
ดุลการค้า	+1,623	+1,646	+1,878	+883

ที่มา: ด่านศุลกากรคลองใหญ่

7.6 ด่านศุลกากรจันทบุรี

ด่านศุลกากรจันทบุรีเป็นด่านศุลกากรทางทะเลด้านอ่าวไทย ในอดีตขนส่งสินค้าทางทะเล แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางบกแทน ซึ่งมีช่องทางการขนถ่ายสินค้าโดยแยกเป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 จุด และจุดผ่อนปรน 3 จุด ดังนี้

จุดผ่านแดนถาวร

1. บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี ตรงข้ามกับบ้านพรม กรุงไพลินเปิดให้ผ่านแดนระหว่างเวลา 07.00-20.00 น.

2. บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี ตรงข้ามกับ อำเภอกุมเรียง จังหวัดพระตะบอง เปิดให้ผ่านแดนระหว่างเวลา 07.00-20.00 น. ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2546

จุดผ่อนปรน

1. บ้านซับบารี อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตรงข้ามกับบ้านโอลำดวน อำเภอพนมปึก จังหวัดพระตะบอง โดยจังหวัดจันทบุรีประกาศเปิดให้ผ่านแดนระหว่างเวลา 07.00-16.00 น.

2. บ้านสวนส้ม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตรงข้ามกับบ้านสังกะสี อำเภอกุมเรียง จังหวัดพระตะบอง โดยจังหวัดจันทบุรีประกาศเปิดให้ผ่านแดนระหว่างเวลา 07.00-16.00 น.

3. บ้านบึงชนังล่าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตรงข้ามกับบ้านสวายเรียง อำเภอกุมเรียง จังหวัดพระตะบอง โดยจังหวัดจันทบุรีประกาศเปิดให้ผ่านแดนระหว่างเวลา 07.00-16.00 น.

<u>สถิติการค้าชายแดนด่านจันทบุรี</u>

การค้าชายแดนด่านจันทบุรีถึงแม้จะมีมูลค่าการส่งออก-นำเข้าสินค้าไม่สูงเท่าด่านคลองใหญ่และด่านอรัญประเทศที่มีมูลค่ารวมถึงหมื่นล้านบาท แต่การค้าชายแดนจันทบุรีก็ทำให้ประเทศไทยได้ดุลการค้ามาโดยตลอด โดยสินค้าส่งออกของไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มประเภทเบียร์ ขนม กระดาษถ่ายเอกสาร น้ำมันเบนซินพิเศษออกเทน 95 และปูนซีเมนต์ ทั้งนี้ จังหวัดจันทบุรียังเป็นจังหวัดนำร่องในโครงการลงทุนเกษตรแบบมีพันธะสัญญา (Contract Farming) กับประเทศกัมพูชา เนื่องจากมีการเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตรมาก (ตารางที่ 28 และ 29)

ตารางที่ 28: สถิติมูลค่าสินค้าส่งออก-นำเข้า ด่านศุลกากรจันทบุรี ปีงบประมาณ 2548-2550

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ / มูลค่า	2548	2549	2550
มูลค่ารวม	**10,105**	**13,275**	**14,432**
มูลค่าสินค้าส่งออก	10,069	13,230	14,380
มูลค่าสินค้านำเข้า	36	45	52
ดุลการค้า	+10,033	+13,185	+14,328

ที่มา: ด่านศุลกากรจันทบุรี

ตารางที่ 29: สินค้านำเข้า-ส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับของด่านจันทบุรี ประจำปีงบประมาณ 2550

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	มูลค่า	รายการสินค้านำเข้า	มูลค่า
1	เครื่องดื่มประเภทเบียร์	223.8	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	227.0
2	ขนม	170.0	เมล็ดถั่วเหลือง	42.7
3	กระดาษถ่ายเอกสาร	163.0	เมล็ดงาดำ	25.9
4	น้ำมันเบนซินพิเศษออกเทน 95	137.3	หนังโคหมักเกลือ	7.7
5	ปูนซีเมนต์	125.4	น้ำมันยาง	4.8
6	อะไหล่รถยนต์	94.3	หนังกระบือหมักเกลือ	4.3
7	วิสกี้	84.1	ไม้ไผ่ลำ	4..1
8	น้ำผลไม้	80.4	ถั่วเขียว	4.0
9	น้ำมันพืช	68.7	มันสำปะหลัง	2.6
10	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	60.6	ปลาน้ำจืดหมักเกลือ	2.2

ที่มา: ด่านศุลกากรจันทบุรี

7.7 ลักษณะพิเศษของการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา

จุดการค้าบริเวณชายแดนไทยกับกัมพูชา นอกจากจะเป็นตลาดซื้อขายสินค้าหรือเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ในฝั่งกัมพูชายังมีบ่อนกาสิโนที่เปิดอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการอยู่มากมายหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งนี้ เนื่องมาจากกัมพูชามีนโยบายการค้าเสรี ซึ่งจะมีภาคเอกชนคอยให้บริการรับแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกระจายอยู่ทั่วไปตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชา เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการทำการค้าตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชา และการเล่นพนันในบ่อนกาสิโนบริเวณชายแดนด้วย

8. เมืองสำคัญและพื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุน

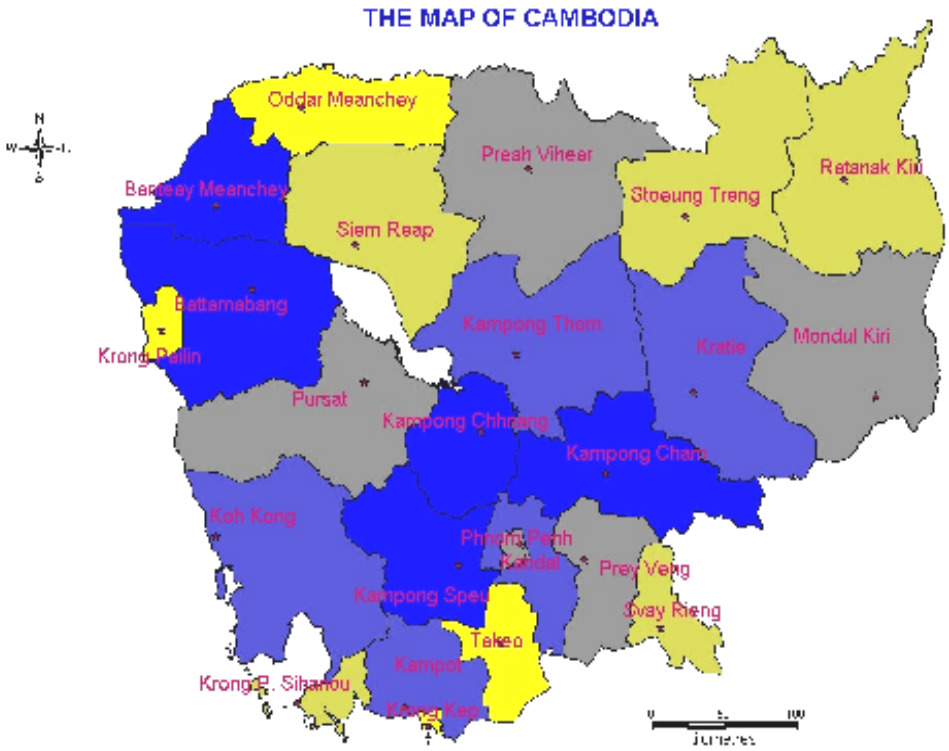
กัมพูชาแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 20 จังหวัด แต่ละจังหวัดจะแบ่งเขตการปกครองภายในออกเป็นอำเภอ (Srok) กับตำบล (Khum) กับเขตการปกครองพิเศษ เรียกว่า กรุง (Municipalities) มีจำนวน 4 กรุง

- จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดบันเตียเมียนเจย 2) จังหวัดพระตะบอง 3) จังหวัดกำปงจาม 4) จังหวัดกำปงชนัง 5) จังหวัดกำปงสปือ 6) จังหวัดกำปงธม 7) จังหวัดกำปอด 8) จังหวัดกันดาล 9) จังหวัดเกาะกง 10) จังหวัดกระแจะ 11) จังหวัดมณฑลคีรี 12) จังหวัดพระวิหาร 13) จังหวัดเปรยแวง

14) จังหวัดโพธิสัตว์ 15) จังหวัดรัตนคีรี 16) จังหวัดเสียมเรียบ 17) จังหวัดสตึงแตรง 18) จังหวัดสวายเรียง 19) จังหวัดตาแก้ว และ 20) จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย

- กรุง ได้แก่ 1) กรุงพนมเปญ 2) กรุงสีหนุวิลล์ 3) กรุงแกบ และ 4) กรุงไพลิน

รูปภาพที่ 2: การแบ่งเขตการปกครองของกัมพูชา



ในแต่ละจังหวัด และกรุง มีศักยภาพแตกต่างกันตามสภาพภูมิประเทศ เช่น จังหวัดพระตะบองเหมาะสำหรับการลงทุนด้านการเกษตรสามารถทำ Contract Farming เนื่องจากมีลักษณะของพื้นที่ที่คล้ายกับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนจังหวัดเสียมเรียบเหมาะสำหรับการลงทุนด้านธุรกิจการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งความสำคัญทางเศรษฐกิจ และสินค้า/บริการที่สำคัญในแต่ละเมืองสรุปได้ดังตารางที่ 30

ตารางที่ 30: ความสำคัญทางเศรษฐกิจ และสินค้า/บริการที่สำคัญในแต่ละจังหวัดของประเทศกัมพูชา

จังหวัด/กรุง	ความสำคัญ	สินค้า/บริการที่สำคัญ
กรุงพนมเปญ	เมืองหลวง	- อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องนุ่งห่ม สิ่งทอ และรองเท้า - ศูนย์กระจายสินค้าไปทั่วประเทศ และศูนย์ราชการ
กรุงสีหนุวิลล์	เมืองท่า	- ท่าเรือน้ำลึกนานาชาติออกสู่ทั่วโลกทางทะเลอ่าวไทย - แหล่งอาหารทะเล เช่น กุ้ง ปู หอย - สถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล - แหล่งขุดเจาะก๊าซ และน้ำมัน
จังหวัดเสียมเรียบ	เมืองเศรษฐกิจสำคัญ	- สถานที่ตั้งของนครวัด-นครธม ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก - มีอุตสาหกรรมการบริการที่สำคัญ คือ ที่พัก โรงแรม ร้านอาหารเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว
จังหวัดพระตะบอง	เมืองเศรษฐกิจสำคัญ	- แหล่งผลิตข้าว - ผลิตไม้ผล เช่น ส้ม - และพืชไร่ เช่น มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง และงา
จังหวัดเกาะกง	เมืองเศรษฐกิจสำคัญ	- สินค้าประมง - การท่องเที่ยวทางทะเล
จังหวัดกำปงจาม	เมืองเศรษฐกิจสำคัญ	- แหล่งผลิตยางพารา เงาะ มังคุด ทุเรียน และผลไม้อื่น ๆ เช่น มะม่วงหิมพานต์ รวมถึงพืชไร่ทุกชนิด เช่น ข้าวโพด ถั่ว งา

8.1 สีหนุวิลล์...ศูนย์กลางเศรษฐกิจตอนใต้ของกัมพูชา สีหนุวิลล์ (Sihanouville) หรือเดิมเรียกว่า กำปงโสม (Kampong Som) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของกัมพูชา ห่างจากกรุงพนมเปญประมาณ 246 กิโลเมตร ทิศเหนือติดกับเกาะกง (Kok Kong) ทิศตะวันออกติดกับเมืองกำปอด (Kampot) ทิศตะวันตกและทิศใต้ติดกับอ่าวไทย ปัจจุบันสีหนุวิลล์เป็นเมืองใหญ่อันดับ 4 ของกัมพูชา สีหนุวิลล์เป็นเมืองที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจของกัมพูชาและกำลังทวีบทบาทสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งตอนใต้ของประเทศ อีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของสามเหลี่ยมเศรษฐกิจของกัมพูชา (พนมเปญ-เสียมเรียบ-สีหนุวิลล์) ทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นถนน ท่าเรือ ไฟฟ้า ระบบบำบัดน้ำเสีย และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฯลฯ อย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ทั้งนี้ โครงการพัฒนาต่าง ๆ ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากองค์กรระหว่างประเทศหลายแห่ง ไม่ว่าจะเป็นธนาคารเพื่อ

ความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และธนาคารโลก (World Bank) นอกจากนี้ สีหนุวิลล์ยังมีชื่อเสียงในฐานะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก ทำให้ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวเนื่องมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น

ศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญแห่งหนึ่งของกัมพูชา คือ

การคมนาคมทางน้ำ สีหนุวิลล์เป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของกัมพูชามากที่สุด เนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกทางทะเลเพียงแห่งเดียวของประเทศ สามารถรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มากถึงร้อยละ 70 ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด นอกจากนี้ท่าเรือสีหนุวิลล์ยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์จากระดับน้ำทะเลชายฝั่งที่มีความลึกมากพอที่จะสามารถรองรับเรือสินค้าและเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งยังมีหมู่เกาะต่าง ๆ ที่เสมือนเป็นป้อมปราการทางธรรมชาติให้กับท่าเรือสีหนุวิลล์ได้เป็นอย่างดี โดยในปี 2549 มีสินค้าขนส่งผ่านทางเรือแห่งนี้ราว 1.6 ล้านตัน ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทน้ำมัน เหล็ก ไม้แปรรูป ข้าว และสินค้าทางการเกษตรอื่น ๆ รวมทั้งสินค้าทั่ว ๆ ไปที่บรรจุในตู้คอนเทรนเนอร์ ท่าเรือสีหนุวิลล์มีเส้นทางเดินเรือที่สามารถเชื่อมโยงได้กับหลายประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น ไทย เวียดนาม มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ จีน เกาหลีใต้ บรูไน และฮ่องกง นอกจากนี้ สินค้าจากท่าเรือสีหนุวิลล์ยังสามารถลำเลียงไปพนมเปญ (ห่างจากท่าเรือสีหนุวิลล์ราว 230 กิโลเมตร) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าที่สำคัญของกัมพูชา ด้วยการใช้ทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งเป็นถนนที่มีสภาพดีที่สุด และเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายสำคัญที่สุดของกัมพูชา

ทางอากาศ รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าเรือสีหนุวิลล์ให้สามารถเปิดบริการได้อีกครั้งหนึ่ง หลังจากปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2520 เนื่องจากประสบปัญหาทางการเงิน ทั้งนี้เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว รัฐจึงอนุญาตให้บริษัท Societe Concessionaire des Aero port (SCA) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างนักลงทุนชาวฝรั่งเศสและมาเลเซีย เข้ามาปรับปรุงและบริหารสนามบินตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2549 และได้ขยายทางวิ่งให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ และปรับปรุงระบบการให้บริการภายในสนามบินให้ดีขึ้น ทั้งนี้ สนามบินสีหนุวิลล์ได้เปิดให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเมื่อสิ้นปี 2550 ซึ่งทำให้สนามบินสีหนุวิลล์เป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศ นอกเหนือไปจากสนามบินนานาชาติ Phnom Penh Pochentong International Airport ในกรุงพนมเปญ และ Siem Reap-Angkor International Airport ในเมืองเสียมเรียบ

การพัฒนาอุตสาหกรรม

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZs) ที่ผ่านมารัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นหลายแห่งทั่วประเทศเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตเพื่อการส่งออก อันจะนำมาซึ่งรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศด้วยการให้สิทธิประโยชน์ด้าน

ภาษี และอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดย Cambodian Special Economic Zone Board รายงานว่า ณ วันที่ 18 ธันวาคม 2549 มีผู้ขอจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจาก CDC รวมทั้งสิ้น 11 ราย และอยู่ในระหว่างการดำเนินการขอจัดตั้งอีก 4 ราย ในจำนวนทั้งหมดนี้มี 4 ราย ที่จัดตั้งขึ้นในสีหนุวิลล์ ได้แก่

1. Sihanoukville Port SEZs เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษขนาด 70 เฮกตาร์ (ประมาณ 437.5 ไร่) ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือสีหนุวิลล์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2552 มีวัตถุประสงค์เพื่อดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ ส่งเสริมการผลิตเพื่อการส่งออก และพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมทั้งเพื่อให้มีการจ้างงานในพื้นที่ดังกล่าวและบริเวณใกล้เคียงเพิ่มขึ้นด้วย โดยรัฐบาลคาดว่า ภายในปี 2555 SEZs แห่งนี้จะสามารถดึงดูดเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศได้ราว 170 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีการส่งออกผ่าน SEZs แห่งนี้ราวปีละ 116 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ยังคาดว่าจะสามารถรองรับโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเข้ามาเปิดดำเนินงานได้ราว 20-30 แห่ง ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานได้สูงถึง 29,200 ตำแหน่ง ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2549 ที่ผ่านมา รัฐบาลได้รับอนุมัติเงินกู้จาก JBIC มูลค่า 318 ล้านเยน (ประมาณ 2.7 ล้าดอลลาร์สหรัฐฯ) โดยมี Sihanoukville Autonomous Port เป็นเจ้าของโครงการซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ

2. Stung Hao SEZ มีพื้นที่ 192 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ใน Stung Hav District ของสีหนุวิลล์ โดยมีบริษัท Attwood Investment Group Co.,Ltd. เป็นเจ้าของโครงการ

3. Sihanoukville SEZ มีพื้นที่ 178 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ใน Stung Hav District ของสีหนุวิลล์ เช่นเดียวกับ Stung Hao SEZ โดยมีบริษัท Cambodia International Investment Development Group Co.,Ltd. เป็นเจ้าของโครงการ

4. S.N.C. SEZ มีพื้นที่ 150 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ใน Prey Nob District ของสีหนุวิลล์ โดยมีบริษัท SNC Lavillin (Cambodia) Holding Ltd. เป็นเจ้าของโครงการ

โดย SEZs แห่งที่ 2-4 ดังกล่าวข้างต้น เป็นการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จหลังจากปี 2551

<u>การพัฒนาธุรกิจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ</u> กัมพูชาได้เริ่มสำรวจแหล่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติบริเวณนอกชายฝั่งทะเลของเมืองสีหนุวิลล์มากกว่า 40 ปี แต่ยังพบน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติจำนวนไม่มากพอที่จะขุดเจาะมาใช้ในเชิงพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ต้นปี 2548 กัมพูชาก็เริ่มมีความหวังว่าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจะกลายเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญในอนาคตเมื่อบริษัท Chevron ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้รับสัมปทานในการสำรวจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติใน Block A (เป็นแหล่งน้ำมันนอกชายฝั่ง ห่างจากแผ่นดินใหญ่ของกัมพูชาราว 120 กิโลเมตร) ครอบคลุมพื้นที่ 6,278 ตารางกิโลเมตร ได้ประกาศว่าพบน้ำมันและก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่อย่างน้อย 3 แห่ง ห่างจากชายฝั่งของสีหนุวิลล์ไม่ไกลนัก โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำมันสำรองราว 400-500 ล้านบาร์เรล และคาดว่าจะ

สามารถนำน้ำมันดิบมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ในราวปี 2553 เป็นต้นไป ซึ่งในขณะนี้ รัฐบาลกัมพูชามีแผนจะสร้างระบบท่อส่งน้ำมันความยาว 140 กิโลเมตร จาก Block A เข้าสู่สีหนุวิลล์ โดยบริษัท Chevron ของสหรัฐอเมริกา บริษัท Mitsui ของญี่ปุ่น และบริษัท LG Electronics ของเกาหลีใต้ อยู่ระหว่างการร่วมศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการดังกล่าว ทำให้คาดว่าในช่วงอีก 2-3 ปีข้างหน้า สีหนุวิลล์จะกลายเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมน้ำมันของกัมพูชา

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

กระทรวงการท่องเที่ยวกัมพูชา ได้พยายามผลักดันให้สีหนุวิลล์กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลเพื่อแข่งขันกับจังหวัดภูเก็ตและเกาะบาหลี โดยชูจุดเด่นในด้านทัศนียภาพของหาดทรายน้อยใหญ่หลายแห่ง อาทิเช่น Sokha Beach และ Victory Beach โดยเฉพาะ Ochheuteal Beach ซึ่งมีทรายละเอียดนุ่ม และน้ำใส รวมทั้งได้มีการส่งเสริมให้มีการลงทุนสร้างโรงแรมในระดับ 5 ดาว สนามกอล์ฟ ร้านอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อีกทั้งสีหนุวิลล์ยังมีทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ จึงมีอาหารทะเลสดใหม่ และราคาถูกไว้บริการนักท่องเที่ยวอีกด้วย ส่งผลให้ปัจจุบันสีหนุวิลล์เป็นเมืองชายทะเลที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในกัมพูชา และมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวกัมพูชาและชาวต่างชาติเดินทางมาเที่ยวสีหนุวิลล์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 20 จากปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึง 370,000 คน ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 90,000 คน (รัศมีกัมพูชา, 2551 : 39) ทั้งนี้ เป็นผลจากการที่สนามบินสีหนุวิลล์ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศเมื่อเดือน มกราคม 2550 ที่ผ่านมา ประกอบกับสายการบิน PM Air ของกัมพูชาได้เปิดเที่ยวบินตรงจากเมืองเสียมเรียบมายังสีหนุวิลล์ เพื่อสนับสนุนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวนครวัดสามารถเดินทางต่อมายังสีหนุวิลล์ได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยได้เปิดให้บริการ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

8.2 โตนเลสาบ...แหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ โตนเลสาบ (Tonle Sap) หรือทะเลสาบเขมร เป็นทะเลสาบน้ำจืดขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายของระบบนิเวศน์ และเป็น “อู่ข้าวอู่น้ำ” และรากฐานสำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมของกัมพูชานับตั้งแต่อดีต บริเวณโตนเลสาบและพื้นที่โดยรอบมีประชากรอาศัยอยู่กว่า 1.2 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของประชากรกัมพูชาทั้งประเทศ ประชากรส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าวประกอบอาชีพประมงและแปรรูปผลผลิตประมงเป็นหลัก ขณะเดียวกันก็มีการทำเกษตรกรรม และเก็บของป่าขาย นอกจากนี้ โตนเลสาบยังเป็นแหล่งกำเนิดและศูนย์รวมวัฒนธรรมตลอดจนประเพณีสำคัญของกัมพูชาอีกด้วย

ลักษณะทางกายภาพ โตนเลสาบตั้งอยู่บริเวณตอนกลางค่อนไปทางตะวันตกเฉียงเหนือของกัมพูชา ล้อมรอบด้วยจังหวัดเสียมเรียบ พระตะบอง โพธิสัตว์ กำปงชนัง และกำปงธม ที่ปลายทะเลสาบด้านตะวันออกเฉียงใต้มีแม่น้ำโตนเลสาบไหลไปบรรจบกับแม่น้ำโขงและแม่น้ำบาสักที่กรุงพนมเปญ ซึ่งห่างจากปลายทะเลสาบ 100 กิโลเมตร บริเวณนี้กระแสน้ำของแม่น้ำโตนเลสาบจะสลับ

ทิศทางการไหลตามฤดูกาล จนได้ชื่อว่าเป็น “River with Return” ปรากฏการณ์นี้ส่งผลให้ท้องน้ำโตนเลสาบในช่วงฤดูน้ำหลากขยายวงกว้างไปจนเกิดเป็นแหล่งเก็บน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ และจะค่อย ๆ ระบายออกในช่วงฤดูแล้ง นอกจากนี้ การไหลสลับทิศทางของแม่น้ำยังช่วยให้เกิดการพัดพาตะกอนอันอุดมสมบูรณ์มาทับถมเป็นบริเวณกว้างก่อให้เกิดพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกบริเวณโดยรอบทะเลสาบ

แหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญต่อระบบนิเวศน์ โตนเลสาบเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยสัตว์น้ำนานาชนิด เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ปลาน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก มีพันธุ์ปลามากกว่า 200 ชนิดและเป็นแหล่งกำเนิดทรัพยากรธรรมชาติประเภทอื่น ๆ จำนวนมาก เช่น พืชพันธุ์ที่มีมากกว่า 200 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนมกว่า 46 สายพันธุ์ และนกอีกกว่า 255 สายพันธุ์ ในจำนวนนี้มีหลายสายพันธุ์เป็นสัตว์ปีกอนุรักษ์ของโลก

แหล่งทรัพยากรประมงที่สำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะปลาน้ำจืดซึ่งเป็นสินค้าอาหารสำคัญอันดับ 2 ของกัมพูชา รองจากข้าว และเป็นแหล่งโปรตีนสำคัญของชาวกัมพูชา ปัจจุบันกัมพูชาเป็นแหล่งประมงน้ำจืดขนาดใหญ่อันดับ 4 ของโลก รองจากจีน อินเดีย และบังคลาเทศ โดยมีผลผลิตประมงน้ำจืดกว่า 4000,000 ตันต่อปี (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10-20 ของ GDP) ซึ่งเป็นผลผลิตที่ได้จากโตนเลสาบประมาณ 230,000 ตันต่อปี หรือร้อยละ 60 ของผลผลิตประมงน้ำจืดทั้งหมดของกัมพูชา กัมพูชามีปลาน้ำจืดอย่างน้อย 300 ชนิด พบในโตนเลสาบกว่า 200 ชนิด ที่สำคัญ ได้แก่ Perch, Carp, Lungfish และ Smelt สาเหตุที่ทำให้ปลาชุกชุมมาจากการไหลของกระแสน้ำที่มีลักษณะเฉพาะและระบบนิเวศน์ที่มีความอุดมสมบูรณ์ ดังเห็นได้จากปลาที่มีความสำคัญเชิงเศรษฐกิจหลายชนิด เช่น ปลาเตรเรียล (Trey Riel) โตนเลสาบจึงเป็นแหล่งทรัพยากรประมงที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น การแปรรูปผลผลิตประมง (โดยเฉพาะปลาร้า และปลากรอบ) ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่กัมพูชาเป็นจำนวนไม่น้อยในแต่ละปี

แหล่งเพาะข้าวและพืชเศรษฐกิจสำคัญที่สุดของกัมพูชา พื้นที่เกษตรกรรมของกัมพูชาที่มีอยู่ราว 2.8 ล้านเฮกตาร์ เป็นพื้นที่ปลูกข้าวถึง 2.3 เฮกตาร์ การปลูกข้าวในกัมพูชาส่วนใหญ่เป็นลักษณะ Rain fed lowland rice ที่มีมากถึงร้อยละ 86 ของพื้นที่ปลูกข้าวทั้งหมดของกัมพูชา ซึ่งให้ผลผลิตค่อนข้างต่ำ เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องชลประทาน และเทคโนโลยีการผลิต ขณะที่การปลูกข้าวในลักษณะ Deep water หรือ Floating rice ซึ่งทำได้เฉพาะบริเวณโตนเลสาบ และจะทำการเพาะปลูกในช่วงน้ำลดมีเพียงร้อยละ 4 ของพื้นที่ปลูกข้าวทั้งหมด แต่ให้ผลผลิตราวร้อยละ 12 ของผลผลิตข้าวทั้งหมด นอกจากข้าวแล้ว ยังมีพืชเศรษฐกิจสำคัญที่นิยมปลูกรอบบริเวณโตนเลสาบ ได้แก่ ยางพารา และพริกไทย

แหล่งทรัพยากรป่าไม้ ปัจจุบันกัมพูชามีพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 60 ของพื้นที่ทั้งประเทศ ทรัพยากรป่าไม้มีสภาพค่อนข้างอุดมสมบูรณ์ ทั้งในพื้นที่ป่าไม้ที่สำคัญของกัมพูชา นอกจากป่าไม้บริเวณเทือกเขา Dongrek ทางภาคเหนือ เทือกเขา Cardamon และเทือกเขา Elephant ทางภาคตะวันตก และพื้นที่ป่าไม้ทางภาคตะวันออกแล้ว บริเวณพื้นที่น้ำท่วมถึงโตนเลสาบ รวมถึงป่าชายเลนและป่าไม้ในพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณลุ่มน้ำโตนเลสาบก็เป็นพื้นที่ป่าไม้ที่สำคัญเช่นเดียวกับป่าไม้บริเวณเทือกเขาในภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ อย่างไรก็ตามพื้นที่ป่าไม้ของกัมพูชาได้เริ่มลดลงอย่างน่าเป็นห่วงจากอัตราการตัดไม้ทำลายป่าสูงถึง 300,000 เฮกตาร์ต่อปี เพื่อทำการค้าและนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับหุงต้มในครัวเรือน

แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โตนเลสาบจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปชมความสวยงามของทะเลสาบและทัศนียภาพโดยรอบ รวมทั้งวิถีชีวิตของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ โตนเลสาบยังเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ และมีระบบนิเวศน์ที่อุดมสมบูรณ์ อีกทั้งยังมีพันธุ์ไม้ และสัตว์บางชนิดที่พบเห็นได้เฉพาะบริเวณโตนเลสาบเท่านั้น จึงถือเป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกัมพูชา

ปราการป้องกันน้ำท่วม โตนเลสาบเปรียบเสมือนปราการที่ธรรมชาติสร้างขึ้นเพื่อป้องกันน้ำท่วมในบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ โดยทำหน้าที่ดูดซับและเก็บกักน้ำในช่วงฤดูน้ำหลากและปล่อยน้ำออกมาในช่วงฤดูแล้ง ทั้งนี้ พื้นที่ลุ่มน้ำโตนเลสาบสามารถดูดซับน้ำได้ประมาณ 46 ล้านลูกบาศก์เมตร ในจำนวนนี้ร้อยละ 62 เป็นน้ำที่ไหลมาจากแม่น้ำโขง ส่วนที่เหลือเป็นน้ำที่ไหลมาจากแม่น้ำโตนเลสาบ

เส้นทางคมนาคมหลัก แม้ว่าถนนหลายสายในกัมพูชาได้รับการพัฒนาจนมีสภาพการใช้งานได้ดีกว่าอดีต แต่ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำยังคงได้รับความนิยมค่อนข้างมากในกัมพูชา ทั้งนี้ โตนเลสาบถือเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญซึ่งเชื่อมโยงระหว่างกรุงพนมเปญ จังหวดเสียมเรียบ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดโพธิสัตว์ จังหวัดกำปงชนัง และจังหวัดกำปงธม ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่โดยรอบโตนเลสาบ

8.3 เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมารัฐบาลกัมพูชาได้ดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปตั้งฐานการผลิตและสร้างรายได้จากการส่งออกให้แก่ประเทศ โดยมี Cambodian Special Economic Zone Board (CSEZB) ทำหน้าที่พัฒนาและควบคุมดูแลการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศทั้งหมด ทำให้มีโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเกิดขึ้นหลายแห่ง โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งหนึ่งที่น่าสนใจ คือ Phnom Penh Special Economic Zone (PPSEZ) หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดกันดาล ทางตอนใต้ของกัมพูชา ซึ่งเป็นโครงการที่

พัฒนาขึ้นโดย Japan Cambodia Development Corporation ที่เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง Zephyr Co., Ltd. ของญี่ปุ่นและ Attwood Investment Group ของกัมพูชา มีเป้าหมายเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปตั้งฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานเป็นหลัก เช่น สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อาหารแปรรูป เฟอร์นิเจอร์ จักรยาน สินค้าอุปโภคและบริโภคอื่น ๆ เป็นต้น ภายใน PPSEZ ประกอบด้วยพื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่พาณิชย์ และพื้นที่ที่อยู่อาศัย โดยการพัฒนาพื้นที่ในเขตที่ 1 จากทั้งหมด 3 เฟส แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2550 และเปิดดำเนินการในเดือนมกราคม 2551 ส่วนพื้นที่ในเฟสที่ 2 คาดว่าจะพัฒนาแล้วเสร็จภายในปี 2552 ซึ่งความน่าสนใจของ PPSEZ คือ

- ทำเลที่ตั้งเอื้อต่อการคมนาคมขนส่ง PPSEZ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 ห่างจากสนามบินนานาชาติพนมเปญเพียง 8 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือพนมเปญ 18 กิโลเมตร สามารถใช้เส้นทางรถไฟที่เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญและกรุงสีหนุวิลล์ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจสำคัญทางตอนใต้ของกัมพูชา โดยมีระยะทางห่างกันประมาณ 207 กิโลเมตร เพื่อขนส่งสินค้าต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ได้โดยสะดวก การขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยสามารถทำได้หลายช่องทาง เช่น การใช้ทางหลวงหมายเลข 5 ที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญ-ปอยเปต เข้าสู่ประเทศไทยที่ด่านอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว หรือใช้ท่าเรือสีหนุวิลล์ขนส่งสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพฯ หรือท่าเรือแหลมฉบัง

- สิทธิประโยชน์ นักลงทุนต่างชาติสามารถเช่าที่ดินได้นานถึง 99 ปี และสามารถขอต่ออายุการเช่าใหม่ได้ นอกจากนี้ ยังได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 9 ปี การยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าวัตถุดิบและเครื่องจักร และการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าส่งออกอีกด้วย

- การอำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุนในด้านต่าง ๆ PPSEZ มี Administration of Special Economic Zone ซึ่งเป็นผู้ให้บริการครบวงจร (One Stop Service) ในเรื่องการจดทะเบียนบริษัท การออกใบอนุญาตการลงทุน (Conditional Registration Certificate: CRC) และการให้ความช่วยเหลือด้านกฎหมาย มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ครบครัน อาทิ ไฟฟ้า ประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบโทรคมนาคม และท่าเรือสินค้าเทกอง รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงแรม อพาร์ตเม้นต์ ธนาคาร และคลินิก

8.4 นิคมอุตสาหกรรมเกาะกง...จุดประกายการค้าขายชายแดนไทย-กัมพูชา นับตั้งแต่กัมพูชาเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศในปี 2537 ประกอบกับกัมพูชามีข้อได้เปรียบหลายด้านที่เป็นจุดดึงดูดการลงทุน โดยเฉพาะค่าจ้างแรงงานราคาถูกและทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ รวมถึงการที่กัมพูชาได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (GSP) จากนานาประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ส่งผลให้กัมพูชาเป็นหนึ่งในตลาดเป้าหมายใหม่ของนักลงทุนจากต่างประเทศในการ เข้ามาสร้างฐานการค้าและการลงทุน อย่างไรก็ตาม กัมพูชายังมีความล้าหลังในเรื่องเทคโนโยลีการผลิตและระบบการจัดการที่เป็นสากล ปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ประกอบกับความไม่ชัดเจนของนโยบายทางด้านการสนับสนุนการลงทุนจากภาครัฐ รัฐบาลจึงต้องเร่งดำเนินยุทธศาสตร์

สำคัญในการสร้างความเชื่อมั่น ควบคู่ไปกับการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของการลงทุนที่จะตามมาในอนาคต ซึ่งหนึ่งในยุทธศาสตร์ดังกล่าว คือ การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ให้เป็นแหล่งดึงดูดเงินลงทุนจากนักลงทุนทั่วภูมิภาค และเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยบรรเทาปัญหาความยากจนและปัญหาความเหลื่อมล้ำในการกระจายรายได้ของชาวกัมพูชาได้ในระดับหนึ่งด้วย

ปัจจุบัน รัฐบาลกัมพูชาได้ริเริ่มโครงการจัดตั้งอุตสาหกรรมขึ้นหลายแห่ง เช่น นิคมอุตสาหกรรมปอยปด นิคมอุตสาหกรรมไพลิน และนิคมอุตสาหกรรมสีหนุวิลล์ เป็นต้น ซึ่งนิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok หรือนิคมอุตสาหกรรมเกาะกง เป็นโครงการที่เน้นการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือ ACMECS โดยจะเป็นนิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของกัมพูชาที่มีมาตรฐาน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนสมบูรณ์

นิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok ตั้งอยู่ในอำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง ครอบคลุมพื้นที่ราว 2,000 ไร่ ห่างจากจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา (บ้านหาดเล็ก-จามเยี่ยม) ประมาณ 2 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองจังหวัดเกาะกงราว 4 กิโลเมตร มีเส้นทางหมายเลข 48 จากนิคมอุตสาหกรรมเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อต่อไปยังกรุงพนมเปญและสีหนุวิลล์ โดยพื้นที่ร้อยละ 70 ของโครงการเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม อีกร้อยละ 30 สำหรับก่อสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยการลงทุนมาจากภาคเอกชน มีคณะกรรมการบริหารนิคมฯ ประกอบด้วยนักลงทุนและตัวแทนจากภาครัฐ ทำหน้าที่กำกับดูแลและบริหารงานในนิคม อุตสาหกรรมเป้าหมายของนิคมแห่งนี้ ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า ผลิตผลทางการเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร และผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

นิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่มีมาตรฐานและให้บริการได้ในระดับสากล ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนที่ต้องการเข้ามาดำเนินธุรกิจในกัมพูชา ขณะเดียวกัน ยังมีความสำคัญในฐานะเป็นโครงการนำร่องเพื่อเป็นแม่แบบให้กับนิคมอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่จะจัดขึ้นตามมาในอนาคต นิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok มีข้อได้เปรียบหลายประการ ที่สำคัญได้แก่

- **ทำเลที่ตั้ง** นิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok ตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นจุดศูนย์กลาง สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญ ๆ ของไทยและกัมพูชา โดยมีเส้นทางบกที่เชื่อมต่อไปยังกรุงพนมเปญและกรุงสีหนุวิลล์ ซึ่งถือเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญของกัมพูชา รวมถึงอยู่ติดกับชายแดนไทย-กัมพูชา ช่วยเพิ่มโอกาสให้แก่นักลงทุนในการติดต่อค้าขายหรือดำเนินธุรกรรมต่าง ๆ กับประเทศไทย นอกจากนี้เกาะกงยังมีพื้นที่ติดกับชายฝั่งทะเลและมีท่าเรือขนส่งสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือเกาะกง ที่รัฐบาลมีโครงการปรับปรุงและขยายท่าเรือเพื่อรองรับการขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมบริเวณโดยรอบ ซึ่งจะเกื้อหนุนให้พัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งผลิตสินค้าแบบครบวงจร นับตั้งแต่การผลิตไปจนถึงการส่งออก

- ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานครบครันและได้มาตรฐาน นอกจากนี้ ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวนับว่าค่อนข้างถูก ส่งผลให้ต้นทุนในการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ อยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ

- นโยบายส่งเสริมจากภาครัฐ รัฐบาลมีแผนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม Nearng Kok เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนหลายประการ เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและปัจจัยการผลิต การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 5 ปี เป็นต้น

9. เมืองคู่แฝด (Sister Cities)

จากแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ACMECS ตามปฏิญญาพุกามที่ผู้นำทั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย ได้ลงนามร่วมกัน เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ณ เมืองพุกาม เพื่อแสดงเจตนารมณ์ทางการเมือง โดยเห็นชอบให้เกิดโครงการร่วมกันของทุกประเทศ และโครงการระดับทวิภาคี (Bilateral Project) รวมทั้งโครงการเมืองคู่แฝด (Sister Cities) ก็เป็นหนึ่งในโครงการที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจบรรลุตามวัตถุประสงค์ ซึ่งเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่มีร่วมกัน คือ

1) เชื่อมโยงธุรกิจบริการ การค้า ธุรกรรมการเงิน (Account Trade)
2) ขนส่ง (Logistics Industry)
3) ตลาดกลางสินค้าเกษตรร่วม
4) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว
5) เขตประกอบการอุตสาหกรรม เขตการผลิตร่วม เน้นอุตสาหกรรมใช้แรงงาน
6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน

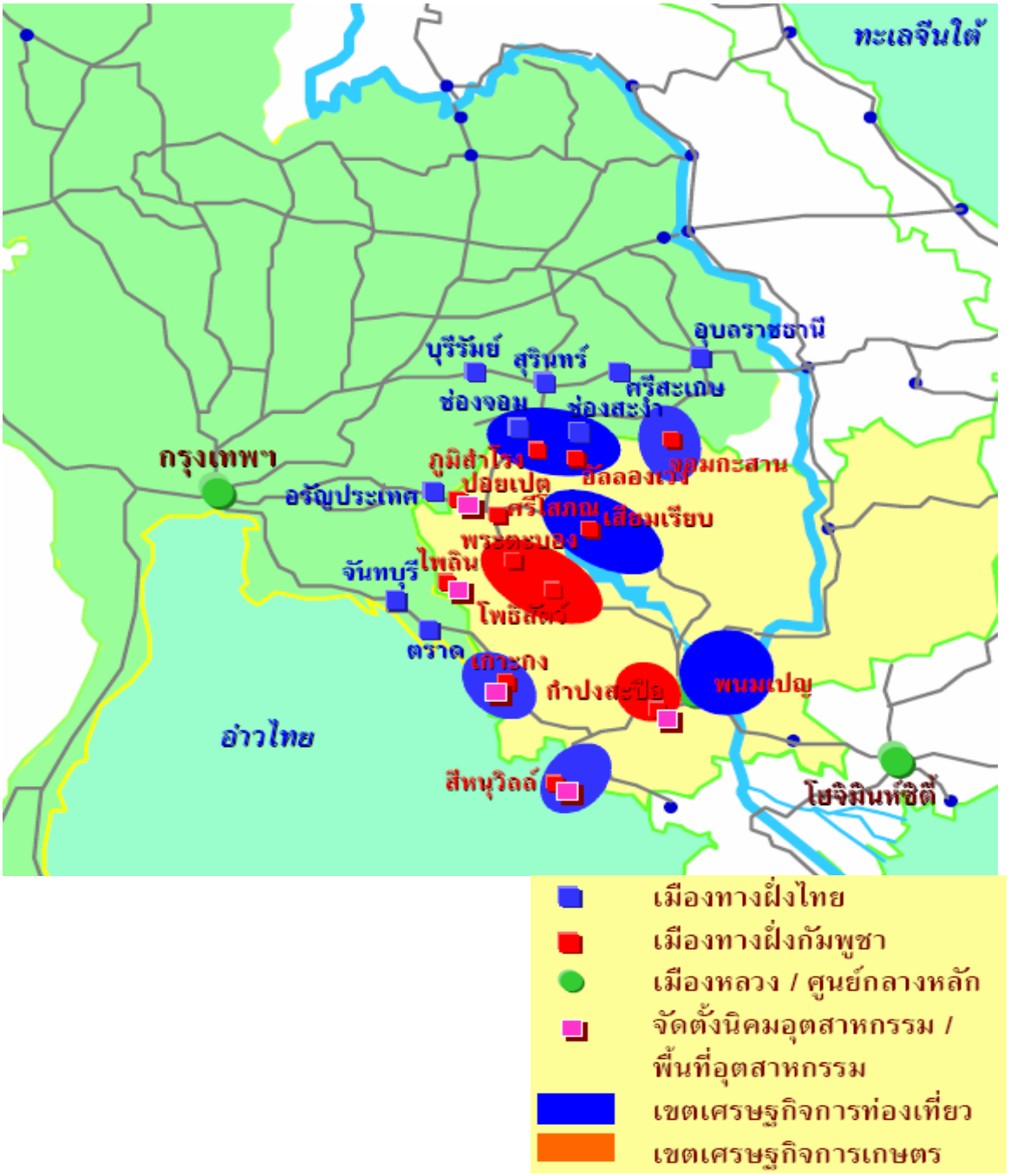
โดยโครงการร่วมกัมพูชา-ไทย กำหนดให้มีเมืองคู่แฝด 9 โครงการ ดังแสดงในตารางที่ 31

ตารางที่ 31: เมืองคู่แฝดระหว่างกัมพูชา-ไทย

ลำดับที่	เมืองคู่แฝด
1	เสียมเรียบ - ศรีสะเกษ
2	โอดดาร์เมียนเจย - สุรินทร์
3	บันเตียเมียนเจย - สระแก้ว
4	ไพลิน - จันทบุรี
5	เกาะกง - ตราด
6	พระวิหาร - อุบลราชธานี
7	พระตะบอง - จันทบุรี
8	ปราสาท - ตราด
9	โอดดาร์เมียนเจย - บุรีรัมย์

โครงการเมืองคู่แฝด (เมืองคู่มิตร) เป็นการดำเนินงานเพื่อพัฒนาพื้นที่ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นเมืองเชื่อมโยงระหว่างกัน เป็นรากฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยว สนับสนุนการย้ายฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมจากไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2548 ให้กำหนดมาตรการผ่อนปรนสำหรับเมืองที่เป็น Sister City นำร่องในการจัดทำ Contract Farming 3 แห่ง ได้แก่ (1) ไทย-พม่า : แม่สอด-เมียวดี (2) ไทย-ลาว : เลย-ไชยบุรี และ (3) ไทย-กัมพูชา : จันทบุรี-พระตะบอง/ไพลิน

รูปภาพที่ 3: แนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศกัมพูชา-ไทย



9.1 เมืองคู่แฝด เสียมเรียบ-ศรีสะเกษ

เมืองคู่แฝดเสียมเรียบ-ศรีสะเกษ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ช่วยส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าเยี่ยมชมปราสาทนครวัด นครธม และปราสาทอื่น ๆ ในประเทศกัมพูชา จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ทำให้เกิดการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (ช่องสะงำ-อัลลองเวง-เสียมเรียบ) เพื่อให้การเดินทางทางรถยนต์ระหว่าง 2 ประเทศสะดวกขึ้น ด้วยงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลไทยกว่า 1,300 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จในปี 2551 โดยคาดการณ์ว่าหากถนนสายนี้แล้วเสร็จจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าและธุรกิจการท่องเที่ยวเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติสามารถใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง จากช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ ถึงเสียมเรียบ เพื่อชมความงามของปราสาทหินนครวัด นครธม ได้ ทั้งนี้ ยังสามารถสร้างรายได้และอาชีพให้กับประชาชนบริเวณเส้นทางการสัญจรทั้งในประเทศไทยและกัมพูชา เนื่องจากโครงการก่อสร้างถนนดังกล่าวใกล้จะเสร็จสิ้นแล้ว แต่ยังไม่ได้ดำเนินการเจรจาหรือติดต่อประสานงานในด้านการอำนวยความสะดวกบนเส้นทางดังกล่าว เช่น จุดพักรถ ศูนย์บริการการเดินทาง เป็นต้น ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสารที่จะเข้ามาดำเนินงานบนถนนหมายเลข 67 จึงควรเร่งการเจรจาร่วมกัน (Bilateral) ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งของไทยและกัมพูชา

9.2 เมืองคู่แฝด เกาะกง-ตราด

จากกรอบความร่วมมือ ACMCS ในโครงการเมืองคู่แฝด (เกาะกง-ตราด) จังหวัดตราดจึงเร่งดำเนินการเพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกัน จากกลยุทธ์เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจประตูสู่อินโดจีนได้เกิดโครงการต่าง ๆ ขึ้น เช่น โครงการก่อสร้างถนน 4 เลน ตราด-หาดเล็กไปเชื่อมกับถนนสาย 48 ของกัมพูชา เพื่อเชื่อมโยงถนนระหว่างประเทศ โดยการรับผิดชอบของแขวงการทางตราด (กรมทางหลวง) งบประมาณตั้งแต่ปี 2548-2551 จำนวน 900 ล้านบาท โครงการพัฒนาเมืองคู่แฝด (เกาะกง-ตราด) (จันทบุรี-พระตะบอง/ไพลิน) โดยความรับผิดชอบของจังหวัดตราดและจันทบุรี งบประมาณปี 2548 จำนวน 10 ล้านบาท และโครงการจัดระบบบริหารจัดการศูนย์รวมสินค้าเพื่อการส่งออก (HUB) โดยความรับผิดชอบของพาณิชย์จังหวัด งบประมาณปี 2548-2551 จำนวน 315 ล้านบาท จากกลยุทธ์กำหนดกลไกทางด้านการบริหารจัดการสินค้าเกษตรเป็นรายสินค้าเพื่อสร้างเสถียรภาพทางราคาสินค้าเกษตร และให้เกษตรกรได้รับราคาผลิตที่เป็นธรรม เป็นต้น ทั้งนี้ จากการเล็งเห็นความสำคัญของการสาธารณสุข จากกลยุทธ์ส่งเสริมและการพัฒนาตามกรอบปฏิญญาพุกาม จึงได้จัดโครงการเกาะกง-ตราด ร่วมใจพัฒนาสาธารณสุข โดยความรับผิดชอบของสาธารณสุขจังหวัด ด้วยงบประมาณปี 2548-2551 จำนวน 3.9 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันของทั้ง 2 เมือง (เกาะกง-ตราด)

10. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย-กัมพูชา

โลจิสติกส์ (Logistics) ตามพจนานุกรม หมายถึง การส่งกำลังบำรุงในทางทหาร ซึ่งก็คือ การขนส่งยุทธโธปกรณ์จากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดหนึ่งให้ถูกสถานที่และทันเวลา สำหรับในปัจจุบัน ได้นำคำว่าโลจิสติกส์ มาประยุกต์ใช้ในความหมายของระบบการขนส่ง โดยหมายถึง การจัดวางแผน กำหนดสายงาน และควบคุมกิจกรรมทั้งการเคลื่อนย้ายและไม่เคลื่อนย้ายในการลำเลียงสินค้าจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งที่มีการบริโภค ดังนั้น โลจิสติกส์ ก็คือ วิธีการและกระบวนการที่ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนโดยรวมในการกระจายสินค้าให้ต่ำที่สุด เพื่ออำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มจนถึงมือผู้บริโภค (ธนิต โสรัตน์, 2551)

เนื่องจากในปัจจุบัน ทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม จะมีการแข่งขันกันทั้งทางด้านการค้า ราคาสินค้า โดยมีเวลาเป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดราคาต้นทุน ซึ่งในส่วนของต้นทุนทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ถ้าค่าขนส่งราคาถูกก็จะช่วยลดต้นทุนราคาสินค้าได้ ตัวอย่างเช่น สินค้าที่เข้ามาทางท่าเรือจะทำอย่างไร เพื่อให้เข้าไปสู่โรงงานโดยเร็ว เพราะหากขนส่งมาจากท่าเรือล่าช้าต้นทุนต่าง ๆ ก็จะเพิ่มสูงขึ้น หรือกรรมวิธีกระบวนการระหว่างต้นทางถึงปลายทางเรือที่ขนส่งสินค้าเข้ามาทางท่าเรือ ซึ่งก็มีกรรมวิธีในเรื่องของภาษี การตรวจสินค้า ตรวจสอบสารเคมี เป็นต้น ถ้ากระบวนการในส่วนนี้ล่าช้าสินค้าที่จะส่งไปปลายทางก็จะล่าช้าลง นั่นคือ ต้นทุนจะสูงขึ้น

10.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาครัฐได้เห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย จึงมีแนวคิดที่จะสร้างระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภาคอินโดจีน โดยเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 รัฐบาลจึงได้จัดตั้ง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2549-2553) โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

1) เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกต่อกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)

2) สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

1) การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ให้มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

2) การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and logistics Network Optimization) เพื่อให้เกิดระบบเครือข่ายและระบบการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณการรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน ในการรวบรวม ขนถ่าย และกระจายสินค้าทั้งในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค

3) การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization) เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันในระดับสากล และในประเภทที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

4) การยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) เพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้าและส่งออก

5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ และสร้างระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในประเทศไทย

ทั้งนี้ ในยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญกับการเปิดเส้นทางการค้า ด้วยการพัฒนาเส้นทางทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศ ภูมิภาค และเมืองคู่ค้าหลัก (Economic Corridor)

สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย รัฐบาลมีเป้าหมายที่จะผสมผสานการขนส่งในหลายรูปแบบทั้งทางรถยนต์ รถไฟ เรือ และอากาศ มาเชื่อมโยงกัน โดยกำหนดให้การขนส่งทางน้ำและทางรางเป็นเส้นทางขนส่งหลักในการขนส่งระยะยาว การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งต่อเชื่อมจากต้นทางสู่เส้นทางหลัก กับนำส่งจากเส้นทางหลักสู่ปลายทาง ส่วนด้านการขนส่งทางอากาศจะเป็นส่วนสนับสนุนสำหรับสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยแบ่งเป็น 2 ส่วน (ศูนย์อินโดจีนศึกษา, 2551 : 296-297) ได้แก่

1) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น

- การพัฒนาท่าเรือไทยเป็นประตูสู่ภูมิภาค เพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (LCB) เพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกอินโดจีนและจีนตอนใต้ และพัฒนาท่าเรือสตูล เพื่อรองรับประเทศในแถบเอเชียใต้ ตลอดจนขยายขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบัง และย่านพหลโยธิน เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งรวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือภูมิภาค

- การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภาค โดยจัดตั้ง Hub และเชื่อมต่อระบบการขนส่งระหว่างรูปแบบการขนส่งเดียวกัน (Intramodal) และต่างรูปแบบ (Intermodal) ให้เกิดการใช้ประโยชน์และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ (Fully Utilization) รวมทั้งสร้างและพัฒนา Container Yard & Truck Terminal

- Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในปริมาณมาก ซึ่งจะลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงาน เพิ่มความปลอดภัยและตรงเวลา โดยการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งระบบรางและทางน้ำอย่างจริงจัง

- การพัฒนาระบบ Logistics Management เพื่อจัดระบบให้เอื้อต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ โดยจัดตั้งกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ และเร่งรัดการออกกฎหมายผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Mutimodal Transport Operator) ตลอดจนการปรับปรุง

2) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ

- Global Destination Network เพื่อความเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของสินค้าในกลุ่มประเทศ Greater Mekong Subregion: GMS และเอเชียใต้ (South Asia) กับตลาดโลก ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในประเทศต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า Door to Door การขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั่วโลก โดยเน้นการเปิดเส้นทางการบินมุ่งสู่ประเทศต่าง ๆ ที่มีศักยภาพทั้งในเอเชีย ยุโรป อเมริกา

- การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็นประตูสู่ระดับโลก เพื่อความเป็นประตูในระดับภูมิภาค โดยพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าภาคเหนือเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ Greater Mekong Subregion: GMS และเอเชียใต้ (South Asia) โดยเน้นสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม และพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางภาคใต้เชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) โดยเน้นสินค้าอาหารทะเลสด ตลอดจนการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูสู่ระดับโลก เชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่าง ๆ

- เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์และเครื่องประดับ โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า เช่น E-commerce และ E-licensing อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งระหว่างหมวดหมู่ต่าง ๆ เป็นต้น การประสานให้เกิด Multi-Modal between Surface and Air ตลอดจนการจัดตั้งคณะกรรมการกลางขึ้นรับผิดชอบ

10.2 ความร่วมมือทางโลจิสติกส์ระหว่างภูมิภาคอาเซียน

สำหรับประเทศไทยมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมกับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นผลจากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategic: ACMECS) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-คงคา (Mekong-Ganga Cooperation: MGC) โดยกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เหล่านี้ต่างก็ให้ความสำคัญ และร่วมมือกันในการพัฒนาเครือข่ายและเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค ซึ่งรายละเอียดของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ มีดังต่อไปนี้

1) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้ง 5 ประเทศเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล กรอบความร่วมมือนี้มีเป้าประสงค์เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตมากขึ้นตามแนวชายแดน ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายภาคอุตสาหกรรม การเกษตร และการผลิตไปยังบริเวณที่มีความได้เปรียบ สร้างโอกาสการจ้างงาน ลดความแตกต่างของรายได้ ส่งเสริมสันติภาพ เสถียรภาพ และความมั่งคั่งร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยครอบคลุมความร่วมมือ 5 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน (Trade and Investment Facilitation) ความร่วมมือด้านเกษตรและอุตสาหกรรม (Agriculture and Industrial Cooperation) การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม (Transport Linkages) การท่องเที่ยว (Tourism Cooperation) และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development)

สำหรับความร่วมมือในด้านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาคนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่ม ACMECS และอำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว โดยจะดำเนินการสร้างถนน และสะพานเชื่อมระหว่างประเทศในกลุ่ม ACMECS และเปิดเส้นทางทางการค้าใหม่ ๆ ระหว่างประเทศ CLMTV (กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม) เพื่อเชื่อมเส้นทางไปยังจีน และอินเดีย

นอกจากนี้ ยังได้มีโครงการร่วมภายใต้สาขาการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน 3 โครงการ ได้แก่ 1) การสร้างเครือข่ายความร่วมมือขนส่งสินค้า ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศสมาชิก ACMECS 2) การลงทุนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ ทางด้านโลจิสติกส์ และ 3) การนำระบบ Global Positioning System (GPS) และ Radio Frequency Identification (RFID) กับรถบรรทุกสินค้าผ่านแดน

2) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Greater Mekong Subregion: GMS) โครงการ GMS เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการ เพื่อสนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ซึ่งสาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน การเกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

สำหรับความคืบหน้าในการดำเนินงาน GMS ได้แก่

- การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ได้แก่ เส้นทางคุนหมิง-เชียงราย-กรุงเทพฯ ที่ผ่านมาทางเส้นทางลาวและพม่า เส้นทางคุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟง ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 ของเวียดนามเหนือ-ใต้

- การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม มีความยาวของถนนที่เชื่อมโยงกันทั้งหมดประมาณ 1,450 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนส่งภาคพื้นดินที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้

- การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยการยกระดับทางเชื่อมโยงที่สำคัญในทางหลวงอาเซียนจากกรุงเทพฯ ถึงโฮจิมินห์ผ่านทางกรุงพนมเปญ

- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค

- ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มน้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River)

นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่จะปรับปรุงถนน สร้างเส้นทางขนส่ง พัฒนาเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ และระบบขนส่งทางน้ำ พัฒนาข้อตกลงการเดินเรือเพื่อการค้า พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนย้ายคนและสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น

3) กรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-คงคา (Mekong-Ganga Cooperation: MGC) ประกอบด้วยสมาชิกทั้งหมด 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างและเชื่อมโยงความร่วมมือในกิจกรรมหลัก 4 สาขา ได้แก่ ด้านการท่องเที่ยว การศึกษา วัฒนธรรม และการคมนาคมขนส่ง

สำหรับความร่วมมือในด้านการคมนาคมขนส่ง ได้มีการเสนอแนะที่จะเชื่อมโยงการคมนาคมในภูมิภาค และศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางรถไฟ นอกจากนี้ยังมีแนวคิดในการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านการคมนาคมขนส่งในกรอบแม่น้ำโขง-คงคากับประเทศในกรอบความร่วมมืออื่น ๆ อาทิ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-คงคา (MGC) เป็นต้น

10.3 ความร่วมมือทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-กัมพูชา

สำหรับประเทศไทยมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมกับประเทศกัมพูชาตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกรอบความร่วมมือ ACMECS GMS และ MGC เป็นต้น ซึ่งความร่วมมือทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-กัมพูชา ได้แก่

<u>กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง</u> (Greater Mekong Subregion Cooperation: GMS)

1) เส้นทาง R1 โครงการถนนสายกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินต์ซิตี้-วังเตา

ในส่วนของไทย คือ จากกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี-อรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร ช่วงแรก จากกรุงเทพฯ-พนมสารคาม-กบินทร์บุรี ระยะทาง 173 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรแล้ว ในขณะที่ช่วงสุดท้าย จากสะแก้ว-อรัญประเทศ (ชายแดนไทย/กัมพูชา) ที่อำเภอคลองลึก ระยะทาง 55 กิโลเมตร กำลังก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ถนนช่วงกลาง จากกบินทร์บุรี สระแก้ว ระยะทาง 54 กิโลเมตรได้รับงบประมาณเพื่อก่อสร้างขยายเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรแล้ว นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้ก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่ จากพนมสารคาม-สระแก้ว ระยะทาง 72 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรแล้วเสร็จ ซึ่งสามารถย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ-ชายแดนไทย/กัมพูชา ได้ประมาณ 33 กิโลเมตร

ในส่วนของกัมพูชา คือ จากปอยเปด-ศรีโสภณ-พนมเปญ-บาเวต (ชายแดนเวียดนาม) ระยะทางประมาณ 570 กิโลเมตร กัมพูชากำลังปรับปรุงช่วงปอยเปด-ศรีโสภณ-เสียมเรียบ โดยได้รับเงินกู้จาก ADB ส่วนที่เหลือจากศรีโสภณ-พนมเปญ ได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ และเตรียมปรับปรุงช่วงพนมเปญ-สะพานข้ามแม่น้ำโขงเนิกเลิง ส่วนช่วงเนิกเลิง-ชายแดนเวียดนามที่บาเวตได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ

2) เส้นทาง R10 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เส้นทางเริ่มจากจังหวัดตราด (ไทย) - เกาะกง (กัมพูชา)-อำเภอสแรอัมเบิล-สีหนุวิลล์ - คาเมา (เวียดนาม)

เส้นทางกัมพูชา ช่วงจังหวัดเกาะกง-อำเภอสแรอัมเบิล ระยะทาง 160 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 334.5 ล้านบาท ในปี 2543 รัฐบาลไทยได้อนุมัติให้ความช่วยเหลือรัฐบาลกัมพูชาในวงเงิน 134.5 ล้านบาท เพื่อให้ทหารช่างดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซมเส้นทางให้เป็นถนนผิวจราจรลูกรัง กว้าง 8 เมตร และไหล่ทางข้างละ 1 เมตร แล้วเสร็จเมื่อต้นปี 2546 ขณะนี้รัฐบาลไทยได้อนุมัติ

ความช่วยเหลือในการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง แบบให้เปล่า วงเงิน 288 ล้านบาท และให้กรมทางหลวงให้ความช่วยเหลือในการสำรวจและออกแบบการก่อสร้างถนนลาดยางสายนี้ รวมถึงรัฐบาลไทยจะให้เงินกู้แบบผ่อนปรนแก่กัมพูชา วงเงิน 568 ล้านบาท ภายหลังอนุมัติวงเงินกู้เพิ่มเติมอีก 300 ล้านบาท เพื่อทำการก่อสร้างถนนลาดยาง

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง กัมพูชา-ลาว-พม่า-ไทย (Ayeyawady - Chao Praya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนน ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในสาขาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม โดยพิจารณาความเหมาะสมเบื้องต้นของเส้นทางที่มีศักยภาพในประเทศเพื่อนบ้าน จัดลำดับความสำคัญโครงการ ระยะเวลา และแหล่งเงินทุนที่จะใช้ในการก่อสร้าง เพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายและรูปแบบให้ความช่วยเหลือ เช่น การศึกษาความเหมาะสม สำรวจออกแบบรวมทั้งการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ในโอกาสต่อไป ซึ่งโครงการเร่งด่วนด้านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมไทย-กัมพูชาภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง มีดังนี้

1) โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 ตราด-เกาะกง–สแรอัมเบิล มีเป้าหมายเพื่อก่อสร้างเส้นทางเศรษฐกิจหลักเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม สายเลียบชายฝั่งทะเล (Southern Economic Corridor) ภายใต้กรอบ GMS ให้แล้วเสร็จภายในปี 2550

เส้นทางตราด-เกาะกง-สแรอัมเบิล สำหรับไทย-กัมพูชาได้มีความร่วมมือกันในการก่อสร้างถนนสาย 48 (เกาะกง-สแรอัมเบิล) และสะพานข้ามแม่น้ำ 4 แห่ง ซึ่งมีความยาว 140-150 กิโลเมตร (สแรอัมเบิล ยาว 420 เมตร อันโตงตึก ยาว 270 เมตร ตรอเปียงรุง ยาว 480 เมตร และพุมดวง (ตาไต) ยาว 390 เมตร) ซึ่งทั้งสะพานและถนนเป็นงบประมาณที่ทางรัฐบาลไทยช่วยสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างและให้เงินกู้ระยะยาวกับรัฐบาลกัมพูชาประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยถนนหมายเลข 48 นี้ นับเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญกับชาวเกาะกงมาก เพราะเป็นถนนสายเดียวที่ทำให้จังหวัดเกาะกงสามารถเดินทางไปยังพนมเปญได้ด้วยระยะทาง 280 กว่ากิโลเมตร ไปยังสีหนุวิลล์ประมาณ 250 กิโลเมตร และไปยังชายแดนประเทศเวียดนามประมาณ 350 กิโลเมตร ทำให้จังหวัดเกาะกงได้ประโยชน์จากถนนสายนี้อย่างมาก เพราะจะนำไปสู่การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ปัจจุบัน ถนนหมายเลข 48 นี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดใช้เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 ที่ผ่านมา

2) เส้นทางถนนสาย 318 (ตราด-คลองใหญ่-หาดเล็ก) ใช้งบประมาณ 600 ล้านบาท และมีงบประมาณซ่อมแซมอีก 100 ล้านบาท ถนนสายนี้เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกสู่อินโดจีน จากกรุงเทพฯ-ตราด ประเทศไทย – จังหวัดเกาะกง-กำปงโสม (สีหนุวิลล์) กัมพูชา ถนนสาย 318 เป็นถนนสายสำคัญในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ จังหวัดในภาคตะวันออก รวมทั้งจังหวัดตราด เพื่อนำ

สินค้าส่งไปยังท่าเรือคลองใหญ่ เพื่อนำขึ้นที่ท่าเรือสีหนุวิลล์ ในประเทศกัมพูชา และขนส่งต่อไปยังเวียดนามตอนใต้ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553 และจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางบกจากจังหวัดตราดสู่พนมเปญ ประเทศกัมพูชา เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30 และลดระยะเวลาในการขนส่งเร็วกว่าทางน้ำ 3 เท่าตัว จะทำให้ขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น และมีความรวดเร็ว ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น

เมื่อถนนสาย 48 และถนนหมายเลข 318 หากก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ คาดว่าจังหวัดตราดจะมีความสำคัญเป็นประตูเข้า-ออกของอินโดจีนอย่างแท้จริง เพราะเส้นทางสาย R10 จะเชื่อมต่อถึงเวียดนามใต้ตามโครงข่ายสายเอเชียด้วย ในอนาคตเส้นทางสายนี้จะเป็นเส้นทางสายเศรษฐกิจที่สำคัญ

3) โครงการก่อสร้างถนนสาย 67 เส้นทางช่องสะงำ-อันลองเวง-เสียมเรียบ การปรับปรุงถนนระยะทาง 167 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบัน เส้นทางเริ่มต้นจากบ้านแซร์ไปร์ ไปสิ้นสุดที่เขตชายแดนช่องสะงำ สภาพทางเป็นถนนลูกรังชำรุดถึงพอใช้ ส่วนในกัมพูชาแนวทางผ่านเมืองอันลองเวง ไปสิ้นสุดที่เมืองเสียมเรียบ ซึ่งสภาพทางเป็นถนนลูกรังชำรุด ผ่านได้เฉพาะฤดูแล้ง ส่วนฤดูฝนทางจะชำรุด คาดว่าเมื่อถนนแล้วเสร็จในปี 2552 จะสนับสนุนการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอีสานใต้และเมืองเสียมเรียบ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณเมืองคู่แฝด ศรีสะเกษ-อัลลองเวง

สำหรับการพัฒนาความร่วมมือทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-กัมพูชาจะเห็นได้ว่ามีข้อดี คือ การคมนาคมไปมาสะดวก การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวจะง่ายขึ้น เมื่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะทางบกสามารถติดต่อค้าขายได้สะดวก และส่งผลดีต่อการส่งออก-นำเข้าสินค้าระหว่างไทย-กัมพูชา แต่อย่างไรก็ตาม พื้นฐานทางถนนไม่ใช่ปัจจัยเดียวที่จะผลักดันให้เกิดการค้า การลงทุน แต่ต้องมีปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่ ความตกลงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งครอบคลุมกฎเกณฑ์ด้านยานพาหนะ คนประจำพาหนะ เส้นทางการขนส่ง กฎระเบียบการจราจร ขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะ และภาษีอากร เป็นต้น รวมถึงระบบไอที การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งยังเป็นอุปสรรคสำคัญอยู่ นอกจากนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรุก-รับกับการแข่งขันที่จะเกิดขึ้น เพราะเส้นทางที่เชื่อมโยงกันย่อมเป็นทั้งโอกาสทางการค้า และภัยคุกคามได้ในเวลาเดียวกัน โดยเฉพาะกับจีนตอนใต้ซึ่งเป็นที่รู้จักในนามของโรงงานโลก แหล่งผลิตสินค้าราคาถูก และตลาดบริโภคขนาดใหญ่ โดยอาจจะกลับกลายเป็นการเปิดประตูให้สินค้าราคาถูกจากจีนเพียงฝ่ายเดียวก็เป็นได้ (Logistic Digest Demo, 2551)

11. ปัญหาและอุปสรรคต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา

11.1 ปัญหาและอุปสรรคด้านเศรษฐกิจและการเมือง

- สถานการณ์ความมั่นคงทางการเมืองในกัมพูชา ยังคงส่งผลให้นักลงทุนมีความลังเลใจที่จะเข้าไปลงทุน โดยกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อยและบางพื้นที่ที่มีกฎระเบียบเป็นของตัวเอง โดยพื้นที่เหล่านั้นเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งทำให้มีความเสี่ยงสูงในการค้าขาย นอกจากนี้ ยังถูกมองว่ารัฐบาลยังไม่ให้เสรีภาพกับภาคเอกชนอย่างเต็มที่

- ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ และยังต้องการความช่วยเหลือเพื่อบูรณะประเทศ ทำให้กัมพูชาต้องพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นอย่างมาก

- การค้าระหว่างผู้ส่งออกไทยกับกัมพูชาบริเวณชายแดน ส่วนใหญ่เป็นการทำการค้าที่ไม่มีการทำสัญญาและไม่นิยมผ่านระบบธนาคาร เนื่องจากค่าบริการสูงและมีความล่าช้า ส่งผลให้ผู้ส่งออกไทยถูกโกงจากผู้นำเข้ากัมพูชาบ่อยครั้ง

- ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นบ่อเกิดปัญหาอื่น ๆ ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อการลงทุนของนักลงทุนไทย

- ปัญหาเขตแดนไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการลงทุน

- ปัญหาเรื่องค่าเงินเรียลซึ่งเป็นสกุลเงินหลักที่ใช้ในกัมพูชาขาดเสถียรภาพทำให้การซื้อขายสินค้าไม่สามารถชำระค่าสินค้าเป็นสกุลเงินดังกล่าวได้ ส่วนใหญ่จะรับชำระค่าสินค้าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินบาทของไทย หรือบางครั้งต้องชำระเป็นทองคำแทน

- การลักลอบทำการค้าบริเวณชายแดนทำให้สินค้ามีราคาถูกกว่าสินค้าราคาปกติในท้องตลาด และผู้ซื้อนิยมซื้อสินค้าแบบผิดกฎหมาย ได้แก่ อัญมณี ไม้ สินค้าเกษตรและรถยนต์ เป็นต้น

11.2 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวก

- มีกฎหมายจำนวนมากที่ยังขาดความชัดเจน กล่าวคือ รัฐบาลกัมพูชายังขาดการออกกฎหมายสำคัญเพื่อควบคุมและตรวจสอบการลงทุน เช่น กฎหมายลิขสิทธิ์และทรัพย์สินทางปัญญา กฎหมายด้านการตรวจสอบบัญชีที่อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุง รวมทั้งปัญหาความไม่แน่นอนในการทำสัญญาธุรกิจต่าง ๆ ทั้งกับภาครัฐบาลและเอกชน ทำให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้ในการเข้าไปลงทุนกับกัมพูชา

- การพิจารณาคดีความในศาลกัมพูชามีขั้นตอนที่ซับซ้อนและล่าช้า และมีปัญหาขาดแคลนข้อมูลและผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย

- ขาดแคลนศูนย์ข้อมูลข่าวสารเพื่อการบริการแก่ผู้ประกอบการที่สนใจทำธุรกิจในกัมพูชา โดยเฉพาะข้อมูลศึกษาวิเคราะห์สภาพการเมือง สังคม เศรษฐกิจ และภาวการณ์ตลาดการค้า เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการตัดสินใจลงทุน

- การดำเนินธุรกิจต้องเสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างมาก ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงและหากไม่เสียค่าใช้จ่ายนอกระบบ อาจทำให้ไม่สามารถดำเนินงานต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกราบรื่น

- การนำเข้าสินค้าทุกประเภทของกัมพูชาจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10 ในทันทีและไม่สามารถชดเชยในภายหลังจากการจำหน่ายสินค้า และการปล่อยผ่านสินค้าแต่ละด่านชายแดนไทยเข้าสู่กรุงพนมเปญ ผู้นำเข้าต้องเสียค่าใช้จ่ายนอกระบบค่อนข้างสูงซึ่งเป็นการสร้างภาระ ส่งผลให้ต้นทุนสินค้านำเข้าค่อนข้างสูงซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งออก

- นักลงทุนไทยประสบปัญหาเกี่ยวกับภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร นอกจากนี้ นักลงทุนไทยยังขาดประสบการณ์การลงทุนในต่างประเทศ ทำให้นักลงทุนไทยเสียเปรียบนักลงทุนต่างชาติ เช่น นักลงทุนสิงคโปร์ มาเลเซีย รวมทั้งยังขาดความร่วมมืออย่างจริงจังในกลุ่มประเทศอาเซียน

- ขั้นตอนและระเบียบการส่งออกของไทยมีระเบียบที่ยุ่งยากซับซ้อน และมีเอกสารประกอบมาก ทำให้เสียเวลาและค่าจ่ายสูง รวมทั้งการขอคืนภาษีอากรล่าช้า ทำให้ผู้ประกอบการขาดสภาพคล่องของเงินทุนหมุนเวียน

- ปัญหาเรื่องระเบียบและขั้นตอนการนำเข้าสินค้าในกัมพูชาที่ยุ่งยาก โดยสินค้าที่จะนำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบจากกระทรวงพาณิชย์กัมพูชาเพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้าและทำการประเมินพิกัดศุลกากร ถ้าสินค้าใดไม่ผ่านการตรวจสอบจะไม่สามารถส่งเข้าไปขายในตลาดกัมพูชาได้

11.3 ปัญหาและอุปสรรคด้านวัตถุดิบ

วัตถุดิบและสินค้าขั้นพื้นฐานที่ใช้ขั้นกลางและปลายน้ำมีคุณภาพต่ำ โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าสำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ

11.4 ปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ค่าขนส่งสินค้ามีราคาสูงเพราะระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานานและเกิดการชำรุดเสียหายของสินค้าในหลายประเภทได้

- ระบบสาธารณูปโภคและการสื่อสารมวลชนยังไม่สามารถรองรับต่อการบริโภคได้ส่งผลให้ค่าบริการไฟฟ้า ประปา การสื่อสารโทรคมนาคมพื้นฐานต่าง ๆ มีราคาค่อนข้างสูง

- เส้นทางการขนส่งภายในประเทศยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่ต้องใช้เวลานานและเสียค่าใช้จ่ายสูง โดยระยะเวลาที่ต้องใช้ในการขนส่งอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย โดยเส้นทางที่ใช้มี 2 เส้นทาง คือ ผ่านจังหวัดปอยเปต และกรุงสีหนุวิลล์

11.5 ปัญหาและอุปสรรคด้านทรัพยากรมนุษย์

- ทักษะแรงงานชาวกัมพูชายังมีคุณภาพต่ำ ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ และการเรียนรู้ของแรงงานชาวกัมพูชาค่อนข้างล่าช้า ทำให้อาจต้องนำเข้าแรงงานต่างชาติที่มีความรู้เข้ามาทำงานในกัมพูชา ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงประมาณ 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน

- มีแนวโน้มถึงปัญหาเรื่องค่าจ้างแรงงาน โดยในปี 2549 มีการนัดหยุดงานถึง 103 ครั้ง และมีข้อพิพาทแรงงาน 217 ครั้ง เมื่อเทียบกับปี 2548 ซึ่งมีเพียง 67 และ 148 ครั้ง ตามลำดับ นอกจากนี้ ปัญหาค่าจ้างแรงงานมีการปรับตัวสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสินค้าของไทยสูงขึ้นตามทำให้ศักยภาพในการแข่งขันในตลาดกัมพูชาลดลง โดยล่าสุดสภาแรงงานของรัฐบาลกัมพูชามีแผนที่จะปรับเพิ่มค่าจ้างขั้นต่ำเดือนละ 45 เป็น 50 ดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ศักยภาพในการแข่งขันในตลาดกัมพูชาลดลง

ตารางที่ 32: ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไขปัญหาการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไขปัญหา
1. ระบบการค้าไม่เป็นสากล	ใช้การติดต่อขายผ่านระบบธนาคาร
2. ระบบสาธารณูปโภคไม่ได้มาตรฐานและไม่ทั่วถึง	รัฐบาลกัมพูชาควรเร่งปรับปรุง
3. มีการหลบเลี่ยงภาษีตามแนวชายแดน	รัฐบาลกัมพูชาต้องเข้มงวดในเรื่องการนำเข้า
4. การแข่งขันทางการค้าสูง โดยเฉพาะสินค้าจากเวียดนามและจีน	นักลงทุนไทยต้องปรับตัวให้ทันกับการแข่งขันของโลก
5. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	รัฐบาลกัมพูชาได้เร่งปรับปรุงตลอดเวลา
6. ทัศนคติและความหวาดระแวง ทำให้ความสัมพันธ์ไม่ราบรื่นและต่อเนื่อง	รัฐบาลไทยได้พยายามให้ความช่วยเหลือประสานความสัมพันธ์ในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง
7. ค่าขนส่งสูง ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานาน และเกิดการชำรุดเสียหายของสินค้าในหลายประเภทได้	รัฐบาลกัมพูชาได้ปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 5, 67, 68 และ 48 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเวลาอันใกล้นี้
8. การซื้อขายสินค้าไม่นิยมผ่านระบบธนาคารเนื่องจากค่าบริการสูงและมีความล่าช้า	ควรมีการพิจารณาลดค่าธรรมเนียมการบริการของธนาคารให้สามารถแข่งขันกับเอกชนได้

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไขปัญหา
9. รัฐบาลกัมพูชาอยู่ระหว่างการออกกฎหมายสำคัญเพื่อควบคุมและตรวจสอบการลงทุน เช่น ลิขสิทธิ์และทรัพย์สินทางปัญญา กฎหมายการตรวจสอบบัญชีที่อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุง รวมทั้งไม่มีความแน่นอนในการทำสัญญาธุรกิจต่าง ๆ ทั้งกับภาครัฐบาลและเอกชน ทำให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้ในการเข้าไปลงทุน	รัฐบาลกัมพูชาอยู่ระหว่างเสนอตั้งศาลพาณิชย์เพื่อพิจารณาตัดสินคดี
10. ขาดแคลนศูนย์ข้อมูลข่าวสารเพื่อการบริการแก่ผู้ประกอบการที่สนใจดำเนินธุรกิจในกัมพูชาโดยเฉพาะข้อมูล ขาดการศึกษาวิเคราะห์ด้านสภาพการเมือง สังคม เศรษฐกิจ และภาวะการตลาดการค้า เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจ	เพิ่มความสะดวกในการติดต่อกับสำนักงานส่งเสริมการค้าไทยในต่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ
11. ปัญหาการดำเนินธุรกิจต้องเสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างมาก ทำให้ต้นทุนการดำเนินธุรกิจสูง และหากไม่เสียค่าใช้จ่ายนอกระบบ อาจทำให้ไม่สามารถดำเนินงานต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกราบรื่น	ควรคิดคำนวณค่าใช้จ่ายทุกรายการให้อยู่ระบบบัญชี
12. ทักษะแรงงานชาวกัมพูชายังมีคุณภาพต่ำ ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ และการเรียนรู้ของแรงงานกัมพูชาค่อนข้างล่าช้า จำเป็นต้องนำเข้าแรงงานต่างชาติที่มีความรู้เข้ามาทำงาน ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูง	ควรมีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเร่งพัฒนาหลักสูตร และจัดระบบการศึกษาอย่างเร่งด่วน

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไขปัญหา
13. วัตถุดิบและสินค้าขั้นพื้นฐานที่ใช้ในอุตสาหกรรมขั้นกลางและปลายน้ำมีคุณภาพต่ำ โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าสำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ	ควรมีการทำความเข้าใจเรื่องเกรดและคุณภาพสินค้าที่มีมาตรฐาน
14. การนำเข้าสินค้าของตลาดกัมพูชาจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10 ในทันที และไม่สามารถขอชดเชยในภายหลังจากการจำหน่ายสินค้า และการปล่อยผ่านสินค้าแต่ละด่านชายแดนไทยเข้าสู่กรุงพนมเปญผู้นำเข้าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายนอกระบบค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระ ส่งผลให้ต้นทุนสินค้านำเข้าค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการส่งออก	การขนส่งจากไทยได้เปรียบทุกประเทศ ควรหาทางลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อชดเชยกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายนอกระบบ เป็นต้น
15. ระบบสาธารณูปโภคและการสื่อสารยังไม่สามารถรองรับต่อการบริโภคได้ ส่งผลให้ค่าบริการไฟฟ้า ประปา การสื่อสารโทรคมนาคมต่าง ๆ มีราคาค่อนข้างสูง	รัฐบาลกัมพูชาอยู่ระหว่างการปรับปรุง โดยเฉพาะการนำเข้าไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านจะทำให้ค่าไฟฟ้าลดลง
16. นักลงทุนไทยประสบปัญหาเกี่ยวกับภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร และยังขาดประสบการณ์ในการลงทุนในต่างประเทศ ทำให้นักลงทุนไทยเสียเปรียบนักลงทุนต่างชาติ เช่น นักลงทุนชาวสิงคโปร์ มาเลเซีย รวมทั้งยังขาดความร่วมมืออย่างจริงจังในกลุ่มประเทศอาเซียน	รัฐบาลไทยควรให้ความรู้เรื่องภาษาและการค้าระหว่างประเทศกับผู้ประกอบการอย่างจริงจัง
17. ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นบ่อเกิดปัญหาอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้มีผลกระทบต่อการลงทุนของนักธุรกิจไทย	รัฐบาลไทยได้พยายามเชื่อมสัมพันธไมตรีในทุกด้านเพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อคนไทยและสินค้าไทย
18. ปัญหาเขตแดนไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการลงทุน	รัฐบาลของทั้งสองประเทศควรพยายามประสานความสัมพันธ์ที่ดีเพื่อให้มีการลงทุนในกัมพูชา

12. การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการลงทุน

การวิเคราะห์ศักยภาพของประเทศกัมพูชาตามการวิเคราะห์ SWOT Analysis สรุปได้ดังตารางที่ 33

ตารางที่ 33: ศักยภาพของประเทศกัมพูชาตามการวิเคราะห์ SWOT Analysis

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- กัมพูชามีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศได้สะดวก - กัมพูชาได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ จากนานาประเทศ อาทิ สถานะการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) และได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สแกนดิเนเวีย แคนาดา และลดหย่อนภาษีศุลกากรจากประเทศเหล่านั้น เป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกแก่สินค้าที่ส่งออกจากกัมพูชา - มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติและมีแรงงานราคาถูก - สิทธิประโยชน์และนโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล - เป็นสมาชิกอาเซียนซึ่งมีพันธกรณีลดภาษีภายใต้ AFTA ให้สมบูรณ์ตามกำหนดภายในปี 2553 - มีระบบเศรษฐกิจแบบตลาดเสรีและเปิดกว้างเมื่อเทียบกับประเทศที่มีระดับการพัฒนาใกล้เคียงกันในภูมิภาค - มีแหล่งดึงดูดด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก ได้แก่ นครวัด	- ระบบสาธารณูปโภคของประเทศกัมพูชาอยู่ระหว่างการพัฒนา - แรงงานที่มีเป็นแรงงานที่ไร้ฝีมือ - ขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการทำธุรกิจต่างประเทศ - กฎระเบียบด้านการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย - ระบบราชการกัมพูชามีการคอรัปชั่นสูง

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
- กัมพูชาเป็นสมาชิกของอาเซียนและองค์การการค้าโลก (WTO) ไทยจึงสามารถใช้กัมพูชาเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังกลุ่มตลาดที่กัมพูชาได้รับสิทธิพิเศษ GSP และ MFN รวมทั้งใช้ทรัพยากรที่มีอย่างอุดมสมบูรณ์ในประเทศกัมพูชาได้ รวมถึงการใช้กัมพูชาเป็นทางผ่านเพื่อส่งสินค้าเข้าสู่เวียดนามและจีนต่อไป - ศักยภาพของตลาดขยายตัวสูงขึ้นในปีต่อ ๆ ไป เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองเริ่มมีเสถียรภาพ การขยายตัวในการลงทุนจากต่างประเทศ การดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ หลายโครงการ และผลจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่เริ่มฟื้นตัว - มีความต้องการด้านการพัฒนาการบริโภคและอุปโภคทุกด้าน - กำลังดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก โดยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งจะทำให้กัมพูชาเป็นทางผ่านตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS - อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีการขยายตัวสูง - สิ่งที่กัมพูชาต้องการจากไทย ▪ การลงทุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ▪ ระบบผลผลิตทางการเกษตรเพื่อขายในไทย/ผ่านไปยังตลาดอื่น ๆ ▪ ดึงดูดนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติในไทยไปเที่ยวในกัมพูชา ▪ ความร่วมมือในการจัดระเบียบชายแดนเพื่อควบคุมให้การค้าขายอยู่ในระบบ ▪ ความช่วยเหลือด้านวิชาการและการพัฒนาจากไทย ▪ ความร่วมมือสนับสนุนจากไทยในการผลักดันโครงการพัฒนาต่าง ๆ ในลุ่มน้ำโขง	- เสถียรภาพทางการเมือง - ระบบการเงิน การธนาคาร และระบบศาลไม่เป็นที่น่าเชื่อถือ - มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง - ความปลอดภัยสำหรับชาวต่างชาติยังไม่อยู่ในระดับที่ปลอดภัย - ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ และยังต้องการความช่วยเหลือเพื่อบูรณะประเทศ ทำให้กัมพูชาต้องพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นอย่างมาก - ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคยังไม่มีประสิทธิภาพ และขาดแคลน ทำให้การติดต่อสื่อสารและการคมนาคมเป็นไปอย่างล่าช้า - มีการลักลอบทำการค้าผิดกฎหมาย เช่น การนำเข้า อัญมณี ไม้ และรถยนต์ที่ถูกขโมยมา โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ซึ่งกัมพูชามีการลักลอบส่งออกมายังไทยโดยตลอด ทำให้การค้าระหว่างกันไม่สามารถดำเนินได้โดยสะดวก - สินค้าส่งออกไปยังกัมพูชาต้องเสียภาษีนำเข้าและยังต้องเสียภาษีผ่านแดนให้กับด่านต่าง ๆ ในลักษณะที่ผิดกฎหมายอีกเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้นทุนสินค้าที่จำหน่ายในกัมพูชาสูงกว่าปกติมาก - ใช้มาตรการปกป้องทางการค้าด้วยมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า ฯลฯ ทำให้ต้นทุนการนำเข้าสินค้าของกัมพูชาสูงมากกว่าปกติ

13. สรุปจุดเด่นและข้อเสนอแนะในการลงทุนในประเทศกัมพูชา

1. กัมพูชาได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ จากนานาชาติ กัมพูชาจัดเป็นประเทศที่ยากจนและมีการพัฒนาน้อยที่สุดประเทศหนึ่ง จึงได้รับความช่วยเหลือต่าง ๆ จากนานาประเทศ เช่น สถานะการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favored Nation Treatment: MFN) จากประเทศสหรัฐอเมริกา และได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สแกนดิเนเวีย แคนาดา และออสเตรเลีย สินค้าส่งออกของกัมพูชาจึงได้รับการยกเว้นและลดหย่อนภาษีศุลกากรจากประเทศเหล่านั้น เป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกแก่สินค้าที่ส่งออกจากประเทศกัมพูชา นอกจากนี้ กัมพูชายังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกอาเซียนซึ่งคาดว่าจะมีการพัฒนาความร่วมมือทางการค้าระหว่างกันมากยิ่งขึ้น โดยกัมพูชามีการค้าอยู่กับกลุ่มอาเซียนมากที่สุด

2. กัมพูชามีความอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติและมีค่าจ้างแรงงานต่ำ กัมพูชามีทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจจำนวนมาก โดยเฉพาะป่าไม้ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุ และสัตว์น้ำ เป็นต้น นอกจากนั้น อัตราค่าจ้างแรงงานยังอยู่ในระดับต่ำ ทำให้สามารถผลิตสินค้าได้ในต้นทุนผลิตต่ำ แต่นักลงทุนควรตรวจสอบอย่างรอบคอบเกี่ยวกับกฎระเบียบในการให้สัมปทานหรือการให้อนุญาตส่งออก เช่น พื้นที่ขอสัมปทาน อายุของใบสัมปทาน และรัฐบาลกัมพูชาไม่อนุญาตให้ส่งออกไม้ซุงออกนอกประเทศ อนุญาตเพียงไม้แปรรูปเท่านั้น นอกจากนั้น คุณภาพของแรงงานชาวกัมพูชายังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก

3. สิทธิประโยชน์และนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลกัมพูชา รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศอย่างมาก จึงมีนโยบายให้การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศมาตลอด โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่โครงการที่ได้รับการส่งเสริม และการอนุญาตให้นักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรี แต่สิทธิประโยชน์ที่ระบุไว้จะต้องได้รับการอนุมัติจาก CDC และสิทธิประโยชน์ที่ได้รับอาจแตกต่างกันไปตามแต่ละโครงการ

4. กัมพูชาอยู่ในช่วงพัฒนาการคมนาคมขนส่ง ระบบการคมนาคมขนส่งในกัมพูชายังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก การขนส่งทำได้ไม่สะดวกและต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง อย่างไรก็ตาม กัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกสำหรับขนถ่ายสินค้าที่ได้มาตรฐานถึง 2 แห่ง และได้รับเงินสนับสนุนจากนานาชาติในการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมขนส่งหลายโครงการ ซึ่งเมื่อเสร็จสมบูรณ์จะสามารถเชื่อมต่อกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคได้อย่างทั่วถึงและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

5. กฎระเบียบต่าง ๆ ที่กำลังได้รับการปรับปรุงแก้ไข นักลงทุนอาจประสบปัญหาจากขั้นตอนที่ยุ่งยากและความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบต่าง ๆ จนทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ ดังนั้น จึงควรตรวจสอบกฎระเบียบอย่างละเอียด แต่อย่างไรก็ตามรัฐบาลกัมพูชากำลังปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ให้ทันสมัยมากขึ้น เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนที่จะพัฒนาการลงทุนและการค้าของประเทศและส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างประเทศอย่างมาก

บรรณานุกรม

หนังสือ

ศูนย์อินโดจีนศึกษา วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

2551. **ข้อมูลพื้นฐานราชอาณาจักรกัมพูชา**. ชลบุรี : ศูนย์อินโดจีนศึกษา วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 296-297.

วารสาร

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

2549. ลู่ทางการลงทุนในต่างประเทศ. **ทิศทางการส่งออกและการลงทุน เล่ม 9**. มกราคม : 163-167.

รัศมีกัมพูชา

10 มกราคม 2551. นักท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในกรุงพระสีหนุเพิ่มขึ้นอย่างน่าตกใจ แปลโดย **โต๊ะข่าวกัมพูชา** ศูนย์อินโดจีนศึกษา วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. ปีที่ 3 (มกราคม 2551) ฉบับที่ 3 : 39.

Asian Development Bank

2551. Inflation (% per year). **Asian Development Outlook 2008**. มีนาคม : 288.

Asian Development Bank

2551. Debt Service Ratio (% of exports of goods and services). **Asian Development Outlook 2008**. มีนาคม : 298.

Economic Institute of Cambodia

2548. Main Economic Indicators. **Cambodia Economic Watch**. เมษายน : 245.

International Monetary Fund

2550. Cambodia: Selected Issues and Statistics Appendix. **IMF Country Report**. สิงหาคม ฉบับที่ 07/291 : 69.

Ministry of Economy and Finance (Cambodia)

2550. Main Economic Indicators. **Monthly Bulletin of Statistics**. ปีที่ 12 (ตุลาคม) : 7.

Ministry of Economy and Finance (Cambodia)

2550. Foreign Exchange Rate Movement in some Countries (Per US$). **Monthly Bulletin of Statistics**. ปีที่ 12 (ตุลาคม) : 20.

The World Bank

2551. **East Asia & Pacific Update-Testing Times Ahead**. เมษายน : 42.

เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่

Cambodian Investment Board

2550. **รายงานภาวการณ์ลงทุนในประเทศกัมพูชา (เฉพาะส่วนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน) 1 มกราคม-31 ธันวาคม 2550 (อัดสำเนา)**: สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ.

ข้อมูลออนไลน์

ธนิต โสรัตน์. 2551. **Why Logistics?** [Online]. Available URL: http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=116.

ส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (EXIM BANK). 2549 (เมษายน). **ช่องทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา** [Online]. Available URL: http://www.exim.go.th/doc/newsCenter/437.pdf.

Asian Development Bank. 2551. **Asian Development Bank & CAMBODIA 2008 a fact sheet** [Online]. Available URL: http://www.adb.org/Cambodia.

IndexMundi. 2551 (พฤษภาคม). **Cambodia Unemployment rate** [Online]. Available URL: http://www.indexmundi.com/Cambodia/unemployment_rate.html.

Logistics Digest. 2551 (มิถุนายน). **GMS เส้นทางเศรษฐกิจอินโดจีน โอกาสหรือภัยคุกคาม** [Online]. Available URL: http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=631&Itemid=73.

Ministry of Economy and Finance (MEF). 2551 (10 มีนาคม). **Main Economic Indicator** [Online]. Available URL: http://www.mef.gov.th/statistics/copy%20of%20statistics.html.

Ministry of Economic and Finance (MEF). 2551 (5 มิถุนายน). **Cambodia: Real GDP Growth Rate** [Online]. Available URL: http://www.mef.gov.kh/index.2.gif.

National Institute of Statistics (NIC) Cambodia. 2551 (10 พฤษภาคม). **National Accounts of Cambodia 2545-2550** [Online]. Available URL: http//www.National%20Institute%20of%20status%20(NIS),%20Penh%20-%20Cambodia.

เวปไซต์

ด่านศุลกากรคลองใหญ่ <*http://www.rcb1customs.net/customs/his/klongYai.html*>

ด่านศุลกากรจันทบุรี <*http://www.Chanthaburicustoms.com*>

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ <*http://www.arancustoms.org*>

ศูนย์สารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร ไทย <*http://www.customs.go.th*>

สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กระทรวงพาณิชย์ <*http://www.moc.go.th/proc/*>

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ <*http://www.depthai.go.th*>

Cambodian Investment Board: CIB <*http://www.cambodiainvestment.gov.kh/*>

Cambodian Ministry of Commerce <*http://www.moc.gov.kh/*>

Customs & Excise Department of Cambodia <*http://www.customs.gov.kh/*>