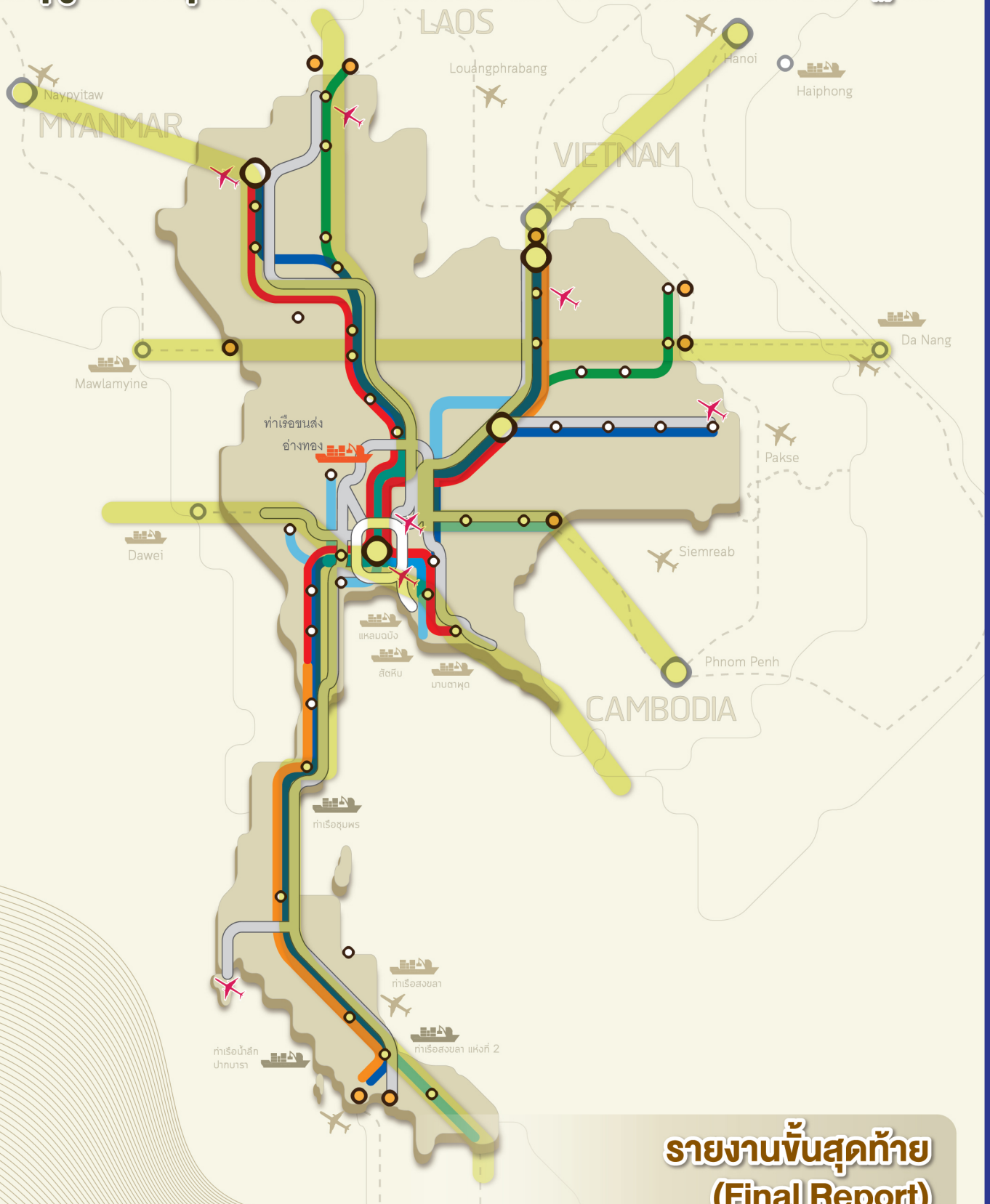
โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report)

เสนอโดย

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

ธันวาคม 2564

บทสรุปสาระสำคัญ

โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) 2) เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง และ 3) เพื่อจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ โดยกำหนดแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในการศึกษานี้ จำนวน 3 แนวหลัก ได้แก่

1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)
2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)
3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ทั้งนี้ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) ฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับที่ 4 ภายใต้การศึกษาโครงการฯ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ผลการศึกษาตาม TOR ข้อ 4.1 คือ การรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) TOR ข้อ 4.2 คือ การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ทั้ง 3 แนวหลัก และ TOR ข้อ 4.3 คือ การศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่และประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน และ TOR ข้อ 4.4 การจัดทำแผนกลยุทธการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานฉบับนี้ไว้ครบถ้วนตามข้อกำหนดดังกล่าวรวมทั้งสิ้น จำนวน 7 บท โดยสามารถสรุปเนื้อหาของแต่ละบทได้ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ มีเนื้อหาที่กล่าวถึงความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา แนวระเบียงเศรษฐกิจที่ศึกษา รวมทั้งขอบเขตการดำเนินงานของการศึกษาตลอดโครงการฯ เพื่อเป็นการกำหนดขอบเขตของการศึกษาโครงการฯ ทั้งหมด

บทที่ 2 แนวคิดและกระบวนการศึกษา เป็นการกำหนดแนวคิดและวิธีการศึกษาของโครงการตั้งแต่ต้นจนจบ โดยในการศึกษานี้ ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบแนวคิดในการดำเนินงานไว้ 2 ส่วน คือ **1) ระบบการศึกษา (Study System)** และ **2) กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology)** โดยแต่ละส่วนจะมีความสอดคล้องกันในแต่ละขั้นของการศึกษาตามวิธีการเชิงระบบ (System Approach) เริ่มจากการนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) ผลลัพธ์ (Output) ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) นำไปสู่เป้าหมายและผลลัพธ์สำคัญ (Objective & Key Results: OKRs) ของโครงการฯ คือ การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

(พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป้าหมายให้เกิดการกระจายรายได้ (Income Distribution) และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)

บทที่ 3 การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้นำเสนอผลการศึกษาตามขอบเขตของงาน TOR ข้อ 4.1 โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย

1) ข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ได้เสนอ

(1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน คือ ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - region) ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Lancang - Mekong Cooperation) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) และความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Qanga Cooperation)

(2) ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการเชื่อมโยง คือ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

(3) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ ยุทธศาสตร์ 2030 (ADB Strategy 2030) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

(4) ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) การประชุมระดับรัฐมนตรี ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 24 นโยบายต่างประเทศ ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางชายแดนประเทศไทย และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

(5) ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย (กฎหมายไทย)

2) ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า ได้เสนอ (1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Transport Agreement: GMS CBTA) (2) ยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS (GMS Transport Sector Strategy) (3) ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ (4) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สำคัญ (5) โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ และ (6) สิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งที่สำคัญ

3) ข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier) ได้เสนอ (1) การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) และ (2) ผลกระทบของนโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีที่เกิดขึ้นกับไทย

4) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้เสนอ (1) ลักษณะทางสังคม ประกอบไปด้วย ข้อมูลด้านประชากร เชื้อชาติและภาษา และความยากจนและการมีงานทำ และ (2) ด้านเศรษฐกิจ ประกอบไปด้วย ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic product: GDP) รายได้ต่อหัว (GDP per Capita) โครงสร้างการผลิต (Structure of Output) การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว และจำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ

บทที่ 4 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งได้นำเสนอผลการศึกษาตามขอบเขตของงาน TOR ข้อ 4.2 จำแนกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ศึกษาทั้ง 3 แนวหลัก โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคม ขนส่ง ซึ่งได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลปัจจุบัน สภาพปัญหา และแผนการพัฒนาในอนาคตของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญฯ ประกอบไปด้วยการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

2) การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ซึ่งมุ่งเน้นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ที่เป็นเมืองที่เชื่อมต่อสำคัญในการพัฒนาและยกระดับการค้าและการลงทุนของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

3) การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต ซึ่งมุ่งเน้นการศึกษาความพร้อมในปัจจุบันและแผนการพัฒนาในอนาคตของระบบไฟฟ้า ประปา ระบบสถานีขนส่งสินค้า และระบบขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการและสนับสนุนการผลิตในทุกภาคส่วนเศรษฐกิจ

บทที่ 5 การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ ซึ่งได้นำเสนอผลการศึกษาตามขอบเขตของงาน TOR ข้อ 4.3 โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ทั้ง 3 แนวหลัก และผลการศึกษาสินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือก โดยจำแนกสินค้าอุตสาหกรรมแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ได้ดังนี้

1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) คือ อุตสาหกรรมยางพารา

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) คือ อุตสาหกรรมผลไม้

3) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) คือ อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

นอกจากนี้ เพื่อให้การศึกษาห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ครอบคลุมอุตสาหกรรมทุกประเภทและเกิดความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ที่ปรึกษาได้เสนอการศึกษาห่วงโซ่อุปทานสินค้าเพิ่มเติม คือ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ที่สะท้อนถึงการเคลื่อนย้ายคนผ่านการเชื่อมโยงการเดินทางในทุกรูปแบบ รวมถึงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมบริการของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีสภาพสังคม วัฒนธรรม และทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์ อีกทั้งยังได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – Depth Interviews) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนั้นๆ ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน

บทที่ 6 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งได้นำเสนอผลการศึกษาตามขอบเขตงาน TOR ข้อ 4.4 โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ทั้ง 3 ระเบียง เพื่อให้ได้มาซึ่งปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link ตลอดจนประเด็นกลยุทธ์ที่สำคัญภายใต้กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ทั้ง 4 ด้าน คือ (1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (2) การวิจัยและพัฒนา (3) กฎระเบียบ และ (4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

2) แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งแสดงถึงเป้าหมายหลัก แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์การพัฒนา ตลอดจนแผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ

บทที่ 7 ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม ได้เสนอวิธีการวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม โดยนำแบบจำลองทางเศรษฐกิจมาประยุกต์ใช้กับสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ โดยการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญ คือ การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM) เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added: VA) และนำไปสู่การวิเคราะห์เศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Model) เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) และแบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM) เพื่อให้เห็นถึงผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจในภาพรวมของไทย และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

รายงานขั้นสุดท้าย

โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

สารบัญ

		หน้า
บทสรุปสาระสำคัญ		**-1-**
สารบัญ		**I**
สารบัญตาราง		**VIII**
สารบัญรูป		**XVI**
คำย่อ		**XXV**
บทที่ 1 บทนำ		
1.1	ความเป็นมา	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-3
1.3	แนวเส้นทางที่ศึกษา	1-3
1.4	ขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา	1-5
1.4.1	การรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	1-5
1.4.2	การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	1-6
1.4.3	การศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่และประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน	1-6
1.4.4	การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	1-7
1.5	ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1-7

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 2 แนวคิดและกระบวนการศึกษา

2.1 กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน 2-1
2.2 ระบบการศึกษา (Study System) 2-1
2.2.1 การนำเข้า (Input) 2-1
2.2.2 กระบวนการ (Process) 2-3
2.2.3 ผลลัพธ์ (Output) 2-3
2.2.4 ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) 2-4
2.2.5 ผลกระทบ (Impact) 2-4
2.3 กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology) 2-5
2.3.1 การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information) 2-5
2.3.2 วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method) 2-6
2.3.3 การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis) 2-6

บทที่ 3 การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.1 วัตถุประสงค์ 3-1
3.2 วิธีการศึกษา 3-1
3.3 กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS และเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนหรือ GMS Economic Corridors 3-5
3.3.1 กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS 3-5
3.3.2 ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและการเชื่อมโยง 3-15
3.4 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง 3-30
3.4.1 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3-30
3.4.2 ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3-36
3.4.3 ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย (กฎหมายไทย) 3-54
3.5 ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า 3-67
3.5.1 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) 3-67

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.5.2 ยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS (GMS Transport Sector Strategy) 3-74
3.5.3 ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ 3-89
3.5.4 โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่สำคัญ 3-109
3.5.5 โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศและจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ 3-116
3.5.6 สิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งที่สำคัญ 3-124
3.6 การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) 3-126
3.6.1 การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) 3-126
3.6.2 ผลกระทบของนโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีที่เกิดขึ้นกับไทย 3-131
3.7 การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม 3-131
3.7.1 ลักษณะทางสังคม 3-132
3.7.2 ด้านเศรษฐกิจ 3-137
3.8 การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 3-146

บทที่ 4 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

4.1 วัตถุประสงค์ 4-1
4.2 วิธีการศึกษา 4-1
4.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง 4-2
4.2.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 4-4
4.2.3 การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต 4-5
4.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 4-5
4.3.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง 4-5

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ 4-44

4.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) 4-51

4.4.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง 4-51

4.4.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ 4-72

4.5 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) 4-78

4.5.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง 4-78

4.5.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ 4-123

4.6 การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต 4-134

4.6.1 การพัฒนาด้านพลังงานไฟฟ้า 4-134

4.6.2 การพัฒนาด้านทรัพยากรน้ำ 4-144

4.6.3 การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ 4-152

4.7 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 4-155

4.8 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) 4-182

4.8.1 ความพร้อมในการพัฒนา 4-182

4.8.2 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา 4-186

บทที่ 5 การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

5.1 วัตถุประสงค์ 5-1

5.2 วิธีการศึกษา 5-1

5.3 การคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่ 5-2

5.3.1 การจัดกลุ่มอุตสาหกรรม 5-2

5.3.2 เกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ 5-4

5.3.3 การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ 5-5

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.4	ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor): อุตสาหกรรมยางพารา	5-19
	5.4.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดยางพาราโลก	5-19
	5.4.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดยางพาราไทย	5-20
	5.4.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	5-26
	5.4.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	5-33
	5.4.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	5-41
	5.4.6 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา	5-49
5.5	ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor): อุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	5-51
	5.5.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของโลก	5-51
	5.5.2 สถานการณ์การส่งออกผลไม้ของไทย (ทุเรียน ลำไย)	5-54
	5.5.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้	5-58
	5.5.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้	5-67
	5.5.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้	5-81
	5.5.6 วิเคราะห์และสรุปการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน และลำไย)	5-92
5.6	ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor): อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-97
	5.6.1 สถานการณ์การผลิตและตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของโลก	5-97
	5.6.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของไทย	5-99
	5.6.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-106
	5.6.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-107
	5.6.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-108
	5.6.6 วิเคราะห์และสรุปการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-110
5.7	ห่วงโซ่อุปทานสินค้าเพิ่มเติม : อุตสาหกรรมท่องเที่ยว	5-111
	5.7.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวโลก	5-112
	5.7.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวไทยและเพื่อนบ้าน	5-114

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.7.3 กรอบความร่วมมือและสถานการณ์อุตสาหกรรมท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 5-126
5.7.4 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 5-137
5.7.5 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 5-142
5.7.6 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 5-147
5.7.7 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว 5-148
5.8 การวิเคราะห์สินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ 5-150
5.8.1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา 5-150
5.8.2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ 5-156
5.8.3 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ 5-166

บทที่ 6 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

6.1 วัตถุประสงค์ 6-1
6.2 วิธีการศึกษา 6-1
6.2.1 กระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม 6-1
6.2.2 ขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) 6-5
6.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพ 6-7
6.3.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ 6-8
6.3.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก 6-13
6.3.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ 6-18
6.4 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6-23
6.4.1 เป้าหมายหลัก 6-23
6.4.2 แนวทางการพัฒนา 6-25
6.4.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ 6-26

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.4.4 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ 6-26
6.4.5 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก 6-32
6.4.6 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ 6-36
6.4.7 ข้อเสนอแนะการจัดลำดับการดำเนินการแผนงานและโครงการ 6-40
6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendations) 6-42

บทที่ 7 ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

7.1 วัตถุประสงค์ 7-1
7.2 แนวทางการศึกษา 7-1
7.2.1 แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐมิติ 7-1
7.2.2 ฐานข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ 7-4
7.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain) 7-14
7.4 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค 7-15
7.5 รูปแบบของแบบจำลองเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ 7-16
7.6 การคาดการณ์ผลกระทบการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม 7-21
7.6.1 ปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์ 7-21
7.6.2 ผลการคาดการณ์และแนวโน้มของเศรษฐกิจมหภาค ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570 7-24
7.6.3 ผลการคาดการณ์และแนวโน้มของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ 7-26
7.6.4 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม 7-29

บรรณานุกรม

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก การสัมภาษณ์เชิงลึก
ภาคผนวก ข ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.2-1	การศึกษาและรวบรวมข้อมูลเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-2
3.4.2-1	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย	3-53
3.5.2-1	ระเบียงคมนาคมซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่	3-87
3.5.3-1	แสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา	3-90
3.5.3-2	แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา	3-94
3.5.3-3	แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา	3-100
3.5.4-1	โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ	3-109
3.6.1-1	ค่าดัชนี ความครอบคลุม และค่าคะแนนของการมีมาตรการ NTMs ในไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน	3-127
3.6.1-2	นโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้	3-129
3.7.1-1	จำนวนและสัดส่วนประชากรของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564	3-133
3.7.1-2	อัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564	3-133
3.7.1-3	เชื้อชาติ ภาษา และศาสนาของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-134
3.7.1-4	อัตราส่วนความยากจนของจำนวนประชากรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2563	3-135
3.7.1-5	กำลังแรงงานและอัตราการว่างงานของประชากรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2562	3-136
3.7.2-1	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564	3-137
3.7.2-2	อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564 และปีคาดการณ์ 2565	3-138
3.7.2-3	รายได้ต่อหัวของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564	3-139
3.7.2-4	โครงสร้างการผลิตของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2562 (หน่วย: ร้อยละ)	3-140
3.7.2-5	การค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2558 - 2562	3-142
3.7.2-6	นักท่องเที่ยวต่างชาติและค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี พ.ศ. 2558 - 2562	3-144

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
3.7.2-7	จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2558 - 2562	3-145
3.8-1	สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	3-147
4.2-1	การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	4-2
4.3.1-1	ระเบียงเศรษฐกิจย่อยซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่	4-7
4.3.1-2	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 1 (NSEC-1)	4-11
4.3.1-3	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 (NSEC-2)	4-14
4.3.1-4	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 7 (NSEC-7)	4-16
4.3.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Corridor)	4-47
4.3.2-2	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย	4-49
4.4.1-1	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	4-56
4.4.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)	4-74
4.4.2-2	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก	4-76
4.4.2-3	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร	4-77
4.5.1-1	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S)	4-82

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.5.1-2	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N)	4-85
4.5.1-3	รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor: SEC-3)	4-88
4.5.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	4-126
4.5.2-2	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว	4-132
4.6.1-1	ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	4-135
4.6.1-2	ความร่วมมือด้านพลังงานของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	4-137
4.6.2-1	จำนวนอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	4-144
4.7-1	การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	4-156
4.7-2	การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	4-165
4.7-3	การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	4-173
5.3.1-1	โครงสร้างการจัดประเภทอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	5-2
5.3.1-2	สรุปกลุ่มอุตสาหกรรมจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	5-4
5.3.2-1	กรอบแนวทางการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ	5-6
5.3.3-1	ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดน ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)	5-8
5.3.3-2	ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดน ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	5-9
5.3.3-3	ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดน ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)	5-10
5.3.3-4	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออก ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	5-12
5.3.3-5	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออก ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	5-13

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.3.3-6	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)	5-14
5.3.3-7	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	5-16
5.3.3-8	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	5-17
5.3.3-9	ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)	5-18
5.4.1-1	การผลิตและการใช้ยางพาราของโลก ในช่วงปี 2559 - 2563	5-20
5.4.1-2	การส่งออกยางพาราโลก ในช่วงปี 2559 - 2563	5-20
5.4.2-1	การผลิตยางพาราของประเทศไทย ปี 2559 - 2563	5-22
5.4.2-2	ความต้องการใช้ยางพาราภายในประเทศของไทย จำแนกตามชนิดยาง ปี 2559 - 2563	5-23
5.4.2-3	ความต้องการใช้ยางพาราภายในประเทศ จำแนกตามอุตสาหกรรม ปี 2559 - 2563	5-23
5.4.2-4	ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทยผ่านท่าเรือ/ด่านศุลกากร ปี 2559 - 2563	5-24
5.4.2-5	ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทย จำแนกตามชนิดยาง ปี 2559 - 2563	5-24
5.4.2-6	ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทย จำแนกตามประเทศคู่ค้า ปี 2559 - 2563	5-25
5.4.3-1	เนื้อที่กรีด ผลผลิต ผลผลิตต่อไร่ ปี 2559 - 2563	5-26
5.4.3-2	เนื้อที่กรีด และปริมาณผลผลิต (ยางดิบ) รายภาคและจังหวัดที่สำคัญ ปี 2563*	5-27
5.4.4-1	จำนวนผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นของประเทศไทย ปี 2564	5-36
5.4.5-1	ปริมาณการส่งออกยางพาราผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนและทั้งประเทศ ปี 2554 - 2564 (ม.ค. - ก.ค.)	5-42
5.4.5-2	มูลค่าการส่งออกยางพาราผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนและทั้งประเทศ ปี 2554 - 2564 (ม.ค. - ก.ค.)	5-43
5.4.5-3	ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกยางพารา	5-47
5.5.1-1	ผลผลิตทุเรียน (ในรูปของน้ำหนักสด) ของ 4 ประเทศที่เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญของโลก ปี 2555 - 2560	5-52
5.5.1-2	มูลค่าส่งออกลำไยสดของเวียดนามไปจีน ปี 2551 - 2560	5-53
5.5.2-1	การส่งออกทุเรียนและลำไยของไทยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ ปี 2561 - 2563	5-54
5.5.2-2	การส่งออกทุเรียนสดของไทยไปต่างประเทศ ปี 2561- 2563	5-55
5.5.2-3	การส่งออกลำไยสดของไทยไปต่างประเทศ ปี 2561- 2563	5-56

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.5.2-4	รายชื่อผลไม้สดของไทยที่จีนอนุญาตให้นำเข้า และผลไม้สดของจีนที่ไทยอนุญาตให้นำเข้า	5-57
5.5.3-1	เนื้อที่ให้ผลของทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2561 - 2564	5-60
5.5.3-2	ปริมาณผลผลิตทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2560 - 2564	5-60
5.5.4-1	จำนวนโรงคัดบรรจุผลไม้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ส่งออกไปจีน ปี 2562	5-68
5.5.4-2	จำนวนโรงคัดบรรจุทุเรียนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561 - 2562	5-69
5.5.4-3	จำนวนโรงคัดบรรจุลำไยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561	5-70
5.5.5-1	การส่งออกทุเรียนผลสดรายด่าน ปี 2560 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช	5-82
5.5.5-2	การส่งออกลำไยผลสดรายด่าน ปี 2561 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช	5-85
5.5.6-1	ดัชนีชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของกลุ่มประเทศ CLMVT ปี 2561	5-93
5.5.6-2	ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกข้ามพรมแดนปี 2561 กลุ่มประเทศ CLMVT	5-93
5.5.6-3	ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ทุเรียน)	5-94
5.5.6-4	ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ลำไย)	5-95
5.7.2-1	สัดส่วน GDP ภาคการท่องเที่ยว/GDP ประเทศตั้งแต่ปี 2561 - 2563	5-115
5.7.2-2	รายได้จากการท่องเที่ยว ปี 2562 จำแนกตามประเภทการใช้จ่าย ระดับทวีปและประเทศ	5-118
5.7.2-3	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวของโลก ปี 2560 - 2562	5-119
5.7.2-4	ดัชนีชีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS	5-120
5.7.2-5	สภาพแวดล้อมสนับสนุนการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS	5-122
5.7.2-6	นโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุนการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS	5-123
5.7.2-7	โครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS	5-124
5.7.2-8	ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS	5-124
5.7.3-1	สรุปกลยุทธ์เพื่อเพิ่มมูลค่า (Value Chain) ในห่วงโซ่อุปทานอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยว	5-128
5.7.3-2	ประเด็นการพัฒนาสำคัญ (Priorities) สำคัญ ด้านการท่องเที่ยว	5-133

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.7.4-1	แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก (ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้)	5-139
5.7.5-1	รายละเอียดเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route)	5-146
5.8.1-1	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา	5-151
5.8.2-1	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้	5-156
5.8.3-1	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ	5-166
6.3.1-1	โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	6-10
6.3.1-2	โครงข่ายระบบรางที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	6-11
6.3.2-1	โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	6-13
6.3.3-1	โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	6-20
6.3.3-2	โครงข่ายระบบรางที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	6-21
6.4.4-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	6-27
6.4.5-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก	6-32
6.4.6-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	6-36
7.2.2-1	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-5
7.2.2-2	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและมูลค่าการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-5
7.2.2-3	จำนวนนักท่องเที่ยวจากกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-6
7.2.2-4	จำนวนนักท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เข้ามาไทย ตามเส้นทางถนน พ.ศ. 2559 - 2563	7-6
7.2.2-5	มูลค่าการค้าสินค้าชายแดนระหว่างไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-7

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
7.2.2-6	มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-8
7.2.2-7	มูลค่าการค้าสินค้าชายแดนระหว่างไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง แยกตามรายด่านที่สำคัญ ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-8
7.2.2-8	มูลค่าการส่งออกรายสินค้าของไทยกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง พ.ศ. 2559 - 2563	7-9
7.2.2-9	ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-10
7.2.2-10	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง พ.ศ. 2559 - 2563	7-10
7.2.2-11	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ปี 2559 - 2563	7-10
7.2.2-12	มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ปี 2558 - 2562	7-11
7.2.2-13	ประชากรของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563	7-12
7.6.2-1	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-24
7.6.2-2	ประชากรของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-25
7.6.3-1	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-27
7.6.3-2	มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-27
7.6.3-3	มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-28
7.6.3-4	จำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	7-28
7.6.4-1	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ ตามระดับชั้นรายได้	7-29
7.6.4-2	มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน	7-30
7.6.4-3	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปุศสัตว์และผลิตภัณฑ์ ตามระดับชั้นรายได้	7-31
7.6.4-4	มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ หลังจาการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน	7-32

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

7.6.4-5 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ ตามระดับชั้นรายได้ 7-33
7.6.4-6 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน 7-33
7.6.4-7 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ตามระดับชั้นรายได้ 7-34
7.6.4-8 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน 7-35
7.6.4-9 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ตามระดับชั้นรายได้ 7-36
7.6.4-10 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน 7-36

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.3-1	แนวระเบียงเศรษฐกิจที่ดำเนินการศึกษา	1-4
2.1-1	กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษา โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	2-2
3.3.2-1	แนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-16
3.3.2-2	แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)	3-18
3.3.2-3	แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	3-22
3.3.2-4	แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)	3-28
3.4.2-1	วิสัยทัศน์และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	3-37
3.4.2-2	แผนภาพยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	3-38
3.4.2-3	แผนที่กลยุทธ์ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582)	3-49
3.4.2-4	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย	3-52
3.4.2-5	กรอบแนวคิดแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	3-55
3.4.2-6	โครงการสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการ ในปี 2560 - 2561	3-56
3.5.2-1	ส่วนแบ่งของค่าใช้จ่ายโครงการโดยประมาณจำแนกรายสาขาตามแผนดำเนินงาน ตามกรอบการลงทุนในภูมิภาคประจำปี ค.ศ. 2020	3-76
3.5.2-2	ความเชื่อมโยงระหว่าง GMS-SF, TSS, ยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจ และแผนปฏิบัติการ RIF และ RIF-IP และแผนการพัฒนาระดับชาติ และระดับท้องถิ่นของกลุ่มประเทศสมาชิก GMS	3-77
3.5.2-3	แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor หรือ EWEC) แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor หรือ NSEC) และตอนใต้ (Southern Economic Corridor หรือ SEC) ในปัจจุบัน	3-78
3.5.2-4	การกระจายสัดส่วนของโครงการจำแนกตามรูปแบบคมนาคมตามแผนดำเนินงาน ตามกรอบการลงทุนในภูมิภาคประจำปี ค.ศ. 2020	3-82
3.5.2-5	การกระจายสัดส่วนของระเบียงเศรษฐกิจ GMS จำแนกตามประเทศ	3-83
3.5.2-6	การจัดวางระเบียงเศรษฐกิจ GMS แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ใหม่ตามยุทธศาสตร์คมนาคม 2030	3-86

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
3.5.2-7	การสร้างยุทธศาสตร์คมนาคม 2030	3-88
3.5.4-1	แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2560 - 2579)	3-113
3.5.4-2	โครงข่ายทางราง	3-114
3.5.4-3	โครงข่ายการคมนาคมทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)	3-115
3.5.5-1	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)	3-116
3.5.5-2	โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ	3-117
3.5.5-3	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)	3-118
3.5.5-4	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)	3-119
3.5.5-5	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)	3-119
3.5.5-6	โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)	3-120
3.5.5-7	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล - ละคอนเพ็ง)	3-121
3.5.5-8	สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย - แขวงไชยบุรี)	3-122
3.5.5-9	สะพานมิตรภาพ ไทย - เมียนมา แห่งที่ 2	3-122
3.5.5-10	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1	3-123
3.5.5-11	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	3-123
3.5.5-12	สะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท)	3-124
3.5.6-1	ตำแหน่งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค	3-125
3.7.2-1	อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564 และปีคาดการณ์ 2565 (หน่วย: ร้อยละ)	3-138
3.7.2-2	รายได้ต่อหัวของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564	3-140
3.7.2-3	โครงสร้างการผลิตของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2562	3-141
3.7.2-4	การค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2558 - 2562	3-143
3.8-1	สรุปกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-152
3.8-2	นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-154
3.8-3	โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ	3-156
3.8-4	อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion เศรษฐกิจและสังคม	3-157
3.8-5	ความสัมพันธ์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับประเทศมหาอำนาจ	3-158

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
3.8-6	กรอบความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	3-162
4.3.1-1	แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)	4-6
4.3.1-2	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน NSEC	4-9
4.3.1-3	สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน NSEC	4-10
4.3.1-4	โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย ตามแนว NSEC	4-19
4.3.1-5	แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว NSEC)	4-22
4.3.1-6	แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม	4-25
4.3.1-7	โครงข่ายรถไฟ GMS ตามแนว NSEC	4-27
4.3.1-8	ท่าเรือบกในเวียดนามตอนเหนือ	4-29
4.3.1-9	ท่าเรือเชียงของ	4-32
4.3.1-10	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	4-33
4.3.1-11	ท่าเรือบั๊ก	4-34
4.3.1-12	ท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋าง (Vung Ang)	4-36
4.3.1-13	ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	4-37
4.3.1-14	จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว NSEC	4-38
4.3.1-15	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1	4-39
4.3.1-16	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	4-39
4.3.1-17	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)	4-40
4.3.1-18	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)	4-40
4.3.1-19	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)	4-41
4.3.1-20	จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - เมียนมา (Myanmar) ตาลั่ว (Daluo) - เมืองลา (Mongla)	4-42
4.3.1-21	จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - สปป.ลาว (Lao PDR) บ่อหาน (Mohan) - บ่อเต็น (Boten)	4-43
4.3.1-22	จุดผ่านแดนถาวร สปป.ลาว (Lao PDR) - เวียดนาม (Vietnam) นาพาว (Na Phao) - จาลอ (Chalo)	4-44

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

4.3.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	4-48
4.3.2-2	พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย	4-50
4.4.1-1	แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	4-53
4.4.1-2	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน EWEC	4-54
4.4.1-3	สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน EWEC	4-55
4.4.1-4	โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย ตามแนว EWEC	4-60
4.4.1-5	แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ ปี พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว EWEC)	4-61
4.4.1-6	ท่าเรือบก KM Terminal ในเขตอุตสาหกรรม Ywar Thar Gyi ในเมืองย่างกุ้ง	4-62
4.4.1-7	ทางรถไฟ เส้นทางย่างกุ้ง (Yangon) - เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และท่าเรือบก (Dry Port) หรือ Inland Container Depot (ICD) ใน Ywar Thar Gyi ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	4-62
4.4.1-8	ตำแหน่งท่าเรือบกสะหวันนะเขต (Savannakhet Dry Port) ใน สปป. ลาว และการเชื่อมโยงในโครงข่ายคมนาคม สปป.ลาว	4-63
4.4.1-9	โครงการก่อสร้างรถไฟในไทย ตามแนว EWEC	4-64
4.4.1-10	โครงสร้างพื้นฐานทางรางที่เสนอภายใต้แผนการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งเมียนมา พ.ศ. 2561 - 2573 (Myanmar Sustainable Development Plan: MSDP)	4-65
4.4.1-11	ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port)	4-66
4.4.1-12	ท่าเรือติลาวา (Thilawa Port)	4-67
4.4.1-13	ท่าเรือดานัง (Da Nang Port)	4-68
4.4.1-14	ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันออก (East - West Economic Corridor)	4-69
4.4.1-15	จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว EWEC	4-70
4.4.1-16	สะพานมิตรภาพ ไทย - เมียนมา แห่งที่ 2	4-71
4.4.1-17	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)	4-72
4.4.1-18	จุดผ่านแดนถาวร แดนสะหวัน (Dansavanh) - ลาวบาว (Lao Bao)	4-72

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

4.4.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)	4-75
4.5.1-1	แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)	4-80
4.5.1-2	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน SEC	4-81
4.5.1-3	สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน SEC	4-91
4.5.1-4	โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในไทย ตามแนว SEC	4-92
4.5.1-5	แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว SEC)	4-93
4.5.1-6	แผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม	4-95
4.5.1-7	โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - สีหนุวิลล์ (Phnom Penh - Sihanoukville Expressway)	4-96
4.5.1-8	แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - บาเวต (Phnom Penh - Bavet Expressway)	4-97
4.5.1-9	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 3 (Ring Road 3)	4-97
4.5.1-10	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 4 (Ring Road 4)	4-98
4.5.1-11	โครงการทางหลวงแผ่นดิน สาย ทวาย (Dawei) - ด่านทิกิ (Htee Khee)	4-99
4.5.1-12	โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง Ben Luc - Long Thanh Expressway	4-100
4.5.1-13	โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง Bien Hoa - Vung Tau Expressway	4-101
4.5.1-14	โครงการก่อสร้างทางพิเศษ เส้นทาง นครโฮจิมินห์ - ม้อกไป (Ho Chi Minh City - Moc Bai Expressway)	4-101
4.5.1-15	ทางหลวงพิเศษ นครโฮจิมินห์ - ล็องถั่ญ - เหย่าไย (Ho Chi Minh City - Long Thanh - Dau Giay Expressway)	4-102
4.5.1-16	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City Ring Road)	4-103
4.5.1-17	โครงข่ายรถไฟ GMS ตามแนว SEC	4-105
4.5.1-18	ท่าเรือบกในเวียดนามตอนใต้	4-108
4.5.1-19	พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในกัมพูชา	4-109
4.5.1-20	เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงท่าเรืออัตโนมัติสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port: PAS)	4-110

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

4.5.1-21 ท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau) 4-111
4.5.1-22 ท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) 4-112
4.5.1-23 โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Port and Special Economic Zone) 4-113
4.5.1-24 ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) 4-114
4.5.1-25 โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและมหานครการบินภาคตะวันออก 4-115
4.5.1-26 โครงการท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airport) 4-116
4.5.1-27 โครงการยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ (Sihanouk International Airport's Upgrade) 4-117
4.5.1-28 โครงการท่าอากาศยานนานาชาติ Dara Sakor Airport 4-117
4.5.1-29 จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว SEC 4-118
4.5.1-30 จุดผ่านแดนถาวร ทิกิ (Htee Khee) - บ้านพุน้ำร้อน 4-119
4.5.1-31 ด่านอรัญประเทศ - ปอยเปต 4-120
4.5.1-32 จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก - เกาะกง 4-121
4.5.1-33 ประตูชายแดนสากล ห่าเตียน (Ha Tien) - กัมปงตรัก (Kampong Trach) 4-121
4.5.1-34 ประตูชายแดนสากล ม็อกบาย (Moc Bai) - บาเวต (Bavet) 4-122
4.5.1-35 จุดผ่านแดนสากล เล ทัญ (Le Thanh) - O Yadav 4-122
4.5.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) 4-129
4.6.1-1 โครงการย่อยภายใต้ APG 4-140
4.6.1-2 การซื้อขายไฟฟ้าแบบพหุภาคีระหว่าง สปป.ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ 4-141
4.6.1-3 โครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาค 4-142
4.6.2-1 อ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 4-145
4.6.2-2 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของไทย 4-146
4.6.2-3 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของกัมพูชา 4-147
4.6.2-4 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของเมียนมา 4-148
4.6.2-5 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของ สปป.ลาว 4-148
4.6.2-6 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของเวียดนาม 4-149
4.6.2-7 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของจีนตอนใต้ 4-150

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

4.6.2-8	พื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค 74 จังหวัดทั่วประเทศ (ยกเว้นกรุงเทพฯ นนทบุรี และสมุทรปราการ)	4-151
4.6.3-1	โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคของกรมการขนส่งทางบก	4-154
4.6.3-2	สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าต่างๆ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้า (Warehouse) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)	4-154
4.8.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 แนว	4-189
5.4.2-1	ห่วงโซ่อุปทานยางพาราไทย	5-21
5.4.3-1	กิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของเกษตรกร	5-30
5.4.4-1	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น	5-34
5.4.4-2	กระบวนการส่งออกยางพาราออกนอกราชอาณาจักร	5-39
5.4.5-1	โครงสร้างเส้นทางการขนส่ง ไทย - จีนตอนใต้	5-44
5.4.5-2	เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาว และต่อไปจีนโดยทางบก	5-45
5.4.5-3	เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาวและต่อไปจีนโดยทางเรือ	5-46
5.5.3-1	ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมผลไม้ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	5-59
5.5.3-2	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนของเกษตรกร	5-63
5.5.3-3	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานลำไยของเกษตรกร	5-65
5.5.4-1	กิจกรรมภายโลจิสติกส์ภายใต้ใต้ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนของโรงคัดบรรจุ	5-74
5.5.4-2	กิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานลำไยของโรงคัดบรรจุ	5-78
5.5.5-1	เส้นทางการขนส่งผลไม้ผ่านเส้นทางบกไปจีนที่สำคัญ	5-89
5.5.5-2	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้ในการขนส่งผ่านเส้นทางบกไปจีน	5-90
5.5.5-3	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำในการขนส่งผลไม้ทางบก แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกไปจีน	5-91
5.6.1-1	ภาวะการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชาในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 (ม.ค. - มิ.ย.)	5-97
5.6.2-1	โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในไทย	5-99
5.6.2-2	มูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทย	5-100
5.6.2-3	ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-101
5.6.3-1	ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-107
5.6.4-1	ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-108

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

5.6.5-1	ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5-109
5.6.5-2	ความสัมพันธ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วน ผู้ประกอบชิ้นส่วน และผู้จัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์	5-110
5.7.1-1	จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลก ปี 2562	5-113
5.7.1-2	จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลก (ช่วงวิกฤตณ์สถานการณ์โควิด-19) ปี 2563	5-114
5.7.2-1	จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ปี 2562	5-116
5.7.2-2	รายได้จากการท่องเที่ยว ปี 2562 จำแนกตามประเภทการใช้จ่าย	5-117
5.7.2-3	ปัจจัย และดัชนีชี้วัด ตาม Travel & Tourism Competitiveness Index	5-119
5.7.2-4	ศักยภาพของไทยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS	5-121
5.7.2-5	ศักยภาพด้านสภาพแวดล้อมสนับสนุนของไทยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS	5-122
5.7.2-6	ศักยภาพด้านนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุนของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS	5-123
5.7.2-7	ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS	5-125
5.7.2-8	ศักยภาพด้านทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS	5-125
5.7.3-1	เชื่อมโยงยุทธศาสตร์ของกลยุทธ์เพื่อเพิ่มมูลค่า (Value Chain) ในห่วงโซ่อุปทานอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยว	5-129
5.7.4-1	แหล่งมรดกโลกใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)	5-138
5.7.4-2	จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่พักและห้องพัก จำแนกตามภูมิภาคปี 2562	5-141
5.7.4-3	รายได้จากการดำเนินการของสถานประกอบการที่พักแรมทั่วประเทศ ปี 2562	5-142
5.7.5-1	เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)	5-144
5.7.5-2	สนามบินและเส้นทางระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)	5-145
5.7.7-1	ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในองค์ประกอบของระบบท่องเที่ยว	5-149
6.2.1-1	Porter’s Value Chain	6-3
6.2.1-2	ภาพรวมกระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	6-4
6.2.2-1	กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) เพื่อแสดงขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย	6-6

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
6.3.1-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	6-9
6.3.2-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	6-14
6.3.3-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	6-19
6.4-1	ความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	6-24
6.4.2-1	แนวทางการพัฒนาแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ	6-25
6.5-1	กรอบข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendation Frame Work)	6-43
6.5-2	แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	6-44
7.2.1-1	กรอบการวิเคราะห์แนวคิดแบบจำลองเศรษฐมิติอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	7-2

คำย่อ

ACMECS	Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy
AD	Anti-Dumping
ADB	Asian Development Bank
AEC	ASEAN Economics Community
AEM-METI	ASEAN Economic Ministers and Minister of Economy Trade and Industry of Japan
AFTA	ASEAN Free Trade Area
AMEICC	AEM-METI Economic and Industrial Cooperation Committee
AMEM	ASEAN Ministers on Energy Meeting and Associated Meetings
AMM	ASEAN Ministerial Meeting
APAEC	ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation
APG	ASEAN Power Grid
APGCC	ASEAN Power Grid Consultative Committee
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
ATTA	Association of Thai Travel Agents
BCF	Border Control Facilities
BIMP-EAGA	The Brunei Darussalam - Indonesia - Malaysia - Philippines East ASEAN Growth Area
BIMSTEC	Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation
BOT	Build - Operate - Transfer
BRI	Belt and Road Initiative
BRT	Bus Rapid Transit
CBT	Cross-Border Transport Infrastructure
CBTA	Cross Border Transport Facilitation Agreement
CCA	Common Control Area
CCT	Coal and Clean Coal Techology
CEC	China Environmental United Certification Center
CIQ	Customs Immigration Quarantine
CLM	Cambodia, Lao PDR, and Myanmar
CLMV	Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Vietnam

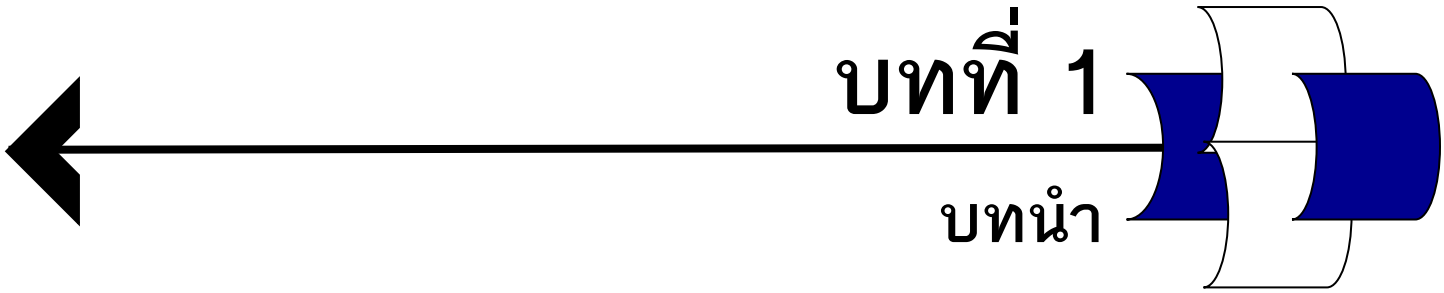
CLMVT	Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam, and Thailand
CNE	Civilian Nuclear Energy
CRBC	China Road and Bridge Corporation
CR5-KT	China Railway No.5 Company and Krung Thon Engineers Company
cum	Cubic Meter
CVD	Countervailing Duty
CKD	Complete Knock-Down
CBU	Complete Built-up
CYICA	Central Yunnan Industry Cluster Area
DFAT	The Department of Foreign Affairs and Trade
DWT	Deadweight Tonnage
EEC	Eastern Economic Corridor
EEC	European Economic Community
EE&C	Energy Efficiency and Conservation
EIA	Environmental Impact Assessment
EFIC	Export Finance and Insurance Corporation
EGAT	Electricity Generating Authority of Thailand
EWEC	East - West Economic Corridor
E - Commerce	Electronic Commerce
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FDI	Foreign Direct Investment
FRETA	Freight Transport Association
FTA	Free Trade Area
GACC	General Administration of Customs of the People's Republic of
GAP	Good Agricultural Practices
GDP	Gross Domestic Product
GMOs	Genetically Modified Organisms
GMP	Good Manufacturing Practice
GMRA	The Greater Mekong Railway Association
GMS	Greater Mekong Subregion
GMS CBTA	Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Facilitation Agreement
GMS Program	Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program

GMS-SF	GMS Strategic Framework
GRT	Gross Registered Tonnage
ha	Hectare
HAPUA	Heads of ASEAN Power Utilities/Authorities
HCM	Ho chi Minh
HCMC	Ho chi Minh City
HVDC	High Voltage Direct Current)
IICBTA	The Initial Implementation of the CBTA
ICDs	Inland Container Depots
IMF	International Monetary Fund
IMT-GT	The Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
JDA	Joint Development Agreement
JICA	Japan International Cooperation Agency
JUMPP	Japan - U.S. Mekong Power Partnership
JTEPA	Japan-Thailand Economic Partnership Agreement
JWG - CBEC	Joint Working Group on Cross - Border Economic Cooperation
km	Kilometer
KPI	Key Performance Indicator
KV	Kilovolt
LMC	Lancang - Mekong Cooperation
LMI	Lower Mekong Initiative
LNG	Liquefied Natural Gas
LPI	International Logistics Performance
LSPs	Logistics Service Providers
L/C	Letter of Credit
MBA	Master of Business Administration
MERS	Middle East Respiratory Syndrome
MGC	Mekong - Ganga Cooperation
MITT	Myanmar International Terminals Thilawa
MOU	Memorandum of Understanding
MPAC	Master Plan on ASEAN Connectivity
MRC	Mekong River Commission

MR-MAP	Motorways – Rails
MUSP	Mekong - U.S. Partnership
MVA	Megavolt-Amperes
MW	Megawatt
NEDA	Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization)
NETP	National Energy Trading Platform
NSEC	North - South Economic Corridor
NSW	National Single Window
NTBs	Non-Tariff Barriers
NTMs	Non-Tariff Measures
ODA	Official Development Assistance
OKRs	Objective & Key Results
OPIC	Overseas Private Investment Corporation
OSS	One Stop Service
OEM	Original Equipment Manufacturer
PC	Phytosanitary Certification
PDP	Power Development Plan
PMC	Post Ministerial Conference
PNSTI	Phuong Nam Science and Technology Institute
PPLC	Phnom Penh Logistics Complex
PPP	Public-Private Partnership
QR	Quantitative Restriction
REM	Replacement Equipment Manufacturer
RE	Renewable energy
REPP	Regional Energy Policy and Planning
RG	Resource Group
RIF-IP	Regional Investment Framework Implementation Plan
ROK	Republic of Korea
RPTCC	The Regional Power Trade Coordination Committee
RT – PCR	Real Time polymerase chain reaction
SAM	Social Accounting Matrix Model
SCG	Siam Cement Group

SDGs	Sustainable Development Goals
SEC	Southern Economic Corridor
SEZs	Special Economic Zones
SMEs	Small and Medium Enterprises
SO2	ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (Sulfur dioxide)
SPS	Sanitary and Phytosanitary Measures
SSI	Single Stop Inspection
SWI	Single Window Inspection
TAD	Temporary Admission Document
TAGP	Trans-ASEAN Gas Pipeline
TBT	Technical Barriers to Trade
TDP	Thanaleng Dry Port
TEU'S	Twenty-foot equivalent unit
TOR	Term of Reference
TAGP	Trans – ASEAN GAS Pipeline
TRQs	Tariffs Rate Quotas
TSS	Transport Sector Strategy
TTF	Transport and Trade Facilitation
UDG	Union Development Group
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USAID	United States Agency for International Development
USMCA	United States - Mexico - Canada Agreement
U.S.	The United States
VLP	Vientiane Logistics Park
VND	สกุลเงิน (ดองเวียดนาม)
WHO	World Health Organization
WIL	Work Integrated learning
WTO	World Trade Organization
WTP	Water Treatment Plant
WWTP	Wastewater Treatment Plant
กกร.	คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน
กก.วล.	คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
กนพ.	คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

กนอ.	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กม.	กิโลเมตร
กรุงเทพฯ	กรุงเทพมหานคร
กฟน.	การไฟฟ้านครหลวง
กฟผ.	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
กฟภ.	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
คชก.	คณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร
ค.ศ.	คริสต์ศักราช
จ.	จังหวัด
ตร.กม.	ตารางกิโลเมตร
ทลฉ.	ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
บ.	บ้าน (หมู่บ้าน)
พ.ศ.	พุทธศักราช
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
สกพอ.	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
สคร.	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
สปป.ลาว	สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
สพพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
สวพ.	สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตร
สศช.	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สหรัฐฯ	สหรัฐอเมริกา
อ.	อำเภอ
อปท.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น


บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมา

จากการที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการวางเป้าหมายการพัฒนาประเทศในระยะยาวด้วยการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะยาวหรือที่เรียกว่า ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการบริหารประเทศในระยะยาว มีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน น้อมนำการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยมีแนวทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ ด้านความมั่นคง ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ด้านการพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพคน ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ซึ่งในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[1] รวมทั้งการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก ประกอบกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)[1] แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)[1] และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[2] และนโยบายด้านการต่างประเทศของรัฐบาล ได้ให้ความสำคัญกับการสานต่อความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และนานาประเทศทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี โดยเร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program : GMS Program) และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ความเชื่อมโยงด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์สัมฤทธิ์ผลได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมีเป้าหมายที่สำคัญในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ด้วยการยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีเสถียรภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐาน

การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี 2580

นอกจากนี้ จากแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS Program) ของ 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ โดยได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และหุ้นส่วนการพัฒนาต่างๆ เพื่อสร้างอนุภูมิภาคที่บูรณาการเป็นหนึ่งเดียวกัน มีความปรองดอง และความมั่งคั่งตามวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน ดังนี้

1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้นผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืนและยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors)

2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมบูรณาการของตลาดกระบวนการผลิต และห่วงโซ่คุณค่า

3) สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

ภายใต้แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจได้กำหนดโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของ GMS ใน 9 สาขาความร่วมมือ ได้แก่ 1) การคมนาคมขนส่ง 2) การสื่อสารโทรคมนาคม 3) พลังงาน 4) สิ่งแวดล้อม 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) การค้า 7) การลงทุน 8) การท่องเที่ยว และ 9) เกษตรกรรม โดยมุ่งเน้นดำเนินการในพื้นที่เศรษฐกิจพาดผ่านให้เกิดการเคลื่อนย้ายของกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่ในเชิงบวก เช่น การเคลื่อนย้ายของทุน เทคโนโลยี วัตถุดิบและแรงงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาและลดการสูญเสียจากการพัฒนาให้เหลือน้อยที่สุด ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม การอพยพย้ายถิ่นอย่างผิดกฎหมาย การลักลอบขนย้ายแรงงาน สินค้าเถื่อนและยาเสพติด โดยมุ่งเน้นการพัฒนาในภาคส่วนการคมนาคมขนส่งเป็นลำดับสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-Border Transport Infrastructure: CBT) รวมทั้งการปรับปรุงการเชื่อมโยงการบริการด้วยข้อตกลงการขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport Facilitation Agreement: CBTA) ซึ่งจะช่วยลดสิ่งกีดขวางทางการค้าเชิงสถาบันฯ ในเรื่องของกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศที่มากไปกว่านั้น คือ การเจรจาถึงผลประโยชน์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งแม้ว่าจะอยู่ในชนบทที่ห่างไกล รวมไปถึงการสร้างนิคมอุตสาหกรรมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมตลอดเส้นทางทางถนน โดยการพัฒนาแผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง (Flagship Programs) ของกรอบ GMS

ในปัจจุบันการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตามกรอบ GMS ทั้งแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีการพัฒนาโครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่สำคัญๆ อยู่หลายโครงการแต่ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยสนับสนุนและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของการผลิตสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Supply Side) ที่สอดคล้องกับการเติมเต็มของห่วงโซ่อุปทานในการผลิตสินค้าอย่างเหมาะสม สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้เล็งเห็นความจำเป็นในการดำเนินการดังกล่าว จึงมีแนวคิดที่จะศึกษาวิจัยเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพภายใต้กรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1) เพื่อศึกษาระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

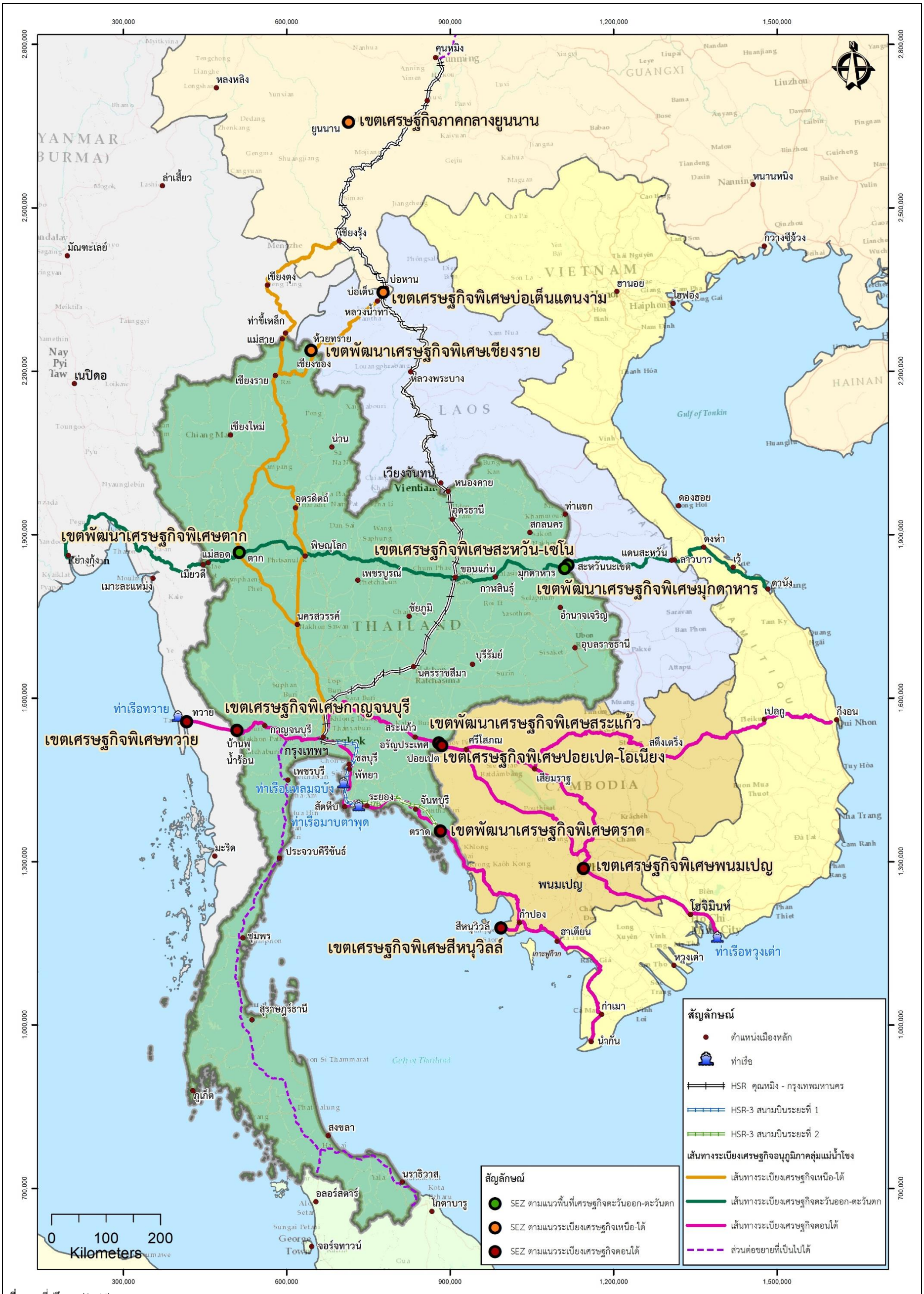
2) เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง

3) เพื่อจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ

1.3 แนวเส้นทางที่ศึกษา

แนวเส้นทางที่ศึกษาได้ครอบคลุมเส้นทางพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดัง**รูปที่ 1.3-1** พร้อมทั้งศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนวหลัก (Asian Development Bank, 2018)[1] ได้แก่

1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เป็นเส้นทางที่ทอดยาวตั้งแต่จีนผ่าน สปป.ลาว และเมียนมา แล้วมาเชื่อมกับถนนของไทย และเส้นทางจากจีนไปสู่เวียดนาม ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศนอกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ มาเลเซีย และสิงค์โปร์ โดยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ในการศึกษานี้ ได้แก่ แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) (หรือเส้นทาง NSEC-1) เป็นเส้นทางจากคุนหมิง (จีน) ถึงกรุงเทพ (ไทย) ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 สายย่อย ได้แก่ เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) จากอำเภอเชียงของ (ไทย) - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น (สปป.ลาว - โมหัน - เชียงรุ่ง - คุนหมิง (จีน)) เชื่อมต่อระหว่างไทย สปป.ลาว และมณฑลยูนนาน (จีน) และเส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) จากอำเภอแม่สาย (ไทย) - ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา - ต้าลั้ว (จีน)) โดยเส้นทางนี้เชื่อมกับเส้นทาง NSEC-1 ที่เชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง (จีน)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 1.3-1 แนวระเบียงเศรษฐกิจที่ดำเนินการศึกษา

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก หรือ EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนใต้ (มหาสมุทรแปซิฟิก) กับทะเลอันดามัน (มหาสมุทรอินเดีย) เริ่มต้นจากดานัง ผ่านเมืองเว้ ดงหา และลาวบาว (เวียดนาม) เข้ามาในสปป.ลาว แดนสะหวัน สะวรรณเขต ข้ามแม่น้ำโขงเข้าสู่ไทยโดยข้ามสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 2 ที่มุกดาหาร ผ่านกาฬสินธุ์ ขอนแก่น แล้วตัดกับระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ที่จังหวัดพิษณุโลกและตาก ผ่านแม่สอด (ไทย) และเข้าไปยังเมียวดี (เมียนมา) จากนั้นออกไปสู่ท่าเรือที่เมาะละแหม่ง

3) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงเมียนมากับไทย กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อย (Subcorridor) โดยเป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญต่อการขนส่งทางถนน คือ **(1) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนเหนือ (Northern Subcorridor)** มีระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกวีเญิน - เปลกู (เวียดนาม) - สตึงเตร็ง - เสียมราฐ (กัมพูชา) - สระแก้ว - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) และ **(2) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนกลาง (Central Subcorridor)** มีระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มต้นจากหวุงเต่า - โฮจิมินซิตี้ (เวียดนาม) - พนมเปญ (กัมพูชา) - สระแก้ว - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเชื่อมโยงเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจและมีประชากรอาศัยหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้ทำการศึกษารวบรวมข้อมูล**แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor)** มีระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจากนำกัน - กาเมา - ฮาเตียน (เวียดนาม) - ศรีหนุวิล (กัมพูชา) - ตราด - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชาและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลใต้ กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์ ตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต่อไปในอนาคต

1.4 ขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา

การดำเนินงานของที่ปรึกษาต้องตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล และคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในระยะยาว โดยมีขอบเขตการปฏิบัติงานดังต่อไปนี้

1.4.1 การรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

1) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนที่เป็นนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมาย และแผนงานนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ GMS Strategy 2030

2) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้าภายใต้การตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งและการค้า รวมถึงความก้าวหน้าการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

3) รวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ ข้อมูลทุติยภูมิด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น จำนวนประชากร จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ รายได้ ตัวชี้วัดเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวม การค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงข้อมูลด้านเศรษฐกิจ การบริการ การค้า การท่องเที่ยว ด้านสังคม ด้านอุตสาหกรรม ดัชนีชี้วัดภาวะเศรษฐกิจและข้อมูลด้านอื่นๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ

4) รวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tarif Barrier) ของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยจากการดำเนินนโยบายที่กล่าว

1.4.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลของการพัฒนาในปัจจุบัน โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการศึกษาครอบคลุมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ รวมถึงความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ ครอบคลุมพื้นที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่

1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)
2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)
3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

1.4.3 การศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่และประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน

ที่ปรึกษาจะต้องนำผลการศึกษาในหัวข้อ TOR 4.2 มาพิจารณาและประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการวิเคราะห์ให้ทราบถึงฐานการผลิต รูปแบบการขนส่ง และการจัดจำหน่าย โดยทำการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและมีผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน หรือสินค้าอุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการไทยจะได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน เพื่อมาเป็นตัวแทนในการศึกษาศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน

1.4.4 การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพบนแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ โดยอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียด ได้แก่ รูปแบบแนวคิดของแผนงาน โครงการ ระยะเวลาของแผนงาน ปัจจัยแห่งความสำเร็จ และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการนำไปต่อยอด และศึกษารายละเอียดในอนาคต

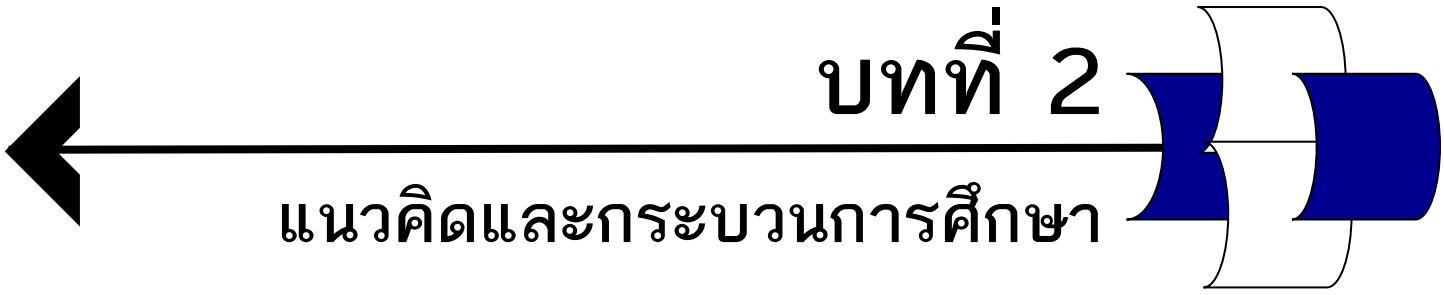
1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1) รับทราบถึงระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ฯ ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม

2) ได้ทราบถึงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่

- ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)
- ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)
- ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

3) ได้แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ



บทที่ 2

แนวคิดและกระบวนการศึกษา

บทที่ 2
แนวคิดและกระบวนการศึกษา

2.1 กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน

จากกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ระบบการศึกษา (Study System) และ 2) กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology) โดยแต่ละส่วนจะมีความสอดคล้องกันในแต่ละขั้นของการศึกษา เริ่มจากการนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) ผลลัพธ์ (Output) ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) นำไปสู่เป้าหมายและผลลัพธ์สำคัญ (Objective & Key Results: OKRs) ของโครงการฯ คือ การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป้าหมายให้เกิดการกระจายรายได้ (Income Distribution) และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) แสดงได้ดัง**รูปที่ 2.1-1**

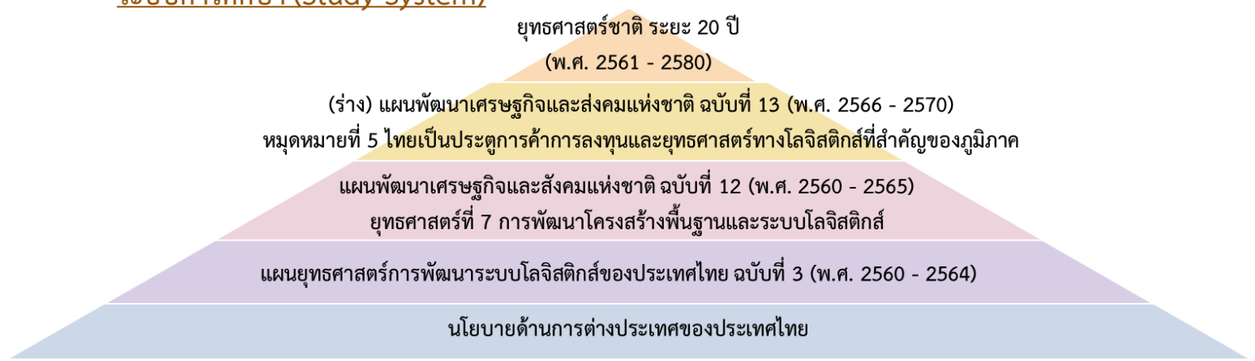
2.2 ระบบการศึกษา (Study System)

สำหรับระบบการศึกษานั้น ที่ปรึกษาฯ จะมุ่งดำเนินการภายใต้กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก โดยมีระบบการศึกษา (Study System) ที่นำวิธีการเชิงระบบ (System Approach) มาประยุกต์ใช้ในการวางกรอบแนวคิดการดำเนินงานที่สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

2.2.1 การนำเข้า (Input)

การนำเข้า (Input) ที่สำคัญในการศึกษานี้ คือ สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ โดยเป็นการอธิบายถึงแนวทางการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่ 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งแนวทางการคัดเลือกดังกล่าวจะเริ่มต้นจากการจัดกลุ่มอุตสาหกรรม การกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ตามลำดับ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างประโยชน์ให้แก่ประชาชน ประเทศชาติ รวมถึงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ระบบการศึกษา (Study System)



Objective & Key Result (OKR)

OUTCOME ➡ Objective

(3) แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจและประตูการค้าขายของประเทศ

IMPACT ➡ Key Result

- การกระจายรายได้ (Income Distribution)
- การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)

OUTPUT การศึกษาเครือข่าย (Network) โซ่อุปทานอุตสาหกรรมภายใต้ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ปลายทาง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจของผู้สั่งซื้อปลายทาง (Final buyer) และได้ประโยชน์ต่อผู้ผลิต/เจ้าของทรัพยากร (Resources) ต้นทาง

การบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistical Efficiency) : KPI

- ต้นทุน (Cost)
- เวลา (Time)
- ความเชื่อถือ (Reliability)

(1) ระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน แสดงความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridor) ➕ (2) ห่วงโซ่อุปทาน (Suppl Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 3 ระเบียง

FOCUS AREA **การไหล (Flow) ของสินค้าและบริการที่ทำการศึกษาวิจัยที่เคลื่อนย้ายในระเบียงเศรษฐกิจ** จำนวน 3 ระเบียง ดังนี้

1. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridors)
2. ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridors)
3. ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridors)

INPUT		
สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology)

PROCESS

วิธีการศึกษา (Method)

การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis)

1. เศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory)
2. เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model)
3. แบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM)

วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method)

การวิเคราะห์ข้อมูลแบบภาพรวม (Overview)	การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Analysis)	การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Analysis)
- ข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง - ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านคมนาคมขนส่งและการค้า - ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม - ข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier)	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง - การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต - การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (NSEC, EWEC, SEC)	- ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Economic Corridors)

การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information)

1. ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง 2. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	1. ศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ในอนาคต 2. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรครวมถึงผลกระทบต่อการพัฒนา	1. การเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งด้านปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ 2. การศึกษาศักยภาพของห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่ได้รับการคัดเลือกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 2.1-1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

2.2.2 กระบวนการ (Process)

ในขั้นตอนของกระบวนการ (Process) จะตั้งต้นจากการรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ห่วงโซ่อุปทานของสินค้า สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนา ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงข้อมูลสำคัญต่างๆ ทั้งในระดับทุติยภูมิ (Secondary Data) และในระดับปฐมภูมิ (Primary Data) ผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - depth Interview) โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบภาพรวม (Overview) ทั้งข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางด้านคมนาคมขนส่งและการค้า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม และข้อมูลด้านการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier) การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Analysis) ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ (NSEC, EWEC, SEC) และการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) เป็นวิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method) ตามแนวทางการศึกษาข้างต้น ตามลำดับ

นำไปสู่การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis) คือ การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐมิติมหภาค (Macro econometric Theory) การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) และแบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM) ภายใต้การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) มีเส้นทางถนน เส้นทางรถไฟ เส้นทางอากาศ และเส้นทางเรือ ที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อเชื่อมต่อ (Connectivity) เส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองหลวง และเมืองสำคัญต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเข้าไว้ด้วยกัน รวมถึงการศึกษาการไหล (Flow) ของสินค้าและบริการที่เคลื่อนย้ายภายในระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง ประกอบด้วย ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

2.2.3 ผลลัพธ์ (Output)

จากกระบวนการพิจารณาทั้งในส่วนการนำเข้า (Input) ที่ให้ความสำคัญกับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และกระบวนการ (Process) ที่ให้ความสำคัญกับระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) จะนำมาสู่ผลลัพธ์ (Output) ตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ คือ

1) ระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

2) ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง

โดยการคำนึงถึงนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ผ่านการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistical Efficiency) กล่าวคือ การบริหารต้นทุน (Cost) และการบริหารเวลา (Time) ของระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของสินค้าและบริการที่ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุด เกิดเป็นโครงข่าย (Networking) ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมภายใต้ระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่ต้นทาง (Upstream) ระหว่างทาง (Midstream) และปลายทาง (Downstream) เพื่อให้เกิดความพึงพอใจของผู้สั่งซื้อปลายทาง (Final Buyer) และได้ประโยชน์ต่อผู้ผลิต หรือเจ้าของทรัพยากร (Resources) ต้นทาง

ทั้งนี้ ปัจจัยของการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistics Efficiency) ดังกล่าวจะเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จ (Key Performance Indicator: KPI) ที่จะส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานของสินค้า (Supply Chain) ในอนาคต

2.2.4 ผลสัมฤทธิ์ (Outcome)

ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) เป็นการนำผลลัพธ์ (Output) ที่ได้มาจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์สุดท้าย โดยมีสาระสำคัญที่การแสดงถึงรูปแบบแนวคิดของแผนงานโครงการ ระยะเวลาของแผน ปัจจัยแห่งความสำเร็จ รวมถึงรายละเอียดอื่นๆ ที่สำคัญ ทั้งนี้ ระยะเวลาของแผนจะมีความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ซึ่งเป็นแผนพัฒนาฉบับแรกที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนระดับปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

2.2.5 ผลกระทบ (Impact)

แผนกลยุทธ์ที่จัดทำขึ้นก่อให้เกิดผลกระทบ (Impact) ต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งนำไปสู่ OKRs (Objective & Key Results) โดยมีวัตถุประสงค์ คือ ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และมีผลลัพธ์สำคัญ (Key Result) 2 ส่วน คือ 1) การกระจายรายได้ (Income Distribution) และ 2) การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) เป็นตัวชี้วัด ซึ่งได้มาจากกระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology) ในส่วนของการวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis) คือ การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory) การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) และแบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM) ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงทำให้ประเทศไทยสามารถบรรลุซึ่งแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน (สำนักงานสภา

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[1] (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)[1] แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)[1] แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[2] ตลอดจนนโยบายด้านการต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology)

จากกระบวนการดำเนินงาน (Process) ผ่านกระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology) ที่สอดคล้องกับระบบการศึกษา (Study System) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วสามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ 1) การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information) ที่มีการศึกษารวบรวมข้อมูลทั้งในระดับทุติยภูมิ (Secondary Data) และในระดับปฐมภูมิ (Primary Data) 2) วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method) และ 3) การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis) สามารถอธิบายรายละเอียดได้ ดังนี้

2.3.1 การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information)

การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information) เป็นกระบวนการศึกษารวบรวมข้อมูลสำหรับการนำเข้า (Input) ข้อมูลสำคัญ และกระบวนการไหล (Flow) ของสินค้าและบริการที่ทำการศึกษาของทั้ง 3 ระเบียง ประกอบด้วยการศึกษาและรวบรวมข้อมูล ดังนี้

- ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)
- ศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ในอนาคต วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงผลกระทบต่อการพัฒนา
- เก็บรวบรวมข้อมูลทั้งด้านปฐมภูมิ (Primary Data) และด้านทุติยภูมิ (Secondary Data) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ รวมถึงการศึกษาศักยภาพของห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่ได้รับการคัดเลือกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

2.3.2 วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method)

วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method) เป็นกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลนำเข้า (Input) และกระบวนการ (Process) การไหล (Flow) ของสินค้าและบริการของทั้ง 3 ระเบียง เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ (Output) และการจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ ที่เป็นผลสัมฤทธิ์ (Outcome) ของโครงการฯ ประกอบด้วยการวิเคราะห์ดังนี้

- การวิเคราะห์แบบภาพรวม (Overview) ของข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านคมนาคมขนส่งและการค้า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม และข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier)
- การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Analysis) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)
- การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Analysis) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

2.3.3 การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis)

การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจเป็นกระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ เพื่อวัดผลกระทบ (Impact) ของโครงการฯ โดยมีการวิเคราะห์ ดังนี้

- การวิเคราะห์เศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory) เป็นการวิเคราะห์การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
- การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) เป็นการวิเคราะห์ในเรื่องของการค้าชายแดน และห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain) ในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ
- การวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM) เป็นเครื่องมือสำหรับวิเคราะห์การกระจายรายได้ (Income Distribution) ที่ส่งผลกระทบถึงการกระจายรายได้ของประเทศไทย



บทที่ 3

การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3
การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.1 วัตถุประสงค์

ตาม**ขอบเขตของงาน (TOR 4.1)** กำหนดให้ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) โดยมีวัตถุประสงค์ คือ

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อนำไปสู่การยกระดับและการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2) เพื่อวิเคราะห์ความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ตลอดห่วงโซ่อุปทานได้อย่างครบถ้วน ครอบคลุม และสอดคล้องกับนโยบาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ สภาพปัจจุบัน และแนวโน้มของอนาคตในด้านต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

3.2 วิธีการศึกษา

ศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง และเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) โดยมีรายละเอียดในประเด็นที่ศึกษาดัง**ตารางที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2-1 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ประเด็นหลัก	ประเด็นย่อย	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
1. กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (TOR 4.1.1)	1.1 กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน • ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) • ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) • ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) • ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation) • ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) • ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation)	เพื่อให้ทราบนโยบายตามกรอบความตกลงและความคืบหน้าในการดำเนินงานตามกรอบความตกลงต่างๆ ว่าเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ และกระทบต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างไร
	1.2 ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการเชื่อมโยง • North - South Economic Corridor (NSEC) • East - West Economic Corridor (EWEC) • Southern Economic Corridor (SEC)	
2. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง (TOR 4.1.1)	2.1 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง • ยุทธศาสตร์ 2030 (ADB Strategy 2030) • ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) • ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)	เพื่อให้ทราบนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้งในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และระดับประเทศ

ตารางที่ 3.2-1 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ต่อ)

ประเด็นหลัก	ประเด็นย่อย	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
2. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง (TOR 4.1.1) (ต่อ)	2.2 ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง • ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) • แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) • (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) • แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) • การประชุมระดับรัฐมนตรี ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 24 • นโยบายต่างประเทศ • ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) • เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางชายแดนประเทศไทย • เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	
	2.3 ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย (กฎหมายไทย)	
3. ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า (TOR 4.1.2)	3.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement : GMS CBTA)	ทราบถึงข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้าในปัจจุบัน และแผนพัฒนาในอนาคต เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนกลยุทธ์ในการยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้าที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน
	3.2 ยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS (GMS Transport Sector Strategy)	
	3.3 ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ	
	3.4 โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่สำคัญ • การขนส่งทางบก • ทางรถไฟและการขนส่งทางรถไฟ • การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ท่าเรือ สถานีขนส่งทางทะเล การขนส่งทางทะเล • สนามบินและการขนส่งทางอากาศ	
	3.5 โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ	
	3.6 สิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งที่สำคัญ	

ตารางที่ 3.2-1 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ต่อ)

ประเด็นหลัก	ประเด็นย่อย	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
4. ข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) (TOR 4.1.4)	4.1 การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs) • มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) • อุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs) • นโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและจีนตอนใต้	เพื่อให้ทราบผลกระทบของนโยบายด้านการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีของแต่ละประเทศทั้งสินค้าในภาคเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีต่อประเทศไทย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการรองรับ (เชิงรุก หรือตั้งรับ) ให้ได้ประโยชน์สูงสุด
	4.2 ผลกระทบของนโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีที่เกิดขึ้นกับไทย	
5. ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม (TOR 4.1.3)	5.1 ลักษณะทางสังคม • ด้านประชากร • เชื้อชาติและภาษา • ความยากจนและการมีงานทำ	ทราบข้อมูลที่เป็นสถานภาพปัจจุบันได้อย่างชัดเจน ครอบคลุมรอบด้านเพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจสังคมของพื้นที่อย่างแท้จริง
	5.2 ด้านเศรษฐกิจ • ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) • รายได้ต่อหัว (GDP per Capita) • โครงสร้างการผลิต (Structure of Output) • การค้าระหว่างประเทศ • การท่องเที่ยว • จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ	

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

3.3 กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS และเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนหรือ GMS Economic Corridors

3.3.1 กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS

ในการศึกษากรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง จะครอบคลุมการศึกษาความร่วมมือทั้งสิ้น 6 ความร่วมมือ ประกอบด้วย 1) ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - region) 2) ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) 3) ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) 4) ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation) 5) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) และ 6) ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation) เพื่อให้ทราบนโยบายตามกรอบความตกลงและความคืบหน้าในการดำเนินงานตามกรอบความร่วมมือต่างๆ ว่าเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ และกระทบต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างไร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - region: GMS)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - region: GMS) เป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจที่มีแม่น้ำโขงไหลผ่าน 6 ประเทศ ประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ ซึ่งมีพื้นที่รวมกันประมาณ 2.6 ล้านตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีนเฉพาะมณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกวางสี โดยทั้ง 6 ประเทศได้ร่วมกันจัดตั้งแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อ พ.ศ. 2535 ภายใต้ยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน (สำนักประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงแรงงาน, 2562) ได้แก่

1.1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้นผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืน และยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridors)

1.2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมการบูรณาการของตลาดกระบวนการผลิต และห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

1.3) สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ได้รับการสนับสนุนหลักจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ที่มุ่งมั่นจะลดความยากจนผ่านการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างทั่วถึง การเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อมและการบูรณาการในภูมิภาคผ่านการแลกเปลี่ยนแนวความคิดด้านนโยบายการให้กู้

การเข้าร่วมทุนในโครงการ การค้ำประกัน การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่า และความช่วยเหลือทางวิชาการ

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง แบ่งการศึกษาโครงการออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 กำหนดขอบเขตโครงการแต่ละสาขาและโครงการความร่วมมือที่มีโอกาสและศักยภาพในการพัฒนา ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2536

ระยะที่ 2 กำหนดขอบเขตและแผนการดำเนินงาน รวมถึงข้อเสนอทางเทคนิคที่ใช้ในการพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญของโครงการซึ่งแบ่งความร่วมมือออกเป็น 7 สาขาใหญ่ ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่ง 2) พลังงาน 3) สื่อสารโทรคมนาคม 4) ท่องเที่ยว 5) การค้าการลงทุน 6) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และ 7) สิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ

ระยะที่ 3 การจัดทำวิสัยทัศน์การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ จนถึงปี 2563 (GMS 2020) ขณะนี้ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ

โดยจากการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 ในปี 2548 ณ คุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการลงนามข้อตกลงในสาขาความร่วมมือของ GMS 9 สาขา ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่ง 2) โทรคมนาคม 3) พลังงาน 4) การค้า 5) การลงทุน 6) เกษตร 7) สิ่งแวดล้อม 8) การท่องเที่ยว และ 9) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยมีการจัดลำดับแผนงานที่มีความสำคัญสูง (Flagship Programs) จำนวน 11 แผนงาน (กระทรวงการต่างประเทศ, 2555) ได้แก่

(1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

(2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

(3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

(4) แผนพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunication Backbone)

(5) แผนงานซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Regional Power Interconnection and Trading Arrangements)

(6) แผนงานอำนวยความสะดวก การค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating Cross - Border Trade and Investment)

(7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing Private Sector Participation and Competitiveness)

(8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ (Developing Human Resources and Skills Competencies)

(9) กรอบยุทธศาสตร์พัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic Environment Framework)

(10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ (Flood Control and Water Resource Management)

(11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development)

ซึ่งแบ่งกลไกการดำเนินการเป็น 4 ระดับ ดังนี้

(1) การประชุมระดับคณะทำงาน ของแต่ละสาขาความร่วมมือ เพื่อประสานและติดตามความคืบหน้าของกิจกรรมต่างๆ

(2) การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ซึ่งจัดปีละ 1-2 ครั้ง

(3) การประชุมระดับรัฐมนตรี ปีละ 1 ครั้ง

(4) การประชุมระดับผู้นำ ซึ่งจัดทุก 3 ปี

กลไกการดำเนินงาน นอกจากใช้กลไกข้อสั่งการจากที่ประชุมระดับผู้นำ ระดับรัฐมนตรีและระดับคณะทำงานซึ่งปัจจุบันมีทั้งสิ้น 10 สาขา (สาขาที่ 10 การพัฒนาเมือง) ยังมีกลไกการประชุมระดับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้ว่าการรัฐ เจ้าแขวงและผู้ว่าการมณฑล (Governors' Forum) การประชุมหุ้นส่วนการพัฒนา (Development Partners' Meeting) และการประชุมสภาธุรกิจ GMS

สำหรับความคืบหน้าในการดำเนินโครงการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ปัจจุบันส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว คือ แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor) โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียหรือ ADB ได้จัดทำโครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (RETA 6450 : Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งโดยเน้น 4 เรื่องหลัก (ทศวิณห์ เกียรติทัตต์, 2563) ได้แก่

(1) การส่งเสริมความเข้มแข็งด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS)

(2) การพิจารณาระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศและอนุภูมิภาค GMS เพื่อลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบและต้นทุนค่าใช้จ่ายและเวลา

(3) การจัดตั้งองค์กร/สถาบันผู้เชี่ยวชาญในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า

(4) การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในภูมิภาค

ปัจจุบันแผนงาน GMS ดำเนินงานอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์แผนงาน GMS ปี 2561 - 2565 โดยมีแผนปฏิบัติการฮานอย (Hanoi Action Plan) เป็นตัวขับเคลื่อนความร่วมมือไปสู่การปฏิบัติ นอกจากนี้ กรอบการลงทุนในภูมิภาค ปี 2565 (Regional Investment Framework 2022) เป็นชุดแผนงานโครงการที่ประเทศสมาชิกร่วมกันเสนอขึ้น เพื่อยืนยันความร่วมมือและเร่งขับเคลื่อนความร่วมมือไปสู่การปฏิบัติที่แท้จริง

ทั้งนี้ประเทศสมาชิกและ ADB ได้ร่วมกันปรับกรอบยุทธศาสตร์การดำเนินงานของแผนงาน GMS ปี 2561 - 2565 ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปและการรับมือต่อผลกระทบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19) ซึ่งก็คือกรอบยุทธศาสตร์ใหม่แผนงาน GMS ปี 2578 ที่ได้นำเสนอให้ประเทศสมาชิกเห็นชอบแล้วในการประชุมระดับรัฐมนตรีแผนงาน GMS ครั้งที่ 24 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563

ตัวอย่างความก้าวหน้าโครงการสำคัญต่างๆ ภายใต้แผนงาน GMS ได้แก่ การเริ่มดำเนินการในโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2564) คือ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย - เชียงราย
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
- โครงการก่อสร้าง Motor Way (บางใหญ่ - กาญจนบุรี)

รวมทั้งผลักดันการดำเนินงานภายใต้ความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ซึ่งได้ร่วมดำเนินการในระยะแรกเริ่ม (Early Harvest) ร่วมกันแล้ว และอยู่ระหว่างการเร่งปรับแก้กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากร การข้ามแดนของรถขนส่งสินค้า รวมทั้งการปรับเพิ่มเส้นทางถนนทางหลวงเข้าไว้ในความตกลง GMS CBTA อย่างครอบคลุม

ความสำเร็จในการรวมกลุ่มในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทำให้ประเทศมหาอำนาจต้องการเข้ามามีส่วนร่วม หรือแสวงหาผลประโยชน์ ทั้งจากทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และตลาดลงทุนที่สำคัญ ประกอบด้วย จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย และเกาหลีใต้ โดยจีนในฐานะสมาชิก (GMS) พยายามแผ่ขยายอิทธิพล โดยกระชับความสัมพันธ์กับประเทศสมาชิกให้แน่นแฟ้นและครอบคลุมรอบด้านผ่านความร่วมมือด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ การเร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งทางรถยนต์และรถไฟในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพิ่มความร่วมมือเพื่อพัฒนาและลดปัญหาความยากจน สนับสนุนการท่องเที่ยวในประเทศ (GMS) ให้ใช้ระบบวีซ่าเดียว รวมทั้งพยายามผลักดันกรอบความร่วมมือล้านช้าง - ลุ่มน้ำโขง (Mekong - Lancang Cooperation: MLC) เพื่อเป็นกลไกกระชับความร่วมมือของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างจีนและอาเซียน (สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564)[1]

ซึ่งประเด็นที่ต้องตระหนักคือ สถานการณ์ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกโดยเฉพาะการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 การเติบโตอย่างรวดเร็วของชุมชนเมือง ซึ่งส่งผลต่อการป้องกันและการจัดการปัญหาด้านสาธารณสุข เช่น โรคติดต่อและปัญหาอาชญากรรม การรุกล้ำและทำลายสภาพแวดล้อม การรับมือผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเฉพาะที่มีต่อภาคการเกษตร ความสามารถในการมีส่วนร่วมของ GMS การรับมือในการแข่งขันกับประเทศนอกภูมิภาคที่เป็นหุ้นส่วน เช่น จีน สหรัฐอเมริกา อินเดีย ญี่ปุ่น รวมถึงศักยภาพในการพัฒนามาตรฐานสากลของภาคธุรกิจและการเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปสงค์และอุปทานโลก

2) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่ลุ่มน้ำโขง - ญี่ปุ่น (Mekong Japan Cooperation)

ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับญี่ปุ่น (Mekong-Japan) ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และญี่ปุ่น เกิดขึ้นจากการที่ญี่ปุ่นอยากมีบทบาทที่ชัดเจนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จึงได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศ Mekong - Japan ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 16 - 17 มกราคม 2551 ที่กรุงโตเกียว โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาระหว่างประเทศอาเซียนเดิมและใหม่ภายในอนุภูมิภาค เพื่อความแข็งแกร่งของอาเซียน

ซึ่งจะนำไปสู่สันติภาพ เสถียรภาพและความเจริญรุ่งเรืองของทวีปเอเชียต่อไป โดยญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) ในด้านต่างๆ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การเสริมสร้างขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า รวมถึงการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและประชาชน โดยบทบาทของประเทศไทย คือ การเป็นประเทศผู้ให้ร่วม (Co-donor/Co-sponsor) กับประเทศญี่ปุ่นในการพัฒนาอนุภูมิภาค โดยเฉพาะการให้ความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งไทยมีประสบการณ์และศักยภาพสูง และได้เป็นเจ้าภาพร่วมกับญี่ปุ่นจัดประชุมหลายครั้ง อาทิ การประชุม Mekong - Japan International Conference on the EWEC and the SEC ภายใต้หัวข้อ “COMPETING CONNECTIVITY, CREATTNG PROSPERITY” เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2553 ที่ กรุงเทพฯ การประชุม Green Mekong Forum เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2554 ที่ กรุงเทพฯ (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)[1]

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

ญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นระยะเวลานาน ภายใต้แผนงานยุทธศาสตร์กรุงโตเกียว 2012 เพื่อความร่วมมือกับญี่ปุ่น (Tokyo Strategy 2012 for Mekong - Japan Cooperation) 3 เสาหลัก ได้แก่

(1) เสริมสร้างความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(2) การพัฒนาไปพร้อมกัน

(3) สร้างความมั่นใจด้านความมั่นคงของมนุษย์และความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

โดยให้ความสำคัญเรื่องความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาในการพัฒนาท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมทวาย รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งญี่ปุ่นจะพิจารณาความเป็นไปได้ในการเข้าร่วมโครงการ ที่จะเป็นการชูบทบาทของญี่ปุ่นในอนุภูมิภาคนี้ เนื่องจากภายใต้กรอบ GMS มี 2 มณฑลตอนใต้ของจีน คือ ยูนนานและกวางสี ทำให้จีนมีบทบาทมาในกรอบนี้

การประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 ผ่านระบบทางไกล เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563 โดยมีเวียดนามเป็นเจ้าภาพร่วมกับญี่ปุ่น โดยเน้นย้ำถึงความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหา และชื่นชมความก้าวหน้าในการดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์โตเกียว ค.ศ. 2018 ใน 3 สาขาหลัก ได้แก่

(1) การพัฒนาความเชื่อมโยงที่ดีและมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม พลังงาน ดิจิทัล กฎระเบียบ และอุตสาหกรรม รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนและการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

(2) การสร้างสังคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง ผ่านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การศึกษา การเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ระบบสาธารณสุข และการพัฒนาระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้า เพื่อรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาด โดยเฉพาะโควิด-19 ตลอดจนถึงความร่วมมือทางกฎหมายและอาญา

(3) การสร้างอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงสีเขียว โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาขยะพลาสติกในทะเล การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การบรรเทาภัยพิบัติและการบริหารจัดการน้ำ

นอกจากนี้ยังเห็นชอบให้มีการสานต่อการดำเนินความร่วมมือในอนาคต 3 แนวทาง ได้แก่

(1) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยดำเนินการตามข้อริเริ่มน้ำฝั่งโขงกับญี่ปุ่น เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030

(2) ยุทธศาสตร์อินโดแปซิฟิกที่เสรีและเปิดกว้าง

(3) การดำเนินการตามแผนแม่บท ACMECS

ในส่วนของประเทศไทยโดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้กล่าวให้ที่ประชุมรับทราบว่า ไทยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาค โดยมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพและความยืดหยุ่นต่อวิกฤตให้แก่ระเบียงเศรษฐกิจและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยเฉพาะเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะมีบทบาทในการเป็นประตูเปิดรับการค้า การลงทุนในอนุภูมิภาคที่สำคัญ โดยไทยได้พัฒนาเส้นทางสำคัญๆ ให้เกิดการไหลเวียนระหว่างโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคและขณะนี้มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมอีก 2 โครงการ (The Bangkok Insight Editorial Team, 2020) ได้แก่

(1) โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) โดยจะเชื่อมโยงถนนระหว่างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง ที่อยู่ฝั่งอันดามันกับจังหวัดชุมพร ที่อยู่ฝั่งอ่าวไทยเป็นการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างมหาสุมทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกอย่างเป็นรูปธรรม

(2) โครงการสะพานไทย เป็นโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่าง 2 จังหวัด ริมอ่าวไทย ได้แก่ จังหวัดชลบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ หรือจังหวัดเพชรบุรี อันจะเป็นการเชื่องโยมระหว่าง EEC กับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) และเชิญชวนให้ญี่ปุ่นเข้าร่วมโครงการที่จะดำเนินการในอนาคตอันใกล้นี้

ทั้งนี้ประเทศสมาชิกยืนยันเข้าร่วมการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับญี่ปุ่นครั้งที่ 13 ในปี 2564 ที่ประเทศญี่ปุ่น โดยญี่ปุ่นประกาศให้ปี 2564 เป็นปีแห่งความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับญี่ปุ่น

3) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation)

ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี เป็นผลสืบเนื่องมาจากการประชุมผู้นำอาเซียนสาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 13 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553 ณ กรุงฮานอย ซึ่งสาธารณรัฐเกาหลีได้เสนอให้มีการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และสาธารณรัฐเกาหลี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับมิตรภาพและความร่วมมือในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม โดยให้ความสำคัญแก่ความร่วมมือเพื่อการพัฒนา (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)[2]

ทั้งนี้ ในการประชุมกรอบความร่วมมืออาเซียน - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 16 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2555 สาธารณรัฐเกาหลีได้เสนอให้การสนับสนุนความพยายามของอาเซียนในการลดช่องว่างของระดับการพัฒนาในภูมิภาค ด้วยการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงภายใต้โครงการลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK) โดยความร่วมมือดังกล่าวจะมีการประชุม 2 ระดับ คือ ระดับรัฐมนตรี และการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ปีละ 1 ครั้ง การประชุมระดับรัฐมนตรีจะจัดในช่วงการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนกับประชุมคู่เจรจาและกลับไปจัดที่สาธารณรัฐเกาหลีทุก 3 ปี ส่วนการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสจะจัดทุกปีที่ประเทศสมาชิก เรียงตามลำดับอักษร

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

จัดให้มีการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง กับสาธารณรัฐเกาหลี 2 ครั้ง ดังนี้

(1) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 - 28 ตุลาคม 2554 ณ กรุงโซล โดยที่ประชุมได้มีการรับรองปฏิญญาแม่น้ำฮั่น เพื่อสถาบันความเป็นหุ้นส่วนที่ครอบคลุมเพื่อความเจริญรุ่งเรืองร่วมกันของลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี (Han - River Declaration of Establishing the Mekong - ROK Comprehensive Partnership for Mutual Prosperity) ซึ่งกำหนดความร่วมมือ 3 ด้าน ประกอบด้วย ความเชื่อมโยงในอาเซียน (โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและเทคโนโลยีระหว่างประเทศ) การพัฒนาที่ยั่งยืน (การเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรน้ำ) และการพัฒนาที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (การเกษตร/การพัฒนาชนบท และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)

(2) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2555 ณ กรุงพนมเปญ ที่ประชุมหารือการดำเนินการที่ผ่านมาและทิศทางความร่วมมือในอนาคต ในประเด็นของภูมิภาคและของโลกรวมทั้งรับรองแถลงการณ์การสนับสนุนการจัดตั้งกองทุนความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อประกาศใช้ใน ปี 2557 และการพิจารณาจัดทำโครงการนำร่องในช่วงที่ยังไม่มีแผนปฏิบัติการ โดยในการประชุมครั้งนี้ไทยยืนยันความสนใจที่จะเป็นประเทศผู้ประสานงานสาขาเกษตรและการพัฒนาชนบท และเสนอเป็นเจ้าภาพในการประชุม Mekong - ROK Business Forum ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2556 และในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 9 เดือนสิงหาคม 2562 สาธารณรัฐเกาหลีได้ประกาศเพิ่มจำนวนเงินในกองทุนความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลีจาก 1 ล้านดอนลาร์สหรัฐ เป็น 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2562 และ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563

จัดให้มีการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี 2 ครั้ง (กระทรวงการต่างประเทศ, 2563)[1] ดังนี้

(1) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24 - 27 พฤศจิกายน 2562 ณ นครปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี โดยเป็นการประชุมร่วมกับการประชุมสุดยอดอาเซียน - สาธารณรัฐเกาหลี สมัยพิเศษ ครั้งที่ 3 โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) เข้าร่วม

(2) ครั้งที่ 2 วันที่ 13 พฤศจิกายน 2563 ร่วมกับการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 37 ในรูปแบบประชุมทางไกล โดยมีเวียดนามในฐานะประธานอาเซียนเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม

สาระสำคัญ คือการยกระดับความร่วมมือไปสู่การเป็นหุ้นส่วนแบบยุทธศาสตร์ระหว่างกันผ่านนโยบายมุ่งใต้ใหม่พลัส (New Southern Policy Plus) ที่ประเทศไทยให้การสนับสนุนพร้อมทั้งผลักดันความร่วมมือเพื่อการฟื้นฟูภายหลังโควิด-19 โดยเน้นใน 2 เรื่องหลัก ได้แก่ 1) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข 2) การสร้างความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคและโลก ร่วมกันรับมือโควิด-19 และฟื้นฟูเศรษฐกิจรวมถึงการต่อต้านภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่และยกระดับความร่วมมือเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์

4) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation: MLC)

ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง เป็นหนึ่งในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่สมาชิกมีความเชื่อมโยงผ่านแม่น้ำสายเดียวกัน โดยช่วงที่ไหลผ่านมณฑลยูนนานของจีน จะคุ้นเคยในชื่อ “หลานชาง” หรือ “ล้านช้าง” และเมื่อไหลผ่าน สปป.ลาว เมียนมา ไทย กัมพูชา ก่อนลงสู่ทะเลจีนใต้ที่เวียดนามจะคุ้นเคยกันในชื่อ “ลุ่มน้ำโขง หรือ แม่โขง” ความร่วมมือนี้พัฒนามาจากข้อริเริ่มของไทยในปี 2555 ต่อมาได้จัดตั้งกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง อย่างเป็นทางการในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ล้านช้าง ครั้งที่ 1 เดือนพฤศจิกายน 2558 ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน กลไกการดำเนินงานมี 2 ระดับ คือการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation Foreign Ministers’ Meeting) จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีและการประชุมสุดยอดแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation Leaders’ Meeting) จัดขึ้นเป็นประจำทุก 2 ปี โดยมีกระทรวงต่างประเทศเป็นหน่วยงานหลัก (ธนาคารแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป. และอรมน ทรัพย์ทวีธรรม, 2564)

แนวทางการดำเนินงาน เน้นการพัฒนาความร่วมมือ 3 เสาหลัก ได้แก่

(1) การเมืองและความมั่นคง

(2) เศรษฐกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วย

- การขยายการค้าและการลงทุน
- การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านกายภาพและด้านกฎระเบียบ
- การส่งเสริมความร่วมมือทางการเงิน
- การส่งเสริมความร่วมมือด้านทรัพยากรน้ำและการจัดการน้ำ
- การส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงาน
- การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

(3) สังคม วัฒนธรรมและปฏิสัมพันธ์ระหว่างประชาชน โดยดำเนินงานผ่านการจัดตั้งคณะทำงาน 6 คณะ เพื่อผลักดันในประเด็นต่างๆ ได้แก่

- คณะทำงานด้านความเชื่อมโยง
- คณะทำงานด้านการพัฒนาศักยภาพในการผลิต
- คณะทำงานความร่วมมือทรัพยากรน้ำ
- คณะทำงานด้านการเกษตร
- คณะทำงานด้านการลดความยากจน
- คณะทำงานด้านความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดน

ธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในคณะทำงานด้านความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดน (Joint Working Group on Cross - Border Economic Cooperation: JWG - CBEC) ซึ่งมีส่วนสำคัญในการผลักดันความร่วมมือในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับภาคการเงิน เช่น การติดตามเสถียรภาพเศรษฐกิจการเงิน การตรวจสอบและกำกับสถาบันการเงิน การสนับสนุนการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าและการลงทุน และการสนับสนุนการเชื่อมโยงด้านการชำระเงินเพื่อส่งเสริมการทำธุรกรรม E - Commerce ระหว่างประเทศสมาชิก ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการดำเนินนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ที่มีความร่วมมือกับประเทศสมาชิกในระดับทวิภาคีด้วย

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานในโอกาสครบรอบ 5 ปี ของการจัดตั้งความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง ได้แสดงบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความร่วมมือในสาขาหลัก ได้แก่ ความเชื่อมโยงศักยภาพการผลิตทรัพยากรน้ำ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน การเกษตรและการแก้ไขปัญหาความยากจน ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมหาศาลต่อประชาชนในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือด้านทรัพยากรน้ำที่ได้รับการยกระดับเป็นระดับรัฐมนตรี เมื่อปี 2562 รวมถึงการที่จีนได้แสดงความจริงใจที่จะแบ่งปันข้อมูลน้ำตลอดทั้งปีกับประเทศสมาชิก MLC อื่นๆ เพื่อส่งเสริมธรรมาภิบาลด้านการจัดการน้ำข้ามพรมแดนในลุ่มแม่น้ำโขง - ล้านช้าง (กระทรวงการต่างประเทศ, 2564)

สำหรับความร่วมมือที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการต่อไป คือ การป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดโดยเฉพาะโรคโควิด-19 รวมถึงการฟื้นฟูหลังสถานการณ์แพร่ระบาดสิ้นสุดลง เพื่อให้อนุภูมิภาคกลับมาดีขึ้นเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้มากขึ้นในสภาพแวดล้อมความปกติใหม่ (New Normal)

5) ความร่วมมือริเริ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative: LMI)

สหรัฐอเมริกาเป็นผู้ริเริ่มกรอบความร่วมมือข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่างหรือ LMI เมื่อปี 2552 เนื่องจากอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศมหาอำนาจที่จะเข้ามาลงทุน กรอบความร่วมมือ LMI จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขงกับสหรัฐฯ วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ภายใต้ความร่วมมือ 6 สาขา ได้แก่ สิ่งแวดล้อมและน้ำ สาธารณสุข การศึกษา ความเชื่อมโยงการเกษตรและความมั่นคงทางอาหาร และความมั่นคงทางพลังงาน รวมทั้งลดช่องว่างระดับการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเก่ากับอาเซียนใหม่และสนับสนุนการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (กองบรรณาธิการจุลสารจับตาอาเซียน, 2561)

กลไกในการดำเนินการงานได้จัดประชุมรัฐมนตรี LMI ล่าสุด ครั้งที่ 10 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563 ณ กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ โดยที่ประชุมได้รับรองข้อเสนอโครงการ Mekong Water Data Initiative ซึ่งเป็นข้อริเริ่มของสหรัฐอเมริกาเพื่อพัฒนาโครงการสำหรับรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลทรัพยากรน้ำในแม่น้ำโขง จากแหล่งข้อมูลภาครัฐและเอกชน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาความสามารถของ

อนุภูมิภาคในการตัดสินใจด้านการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงยืนยันความมุ่งมั่นต่อการพัฒนาและการรวมตัวกันในระดับภูมิภาคของประเทศสมาชิก LMI เร่งรัดดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ LMI ปี 2016 - 2020 (Master Plan of Action to Implement the Lower Mekong Initiative 2016 - 2020) การดำเนินการโครงการหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน (Sustainable Infrastructure Partnership) รวมถึงการร่วมมือกับมิตรประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่างและคณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission: MRC) ในการส่งเสริมพัฒนาอย่างยั่งยืนครอบคลุมอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

ตลอดช่องการดำเนินงานตามกรอบ LMI ตั้งแต่ปี 2552 - 2563 กระทรวงการต่างประเทศสหรัฐฯ และองค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development: USAID) ได้สนับสนุนเงินช่วยเหลือประเทศภาคีลุ่มแม่น้ำโขง 5 ประเทศ รวมเกือบ 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ครอบคลุมแต่ละด้าน (สำนักงานโฆษก สถานทูตสหรัฐฯ และสถานกงสุลในประเทศไทย, 2563) ดังนี้

- ด้านสาธารณสุข 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ 734 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ด้านสันติภาพและความมั่นคง 616 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ด้านสิทธิมนุษยชนและธรรมาธิบาล 527 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- การศึกษาและบริการด้านสังคม 175 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม 165 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ ในการต่อยอดความสำเร็จของข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขง ประเทศภาคีลุ่มน้ำโขง ทั้ง 5 ประเทศ และสหรัฐอเมริกา ได้เปิดตัวหุ้นส่วนลุ่มน้ำโขง - สหรัฐอเมริกา (Mekong - U.S. Partnership: MUSP) และจัดให้มีการประชุม MUSP ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2563 ผ่านระบบทางไกล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทียุทธศาสตร์ความร่วมมือ ที่จะสานต่องานที่กำลังดำเนินการอยู่ และยกระดับความร่วมมือในด้านต่างๆ เช่น การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงด้านพลังงาน การพัฒนาทุนมนุษย์ การจัดการน้ำและทรัพยากรธรรมชาติข้ามพรมแดน รวมถึงความมั่นคงรูปแบบใหม่ (Non - Traditional Security) ได้แก่ ความมั่นคงด้านสุขภาพและการตอบสนองต่อโรคระบาด ตลอดจนการต่อสู้กับอาชญากรรมข้ามชาติ ความมั่นคงทางไซเบอร์ และการปราบปรามการค้ามนุษย์ ยาเสพติดและสัตว์ป่า

6) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation: MGC)

ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - คงคา หรือ MGC ประกอบด้วนสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือในกิจกรรมหลัก 4 สาขา ได้แก่ การท่องเที่ยว การศึกษา วัฒนธรรม และการคมนาคมขนส่ง โดยแนวคิดการจัดตั้ง MGC เกิดขึ้นช่วงการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนกับรัฐมนตรีต่างประเทศของประเทศคู่เจรจา

(Post Ministerial Conference: PMC) และก่อตั้งอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2543 ซึ่งเป็นการประชุม MGC ครั้งแรก โดยแรกเริ่มเรียกว่า กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำคงคา - สุวรรณภูมิ - ลุ่มน้ำโขง ภายหลังจึงได้เปลี่ยนเป็นชื่อที่เรียกในปัจจุบัน (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2555)

กลไกการดำเนินงานของ MGC จะมีการประชุมระดับรัฐมนตรี เจ้าหน้าที่อาวุโส และคณะทำงาน โดยกำหนดให้มีการประชุมระดับรัฐมนตรีทุกปีในรูปแบบการประชุมคู่ขนาน (Back - to - Back) กับการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน (ASEAN Foreign Minister's Meeting: AMM) นอกจากนั้นยังมีการแต่งตั้งคณะทำงานอีก 5 คณะ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยมอบหมายให้ประเทศสมาชิกรับเป็นประธานคณะทำงาน ประกอบด้วย

(1) คณะทำงานด้านการท่องเที่ยว	ไทยเป็นประธาน
(2) คณะทำงานด้านการศึกษา	อินเดียเป็นประธาน
(3) คณะทำงานด้านนวัตกรรม	กัมพูชาเป็นประธาน
(4) คณะทำงานด้านการขนส่งและคมนาคม	สปป.ลาว เป็นประธาน
(5) คณะทำงานด้านแผนปฏิบัติการ	เวียดนามเป็นประธาน

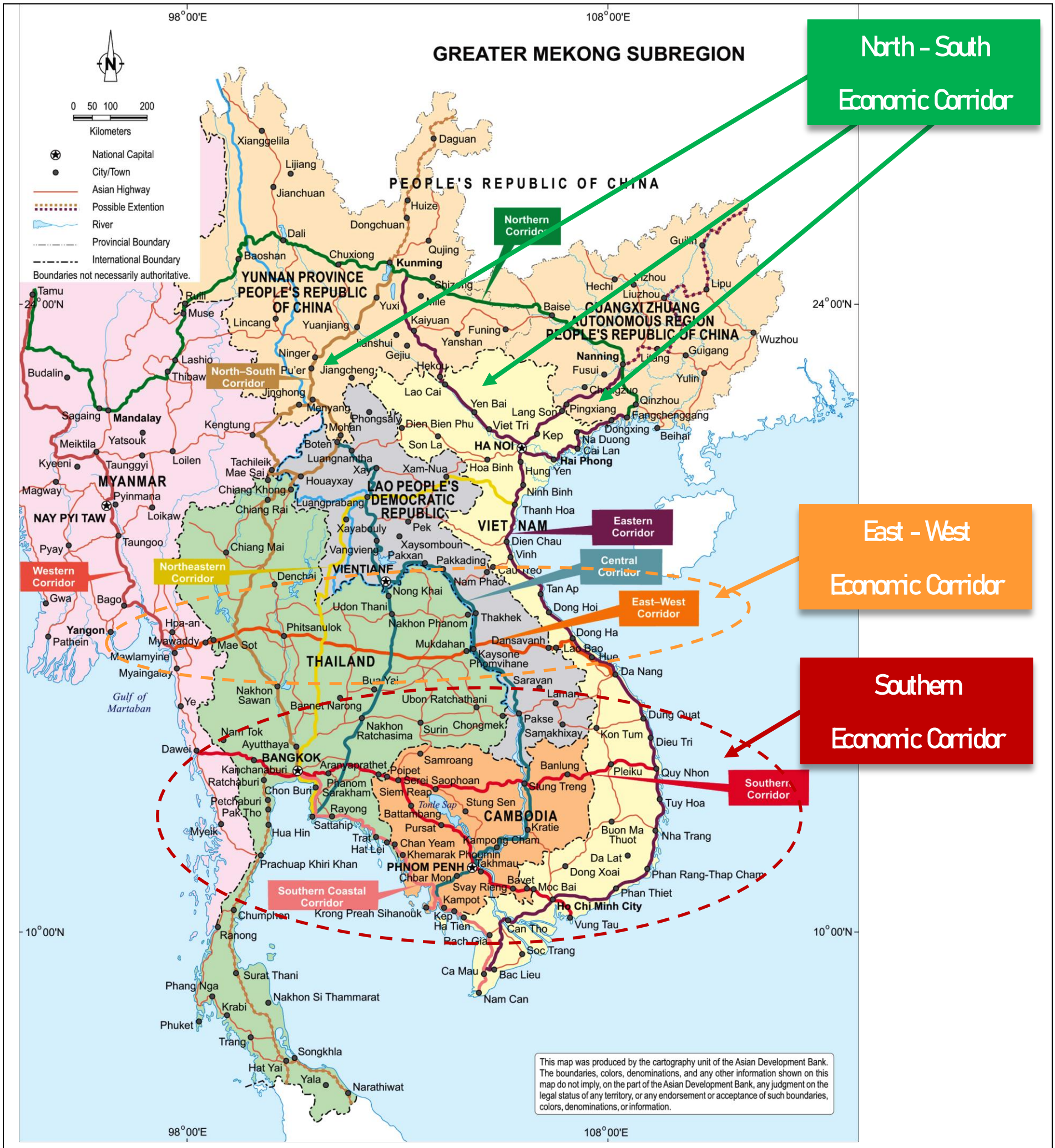
โดยประเทศสมาชิกดำเนินความร่วมมือตามแผนปฏิบัติการ (Hanoi Programs of Action) และแผนปฏิบัติการ Phnom Penh Road Map ซึ่งเป็นแผนงานเร่งรัดการดำเนินโครงการของ MGC

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

อินเดียพยายามผลักดันกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor) ซึ่งจะบูรณาการเข้ากับความเชื่อมโยงอินเดีย - อาเซียน (India - ASEAN Connectivity) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า นอกจากนี้ที่ประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - คงคา ครั้งที่ 10 เมื่อสิงหาคม 2562 ที่กรุงเทพมหานครได้รับรองแผนปฏิบัติการ MGC ปี 2562 - 2565 (MGC Plan of Action 2019 - 2022) ซึ่งช่วยกำหนดทิศทางความร่วมมือในอนาคตของ MGC โดยมุ่งเน้นสาขาความร่วมมือด้านคมนาคมและการติดต่อสื่อสาร การเกษตรการจัดการทรัพยากรน้ำ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วัฒนธรรม การท่องเที่ยว เชิงพุทธศาสนา การศึกษา สาธารณสุขและการแพทย์แผนโบราณ ซึ่งปี 2563 เป็นปีครบรอบ 20 ปี ของความร่วมมือ MGC (สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564)[1]

3.3.2 ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและการเชื่อมโยง

เส้นทางคมนาคมในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงถูกสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวงและเมืองสำคัญต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเข้าไว้ด้วยกัน ประกอบด้วย แนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 เส้นทาง คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2557) โดยมีรายละเอียดดัง**รูปที่ 3.3.2-1**



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.3.2-1 แนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

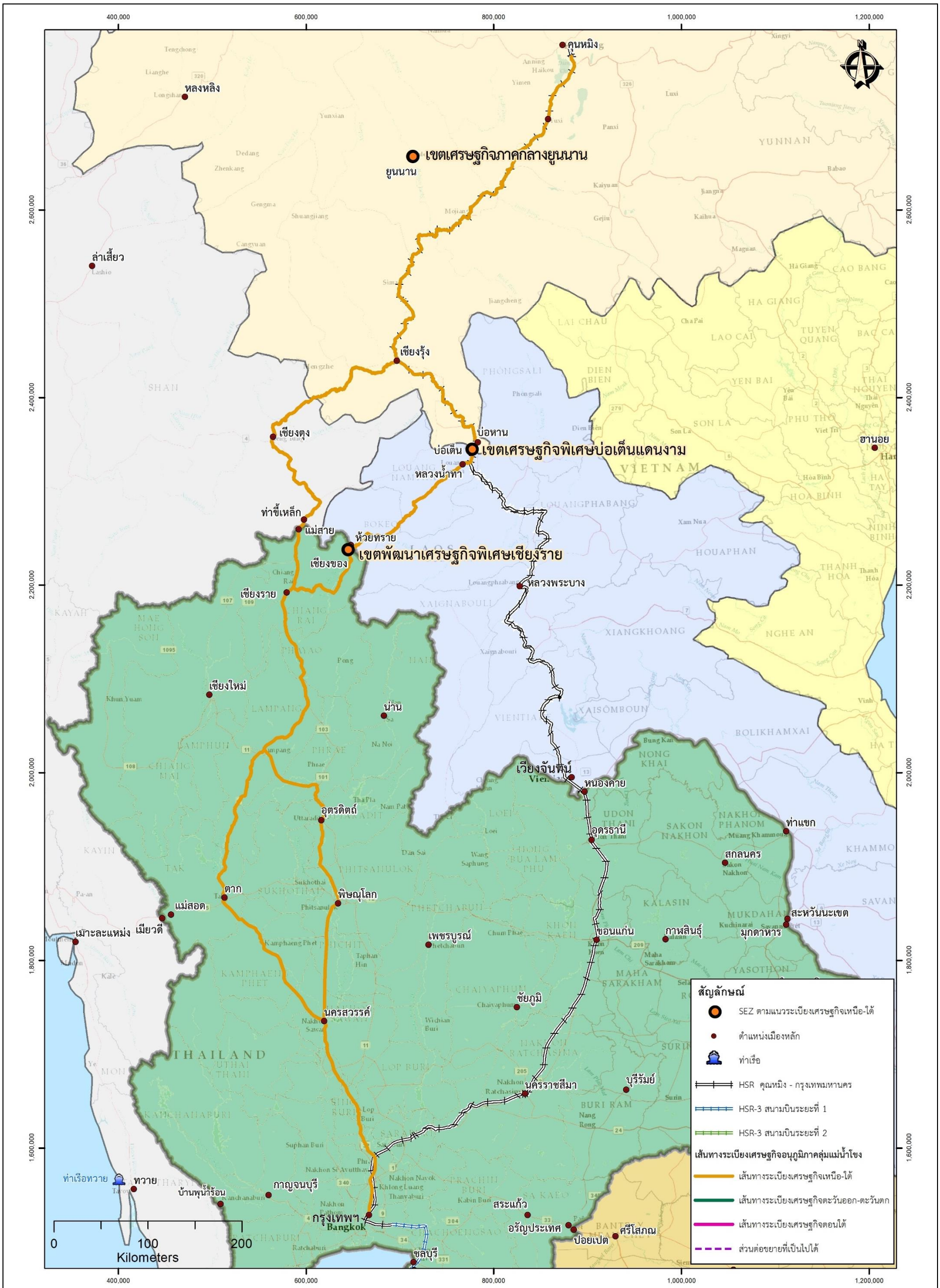
1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (ยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทองผ่านถนนในแนวเหนือ - ใต้จุดเริ่มต้นของถนนในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ คือ คุนหมิง ส่วนจุดปลายจะแยกเป็น 2 สาย คือ ไทยและเวียดนามมีระยะทางรวมประมาณ 1,800 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 3.3.2-2** เพื่อกระจายสินค้า ลำเลียงวัตถุดิบและส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าในการพัฒนาระหว่าง สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน ช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ เพื่อลดความยากจน และสนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน โดยเพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้ต่ำ สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ (ไชยวัฒน์ ค้ำชู และพัชร์ นิยมศิลป, ม.ป.ป.)

สำหรับการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ โดยได้เชื่อมโยงจีนกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว และไทย รวมถึงตอนเหนือของเวียดนามประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (สุมาลี สุขดานนท์, 2562 และกระปุกดอทคอม, ม.ป.ป.) ได้แก่

(1) เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เชื่อมโยงจีนตอนใต้ สปป.ลาว และไทย เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของถนนสายคุนหมิง กรุงเทพฯ (คุนมั่น-กงลู่) โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา เมื่อถึงเมืองเชียงรุ่งเมืองเอกของเขตปกครองตนเองฯ จะแยกเป็นถนนสาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มุ่งชายแดน สปป.ลาว ที่บ่อหาน และข้ามไปยังบ่อเต็น ในแขวงหลวงน้ำทา ต่อไปยังเมืองห้วยทราย ในแขวงบ่อแก้วของ สปป.ลาว เข้าสู่เขตชายแดนไทยที่อำเภอเชียงของ เชียงราย ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากจีนเข้าสู่ สปป.ลาว และไทย อีกทั้งเป็นเส้นทางหลักของ NSEC มีเส้นทาง ดังนี้

- คุนหมิง - ยูซี - หยวนเจียง - โมเฮย - ซิเมา - เฉียวเมิงหยาง - บ่อหาน (จีน) - บ่อเต็น - ห้วยทราย (สปป.ลาว) - เชียงของ - เชียงราย - ตาก - กรุงเทพฯ (ไทย) โดยมีจุดข้ามแดน ได้แก่
  - จุดข้ามแดน : บ่อหาน (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว)
  - จุดข้ามแดน : ห้วยทราย (สปป.ลาว) - เชียงของ (ไทย)
- เส้นทาง ไทย - สปป.ลาว - จีน (NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)) มีถนน และสะพาน ดังนี้
  - ถนน ได้แก่ ถนนกรุงเทพฯ - เชียงราย (830 กิโลเมตร) ถนนเชียงราย - เชียงของ (110 กิโลเมตร) และถนนใน สปป.ลาว (228 กิโลเมตร)
  - สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ (ADB ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.3.2-2 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

(2) เส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) เป็นส่วนหนึ่งของถนนสายคุนหมิง - กรุงเทพฯ เช่นเดียวกับเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) ต่างกันที่เมื่อถึงเมืองเชียงรุ่ง แยกเป็นถนนสาย NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) มุ่งสู่ชายแดนเมียนมาที่เมืองต้าลั่ว ในรัฐฉาน ผ่านเมืองเชียงตุง และท่าขี้เหล็ก แล้วเข้าสู่ชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย เชียงราย ปัจจุบันเส้นทางนี้ระงับการใช้ชั่วคราว เนื่องจากจีนปิดด่านพรมแดนเพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนเข้าไปเล่นการพนันที่เมืองลา อีกทั้งเส้นทางนี้ต้องผ่านเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ในเมียนมา จึงทำให้การเดินทางต้องมีการจ่ายค่าผ่านทางตลอดทาง ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงจึงไม่เป็นที่นิยมใช้ในการขนส่งสินค้า มีเส้นทาง ดังนี้

- เชียงตุง - ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา) - แม่สาย - เชียงราย - ตาก - กรุงเทพฯ (ไทย) และมีจุดข้ามแดนที่ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา) - แม่สาย (ไทย)
- เส้นทาง ไทย - เมียนมา -จีน (NSEC-1 (ผ่านเมียนมา)) มีถนน และสะพาน ดังนี้
  - ถนน ได้แก่ ถนนกรุงเทพฯ - แม่สาย (890 กิโลเมตร) และ ถนน New Mae Sai Bypass (8 กิโลเมตร)
  - สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2

(3) เส้นทาง NSEC-3 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิง เมืองเอกของมณฑลกวางสีของจีน เข้าสู่ชายแดนเวียดนามที่เมืองลางเซิน ต่อไปยังเมืองฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม และท่าเรือไฮฟอง เส้นทางนี้เป็นเส้นทางถนนสายหลักในการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ของจีน ได้แก่ กวางโจว มายังภูมิภาคอินโดจีน เนื่องจากที่ฮานอยสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีเส้นทาง (สุมาลี สุขดานนท์, 2562 และกระปุกดอทคอม, ม.ป.ป.) ดังนี้

- คุนหมิง - หมี่เหลอ - หยินซ่อ - ไคหยวน - เม่งซือ - เฮียโค่ว (จีน) - ลาวไค - ฮานอย - ไฮฟอง (เวียดนาม) และข้ามแดนที่เฮียโค่ว (จีน) - ลาวไค (เวียดนาม)

โดยมีจังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา ลำพูน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิษณุโลก และกรุงเทพฯ

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ จึงได้มีโครงการด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาภายใต้แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย - คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว
- โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย - คุนหมิง ผ่านเมียนมา
- โครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น (น่าน) - ปากแบ่ง - อุดมไชย - บ่อเต็น - เชียงรุ้ง - คุนหมิง
- โครงการเส้นทางคมนาคม คุนหมิง - ฮานอย- ไฮฟอง
- การยกระดับเส้นทางรถไฟคุนหมิง - ไฮฟอง - ยินเวียน - ลาวไค และเส้นทางรถไฟ ต้าลี่ - หลุ่ยลี่
- การพัฒนาท่าอากาศยานที่หลวงน้ำทาและห้วยทราย
- การพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง
- การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและคน
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
- การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
- การพัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง
- การศึกษาก่อนการลงทุนในเขตเศรษฐกิจเหนือ - ใต้
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดเชียงราย

นอกจากนี้ ได้มีการศึกษาส่วนผสมทางการตลาดของธุรกิจในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนบน (ชัยยุทธ ชิโนกุล, 2561) ซึ่งรัฐบาลไทยได้กำหนดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อรองรับโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะที่เชียงรายซึ่งตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์สำคัญมีพื้นที่ติดต่อถึง 3 ประเทศ ได้แก่ จีน เมียนมา และ สปป.ลาว เพื่อสนับสนุนทั้งการค้า การลงทุน และธุรกิจชายแดนระหว่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้น โดยการศึกษาถึงศักยภาพทางการตลาดของธุรกิจในจังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นเมืองเศรษฐกิจที่เติบโต และสนับสนุนการค้าชายแดนหลายจังหวัดที่สอดคล้องกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งจากผลการศึกษาสภาพแวดล้อมทางการตลาดของธุรกิจและอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนบน จังหวัดเชียงราย โดยรวมเป็นโอกาสในระดับมาก แสดงว่ามีอุปสรรคอยู่ในระดับน้อย สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจมีโอกาสอยู่ในระดับมากสูงกว่าด้านอื่น ซึ่งสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของจังหวัดที่มีศักยภาพมากทางเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับการขนส่งโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงตลอด เนื่องจากสามารถเลือกใช้ได้หลายทาง นอกจากนี้ การวิจัยเชิงคุณภาพได้ขยายผลการวิจัย โดยจังหวัดได้วางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ไว้ 3 ทาง ได้แก่ เมืองการค้า การลงทุน เมืองการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ และเมืองเกษตรกรรมอาหารสุขภาพ โดยมี 3 อำเภอด่านชายแดนสำคัญ คือ อำเภอแม่สาย เป็นเมืองเศรษฐกิจและการค้าชายแดน เชื่อมโยงไปยังเมียนมาและจีนทางบก ส่วนอำเภอเชียงของ เป็นเมืองโลจิสติกส์ทางบกเชื่อมไป สปป.ลาว และจีน เส้นทางน้ำไปหลวงพระบาง (และจีนได้บ้าง) และอำเภอเชียงแสน เป็นเมืองท่าเรือพาณิชย์เชื่อมระหว่างประเทศและศูนย์การท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นประตูสู่ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เชื่อมไปเมียนมาและจีนบนเส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) และเชื่อมไปยัง สปป.ลาว และจีนบนเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) ทำให้มีศักยภาพในการแข่งขันสูง หากมาลงทุนใน 3 อำเภอข้างต้นจะได้รับสิทธิมาก และสามารถแข่งขันกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีนที่บ่อหานได้ ดังนั้นภายใน 3 ปี หากนโยบายรัฐบาลไม่เปลี่ยน เชียงรายจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมกับจีน เมียนมา สปป.ลาว และเวียดนาม รวมทั้งอินเดีย (ซึ่งสร้างถนนไปยังแม่สอด) สามารถใช้ทางถนนและทางรถไฟได้สะดวก

สำหรับส่วนผสมทางการตลาดของธุรกิจและอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคเหนือตอนบน จังหวัดเชียงราย ด้านผลิตภัณฑ์ของเชียงรายมีสินค้าที่มีชื่อเสียงหลายชนิดทั้ง ชา กาแฟ ข้าวหอมมะลิและสับปะรด โดยจีนนำเข้าอาหารและสินค้าเกษตรแปรรูป ส่วนเมียนมาและ สปป.ลาว นำเข้าเครื่องอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน ทั้งนี้ราคาที่สมเหตุสมผลจะทำให้ขายในเมียนมาและ สปป.ลาว ได้

เนื่องจากเศรษฐกิจคนระดับกลางดีขึ้น สำหรับช่องทางการตลาดมีการใช้ระบบออนไลน์มากขึ้น นอกจากนี้ได้มีคนจีนมาเป็นทั้งผู้ผลิต (ผู้ปลูก) และผู้ส่งออกเองโดยตัดคนกลาง ส่วนสภาพแวดล้อมภายนอกทางการตลาดมีความสัมพันธ์กับธุรกิจและอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนบนเชียงราย รวมถึงเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปได้ส่งผลถึงช่องทางการตลาดที่อาจต้องใช้ออนไลน์เป็นหลักในอนาคต หรือการส่งเสริมการตลาดที่ต้องเน้นสื่อออนไลน์

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

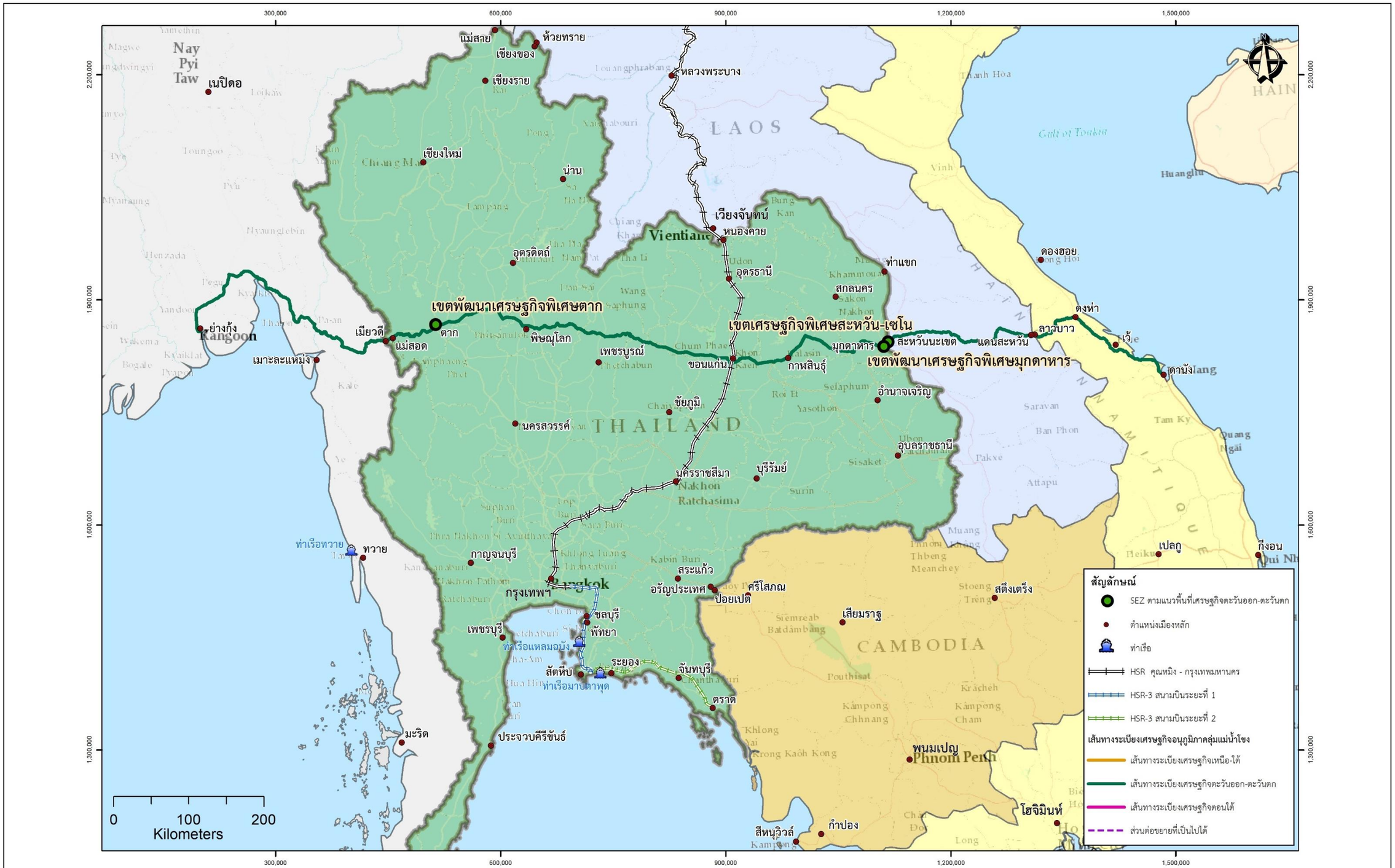
แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งมีเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน โดยเป็น 1 ใน 3 เส้นทางของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เป็นการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตกผ่าน 4 ประเทศคือ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร ซึ่งมีช่วงที่ยาวที่สุดในไทยประมาณ 950 กิโลเมตร ผ่าน สปป.ลาว 250 กิโลเมตร ผ่านเวียดนาม 84 กิโลเมตร และที่เหลือผ่านเมียนมา 166 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 3.3.2-3** ซึ่งมีการก่อสร้างและปรับสภาพถนนบางช่วง ดังนั้น การเชื่อมโยงเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ ความสามารถในการแข่งขัน และการเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (ไชยวัฒน์ ค้ำชู และพัชร์ นิยมศิลป, ม.ป.ป.)

วัตถุประสงค์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนในการพัฒนาระหว่าง สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อลดความยากจน โดยสนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพื่อเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรและการท่องเที่ยว

สำหรับการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา อาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (สุมาลี สุขดานนท์, 2562 และกระปุกดอทคอม, ม.ป.ป.) ได้แก่

(1) เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) มีจุดเริ่มต้นที่เมาะลำไย ไปที่เมียวดี เข้าเขตไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านพิษณุโลก ไปยังขอนแก่น มุกดาหาร แล้วต่อไปยังสะหวันนะเขต เข้าเขตเวียดนามที่เว้ และสิ้นสุดที่ดานัง

(2) เส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ถนนเส้นนี้ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2554 หากต้องการวิ่งเข้ากวางสี นับเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด โดยเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม เข้าสู่ชายแดน สปป.ลาว ที่ท่าแขก แขวงคำม่วน วิ่งผ่าน ฮาติง วิงห์ และฮานอย ของเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่กวางสี



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.3.2-3 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

(3) เส้นทาง EWEC (บึงกาฬ - บอคำไชย - เวียดนาม - กวางสี) มีจุดเริ่มต้นที่บึงกาฬ เข้าสู่เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไชยของ สปป.ลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม แล้วไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง NSEC-3 และไปสิ้นสุดที่กวางสี

โดยแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เป็นการเชื่อมโยง 4 ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีจุดเชื่อมไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ตาก และมุกดาหาร ซึ่งไทยมีจังหวัดที่ตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร โดยเส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม ซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้น EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) จะผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่มุกดาหาร ผ่านกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังเมียนมา จนทะลุ อ่าวเมาะตะมะที่เมืองเมาะลำไย หรือมะละแห เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของ สปป.ลาว รวมทั้ง เป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 4 ประเทศ โดยเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

- เมาะละแหม่ง - เมียวะดี (เมียนมา) - แม่สอด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบาว - เว้ - ดองฮา - ดานัง (เวียดนาม) มีจุดข้ามแดน ดังนี้
  - จุดข้ามแดน : เมียวะดี (เมียนมา) - แม่สอด (ไทย)
  - จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
  - จุดข้ามแดน : แดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบาว (เวียดนาม)
- ถนนและสะพานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม))
  - ถนน ได้แก่ ถนนแม่สอด - มุกดาหาร (770 กิโลเมตร) เป็นทางด่วน 4 เลน ระยะทาง 233 กิโลเมตร
  - สะพาน ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) โดยได้รับเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) และเปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549
- แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ - ใต้ หลายเส้นทาง ได้แก่
  - ย่างกุ้ง - ดาไว
  - เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ
  - หนองคาย - กรุงเทพฯ
  - เส้นทางหมายเลข 13 ใน สปป.ลาว
  - ทางด่วน 1A ในเวียดนาม

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ จึงได้มีโครงการด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาภายใต้แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ที่สำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาเส้นทางการขนส่งตะวันออก - ตะวันตก
- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ
- การพัฒนาเส้นทางรถไฟ
- การปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต
- การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
- การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
- การพัฒนาการท่องเที่ยว
- การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ
- การริเริ่มของคณะทำงาน AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก - ตะวันออก

นอกจากนี้ รัฐบาลได้มีโครงการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) อาทิ

- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 (แม่สอด - เมียวดี) และโครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนบริเวณด่านแม่สอด - เมียวดี
- โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในนครย่างกุ้ง ของเมียนมา
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดบึงกาฬ - เมืองปากซัน
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดอุบลราชธานี - เมืองสาละวัน
- สถานีระบบเสาส่งและสายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาดย่อย 500 กิโลโวลต์ ระหว่างไทย - สปป.ลาว
- ผลักดันการดำเนินงานภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม
- แผนงานการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- แผนงานการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และศักยภาพแรงงานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- แผนงานเพื่อมุ่งลดผลกระทบเชิงสังคมอันเนื่องมาจากการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

รวมทั้ง ยังมีโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (The Asian Development Bank: ADB) ได้อนุมัติเงินกู้จำนวน 483.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 15,074.72 ล้านบาท) สำหรับใช้ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวงของภาค Bago (เมืองพะโคหรือหงสาวดี) ไปยังเมือง Kyaikto (เมืองไจ้โท สถานที่ตั้งของพระธาตุอินทร์แขวน) ในรัฐมอญ ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสาย Bago - Kyaikto ถือเป็นการผลักดันให้รัฐบาลเมียนมาสามารถบรรลุเป้าหมายในการเพิ่มการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานให้สูงถึงร้อยละ 3 ของมูลค่า GDP ภายในปี 2573 โดยในช่วงตั้งแต่ปี 2548 - 2561 การลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเมียนมามีสัดส่วนโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1 ของมูลค่า GDP รวม ทั้งนี้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายใหม่ดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยโครงการพัฒนาทางหลวง GMS แห่งที่ 2 (The Second GMS Highway Modernisation Project) จะมีการสร้างถนน 4 ช่องทาง ซึ่งจะช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งโครงการดังกล่าวจะช่วยให้เมียนมาสามารถเชื่อมโยงกับไทยและประเทศอื่นๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจะเป็นการส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง, 2563)

นอกจากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสาย Bago - Kyaikto แล้วยังมีสะพานข้ามแม่น้ำ Sittaung (แม่น้ำสะโตง) เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางดังกล่าว โดยสะพานนี้มีความยาว 2.3 กิโลเมตร ซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานดังกล่าวจะได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) เป็นมูลค่า 27,800 ล้านเยน (หรือประมาณ 8,237.41 ล้านบาท) โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยพัฒนาขีดความสามารถของกระทรวงการก่อสร้าง (Ministry of Construction) ของเมียนมาในการบริหารจัดการทางหลวงสายหลักต่างๆ และทำให้สามารถปกป้องคุ้มครองสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะทำให้เกิดโครงการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนของผู้คนในชุมชนตลอดตามแนวเส้นทางสาย Bago - Kyaikto โดยภาคการคมนาคมถือเป็นสาขาการพัฒนาหลักที่สำคัญ ทั้งนี้ ADB ได้สนับสนุนเมียนมามาตั้งแต่ปี 2555 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS รวมทั้งการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบทเป็นสำคัญ

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง ได้วิเคราะห์ถึงโครงการทางหลวงพิเศษสาย Bago - Kyaikto ซึ่งจะช่วยพัฒนาและยกระดับเส้นทางการขนส่งสินค้า และการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งสั้นลงลดจากเส้นทางเดิม ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวถือเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากไทยมายังเมียนมา เพื่อกระจายไปยังเมืองต่างๆ ผ่านทางชายแดนแม่สอด - เมียวดี อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวอาจจะต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการอีกหลายปีจึงจะแล้วเสร็จ เนื่องจากต้องผ่านกระบวนการต่างๆ เช่น การขออนุมัติจากสภา และการคัดเลือกผู้ดำเนินโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้ จากสถานการณ์โควิด-19 อาจทำให้ขั้นตอนต่างๆ ล่าช้าออกไปได้

จากการดำเนินงานในโครงการต่างๆ จะเห็นว่า เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ภายใต้อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีประโยชน์เกิดขึ้นมากมาย และถือว่าเป็นยุทธศาสต์การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและศูนย์กลางการค้าและการลงทุน เกิดการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นสิ่งสำคัญโดยเฉพาะบนเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก แต่ยังพบว่า สามารถใช้งานได้เพียงบางส่วน เนื่องจากปัจจัยทางด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี รวมถึงการอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งมีประโยชน์ อาทิ GMS ACMECS และความร่วมมือระหว่างทวิภาคี - สหภาพเมียนมา รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการบังคับใช้เขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ซึ่งมีปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความสำเร็จ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของโยบายและความต้องการของภาคธุรกิจ โดยปัจจัยที่กำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์และความพร้อมทางธุรกิจ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง กฎระเบียบของภาครัฐ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

นอกจากนี้ เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ยังเป็นประโยชน์ทางด้านการส่งเสริมศักยภาพการค้าของไทย เนื่องจากช่วยให้มีการกระจายสินค้าง่ายขึ้น เกิดการขยายตลาดในอาเซียน และช่วยลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ทำให้การดำเนินกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้สะดวกมากขึ้นในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค รวมถึงการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมศักยภาพด้านการผลิตของไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า ทำให้มีการพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ มีการใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตได้สะดวกและมีต้นทุนต่ำลง ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกิจกรรมด้านการผลิต มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้านการเกษตรมากขึ้น ทำให้มีสินค้าและผลผลิตที่หลากหลาย รวมทั้งสนับสนุนให้มีเขตอุตสาหกรรมและการลงทุนแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยขยายห่วงโซ่อุปทานจากภายในประเทศเป็นระดับอนุภูมิภาคที่สอดคล้องกับการเป็นฐานการผลิตในอาเซียน

อย่างไรก็ตาม ยังพบปัญหา/อุปสรรคบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราะยังมีบางพื้นที่ที่ต้องก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะพื้นที่ของเมียนมา ประกอบกับปัญหาอุปสรรคทางด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้า เช่น ปัญหากฎระเบียบทางด้านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง หรือเรียกว่า Single Stop Inspection การพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window) การห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐออกไปทำงานนอกประเทศ ปัญหาเกี่ยวกับข้อตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดน และปัญหาการประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพบปัญหาระบบสาธารณูปโภคที่ยังไม่เอื้ออำนวย และยังมีพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรองรับทางการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณชายแดนของไทย โดยเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ยังพบว่ามีปัญหาความทรุดโทรมของสภาพถนน และขาดการเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการให้บริการตลอดแนวพื้นที่

ปัญหาการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ปัญหาความยุ่งยากด้านขั้นตอนพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน ขั้นตอนการผ่านแดนที่ล่าช้า และความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน มีการใช้รถบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด ผู้ประกอบการขาดการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่งโดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรม และการขาดมาตรฐานและความน่าเชื่อถือจากผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

3) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและการขยายตัวของการค้าและการลงทุน อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก - ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนทางตอนใต้ของ สปป.ลาว รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญในไทย กัมพูชา และเวียดนามโดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ (ไชยวัฒน์ ค้ำชู และพัชร์ นิยมศิลป, ม.ป.ป.)

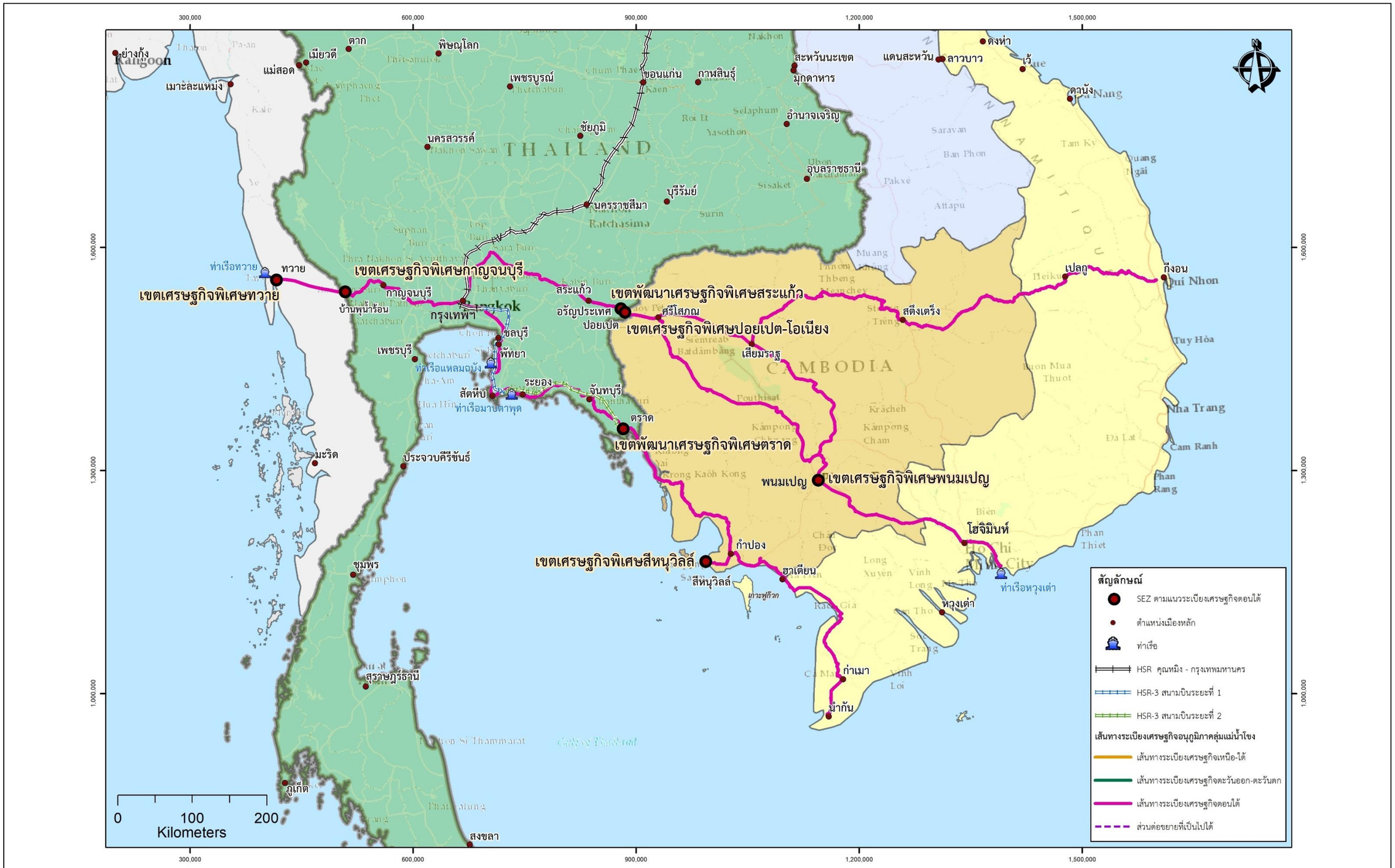
สำหรับการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (Subcorridor) และ 1 เส้นทาง Intercorridor (อภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย, 2561) ดังนี้ (**รูปที่ 3.3.2-4**)

(1) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนเหนือ (Northern Sub - corridor) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์จากกรุงเทพฯ สู่นครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังอรัญประเทศ (ส่วนนี้จะเป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือผ่านเสียมเรียบและไปสุดที่เมืองกี่ง่อน ทางตอนกลางของเวียดนามรวมระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

(2) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนกลาง (Central Sub - corridor) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าซึ่งมีประชากรหนาแน่นของไทย กัมพูชา และเวียดนาม เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านพนมเปญ ไปยังโฮจิมินห์ และสุดที่เมืองหวังเต่า หรือวังเทา ริมชายทะเลเวียดนามรวมระยะทาง 1,005 กิโลเมตร

(3) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลี่ยงชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Sub - corridor) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชาและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งไทย - กัมพูชา - เวียดนาม (SEC-3) เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทยมาออกที่จังหวัดตราด ข้ามมายังเกาะกงของกัมพูชาและไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can รวมระยะทาง 970 กิโลเมตร

(4) เส้นทางเชื่อมต่อระเบียงเศรษฐกิจ (Intercorridor Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและ สปป.ลาว โดยจะเชื่อมเส้นทาง 3 เส้นดังกล่าวเบื้องต้น (และเส้นทางหลักสาย East - West) ในแนวดิ่งเส้นทางที่สำคัญมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายกลาง หรือ (กรุงเทพ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - วังเทา) และเส้นทางเลียบชายฝั่งตอนใต้ของไทย ซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.3.2-4 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ จึงได้มีโครงการด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาภายใต้แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงเส้นทาง SEC-1 กรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - วังเตา
- โครงการพัฒนาเส้นทาง SEC-3 กรุงเทพ - เกาะกง - กำพต (กัมพูชา) - ฮาเตียน - คาเมา - นามคาน (เวียดนาม)
- โครงการปรับปรุงเส้นทาง ตอนใต้ของ สปป.ลาว - สีหนุวิลล์
- โครงการพัฒนาเส้นทางตะวันตกตอนกลางของกัมพูชา - ตะวันออก
- โครงการพัฒนาทางรถไฟ ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม
- โครงการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และในวังเตา (เวียดนาม)
- โครงการยกระดับท่าอากาศยานปากเซ (สปป.ลาว) และท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตรึงเตร็ง (กัมพูชา)
- การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
- การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
- การพัฒนาการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง
- แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย - กัมพูชา

นอกจากนี้ ยังมีโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) เป็นนโยบายหนึ่งของภูมิภาค (โพสต์ทูเดย์, 2564) ซึ่งอยู่ในความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นการใช้ประโยชน์จากตอนใต้ของภูมิภาค คือ พื้นที่ตั้งแต่เมียนมาถึงเวียดนาม ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่เชื่อมต่อทางทะเลมหาสมุทรอินเดียถึงมหาสมุทรแปซิฟิก ครอบคลุมทั้งหมด 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยเชื่อมต่อกันทางถนนภายในพื้นที่ส่วนภาคพื้นดิน เขตเศรษฐกิจพิเศษตามระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้จัดตั้งขึ้น เพื่อดึงศักยภาพด้านทรัพยากรจากในและนอกประเทศ การใช้ปัจจัยการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม การใช้ประโยชน์จากแรงงานข้ามชาติ เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในประเทศ รวมถึงการใช้ข้อมูลจากภาคการขนส่งเพื่อเข้าถึงตลาดประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงเศรษฐกิจในภูมิภาคและพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นให้เชื่อมโยงภูมิภาค ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับรายได้ และการกระจายรายได้เพื่อแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำ

รัฐบาลไทยได้มีโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) อย่างยั่งยืน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 เห็นชอบในหลักการของกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ชุมพร - ระนอง และสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช และแผนการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน ระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2562 - 2565) เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์

และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำหรับร่างรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ SEC (ชุมพร - ระนอง และพื้นที่สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช) ตามกรอบแนวทางการพัฒนา (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[3] ประกอบด้วย

(1) การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC

(2) การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route) พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันต่อเนื่องไปจนถึงฝั่งอ่าวไทยตอนบนบริเวณหัวหิน ชะอำ ให้เป็นแนวการท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่ และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ

(3) การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio-Based & Processed Agricultural Products) จากการใช้ทรัพยากรการผลิตทั้งในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้

(4) การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ รวมทั้งเมืองน่าอยู่ (Green, Culture & Livable Cities)

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562 คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และจังหวัดสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช และให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการโครงการต่างๆ ที่จะช่วยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจหรือเป็นประโยชน์โดยตรงต่อประชาชน เช่น โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงชุมพร - ระนอง และโครงการศึกษาแนวทางการรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรกรของสถาบันเกษตรกรด้วยโซ่ความเย็น (Cold Chain) เป็นต้น รวมถึงโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนและมีความพร้อมดำเนินการทันทีในปี 2562 จำนวน 5 โครงการ วงเงินรวม 448.70 ล้านบาท

3.4 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

3.4.1 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1) ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030)

ADB หรือธนาคารพัฒนาเอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1966 (พ.ศ. 2509) มีประเทศสมาชิก 67 ประเทศ โดย 48 ประเทศ หรือร้อยละ 72 เป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเครื่องมือสำคัญที่ ADB ใช้ในการช่วยเหลือประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนา ได้แก่ การแลกเปลี่ยนแนวคิดด้านนโยบาย การให้เงินกู้ การเข้าร่วมทุนในโครงการ การค้ำประกัน การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่าและความช่วยเหลือทางวิชาการ ADB ถือเป็นสถาบันการเงินหลักที่ให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (Asian Development Bank, 2018)[2]

ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีความก้าวหน้าอย่างมากในการลดความยากจนและทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตในระยะ 50 ปี ที่ผ่านมา โดย ADB เป็นหุ้นส่วนที่สำคัญพลิกโฉมภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และมีความมุ่งมั่นที่จะสนับสนุนการพัฒนาในระยะต่อไป โดยในการประชุมกรรมการบริหาร ADB เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2561 ที่กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ได้อนุมัติแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวฉบับใหม่ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ 2030 (Strategy 2030) โดยยุทธศาสตร์ 2030 ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานของ ADB ให้สามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไม่หยุดนิ่งของภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขยายวิสัยทัศน์เพื่อบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาเอเชียแปซิฟิกให้มีความเจริญรุ่งเรือง มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและมีความยั่งยืน ขณะเดียวกันยังคงมุ่งเน้นขจัดความยากไร้อย่างต่อเนื่องต่อไป โดย ADB จะสนับสนุนประเทศที่ยากจนและอ่อนไหวที่สุดในภูมิภาคและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ความยั่งยืนที่ครอบคลุมทุกภาคส่วนจะได้รับความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ

การสนับสนุนของ ADB ตามยุทธศาสตร์ 2030 จะเน้นการดำเนินงาน 7 ด้าน ได้แก่

(1) การแก้ปัญหาความยากจนและลดความไม่เท่าเทียมกันที่ยังคงอยู่

(2) ผลักดันความเท่าเทียมกันทางเพศให้มีความก้าวหน้า

(3) รับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้างกลไกป้องกันภัยพิบัติและสภาพภูมิอากาศและสร้างความยั่งยืนทางสังคมแวดล้อมให้ดีขึ้น

(4) ทำเขตเมืองให้น่าอยู่

(5) ส่งเสริมการพัฒนาชนบทและความมั่นคงทางอาหาร

(6) ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและขีดความสามารถเชิงสถาบันให้เข้มแข็ง

(7) ส่งเสริมการบูรณาการและความร่วมมือระดับภูมิภาค

และเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานทั้ง 7 ด้าน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 2030 ADB จะส่งเสริมความเท่าเทียมกันทางเพศและสนับสนุนการบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศผ่านการดำเนินงานต่างๆ ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 75 (ของการดำเนินงานภาครัฐและมิใช่ภาครัฐเฉลี่ย 3 ปี) ภายในปี 2030 และจัดสรรเงินทุนให้แก่โครงการเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ 80 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงปี 2019 - 2030 ซึ่งประเทศ GMS สามารถใช้ประโยชน์จากเงินสนับสนุนในภาคเกษตรและธุรกิจเกษตรที่จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศค่อนข้างมาก นอกจากนั้นยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากเงินสนับสนุนของ ADB เองแล้วจะยังคงจัดหาเงินทุนที่เชื่อถือได้และเป็นตัวกระตุ้นในการจัดหาแหล่งเงินทุนอีกด้วย โดย ADB ตั้งเป้าเพิ่มการให้กู้ระยะยาวในปี 2030 ในทุก 1 ดอลลาร์สหรัฐของโครงการภาคเอกชนจะถูกสมทบด้วยเงินทุน 2.5 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการให้กู้ร่วมในระยะยาว

2) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC)

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ยังคงให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง หลังจากที่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ได้บรรลุเป้าหมายใน

ปี 2546 โดยที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ณ ประเทศกัมพูชาได้เห็นชอบให้อาเซียนกำหนดทิศทางการดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) ต่อมาในการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี 2546 ณ เกาะบาหลีประเทศอินโดนีเซียผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) และให้เร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขาสำคัญ (Priority sectors) ได้แก่ การท่องเที่ยว การบิน ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร ประมง เทคโนโลยีสารสนเทศและสุขภาพ ต่อมาได้เพิ่มสาขาโลจิสติกส์ เป็นสาขาที่ 12 โดยผู้นำอาเซียนและรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงและพิธีการที่เกี่ยวข้องระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 10 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว โดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ปลายเดือนสิงหาคม 2548 ต่อมาผู้นำอาเซียนได้ลงนามกฎบัตรอาเซียนและปฏิญญาเซบู ว่าด้วยแผนการการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2550 (ค.ศ. 2007) ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้เร็วขึ้นอีก 5 ปี ภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) โดยมีเป้าหมายให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวร่วมกัน (Single Market and Single Production Base) มีการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี (Free Flow) ใน สินค้าบริการ การลงทุนเงินทุน แรงงานมีฝีมือ สร้างหน่วยงานบูรณาการ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันสินค้าอาหาร เกษตร และป่าไม้ เพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวร่วมกัน นอกจากนั้นยังต้องผูกพันต่อพันธกรณีที่จะสร้างให้เป็นภูมิภาคที่สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจระดับสูงได้ (Highly Competitive Economic Region) และในการดำเนินการดังกล่าวสมาชิกอาเซียนจะต้องผูกพันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) โดยอนุวัติการเต็มรูปแบบ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ในปี 2557 - 2558 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2562)

3) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ACMECS เป็นข้อริเริ่มของไทย ตั้งขึ้นเมื่อปี 2546 โดยเป็นเวทีที่ไทยชูบทบาทในการเป็นประเทศผู้ให้ประเทศเดียว ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ทั้งนี้ เป็นเวทีหารือเฉพาะของประเทศลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียน มีวัตถุประสงค์ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562) คือ

(1) เพิ่มขีดความสามารถและสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน

(2) อำนวยความสะดวกในการย้ายอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมการผลิตไปยังพื้นที่ที่ได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ

(3) สร้างโอกาสการจ้างงาน และลดช่องว่างทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก

(4) ส่งเสริมให้เกิดสันติภาพ เสถียรภาพ และความเจริญรุ่งเรืองแบบยั่งยืนร่วมกัน

(5) เพื่อส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม

ดำเนินความร่วมมือใน 8 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม และพลังงาน ความเชื่อมโยงทางคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม มีการประชุมผู้นำ (ACMECS Summit) แล้ว 8 ครั้ง ได้แก่ 1) พ.ศ. 2546 ณ เมืองพุกาม 2) พ.ศ. 2548 ณ กรุงเทพฯ 3) พ.ศ. 2551 ณ กรุงฮานอย 4) พ.ศ. 2553 ณ กรุงพนมเปญ 5) พ.ศ. 2556 ณ เวียงจันทน์ 6) พ.ศ. 2558 ณ กรุงเนปยีดอ 7) พ.ศ. 2559 ณ กรุงฮานอย และ 8) พ.ศ. 2561 ณ กรุงเทพฯ

ซึ่งในการประชุมผู้นำ ครั้งที่ 8 ที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2561 ได้มีการรับรองปฏิญญากรุงเทพฯ เพื่อนำไปสู่ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันและความเชื่อมต่อของประชาคมลุ่มแม่น้ำโขง (Towards an Integrated and Connected Mekong Community) โดยรับรองแผนแม่บท ACMECS (ACMECS Master Plan 2019 - 2023)

ทั้งนี้ แผนแม่บท ACMECS (ACMECS Master Plan) ประกอบด้วย 3 เป้าประสงค์ (Goal) หรือเสาหลัก (Pillar) กองการต่างประเทศ (สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561) ได้แก่

(1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) โดยเน้นการเติมเต็มโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมทางกายภาพ (Hardware) ที่ยังขาดหายของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(2) การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงทางด้านระบบและกฎระเบียบ (Software) และการระดมทุนเพื่อการพัฒนาในมิติต่างๆ ของแผนแม่บทฯ อันรวมถึงนวัตกรรมทางการระดมทุน คือ กองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS (ACMECS Infrastructure Fund and Trust)

(3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS) ในสาขาที่ประเทศสมาชิกมีศักยภาพและให้ความสำคัญ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม อนึ่ง แผนแม่บทฯ จะมีเอกสารภาคผนวก (Annex) ซึ่งจะประกอบด้วยแผนปฏิบัติการ (Action Plans) ที่ประเทศสมาชิกสามารถปรับเพิ่มหรือแก้ไขต่อไป

ความคืบหน้าล่าสุด ในการยกร่าง ACMECS Master Plan ที่ผ่านมา ไทยเป็นเจ้าภาพการประชุมคณะทำงานระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ACMECS เพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ไปแล้ว 2 ครั้ง (เมื่อเดือนกันยายนและพฤศจิกายน 2560) โดยที่ประชุมฯ เห็นชอบต่อข้อเสนอของไทยเกี่ยวกับโครงสร้างหลักของแผนแม่บท ACMECS และกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ได้ส่งผลการประชุมคณะทำงานเพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ครั้งที่ 2 และร่าง Master Plan และ Action Plan ล่าสุดให้แก่ประเทศสมาชิกและหน่วยงานไทยที่เกี่ยวข้องแล้ว ได้มีการจัดการประชุมคณะทำงานเพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ครั้งที่ 3 ในวันที่ 5 เมษายน 2561 ซึ่งจะเป็นการประชุมฯ ครั้งสุดท้ายก่อนที่จะนำเสนอร่างแผนแม่บทฯ ให้ที่ประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 8 รับรองต่อไป

การเชื่อมโยงด้านระบบและกฎระเบียบ (Software) และการพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรมเพื่อสร้างความเจริญรุ่งเรืองแบบยั่งยืนร่วมกันส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกดำเนินการ

ตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนปี ค.ศ. 2030 เพื่อให้อนุภูมิภาค CLMVT เป็น “ศูนย์กลางแห่งการเจริญเติบโต” (Nucleus of Growth) ที่มีความรับผิดชอบและมีส่วนร่วมที่สร้างสรรค์ในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนแม่บทฯ จะเน้นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึงของทุกภาคส่วน รวมทั้งหุ้นส่วนการพัฒนา (Development Partners)

ความคืบหน้าของสาขาความร่วมมือต่างๆ

- การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (ไทยเป็นประเทศนำ)

การจัดตั้งศูนย์ One - Stop - Service เพื่อการค้าบริเวณชายแดน ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร และการดำเนินการในด้านกฎหมายเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบ Single Stop Inspection บริเวณชายแดน โดย ด่านมุกดาหาร - สะหวันนะเขต การสนับสนุนการใช้เงินสกุลท้องถิ่น สำหรับการค้าชายแดน โดยธนาคารแห่งประเทศไทยได้มีการผ่อนปรนกฎระเบียบสำหรับผู้มีถิ่นพำนักนอกประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกด้าน การค้าชายแดน โครงการความร่วมมือด้านพาณิชย์อิเลคทรอนิคส์ (E - Commerce) โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เสนอจะให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการในลักษณะนี้ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน

- การเกษตร (เมียนมาเป็นประเทศนำ)

การทำเกษตรแบบมีสัญญา (Contract Farming) เป็นโครงการ Flagship ของไทยโดยกระทรวงพาณิชย์ โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนเพาะปลูกสินค้าเกษตรที่ไทยผลิตไม่พอในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน และไทยได้ประโยชน์จากการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าแปรรูปต่อไป ซึ่งไทยได้ลงนาม MOU การทำเกษตรแบบมีสัญญา ไทย - กัมพูชา และไทย - สปป.ลาว ซึ่งทั้งสองประเทศได้จัดตั้งคณะทำงานทวิภาคีภายใต้ MOU ทั้งสองฉบับดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ ในส่วนของไทยได้มีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับประเทศสมาชิก ได้แก่ Soil Resources and Technology Transfer และ Soil Survey and Land Use Planning นอกจากนี้ ไทยมีโครงการอาสาสมัครให้ความรู้ทางวิชาการแก่เกษตรกรในประเทศสมาชิกอีกด้วย

- อุตสาหกรรมและพลังงาน (เวียดนามเป็นประเทศนำ)

มีความคืบหน้าน้อยมากเนื่องจากขาดการประสานงานระหว่างประเทศและการขาดแคลนเงินทุน

- การเชื่อมโยงคมนาคม (สปป.ลาว เป็นประเทศนำ)

ได้มีข้อริเริ่ม ได้แก่ 1) ACMECS Single Window Transport Cooperation เพื่อจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพระแดนระหว่างประเทศสมาชิกให้สอดคล้องกัน และ 2) ACMECS Tourism Transport Corridors เพื่อยกระดับและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและสะพานในเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ACMECS

นอกจากนี้ มีการเสนอโครงการทวิภาคีระหว่าง ไทยและ สปป.ลาว ได้แก่ 1) ยกระดับเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) จากท่าแขก (สปป.ลาว) ถึงนาพาว

(เวียดนาม) และ 2) สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมบ้านเชียงแมนและหลวงพระบาง และโครงการทวิภาคีระหว่างไทยและกัมพูชา ได้แก่ การพัฒนาทางหลวงสาย 62 ในกัมพูชา

- การท่องเที่ยว (กัมพูชาเป็นประเทศนำ)

ปริมาณนักท่องเที่ยวในภูมิภาค ACMECS มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศสมาชิกมีการสนับสนุนซึ่งกันและกัน ด้วยการส่งผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและคาราวานสำรวจเส้นทางของประเทศสมาชิกด้วยกัน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้เข้าร่วมการประชุม Open ACMECS Ministerial Forum on Responsible Tourism ที่นครโฮจิมินห์ โดยที่ประชุมเห็นพ้องว่านโยบายการท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงการสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน และเห็นควรส่งเสริมแนวคิด Responsible Tourism ซึ่งให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่และการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง เพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ ที่ประชุมได้รับรองเอกสาร ACMECS Ministerial Declaration on Responsible Tourism ซึ่งเป็นการประกาศเจตนารมณ์ในประเด็นดังกล่าว และเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2560 ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีท่องเที่ยว ACMECS ครั้งที่ 3 ซึ่งจัดในช่วงเดียวกับ Travel Expo Ho Chi Minh City 2017 ที่นครโฮจิมินห์

- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (เวียดนามเป็นประเทศนำ)

กิจกรรมหลักในกรอบความร่วมมือนี้ ได้แก่ การจัดสรรทุนการศึกษาแก่ประเทศสมาชิก โดยกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่ ทุน MBA ที่มหาวิทยาลัยหอการค้า และศศินทร์ และโครงการพัฒนาฝีมือแรงงานตามแนวชายแดน

- สาธารณสุข (ไทยเป็นประเทศนำ)

ในส่วนของไทย ได้มีความสำเร็จในการเฝ้าระวังและควบคุมโรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS) รวมทั้งการส่งเสริมการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่ในพื้นที่ชายแดน และไทยยังได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Collaboration in Asia-Pacific on Workforce Development, National Laboratory System Strengthening & Antimicrobial Resistance Prevention to Respond Global Challenges ระหว่างวันที่ 6 - 8 พฤษภาคม 2558

- สิ่งแวดล้อม (เวียดนามเป็นประเทศนำ)

การประชุมคณะทำงานเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2559 ณ กรุงฮานอย เป็นการประชุมคณะทำงานสาขาสิ่งแวดล้อม ACMECS ครั้งแรก ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่มีความร่วมมือโครงการในกรอบ ACMECS แต่อย่างใด นอกจากความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในรูปแบบทวิภาคี หรือในกรอบ MRC และ GMS โดยเวียดนามได้ยกร่าง TOR สำหรับคณะทำงานสาขาสิ่งแวดล้อม และต่อมาในการประชุมคณะทำงานครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2559 เวียดนามได้นำเสนอร่างแผนงานเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในระยะยาวระหว่างประเทศสมาชิก ACMECS ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศในส่วนของไทย กระทรวง

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ส่งข้อเสนอโครงการ Cross-border Collaboration on Geology and Mineral Resources โดยที่ประชุมเห็นชอบข้อเสนอโครงการดังกล่าวและเห็นควรให้มีการหาแหล่งทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการโครงการเหล่านี้ต่อไป (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2561)

3.4.2 ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของภาครัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 65 กำหนดให้รัฐจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ เพื่อ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[1]

ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาวที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (**รูปที่ 3.4.2-1** และ**รูปที่ 3.4.2-2**)

(1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
(2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
(3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
(4) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
(5) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
(6) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์หลักทั้ง 6 ด้าน ประกอบด้วย แผนแม่บท 23 แผน ดังนี้

(1) ความมั่นคง
(2) การต่างประเทศ
(3) การพัฒนาการเกษตร
(4) อุตสาหกรรมเกษตรและบริการแห่งอนาคต



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2561)[1] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.4.2-1 วิสัยทัศน์และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.4.2-2 แผนภาพยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

(5) การท่องเที่ยว
(6) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
(7) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล
(8) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่
(9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ
(10) การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม
(11) ศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
(12) การพัฒนาการเรียนรู้
(13) การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาพที่ดี
(14) ศักยภาพการกีฬา
(15) พลังงานสังคม
(16) เศรษฐกิจฐานราก
(17) ความเสมอภาคและหลักประกันสังคม
(18) การเติบโตอย่างยั่งยืน
(19) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
(20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
(21) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
(22) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
(23) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

โดยการประเมินผลตัวชี้วัดการดำเนินงานว่าเป็นไปตามค่าเป้าหมายหรือไม่ จะแบ่งเป็น 4 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ปี 2561 - 2565 ระยะที่ 2 ปี 2566 - 2570 ระยะที่ 3 ปี 2571 - 2575 และระยะที่ 4 ปี 2576 - 2580 ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการระยะที่ 1

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์ แผนแม่บทหลักและแผนย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 -2580) กับยุทธศาสตร์และแผนงาน/โครงการที่ดำเนินงานภายใต้ความร่วมมือ GMS พบว่า มีความสอดคล้องกัน เช่น การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน การสร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด การสร้างระบบนิเวศที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การพัฒนาเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน การกระจายบริการสาธารณสุขที่ทั่วถึงและมีคุณภาพ การสร้างสภาพแวดล้อมและกลไกที่ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการลุ่มน้ำ รวมถึงการปฏิรูปการเรียนรู้เพื่อพัฒนาบุคลากร

2) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น การต่างประเทศ (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนแม่บทด้านการต่างประเทศระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) คือ แผนกำหนดแนวทางสำหรับทุกกระทรวงในอีก 20 ปี ข้างหน้าใช้ในการขับเคลื่อนงานด้านการต่างประเทศอย่างเป็นเอกภาพและมีบูรณาการ เพื่อขับเคลื่อนร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปีที่มุ่งให้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว บทบาทภารกิจ ของ สพพ. ที่เกี่ยวกับการต่างประเทศให้เป็นไปตามแผนแม่บทตามที่ได้วางวิสัยทัศน์ให้ “การต่างประเทศไทยมีพลวัต และเอกภาพ ช่วยขับเคลื่อนให้ไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคงมั่งคั่งและยั่งยืน” หลักการดังกล่าวประกอบด้วยแนวคิด 5S (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน), 2562 และกระทรวงการต่างประเทศ, 2563[2]) ดังนี้

(1) มีความมั่นคง (Security) มุ่งให้ประเทศไทยมีความมั่นคงและสามารถรับมือกับความท้าทายจากภายนอกได้ทุกรูปแบบ และมีบทบาทในการกำหนดทิศทางและส่งเสริมเสถียรภาพของภูมิภาคเอเชียรวมทั้งเป็นประเทศแนวหน้าในภูมิภาคอาเซียน

(2) มีความมั่งคั่ง ยั่งยืน (Sustainability) มุ่งให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้าการลงทุนและความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรม และประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่ยั่งยืนกับต่างประเทศเพื่อร่วมกันบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก

(3) มีมาตรฐานสากล (Standard) มุ่งให้ประเทศไทยมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในทุกมิติ และสามารถมีบทบาทเชิงรุกในการร่วมกำหนดมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น

(4) มีสถานะและเกียรติภูมิ (Status) มุ่งให้ประเทศไทยมีเกียรติภูมิ มีอำนาจต่อรอง และได้รับการยอมรับในสากลเพื่อปกป้องรักษา และเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติในทุกมิติ

(5) มีพลัง (Synergy) มุ่งให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมขับเคลื่อนการต่างประเทศอย่างมีเอกภาพและไทยเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือกับต่างประเทศในทุกมิติมากขึ้น

ในแผนแม่บทด้านการต่างประเทศระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยังกำหนดแนวทางการดำเนินความสัมพันธ์ทวิภาคีในด้านการเมืองเศรษฐกิจ และสังคมของไทยกับประเทศต่างๆ ใน 9 ภูมิภาคโดยคำนึงถึงบริบทของแต่ละภูมิภาคที่แตกต่างกัน แผนย่อยของแผนแม่บทด้านการต่างประเทศระยะ 20 ปีที่สอดคล้องของ สพพ. มี 3 แผนย่อยคือ

- **แผนย่อยความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (มีความมั่งคั่ง ยั่งยืน)** มุ่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันควบคู่ไปกับการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่านความร่วมมือกับมิตรประเทศทั่วโลก ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรม การใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือต่างๆ และการส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยขยายตลาดในต่างประเทศ ขณะเดียวกันการพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องเป็นไปอย่างยั่งยืน ไทยจึงจะต้องใช้ประโยชน์จากความเป็นหุ้นส่วนกับภาคส่วนต่างๆ ของต่างประเทศ เพื่อร่วมกันบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

(1) เสริมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนพื้นฐานของนวัตกรรม

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทย

(3) ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่มุ่งกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทยอย่างทั่วถึงมากขึ้น

(4) แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม

(5) เสริมสร้างความร่วมมือและเจรจากับมิตรประเทศ องค์กร และภาคธุรกิจต่างๆ

(6) ขยายความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(7) ใช้ประโยชน์จากความสัมพันธ์และความร่วมมือจากต่างประเทศ เพื่อรองรับความท้าทายควบคู่กับการส่งเสริมโอกาสจากสังคมสูงวัยของไทยและของโลก

(8) เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับนานาประเทศทั้งในระดับทวิภาคี ไตรภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี

- **แผนย่อยการส่งเสริมสถานะบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก (มีสถานะและเกียรติภูมิ)** มุ่งสร้างเกียรติภูมิและอำนาจต่อรอง โดยเน้นการต่างประเทศที่ใช้อำนาจแบบนุ่มนวลอย่างเป็นระบบ การดำเนินนโยบายที่ส่งเสริมสถานะของไทยในเวทีโลก การส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดี การยกระดับการส่งเสริมเอกลักษณ์ของไทยให้กลายเป็นความนิยมไทยเพื่อสร้างมูลค่าของสินค้าและบริการ รวมทั้งการสร้างขีดความสามารถให้ทุกภาคส่วนของไทยร่วมเสริมสร้างสถานะของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อรักษาและเพิ่มพูนผลประโยชน์ให้แก่ประเทศและประชาชนไทยในการมีปฏิสัมพันธ์กับประชาคมโลก โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

(1) ส่งเสริมเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ ศิลปะวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น

(2) ส่งเสริมให้ไทยมีบทบาทในความร่วมมือทุกระดับอย่างสร้างสรรค์

(3) ส่งเสริมความร่วมมือเพื่อการพัฒนาและทางวิชาการ หรือการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ

(4) รักษาสถานะของไทยในฐานะหนึ่งในศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพของโลก และส่งเสริมให้ไทยเป็นที่หมายของการจัดประชุม/กิจกรรมระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค

(5) ส่งเสริมศักยภาพและเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่คนไทย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- **แผนย่อยการต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ (มีพลัง)** มุ่งพัฒนาการดำเนินงานด้านการต่างประเทศให้มีพลวัตและมีเอกภาพระหว่างทุกภาคส่วนของประเทศ ซึ่งแผนย่อยนี้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น การต่างประเทศ ทั้งนี้ การต่างประเทศให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคม รวมถึงประชาชนไทยทั่วไป ทั้งในประเทศและในต่างประเทศ เพื่อให้การต่างประเทศเป็นเรื่องที่ใกล้ตัวสำหรับประชาชนไทย โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

(1) ส่งเสริมการบริหารจัดการและดำเนินงานด้านการต่างประเทศของส่วนราชการไทยอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการ และมีธรรมาภิบาล

(2) ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจว่าประชาชนทุกระดับมีความเชื่อมโยงกับการต่างประเทศในมิติต่างๆ

(3) นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานด้านการต่างประเทศในทุกมิติและทุกระดับ

(4) พัฒนาบริการด้านการต่างประเทศแก่คนไทย ให้มีความเป็นเลิศ และคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของคนไทยในต่างประเทศอย่างเป็นระบบ

(5) พัฒนาขีดความสามารถขององค์กร บุคลากร รวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับด้านการต่างประเทศของรัฐอย่างต่อเนื่อง

(6) ใช้ประโยชน์จากกลไกการประชุมระหว่างหน่วยงานราชการไทย เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนการต่างประเทศอย่างบูรณาการ

(7) เสริมสร้างความร่วมมือกับมิตรประเทศในต่างประเทศและในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมถึงขยายเครือข่ายชาวต่างประเทศที่เป็นเพื่อนกับประเทศไทยในต่างประเทศ

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)

การพัฒนาประเทศด้วยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 เป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของการพัฒนาประเทศ เนื่องจากมีการเชื่อมต่อกับภาคอนาคตประเทศไทยใน 20 ปี ข้างหน้าหรือยุทธศาสตร์แห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) สู่การปฏิบัติในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) โดยแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้มีการกำหนดแผนงานหรือโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรก ของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เพื่อวางรากฐานในระยะยาวสู่ประเทศพัฒนาแล้ว และรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้อย่างเหมาะสม หลักการสำคัญในการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นอกจากต้องสอดคล้องกับเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แล้ว ยังให้ความสำคัญกับคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง หลักการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำบนพื้นฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรมและการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพโปร่งใสและทันสมัยรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพและความยั่งยืน วางรากฐานให้คนไทยเป็นคนที่สมบูรณ์ มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคั่งและยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ ป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ
ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 10 การพัฒนาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก โดยมีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ ดังนี้

- ด้านระบบคมนาคมขนส่ง เร่งพัฒนาระบบขนส่งทางราง ทางบก และทางน้ำ ให้มีการเชื่อมโยงและครอบคลุมเป็นระบบโครงข่ายทั้งในประเทศและเชื่อมโยงสู่ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
- ด้านโลจิสติกส์ (Smart Logistics 4.0) พัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล ยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ
- ด้านพลังงาน ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จัดหาพลังงาน สร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางพลังงานและเพิ่มโอกาสของไทยในการพัฒนาพลังงานในภูมิภาคอาเซียน
- ด้านการสื่อสาร มีเป้าหมายไปสู่การสื่อสารด้วยระบบดิจิทัล โดยการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทั่วถึงทั้งประเทศ เพื่อนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ รวมทั้งการส่งเสริมนวัตกรรม การวิจัยพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลและเทคโนโลยีอวกาศ
- ด้านการคมนาคม โลจิสติกส์ และการสื่อสาร เป็นก้าวสำคัญที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดมากขึ้น รวมทั้งการสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานและถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาภาคการผลิตและขนส่ง ทำให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจและขยายโอกาสทางเศรษฐกิจในประเทศ ทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 10 การพัฒนาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ โดยมุ่งเน้นการผลักดันในความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบระหว่างเมือง และระหว่างประเทศมีความคืบหน้า มีความชัดเจนในระดับปฏิบัติการในแต่ละจุดพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยมีเป้าหมาย คือ 1) การสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและมีการใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ 2) ต้องการพัฒนาระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น 3) ประเทศไทยต้องเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาค อนุภูมิภาค อาเซียน และเอเชียรวมทั้งมีการขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้ครอบคลุมภูมิอาเซียน เอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ และ 4) ประเทศไทยต้องเป็นหุ้นส่วนที่สำคัญในทุกระดับ โดยได้มีการวางแนวทางของการพัฒนาในประเด็นด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ คือ

- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบโลจิสติกส์ และโทรคมนาคมที่สมบูรณ์และครอบคลุม
- พัฒนารูปแบบและบริการขนส่งโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
- ปรับปรุงกฎระเบียบการอำนวยความสะดวกข้ามแดน
- พัฒนาศักยภาพบุคลากรในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะขนส่งและโลจิสติกส์

ซึ่งในการวางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในครั้งนี้นั้น ให้ความสำคัญทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับประเทศ เช่น การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และการพัฒนาเส้นทางสายไหม หรือนโยบาย One Belt and One Road เป็นต้น

4) (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) มุ่งพลิกโฉมประเทศไทย (Thailand's Transformation) ให้เท่าทันและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลก ทั้งสร้างความสมดุลในการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาแก่ทุกภาคส่วนเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นธรรม เสริมสร้างคุณภาพชีวิต และรักษาความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไทยไปสู่ประเทศที่มี "เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน" Hi-Value and Sustainable Thailand ภายใต้องค์ประกอบที่ต้องดำเนินการ 4 ด้าน เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค วิถีชีวิตที่ยั่งยืน ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ โดยมี 13 หมุดหมาย (Milestone) ที่ประเทศไทยให้ความสำคัญในช่วงระยะเวลา 5 ปี (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)[1] ดังนี้

ด้านที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (High Value - added Economy)

(1) ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

(2) ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน

(3) ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ของอาเซียน

(4) ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

(5) ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ

(6) ไทยเป็นฐานการผลิตอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัลของอาเซียน

ด้านที่ 2 สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)

(7) ไทยมี SMEs ที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้

(8) ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจ ทันสมัยและน่าอยู่

(9) ไทยมีความจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอและเหมาะสม

ด้านที่ 3 วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco - friendly Living)

(10) ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

(11) ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ด้านที่ 4 ปัจจัยสนับสนุนในการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation)

(12) ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

(13) ไทยมีภาครัฐที่มีสมรรถนะสูง

ทั้งนี้ หมุดหมาย (Milestone) ที่ให้ความสำคัญกับด้านระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ คือ หมุดหมายที่ 5 คือ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และ

แนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิคม (Regionalism) ประกอบกับไทยเป็นประเทศที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจระดับภูมิภาคพาดผ่านมากที่สุด มีเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ครอบคลุม ได้มาตรฐาน และโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและแนวชายแดนรอบด้าน มีฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าโลก พร้อมทั้งมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาคหากมีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ

5) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) จัดทำขึ้นโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยมีวิสัยทัศน์มุ่ง “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” ซึ่งประกอบด้วยวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ 3 ข้อ คือ 1) เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ 2) ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล และ 3) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้เป้าหมายหลัก คือ ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)[2]

ทั้งนี้ เพื่อบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 จึงประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ 11 กลยุทธ์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

6) การประชุมระดับรัฐมนตรีภายใต้แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ครั้งที่ 24

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้แทนรัฐมนตรี ประจำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมระดับรัฐมนตรีแผนงาน GMS ครั้งที่ 24 (24th GMS Ministerial Conference) ผ่านระบบการประชุมทางไกล ภายใต้หัวข้อหลักคือ “มุ่งปูทางเพื่อการบูรณาการที่เพิ่มขึ้น เพื่อลดความเหลื่อมล้ำ เพื่อความยั่งยืนและความเจริญมั่งคั่งในอนุภูมิภาค GMS” ซึ่งกระทรวงการคลัง สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วมกับธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) โดยมีนายวันฉัตร สุวรรณกิตติ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะประธานการประชุมเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจแผนงาน GMS ครั้งที่ 11 (11th GMS Economic Corridor Forum) เข้าร่วมรายงานผลการประชุม และรัฐมนตรีประจำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนามเข้าร่วมประชุมด้วย (ธัชไท กีรติพงค์ไพบูลย์, 2563)

สาระสำคัญของการประชุมระดับรัฐมนตรีแผนงาน GMS ครั้งที่ 24 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563)[1] สรุปได้ดังนี้

(1) รับทราบการระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโควิด-19 ความก้าวหน้าในการดำเนินงานของ 10 สาขาความร่วมมือ พร้อมทั้งมอบหมายให้เจ้าหน้าที่อาวุโสของประเทศ GMS ในระยะปี 2563 จัดทำแผนการฟื้นฟูและตอบสนองต่อผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ปี 2564 - 2566 ให้แล้วเสร็จเพื่อนำเสนอในการประชุมสุดยอดผู้นำแผนงาน GMS ครั้งที่ 7 ต่อไป

(2) รายงานความก้าวหน้าและการปรับปรุง ครั้งที่ 3 กรอบการลงทุนของภูมิภาค ปี 2565 ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการลงทุนในภูมิภาค GMS ทั้งสิ้น 205 โครงการ มูลค่ารวมกว่า 78.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นโครงการของไทย 74 โครงการ มูลค่ารวม 17.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ร้อยละ 22.73 ของโครงการทั้งหมด ทั้งนี้โครงการมูลค่าสูงของไทยที่ได้เริ่มดำเนินการแล้ว ได้แก่

(2.1) โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ในประเทศ มูลค่า 12,192 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

(2.2) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มูลค่า 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

(2.3) โครงการพัฒนาทางรถไฟ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มูลค่า 2,279 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

(3) มอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมกันปรับปรุงร่างกรอบยุทธศาสตร์ใหม่ของแผนงาน GMS ในระยะ ปี 2563

(4) มอบหมายผู้ประสานงานหลักระดับประเทศ เป็นตัวกลางร่วมกันจัดทำแนวทางการจัดตั้งคณะทำงานด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานในอนุภูมิภาค GMS และข้อกำหนดการศึกษาการจัดตั้งคณะทำงาน

(5) รับทราบร่างเอกสารแผนการฟื้นฟูและตอบสนองต่อผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อโรคไวรัสโควิด-19 ประกอบด้วย

(5.1) การปกป้องชีวิตผ่านด้านสาธารณสุข

(5.2) การปกป้องผู้เปราะบางและผู้ยากไร้

(5.3) การเปิดพรมแดนและความเร่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

(6) รับทราบรายงานการประชุมเวทีหารือต่างๆ ดังนี้

(6.1) การประชุมเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ 11 ประเด็นสำคัญคือ ประเทศสมาชิก GMS และภาคีหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาจะต้องทำงานร่วมกันเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และการเชื่อมโยงอนุภูมิภาค GMS เข้าด้วยกันสู่โลกภายนอก

(6.2) การประชุมภาคีหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา ประเด็นสำคัญ คือ มุ่งเน้นการบูรณาการเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคสู่เศรษฐกิจโลก ด้วยการยกระดับโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เพิ่มบทบาทของเมืองในฐานะกลไกส่งเสริมการเติบโตของอนุภูมิภาคพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือทางการค้า

(6.3) การประชุมสภาธุรกิจ 6 ประเทศ ลุ่มแม่น้ำโขงมีประเด็นสำคัญ ได้แก่ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดน เร่งส่งเสริมการลงทุนในกิจการแบบอุตสาหกรรม ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย และการพัฒนาศักยภาพของแรงงาน

(7) รับทราบข้อเสนอแนะรายงานการศึกษาเกี่ยวกับการบูรณาการการยกระดับเมืองและการเชื่อมโยงใน GMS โดยปัจจัยที่จะส่งผลต่อความสำเร็จ ได้แก่

(7.1) การมุ่งเน้นบูรณาการเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจโลก และการพัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรม

(7.2) ส่งเสริมบทบาทเมืองรองในฐานะกลไกขับเคลื่อนการพัฒนา

(7.3) ปรับปรุงสาธารณูปโภคของเมือง เพื่อการเชื่อมโยงและบูรณาการด้านการค้า

โดยไทยได้เน้นย้ำในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค ในปี 2563 การพัฒนาวัคซีนเพื่อป้องกันโรคไวรัสโคโควิด-19 และการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบในอนุภูมิภาค GMS ด้วยการเร่งผลักดันการดำเนินงานตามข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) เพื่อนำไปสู่การบูรณาการห่วงโซ่มูลค่าของอนุภูมิภาคกับห่วงโซ่มูลค่าโลก โดยที่ประชุมเห็นด้วยและขอให้มีการจัดลำดับความสำคัญของนโยบาย เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สำหรับการดำเนินงานของไทยภายใต้แผนงาน GMS เพื่อการผลักดันการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่ากับประเทศเพื่อนบ้านจนเห็นผลลัพธ์เป็นรูปธรรม ได้แก่

(1) การปรับปรุงถนนทางหลวงตาก - แม่สอด - เมียวดี

(2) การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 (ข้ามแม่น้ำเมย - ตองยิน)

(3) การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

(4) การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)

โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการมูลค่าสูง เช่น

(1) โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ในประเทศ

(2) โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

(3) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

(4) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและจีน

(5) การผลักดันการดำเนินการด้านกฎระเบียบ

(6) การดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วย การขนส่งข้ามพรมแดน (GMS CBTA) ในระยะแรกเริ่ม และระยะต่อไปภายใต้แผนงาน GMS ฉบับใหม่ ปี ค.ศ. 2020

(7) การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในช่วงหลังการระบาดของไวรัสโควิด-19

7) ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. ได้ถูกจัดขึ้นเพื่อธำรงความสามารถในการพัฒนาให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงและความพลิกผันของบริบทรอบประเทศไทย ซึ่งอยู่ท่ามกลางประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังเติบโตและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจำเป็นจะต้องปรับเปลี่ยนและกำหนดตำแหน่งแห่งที่ของตัวเองทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับประชาคมโลก โดย สพพ. มีหน้าที่ประกอบด้วย (1) การกำหนดนโยบายด้านความช่วยเหลือและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน (2) การให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่นๆ ทั้งด้านการเงินและด้านวิชาการ และ (3) การประสานการใช้อำนาจหน้าที่หน่วยงานต่างๆ เพื่อบูรณาการความร่วมมือฯ

การทำงานของ สพพ. ที่ผ่านมาครอบคลุม 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และขยายกรอบการทำงานไปยังศรีลังกา ภูฏาน และติมอร์-เลสเต (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน), 2562)

การทำหน้าที่ของ สพพ. ในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการพัฒนาระหว่างประเทศอย่างยั่งยืนควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นความท้าทายที่นำมาสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ 20 ปีของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) ในช่วงเวลา พ.ศ. 2563 - 2582 เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนแม่บทระดับชาติ และระหว่างภูมิภาค ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรไว้ดังนี้ “เป็นองค์กรชั้นนำในการร่วมพัฒนาและสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึงและยั่งยืน” โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงินเพื่อพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาคเอเชีย การเป็นหน่วยคลังสมอง (Think Tank) ที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอเชิงนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประสานและบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายในและต่างประเทศ และยกระดับการบริหารองค์กรเพื่อให้สามารถปรับตัวได้อย่างสอดคล้องกับพลวัตทางสังคมที่ท้าทาย และยุทธศาสตร์ของชาติ ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ 4 ยุทธศาสตร์ (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน), 2562) ดังนี้ (**รูปที่ 3.4.2-3**)



ที่มา : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (2562)

รูปที่ 3.4.2-3 แผนที่กลยุทธ์ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582)

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1:** พัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงิน (Financial Assistance and Cooperation) มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงิน เพื่อพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาคเอเชีย ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับกระบวนการให้บริการทางการเงิน และพัฒนาเครื่องมือทางการเงิน รวมถึงขยายกรอบวงเงินรวมให้สอดคล้องกับภารกิจของ สพพ. ได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 2 จัดทำกรอบประเมินความเสี่ยงของประเทศเป้าหมายที่ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงความยั่งยืนทางการเงินของ สพพ. ในการดำเนินการตามภารกิจหลักอย่างยั่งยืน

- **ยุทธศาสตร์ที่ 2:** พัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระหว่างประเทศ (Think Tank) มีเป้าหมายหลักในการเป็นหน่วยคลังสมอง (Think Tank) ที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอเชิงนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาองค์ความรู้ด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อต่อยอดการพัฒนาและลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับประเทศคู่พัฒนา

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างเครือข่ายการวิจัยเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ

กลยุทธ์ที่ 3 เผยแพร่และสื่อสารองค์ความรู้ด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ

- **ยุทธศาสตร์ที่ 3:** บูรณาการความร่วมมือ (Policy Synergy) มีเป้าหมายหลักในการประสานและบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายในและต่างประเทศ ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างพันธมิตรโดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานในไทยเพื่อให้มีแผนการให้ความช่วยเหลือ/แผนความร่วมมือทั้งทางการเงินและวิชาการอย่างมีความเชื่อมโยงและบูรณาการ

กลยุทธ์ที่ 2 ทำงานร่วมกับพันธมิตรภายใต้แผนการให้ความช่วยเหลือ/แผนความร่วมมือทั้งทางการเงินและทางวิชาการอย่างมีความเชื่อมโยงและบูรณาการ

- **ยุทธศาสตร์ที่ 4:** ยกระดับการบริหารองค์กร (Resilient Organization) มีเป้าหมายหลักในการยกระดับการบริหารองค์กรเพื่อให้สามารถปรับตัวได้อย่างสอดคล้องกับพลวัตทางสังคมที่ท้าทายและยุทธศาสตร์ของชาติ ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาและส่งเสริมทรัพยากรมนุษย์ (Enhancing Human Resources)

กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มสมรรถนะในการทำงาน กระบวนการทำงานด้วยการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงาน (Operational Efficiency)

กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับในทุกส่วนขององค์การ (Digital Transformation)

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างวัฒนธรรมองค์กรและสร้าง Mindset สำหรับบุคลากรในเรื่อง Resilient Organization

8) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนประเทศไทย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด 23 อำเภอ 90 ตำบล โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเป็น 2 ครั้ง ครั้งแรกประกาศเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 กำหนดให้พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัด คือ ตาก มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา และตราด ครอบคลุม 10 อำเภอ 36 ตำบล และประกาศครั้งที่สอง เมื่อ 24 เมษายน 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 2/2558 กำหนดให้มีพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม จำนวน 5 จังหวัด คือ หนองคาย นราธิวาส เชียงราย นครพนม และกาญจนบุรี ครอบคลุม 13 อำเภอ ในพื้นที่ 54 ตำบล (Open Development Thailand, 2018) ดัง**รูปที่ 3.4.2-4** และ**ตารางที่ 3.4.2-1**

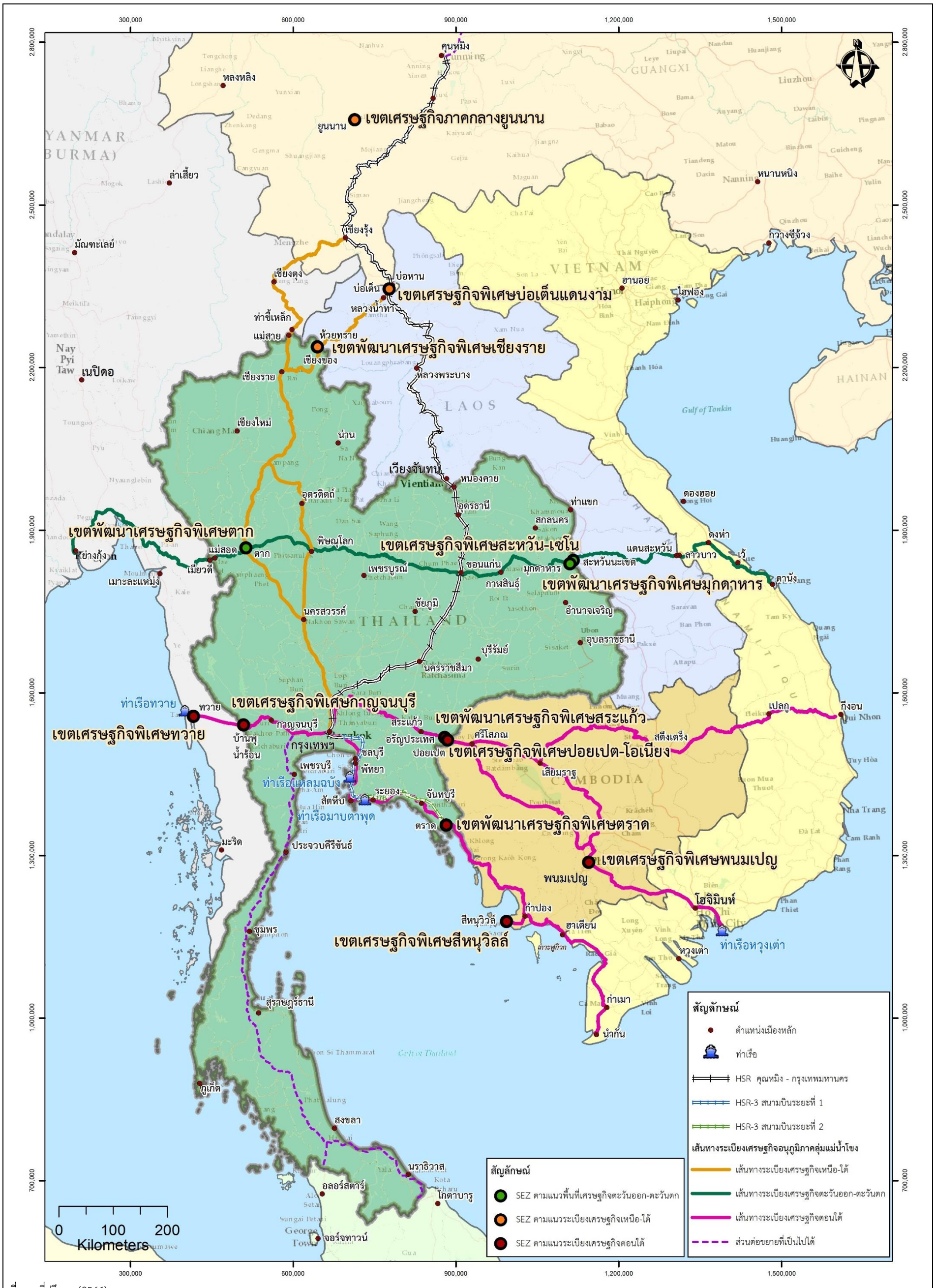
การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง/ด่านศุลกากร CIQ/ความมั่นคง/พัฒนาระบบประปา/การผังเมือง/สาธารณสุข (สำนักงานส่งเสริมการลงทุน, 2557)

ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะต่อไป ให้ความสำคัญกับการค้า/การท่องเที่ยว และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการ/มาตรการของหน่วยงานที่รับผิดชอบให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รวมทั้งเพิ่มจุดเน้นการพัฒนาสนับสนุนความร่วมมือไทย - ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนพรมแดนให้เป็นสะพานเชื่อมโยง (Border to Bridge) และเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสให้ SMEs ลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และเปิดโอกาสให้เอกชนลงทุนในพื้นที่มากขึ้น ทั้งนี้ จากรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เดือนกรกฎาคม 2563 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปศักยภาพของพื้นที่ดังนี้

(1) พื้นที่ศักยภาพในการลงทุน มีพื้นที่ศักยภาพในการลงทุนสูงสุดใน 4 เขต คือ ตาก สงขลา สระแก้ว และมุกดาหาร โดยมีการส่งเสริมเพิ่มเติมดังนี้

- เพิ่มจุดเน้น การพัฒนาให้เชื่อมโยง/เกื้อกูลประเทศเพื่อนบ้าน
- กำหนดมาตรการเพิ่มเติม อาทิ เพิ่มศักยภาพ/ให้โอกาส SMEs ในการลงทุน (เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ/ค้ำประกันสินเชื่อ) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงและกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกัน เน้นทำการตลาดและประชาสัมพันธ์กลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (CLM)
- เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนใน SEZs มากขึ้น โดยให้เอกชนเสนอโครงการและรัฐพิจารณาสนับสนุนอย่างเหมาะสม

(2) พื้นที่ศักยภาพในการท่องเที่ยว การค้าและบริการ มุ่งเน้น 6 เขต ได้แก่ ตราด หนองคาย นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และนราธิวาส



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.4.2-4 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย

ตารางที่ 3.4.2-1 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
1. ตาก	1.1 แม่สอด	(1) ท่าสายลวด (2) พระธาตุผาแดง (3) แม่กาษา (4) แม่กุ (5) แม่ตาว (6) แม่ปะ (7) แม่สอด และ (8) มหาวัน
	1.2 พบพระ	(9) ช่องแคบ (10) พบพระ และ (11) วาเลย์
	1.3 แม่ระมาด	(12) ขะเนจื้อ (13) แม่จะเรา และ (14) แม่ระมาด
2. มุกดาหาร	1.1 เมืองฯ	(1) คำอาฮวน (2) นาสีนวน (3) บางทรายใหญ่ (4) มุกดาหาร และ (5) ศรีบุญเรือง
	1.2 หว้านใหญ่	(6) ชะโนด (7) ทรายน้อย (8) ป่งขาม และ (9) หว้านใหญ่
	1.3 ดอนตาล	(10) ดอนตาล และ (11) โพธิ์ไทร
3. สระแก้ว	3.1 อรัญประเทศ	(1) ท่าข้าม (2) บ้านด่าน และ (3) ป่าไร่
	3.2 วัฒนานคร	(4) ผักขะ
4. สงขลา	4.1 สะเดา	(1) สะเดา (2) สำนักขาม (3) สำนักแต้ว และ (4) ปาดังเบซาร์
5. ตราด	5.1 คลองใหญ่	(1) คลองใหญ่ (2) ไม้รูด และ (3) หาดเล็ก
6. หนองคาย	6.1 เมืองฯ	(1) ค่ายบกหวาน (2) ในเมือง (3) บ้านเดื่อ (4) พระธาตุบังพวน (5) โพธิ์ชัย (6) โพนสว่าง (7) มีชัย (8) เวียงคุก (9) สีกาย (10) หนองกอมเกาะ (11) หาดคำ (12) หินโงม
	6.2 สระใคร	(13) สระใคร
7. นราธิวาส	7.1 เมืองฯ	(1) โคกเคียน
	7.2 ตากใบ	(2) เจ๊ะเห
	7.3 ยี่งอ	(3) ละหาร
	7.4 แว้ง	(4) โล๊ะจูด
	7.5 สุไหงโก-ลก	(5) สุไหงโก-ลก
8. เชียงราย	8.1 เชียงของ	(1) ครึ่ง (2) บุญเรือง (3) ริมโขง (4) เวียง (5) ศรีดอนชัย (6) สถาน (7) ห้วยซ้อ
	8.2 เชียงแสน	(8) แซว (9) ป่าสัก (10) แม่เงิน (11) โยนก (12) เวียง (13) ศรีดอนมูล
	8.3 แม่สาย	(14) เกาะช้าง (15) บ้านด้าย (16) โป่งงาม (17) โป่งผา (18) แม่สาย (19) เวียงพางคำ (20) ศรีเมืองชุม และ (21) ห้วยไคร้
9. นครพนม	9.1 เมืองฯ	(1) กุรุคุ (2) ท่าค้อ (3) นาทราย (4) นาราชควาย (5) ในเมือง (6) บ้านผึ้ง (7) โพธิ์ตาก (8) หนองญาติ (9) หนองแสง (10) อาจสามารถ
	9.2 ท่าอุเทน	(11) โนนตาล (12) รามราช และ (13) เวินพระบาท
10. กาญจนบุรี	10.1 เมืองฯ	(1) แก่งเสี้ยน และ (2) บ้านเก่า
10 จังหวัด	**23 อำเภอ**	**90 ตำบล**

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการลงทุน (2557) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รวมทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นที่ฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ได้มีการเร่งรัดการดำเนินงานโครงการ/มาตรการสำคัญใน 10 เขตฯ ให้แล้วเสร็จ ประกอบด้วย

- ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน/ด่านศุลกากร และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพิ่มประสิทธิภาพด่าน CIQ
- เร่งดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพิ่มประสิทธิภาพศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (OSS)
- จัดทำผังเมืองรวม และเร่งจัดหาที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่พัฒนา

9) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุนและการอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการ อันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพื่อกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่ต่างๆ ให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่รวมไปถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้อง ดังแสดงใน**รูปที่ 3.4.2-5** และสรุปแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกใน**รูปที่ 3.4.2-6** (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

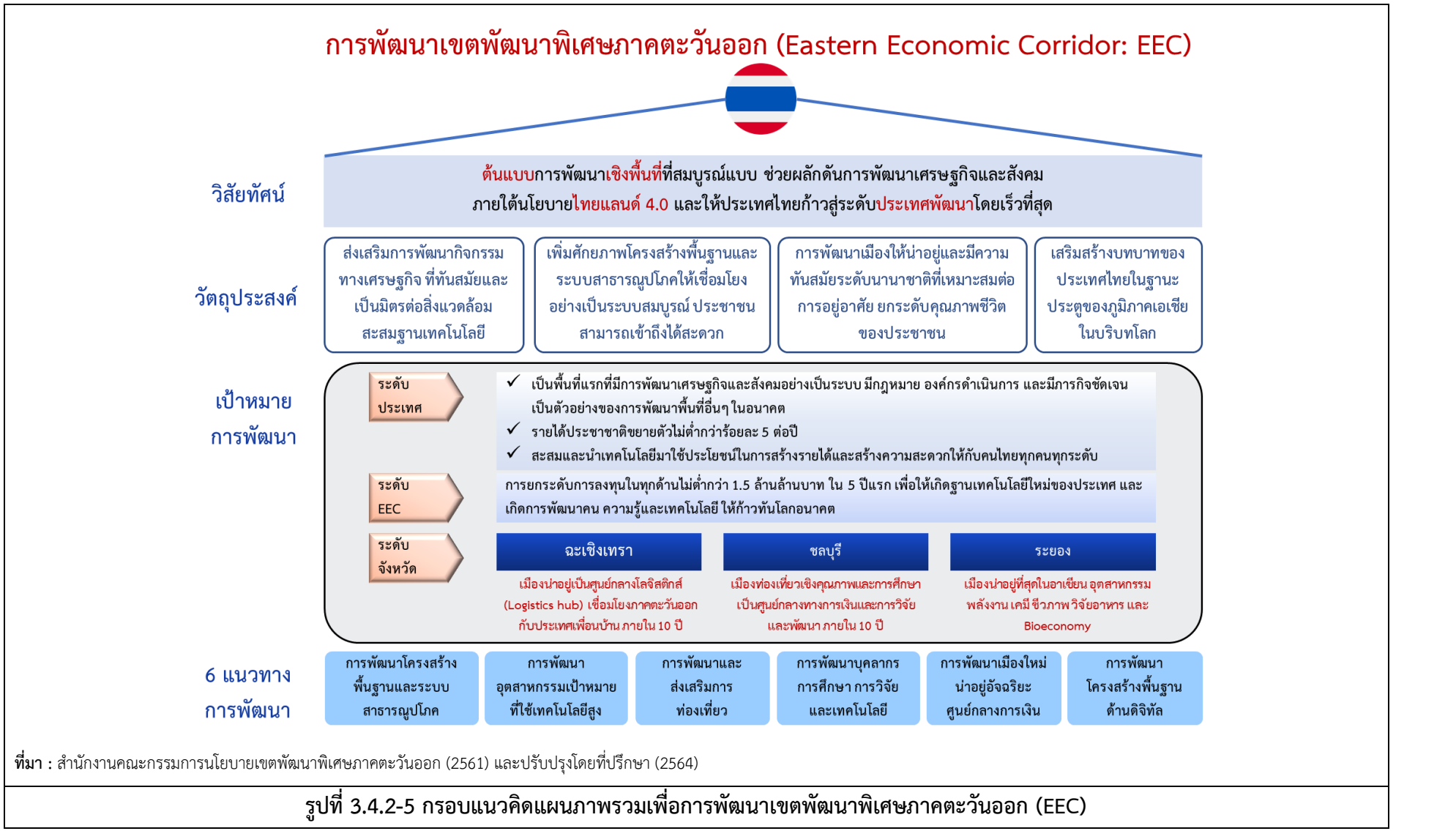
ทั้งนี้ จากกรอบแนวคิดสู่แผนงานและแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สกพอ. ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินโครงสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการ ในปี 2560 - 2561 จำนวน 15 โครงการ ดังแสดงใน**รูปที่ 3.4.2-6**

3.4.3 ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย (กฎหมายไทย)

ก่อนที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวก (Annex) และพิธีสาร (Protocol) ครบถ้วนทุกฉบับในปี พ.ศ. 2558 นั้นประเทศไทยจะต้องยกร่างกฎหมายขึ้นใหม่เพื่ออนุวัตรการดังกล่าว อีกทั้งเป็นการรองรับการดำเนินงานให้ครอบคลุมตามพันธกรณีและเพื่อให้สัตยาบันต่อภาคผนวกที่ค้างอยู่ได้อย่างครบถ้วน ซึ่งกฎหมายใหม่ดังกล่าว ได้แก่

1) พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

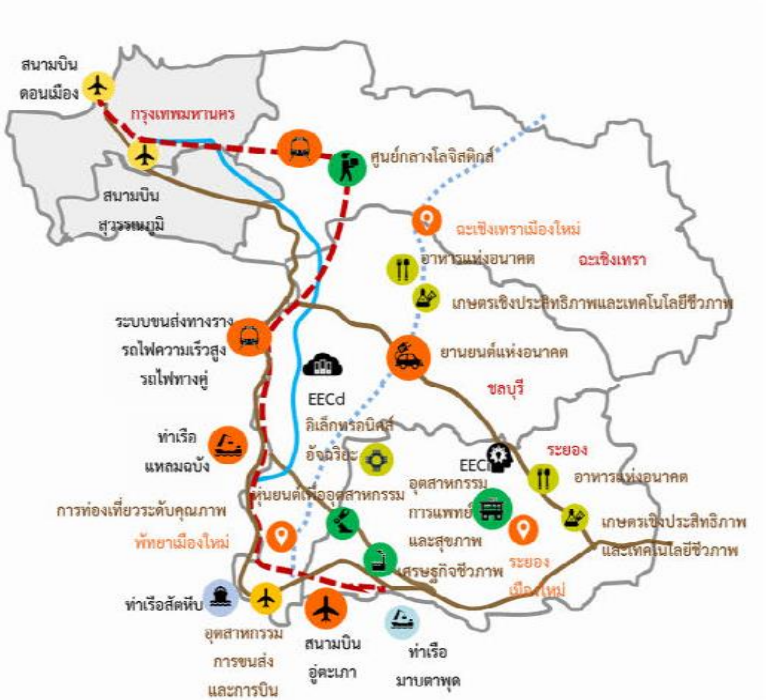
เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันและกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีเพื่อดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว พ.ร.บ.ฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2556 โดยมีสาระสำคัญ (พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556, 2556) ดังนี้



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.4.2-5 กรอบแนวคิดแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โครงการสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการดำเนินการในปี 2560 - 2561 จำนวน 15 โครงการ



โดยโครงการดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นโครงการที่ให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อให้มีการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และมีมาตรฐาน ซึ่งในช่วงปี 2560 – 2561 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว

1	รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	PPP EEC Track
2	สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (EEC-A)	PPP EEC Track
3	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (TG MRO Campus)	PPP EEC Track
4	ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	PPP EEC Track
5	ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	PPP EEC Track
6	รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ	
7	ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	
8	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)	PPP EEC Track
9	เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi)	
10	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายและการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	
11	การส่งเสริมการท่องเที่ยว	
12	การพัฒนาบุคลากร การศึกษา วิจัย และเทคโนโลยีระยะเร่งด่วน	
13	การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	
14	เกษตรสมัยใหม่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และ SME	
15	โครงการพัฒนาจากพื้นที่	

โครงสร้างพื้นฐาน | อุตสาหกรรมเป้าหมาย | บุคลากร เมืองใหม่ | พัฒนาจากท้องถิ่น

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561)

รูปที่ 3.4.2-6 โครงการสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการ ในปี 2560 - 2561

(1) คำนิยาม

"การขนส่งข้ามพรมแดน" หมายความว่า การนำเข้ามาในการส่งออกไปนอกหรือการนำผ่านราชอาณาจักร ซึ่งสัตว์ พืช หรือของอื่นใดผ่านด่านพรมแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคล พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่ตามกฎหมายที่ว่าด้วยคนเข้าเมือง ทั้งนี้ในบริเวณพรมแดนระหว่างราชอาณาจักรกับต่างประเทศ

"พิธีการ" หมายความว่า การดำเนินการของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน การกำกับ การควบคุม การตรวจสอบ การอนุญาต และการอนุมัติการเข้า การพักอาศัยอยู่ และการออกนอกราชอาณาจักรของบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าว

"พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" หมายความว่า พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

"พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร" หมายความว่า พื้นที่ในราชอาณาจักรที่รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

"พื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร" หมายความว่า พื้นที่นอกราชอาณาจักรที่รัฐบาลประเทศภาคี ตามความตกลงกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

(2) การกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ในเขตศุลกากร สถานี ท่าเรือ หรือพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินพิธีการเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร เมื่อได้กำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรแล้ว และรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลงได้แจ้งพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้รัฐบาลไทยทราบแล้ว ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการอย่างเบ็ดเสร็จในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

(3) การดำเนินพิธีการ

(3.1) การดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการดำเนินพิธีการในราชอาณาจักร

(3.2) เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงสามารถดำเนินพิธีการตามกฎหมายของประเทศภาคีนั้นในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรได้ โดยขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อตกลงที่รัฐบาลไทยได้ทำไว้กับรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลง สำหรับการดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันแต่ละแห่ง

(3.3) ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่ดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

(3.4) การกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรและเป็นความผิดตามกฎหมายไทยให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

(4) หลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการในพื้นที่ควบคุม

(4.1) การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจสอบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมาย
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

(4.2) การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทยก็ได้

2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2556 และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มีนาคม 2557 โดยมีสาระสำคัญ (พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, 2556) ดังนี้

(1) การบังคับใช้

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ระหว่างประเทศ ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนน

(2) สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหายย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

(3) หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวน และน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น เท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมอบมีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมิได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่งก็ตาม

ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากสิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา 24 (1) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวและให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง

(4) หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้น จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่งหรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้องไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูล เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่งโดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนแปลงที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มิใช่ผู้รับตราส่ง ซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบ

เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในขณะที่รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการรับแต่วันที่ได้รับมอบของ

(5) ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ส่งของ

ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น การส่งมอบชักช้า คือ

- ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด
- ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มิได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของแล้วแต่กรณีให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- รับของ
- รับของแล้วเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า
- ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตนรวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขน เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุ ดังต่อไปนี้

- เหตุสุดวิสัย
- สภาพแห่งของนั้นเอง
- การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีเว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิด

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือ ให้ครบถ้วน
- การใช้รถที่ไม่มีวัตถุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของ ซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหักเป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว
- การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ที่พึงกระทำรวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

(6) การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าวให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วนให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามหน่วย สิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน ความรับผิดของผู้ขนส่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณี ดังต่อไปนี้

- เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่กรณี
- เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษ อันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง
- เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น อาจเกิดขึ้นได้ให้ผู้ขนส่งรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

(7) การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึง การใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาท โดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิดให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวัน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่น ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3) พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2558 โดยมีสาระสำคัญ (พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557, 2557) ดังนี้

(1) การบังคับใช้

(1.1) พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจัดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

(1.2) ในกรณีที่การขนส่งตามสัญญารับขนต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทางให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น แม้ว่าการขนส่งดังกล่าวจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามข้อ (1.1) แต่ทั้งนี้การขนส่งทางถนนเช่นว่านั้น ต้องมิใช่เป็นส่วนเสริมของการขนส่งรูปแบบอื่น

(1.3) ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกรถซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย

(2) เอกสารการเดินทาง

(2.1) สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วรายบุคคลหรือตั๋วหมู่คณะ

การไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร หรือตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบถึงความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน

ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้
- ราคาค่าโดยสาร
- ข้อความที่อ้างถึงกฎหมายที่กำหนดถึงความรับผิดตามสัญญารับขน

ตั๋วโดยสารอาจออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้

(2.2) สัมภาระ

ให้ผู้ขนส่งออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้ ใบรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน
- ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในวรรคสาม
- ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดตามสัญญารับขน
- จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืน คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวนสิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน สภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มีบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้

ในกรณีที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับ

(3) ความรับผิดของผู้ขนส่ง

(3.1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจัดปลายทางล่าช้า

ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่รถได้ไปถึงจุดปลายทางหรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทางแล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารในทันที คนโดยสารมีสิทธิเรียกคืนสัมภาระนั้น โดยคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายบางส่วน หรือเพื่อการล่าช้า

ต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัว ซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

ต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตนและของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบเขตอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น

(3.2) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุนั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- เหตุสุดวิสัย
- ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั้นเอง
- ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง
- สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้าหรืออุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่

(3.3) ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะเว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่าการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

(3.4) กรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเก้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

(3.5) กรณีความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระลงทะเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้นแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

กรณีความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ของ 4.2 ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(3.6) กรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มิใช่ความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร

(3.7) คู่สัญญารับขนอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ก็ได้

จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

จากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในแล้ว ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นใดอีก

(3.8) การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

(4) การระงับข้อพิพาท

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้

- ศาลในประเทศที่ซึ่งการรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- ศาลในประเทศที่ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะ หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

(5) อายุความ

(5.1) สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติ ควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

3.5 ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า

3.5.1 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA)

ความตกลงที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล (Agreement for Facilitation of Cross Border Transport of Goods and People) ซึ่งเป็นความตกลงที่ประเทศสมาชิก 3 ประเทศ อันได้แก่ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้ร่วมลงนาม โดยต่อมากัมพูชา จีน และเมียนมา ได้ร่วมลงนามและถูกอ้างถึงเป็น ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) ความตกลงฉบับนี้เริ่มต้นด้วยการลงนามของ 3 ประเทศ อันได้แก่ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งเรียกว่าความตกลงไตรภาคี (Tripartite Agreement) ต่อมากัมพูชา จีน และเมียนมา ได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 วันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 และวันที่ 19 กันยายน 2546 ตามลำดับ ความตกลงฉบับนี้ประกอบไปด้วยภาคผนวก (Annex) ซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิคที่จำเป็นในการปฏิบัติตามกรอบความร่วมมือเช่นการปฏิบัติการด้านขนส่ง ยานพาหนะ จำนวน 17 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) ซึ่งกำหนดเวลาและที่ตั้งเฉพาะในเบื้องต้น เช่น จุดผ่านแดน เส้นทางขนส่ง อีกจำนวน 3 ฉบับ (Asian Development Bank, 2013)

วัตถุประสงค์ (Objective) ของความตกลงนี้มี 3 ประการ คือ 1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนระหว่างกัน 2) ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย ระเบียบพิธีเกี่ยวกับการขนส่งให้สอดคล้องซึ่งกันและกัน และ 3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ความตกลงนี้ใช้บังคับกับ (Scope of Application) การขนส่ง (ไม่ว่าโดยรถหรือไม่ใช่รถ ไม่ว่าเพื่อการพาณิชย์โดยผู้ประกอบการสาธารณะหรือส่วนบุคคล) ข้ามแดน (เข้าไป มาจาก หรือผ่านดินแดนของประเทศภาคี) ทางถนน (รวมทั้งการข้ามแม่น้ำหรือใช้เรือข้ามฝากในกรณีไม่มีสะพาน) แต่ไม่ใช้บังคับโดยตรงกับเรื่องการค้าและการตรวจคนเข้าเมือง (Trade and Immigration Matters) ความตกลงนี้

ไม่กระทบสิทธิของประเทศภาคีสมาชิกในการอนุญาตสินค้าและบุคคลเข้าสู่แดนของตนซึ่งต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศภาคีสมาชิกนั้น เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก สินค้าผ่านแดน และการเข้า ออกผ่านแดนของบุคคล

ความตกลงนี้มีสาระสำคัญดังนี้

1) การอำนวยความสะดวกในพิธีการข้ามเขตแดน (Facilitation of Border Crossing Formalities)

ประเทศภาคีจะต้องปรับมาตรการต่อไปนี้อย่างค่อยเป็นค่อยไปเพื่อลดความยุ่งยากและรวดเร็วของพิธีการข้ามแดน

(1) การตรวจสอบ ณ จุดเดียว (Single - window Inspection) การควบคุมและตรวจสอบเกี่ยวกับประชาชน ในเรื่องหนังสือเดินทาง วีซ่า ใบอนุญาตขับขี่ การแลกเปลี่ยนเงินตรา ศุลกากร สุขภาพ/โรคระบาด เกี่ยวกับยานพาหนะ ในเรื่องทะเบียน ความมั่นคงแข็งแรงของรถ การประกันภัย เกี่ยวกับสินค้าในเรื่องศุลกากร คุณภาพ สุขอนามัย การกักกันและตรวจโรคสัตว์ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกัน (เจ้าหน้าที่ดังกล่าว ได้แก่ ศุลกากร ตำรวจ ตรวจคนเข้าเมือง การค้าเกษตร สาธารณสุข)

(2) การตรวจสอบโดยหยุด ณ จุดเดียว (Single-stop Inspection) เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีสองฝ่ายจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มที่ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศทั้งสองที่มีเขตแดนติดต่อกันจะต้องดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและพร้อมกัน หากภูมิประเทศในท้องถิ่นไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดตั้งจุดควบคุม ณ จุดพรมแดนได้ เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ของตนได้ในดินแดนของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

(3) ประสานงานด้านเวลาและแลกเปลี่ยนของมูลล่วงหน้าและการขนถ่าย

2) การขนส่งประชาชนข้ามเขตแดน (Cross-Border Transport of People)

(1) วีซ่า (Visa) ประเทศภาคีตกลงอนุญาตให้บุคคลของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งอยู่ภายใต้ข้อบังคับเรื่องวีซ่าโดยให้ได้รับวีซ่าเพื่อการเข้าออกดินแดนหลายครั้ง วีซ่าเพื่อผ่านแดน วีซ่าเพื่อออกนอกเมือง ในระยะเวลาที่นาน สำหรับผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง เงื่อนไขและรูปแบบของการออกวีซ่า

(2) การขนส่งประชาชน (Transport of People) การขนส่งประชาชนข้ามเขตแดนรวมทั้งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เช่น รถ เส้นทางการขนส่ง และอัตรา เป็นต้น

3) การขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน (Cross-Border Transport of Goods)

(1) ข้อยกเว้นสำหรับการตรวจสอบด้านศุลกากร การวางเงินประกันทัณฑ์บนและการติดตาม (Exemption from Physical Customs Inspection, Bond Deposit and Escort) ประเทศภาคีตกลงว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับการยกเว้นจาก (1) การตรวจด้านศุลกากรตามปกติกับสินค้าผ่านแดน ณ จุดข้ามแดน (2) การติดตามของศุลกากรในดินแดน และ (3) การวางเงินประกันทัณฑ์บนเพื่อประกันภาษีศุลกากร โดยมีกฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าในประเทศ

(2) การจราจรผ่านแดน (Transit Traffic) ประเทศภาคีตกลงให้เสรีภาพการผ่านแดนให้การจราจรผ่านแดนที่ไปหรือมาจากดินแดนของประเทศภาคีอื่นสามารถผ่านดินแดนของตนได้

(3) การตรวจโรคระบาดพืชและสัตว์ (Phytosanitary and Veterinary Inspection) ประเทศภาคีจะไม่ทำการตรวจสอบสินค้าที่ข้ามเขตแดนอย่างเข้มงวดมากกว่าที่กำหนดไว้ในระเบียบขององค์การอนามัยโลก และองค์การอาหารและการเกษตรกรรม

(4) บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ (Special Regimes for the Transport of Particular Categories of Goods) ความตกลงนี้ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) สำหรับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) จะต้องได้รับปฏิบัติตามรูปแบบของการตรวจสินค้าข้ามแดนในลำดับแรก เพื่อมิให้เกิดความล่าช้า

4) ข้อกำหนดเพื่อการยอมรับยานพาหนะทางถนน (Requirements for the Admittance of Road Vehicles)

(1) การยอมรับยานพาหนะในประเทศภาคีอื่น (Admittance of Road Vehicles in Other Contracting Parties) ประเทศภาคีต้องยอมให้รถไม่ว่าจะพวงมาลัยซ้ายหรือขวา ซึ่งจดทะเบียนในประเทศภาคีอื่นเข้าสู่ดินแดนของตน

(2) การจดทะเบียน (Registration) รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดนจะต้องได้รับการจดทะเบียนในประเทศผู้ส่ง รถจะต้องมีเครื่องหมายประจำรถ เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิต หมายเลขตัวถังและเครื่องยนต์ มีหนังสือรับรองการจดทะเบียน ต้องแสดงหมายเลขทะเบียนบนป้ายด้านหน้าและด้านหลังของรถ จะต้องแสดงเครื่องหมายในการจำแนกประเทศที่ทำการจดทะเบียน

(3) เครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนน (Road Traffic Regulations and Signage) ประเทศภาคีมีหน้าที่ในการปรับปรุงเครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนนของตนให้เป็นไปตามข้อบังคับและมาตรฐาน

(4) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ (Driving Permits) ประเทศภาคีจะยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ซึ่งออกให้โดยประเทศภาคีอื่นตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งลงนาม ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2428 (ค.ศ. 1985)

5) การแลกเปลี่ยนสิทธิในการจราจรเพื่อการพาณิชย์ (Exchange of Commercial Traffic Rights)

(1) สิทธิการจราจร (Traffic Rights) การใช้สิทธิจราจรจะแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในประเทศภาคี สามารปฏิบัติการขนส่งดังต่อไปนี้

- ผ่านแดนของประเทศภาคีอื่น
- เข้าไปในดินแดนของประเทศภาคีอื่น
- ออกจากดินแดนของประเทศภาคีอื่น

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในประเทศภาคีหนึ่งสามารถปฏิบัติการขนส่งเข้าไปหรือออกจากหรือผ่านดินแดนของประเทศภาคีอื่น ทั้งนี้ตามความต้องการของตลาดเสรี การขนส่งภายในประเทศทำได้เฉพาะในกรณีที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากประเทศผู้รับเท่านั้น

(2) การกำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออก (Designation of Routes and Points of Entry and Exit) พิธีสาร 1 ได้กำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออกสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามเขตแดน

(3) การเข้าสู่ตลาด (Market Access) ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งข้ามแดนในประเทศของตนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 9 จะได้รับสิทธิทำการขนส่งข้ามแดนภายใต้ความตกลง และประเทศผู้รับจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ทำการขนส่งข้ามแดนจัดตั้งสำนักงานตัวแทนเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติการ

(4) ตลาดเสรีสำหรับบริการขนส่ง (Free Market for Transport Services) การประกอบการขนส่งจะดำเนินการเป็น 2 ระยะดังนี้

ระยะแรก รถที่ใช้ในการขนส่ง จำนวนเที่ยววิ่ง รวมทั้งกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นที่ 1 จะกำหนดไว้ในพิธีสาร 3 คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งแห่งชาติของแต่ละประเทศจะแลกเปลี่ยนใบอนุญาตเปล่าและออกใบอนุญาตตามที่ตกลงกันทุกปี

ระยะที่สอง จำนวนเที่ยววิ่งและปริมาณของผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลงจะไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัดใด นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในความตกลงนี้

(5) ค่าขนส่งและเงื่อนไขการขนส่ง (Pricing and Conditions of Transport) การตั้งค่าขนส่งให้เป็นไปอย่างเสรีและกำหนดตามกลไกตลาดแต่ให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดป้องกันการผูกขาดและการดูแลของคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) เพื่อป้องกันราคาที่สูงหรือต่ำ

6) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

(1) มาตรฐานการออกแบบสะพานและถนน (Road and Bridge Design Standards) การก่อสร้างหรือการปรับปรุงถนนรวมทั้งสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ ตามที่ระบุไว้ในพิธีสาร 1 จะต้องดำเนินการภายใต้กรอบของโครงการด้านโยธาธิการแห่งชาติหรือดำเนินการโดยใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และจะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดขั้นต่ำ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการอนุญาตของแหล่งเงินทุนด้วย

(2) การอำนวยความสะดวกในการข้ามเขตแดน (Border Crossing Facilities) ประเทศภาคีตกลงจะสร้างหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ณ จุดข้ามเขตแดน และจัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการข้ามแดนเพื่อให้ดำเนินการมีประสิทธิภาพ

7) กรอบเกี่ยวกับองค์กร (Institutional Framework)

(1) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Framework) ประเทศภาคีจะจัดตั้งคณะกรรมการถาวรในการอำนวยความสะดวกการขนส่งโดยประกอบด้วยผู้แทนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการหรือเทียบเท่าเป็นประธาน

(2) คณะกรรมการร่วม (Joint Committee) คณะกรรมการร่วมประกอบด้วยผู้แทนจากคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติของทุกประเทศภาคี โดยคณะกรรมการร่วมจะเป็นผู้กำกับดูแลและประเมินผลการใช้ความตกลงนี้และทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการพิจารณา รวมทั้งระงับข้อพิพาทอย่างฉันท์มิตร ตลอดจนให้คำแนะนำแก่ประเทศภาคีและจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขความตกลง

8) ข้อกำหนดอื่นๆ (Miscellaneous Provisions)

(1) การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่บังคับใช้ภายในประเทศ (Observance and Enforcement of National Laws and Regulations) ประชาชน ผู้ประกอบการขนส่งและรถต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้ในดินแดนของประเทศผู้รับ การบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศขึ้นอยู่กับอำนาจเด็ดขาดของเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับ ซึ่งการละเมิดกฎหมายได้เกิดขึ้นในดินแดนประเทศนั้น

(2) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ประเทศภาคีรับที่จะสนับสนุนการปฏิบัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดย

- นำระบบความรับผิดชอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเอกภาพ
- กำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ระบบภาษีศุลกากรพิเศษของตู้บรรทุกสินค้า

ประเทศภาคีความตกลง CBTA ทั้ง 6 ประเทศ ได้เจรจารายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง และได้มีการลงนามครบถ้วนแล้วเมื่อ ปี พ.ศ. 2550 ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ต่อเมื่อประเทศภาคีทุกประเทศได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ และประเทศภาคีได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสาร ครบทุกฉบับแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 ความตกลงดังกล่าวจึงมีผลบังคับใช้ต่อประเทศภาคีทั้งหมดนับแต่นั้น

ภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA มีจำนวน 20 ฉบับ เป็นการกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติ ประกอบด้วย

- ภาคผนวก 1 : การขนส่งสินค้าอันตราย Carriage of Dangerous Goods
- ภาคผนวก 2 : การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ Registration of Vehicles in International Traffic
- ภาคผนวก 3 : การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย Carriage of Perishable Goods
- ภาคผนวก 4 : การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน Facilitation of Frontier- Crossing Formalities
- ภาคผนวก 5 : การข้ามแดนของบุคคล Cross-Border Movement of People
- ภาคผนวก 6 : กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้า ผ่านแดนในประเทศ Transit and Inland Clearance Customs Regime
- ภาคผนวก 7 : ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร Road Traffic Regulation and Signage

- ภาคผนวก 8 : การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว Temporary Importation of Motor Vehicle
- ภาคผนวก 9 : หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-Border Transport Operations
- ภาคผนวก 10 : เงื่อนไขการขนส่ง Conditions of Transport
- ภาคผนวก 11 : มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับการออกแบบและก่อสร้างถนน และสะพาน Road and Bridge Design and Construction Standards and Specifications
- ภาคผนวก 12 : จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการ ในการผ่านแดน Border Crossing and Transit Facilities and Services
- ภาคผนวก 13 เอ : หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Carrier Liability Regime
- ภาคผนวก 13 บี: หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operations
- ภาคผนวก 14 : กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ Container Customs Regime
- ภาคผนวก 15 : ระบบการจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า Commodity Classification System
- ภาคผนวก 16 : หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่ Criteria for Driving License
- พิธีสาร 1 : การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ Designation of Corridors, Route, and Points of Entry and Exit (Border Crossing)
- พิธีสาร 2 : ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน Charges Concerning Transit Traffic
- พิธีสาร 3 : โควต้าการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต Frequency and Capacity of Services and Issuance of Quota and Permits

ก่อนที่ความตกลง CBTA จะมีผลบังคับใช้ใน ปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA หรือ IICBTA) โดยการดำเนินการเช่นนี้เป็นการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ณ บริเวณจุดผ่านแดนของประเทศภาคีที่มีพรมแดนติดต่อกัน อันได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม โดยปัจจุบันยังมีผลบังคับใช้อยู่ ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ลาวบาว ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ - ปอยเปต และ ณ จุดผ่านแดน แม่สอด – เมียวดี รัฐมนตรีคมนาคมของประเทศภาคีในฐานะสมาชิกคณะกรรมการร่วม ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เกิดการดำเนินงานตามความตกลง CBTA ได้เห็นชอบเมื่อ ปี พ.ศ. 2559 ให้มีการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระยะแรก (CBTA Early Harvest) เมื่อ ปี พ.ศ. 2561 ความตกลงระยะแรก เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่ลงนามโดยประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ เมื่อเดือนมีนาคม 2561 บันทึก

ความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศสามารถออกใบอนุญาตการขนส่ง GMS Road Transport Permit และเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว Motor Vehicle Temporary Admission Document (TAD) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ส่วนเมียนมาจะเข้าร่วมความตกลงระยะแรก ในปี พ.ศ. 2563 ยานพาหนะต้องพกพาใบอนุญาตการขนส่ง และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) ฉบับจริง ที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศต้นทางของพาหนะนั้น (หมายถึงประเทศที่ยานพาหนะนั้นขึ้นทะเบียน) และสามารถอยู่ในประเทศสมาชิกได้ไม่เกิน 30 วัน ในแต่ละครั้งของการเดินทาง เอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) เป็นเสมือนหนังสือเดินทางประจำยานพาหนะจะต้องได้รับการตรวจลงตราจากกรมศุลกากรของประเทศเจ้าบ้านทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อตรวจสอบว่าอยู่ในประเทศนั้นไม่เกิน 30 วัน ไม่มีการกำหนดจำนวนครั้งของการสัญจรข้ามไป-มาระหว่างชายแดนแต่อย่างใด

ปัญหาและอุปสรรค

สำหรับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศนั้นได้วิเคราะห์จากความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) จะเห็นว่าการบังคับใช้ของความตกลง CBTA มีความล่าช้ามาก ประเทศภาคีสมาชิกก่อตั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย เวียดนาม และ สปป.ลาว ได้ลงนามใน GMS CBTA เมื่อ พ.ศ. 2542 ต่อมาประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ได้เจรจารายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง และได้มีการลงนามครบถ้วนเมื่อ ปี พ.ศ. 2550 แต่ความตกลงดังกล่าวก็ยังไม่มีผลบังคับแต่อย่างใด จนเมื่อประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 ความตกลง CBTA จึงมีผลบังคับใช้ ซึ่งใช้เวลาค่อนข้างนาน ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่ทันสมัย ทำให้ต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดต่างๆ ในภาคผนวกและพิธีสาร (So Umezaki, 2017)

แม้ว่าความตกลง CBTA ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้แล้วแต่การนำไปปฏิบัติ (Implementation) ให้ครบถ้วนก็ยังไม่มีพร้อมสำหรับประเทศภาคี เช่น พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ซึ่งไทยได้ก่อสร้างและเตรียมพื้นที่ไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ สปป.ลาว ยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการพิธีการต่างๆ ในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

จากความล่าช้าในการรัฐมนตรีคมนาคมของประเทศภาคี ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เกิดการดำเนินงานตามความตกลง CBTA จึงแก้ปัญหาโดยให้เห็นชอบเมื่อ ปี พ.ศ. 2559 ให้มีการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระยะแรก (CBTA Early Harvest) เมื่อปี พ.ศ. 2561 ความตกลงระยะแรก เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ซึ่งบันทึกความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศสามารถดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่ง GMS Road Transport Permit และเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว Motor Vehicle Temporary Admission Document (TAD) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ทำให้การความตกลง CBTA นำไปใช้ปฏิบัติอย่างจำกัด อีกทั้งยังมีปัญหาเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ณ จุดผ่านแดนเนื่องจากใบอนุญาตการขนส่งและเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว ที่ออกโดยประเทศภาคีต้นทาง ไม่ถูกต้องตรงกันกับยานพาหนะที่รอจะข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน ประเทศภาคีสมาชิกปลายทางจึงไม่ยอมให้ยานพาหนะดังกล่าวข้ามแดน

ส่วนกฎหมายไทยที่ตราขึ้นใหม่เพื่ออนุวัติการ และรองรับการดำเนินงานให้ครอบคลุมตามพันธกรณีก็ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติแต่อย่างใด เช่น พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) จึงยังไม่ทราบว่าบทบัญญัติของพระราชบัญญัติดังกล่าวมีปัญหาในการบังคับใช้หรือไม่อย่างไร

3.5.2 ยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS (GMS Transport Sector Strategy)

ความร่วมมือในด้านการคมนาคมเป็นหัวใจของโปรแกรมความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Program) ตั้งแรกเริ่มในปี ค.ศ. 1992 เนื่องจากการขาดความเชื่อมโยงกัน (Connectivity) เป็นปราการสำคัญต่อความร่วมมือกันในระหว่างกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง (Asian Development Bank, 2018)[1]

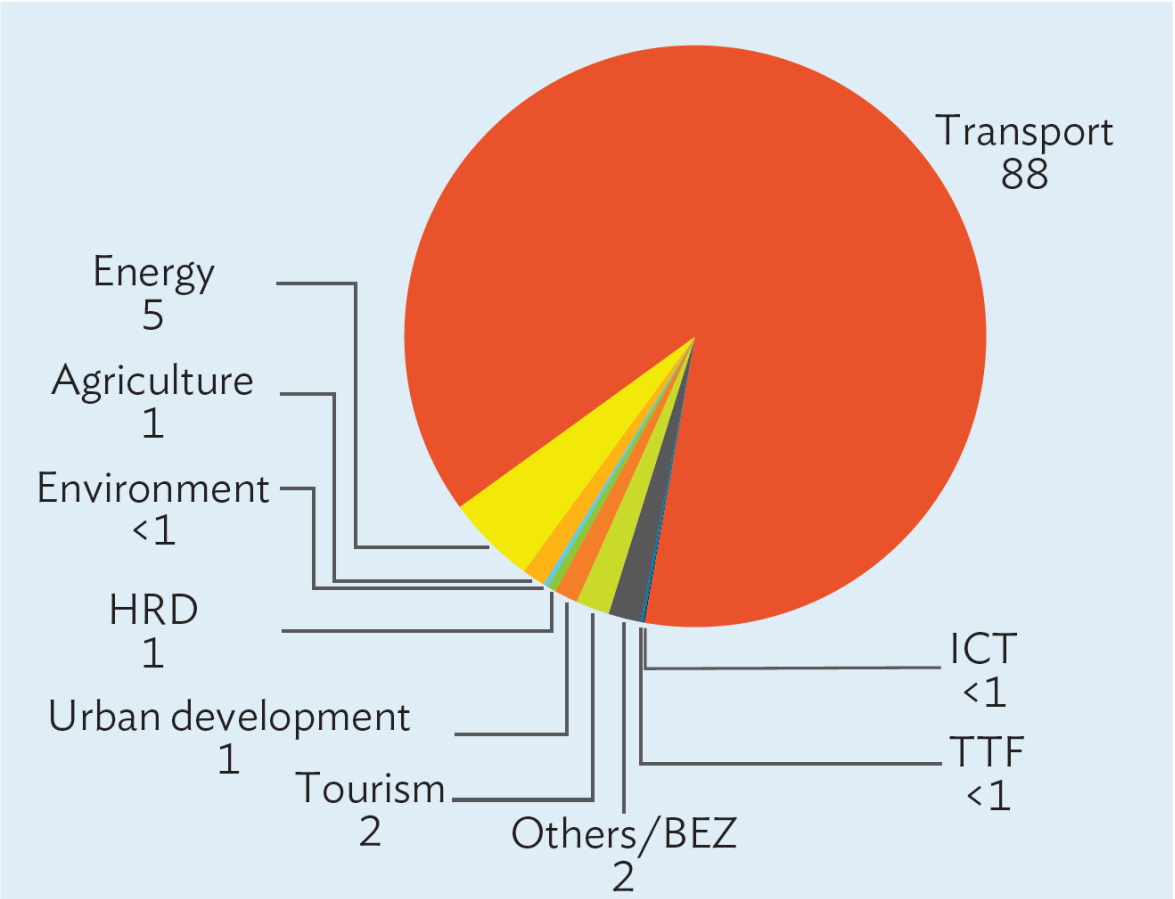
ความพยายามแรกเริ่มในการสร้างความเชื่อมโยงและพัฒนาการคมนาคมในลุ่มแม่น้ำโขงเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1994 ผ่านการศึกษาด้านคมนาคมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภายใต้ชื่อการศึกษาด้านคมนาคมของ GMS (GMS Transport Sector Study) ซึ่งมีการตรวจสอบถึงเส้นทางเชื่อมต่อที่สำคัญที่สุดที่จะต้องจัดสร้างขึ้น รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมที่สุดในเส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าว เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบของระบบ การจัดลำดับช่วงของการพัฒนา GMS Transport Sector Study ระบุถึงกลุ่มของโครงการด้านคมนาคมในกลุ่มอนุภูมิภาคซึ่งครอบคลุมทั้ง ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ การศึกษาดังกล่าวปูทางไปสู่ความร่วมมือด้านคมนาคมใน GMS ระหว่าง ค.ศ. 1994 - 2005 ด้วยรายชื่อโครงการซึ่งผ่านการปรับปรุงให้ทันสมัยและกลั่นกรองตามกาลเวลา โครงการที่ได้รับการจัดอันดับความสำคัญเร่งด่วนในการศึกษา กลายมาเป็นแกนกลางของ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เมื่อกลุ่มประเทศ GMS ใช้แนวคิดของระเบียงเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 1998 ตามมติที่ประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงครั้งที่ 8 ณ กรุงมนิลา ในปี ค.ศ. 1998 เพื่อเร่งการพัฒนาในกลุ่มอนุภูมิภาค ถูกกำหนดในเวลาต่อมาให้เป็นโปรแกรมการพัฒนาหลักภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ปี ค.ศ. 2002 - 2012 ดังนั้น ความพยายามในการพัฒนาด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง การพัฒนาชายแดนและหัวเมืองตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ การส่งเสริมการลงทุน และการพัฒนาธุรกิจ ส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC ทั้งสาม การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ยังคงดำเนินต่อมาจนถึงกรอบยุทธศาสตร์ GMS ปัจจุบัน ปี ค.ศ. 2012 - 2022 โดยมีโครงการริเริ่มที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงเชื่อมระหว่างพนมเปญและโฮจิมินห์ โครงการระเบียงตะวันออก - ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนเหนือ (บ่อเต็น - ห้วยทราย) เมื่อโครงการเหล่านี้ใกล้จะแล้วเสร็จ ความจำเป็นในการกำหนดนโยบายและประเด็นด้านระเบียง ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคนและสินค้า

ข้ามชายแดนจึงมีความจำเป็นเร่งด่วน จึงเกิดข้อตกลงในการอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมผ่านชายแดนขึ้นในปี ค.ศ. 1999 เพื่อช่วยเติมเต็มการเชื่อมโยงของ Hardway ด้วย Software ใน GMS

ความเชื่อมั่นที่สร้างขึ้นมาหลายปีจากความร่วมมือกันในกลุ่มประเทศ GMS ทำให้เกิดความเห็นพ้องในวาระร่วมกันที่จะพัฒนาระบบคมนาคมใน GMS โดยเน้นไปถึงมิติที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันในวงกว้าง การพลิกโฉมอย่างรวดเร็วจากการวางแผนจากส่วนกลางไปสู่เศรษฐกิจเปิดที่ขับเคลื่อนด้วยตลาดและการเพิ่มขึ้นของความต้องการของการให้บริการด้านคมนาคมร่วมกันตอกย้ำถึงความสำคัญของแนวทางร่วมกันในการพัฒนาระบบคมนาคมในอนุภูมิภาค วาระดังกล่าวมีการบรรจุในยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS (GMS Transport Sector Strategy) ค.ศ. 2006 - 2015 (หรือ TSS 2015) ซึ่งได้รับการรับรองโดยชาติสมาชิก GMS ในปี ค.ศ. 2006 TSS 2015 อภิปรายถึงความท้าทายในภาคคมนาคม ซึ่งนิยามวัตถุประสงค์ด้านยุทธศาสตร์ของอนุภูมิภาคในการพัฒนา และระบุโครงการที่ต้องการความช่วยเหลือด้านเทคนิคและการลงทุน คุณลักษณะเด่นของ TSS 2015 คือการใช้โครงข่ายระเบียงและระเบียงคมนาคม

TSS 2015 ระบุถึงหลักการสำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมใน GMS ของอนุภูมิภาค ว่ามีข้อตกลงจากชาติสมาชิกเกือบทั้งหมดว่าวิธีการที่ใช้จะต้องก่อให้เกิดประโยชน์กับ GMS ในวงกว้างกับทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความร่วมมือที่แน่นแฟ้นในภาคคมนาคม และควรที่จะมุ่งมั่นดำเนินการอย่างต่อเนื่อง TSS ทำหน้าที่เป็นกรอบการทำงานที่มีประโยชน์ในการประสานความร่วมมือในอนุภูมิภาคด้านคมนาคมใน GMS เป็นตัวกำหนดทิศทาง การพัฒนาที่ควรเน้นย้ำ และรูปร่างของการพัฒนาด้านคมนาคมใน GMS เพื่อให้กลุ่มประเทศใน GMS สามารถระบุ สนับสนุนและนำโครงการเชื่อมโยงด้านคมนาคมในอนุภูมิภาคที่มีลำดับความสำคัญสูงไปใช้ให้เกิดประโยชน์ตามลำดับความสำคัญที่สอดคล้องกับเส้นทางเชื่อมต่อที่มีความสำคัญที่สุด การขาดซึ่ง TSS โครงการลงทุนในภาคคมนาคมของ GMS จะดำเนินไปโดยปราศจากรากฐานและหลักการที่สอดคล้องกับอนุภูมิภาค

ภาคคมนาคมยังคงเป็นศูนย์กลางของโปรแกรมการพัฒนาของ GMS อย่างต่อเนื่อง โดยคิดเป็นร้อยละ 88 ของค่าใช้จ่ายโครงการรวมในทุกภาคส่วนตามแผนการดำเนินการตามกรอบการลงทุนในภูมิภาค (Regional Investment Framework Implementation Plan: RIF - IP) ในปี ค.ศ. 2014 - 2018 และแผน RIF - IP 2020 ที่ได้รับการปรับปรุง ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-1**



BEZ = border economic zone, HRD = human resource development, ICT = information and communication technology, TTF = transport and trade facilitation.

Note: Percentages may not total 100% because of rounding.

Source: ADB. 2016. *Greater Mekong Subregion Regional Investment Framework Implementation Plan: Mid-Term Review and Revised Regional Investment Framework Implementation Plan 2020.* Paper prepared for the 21st GMS Ministerial Conference. Chiang Rai, Thailand. 30 November–1 December.

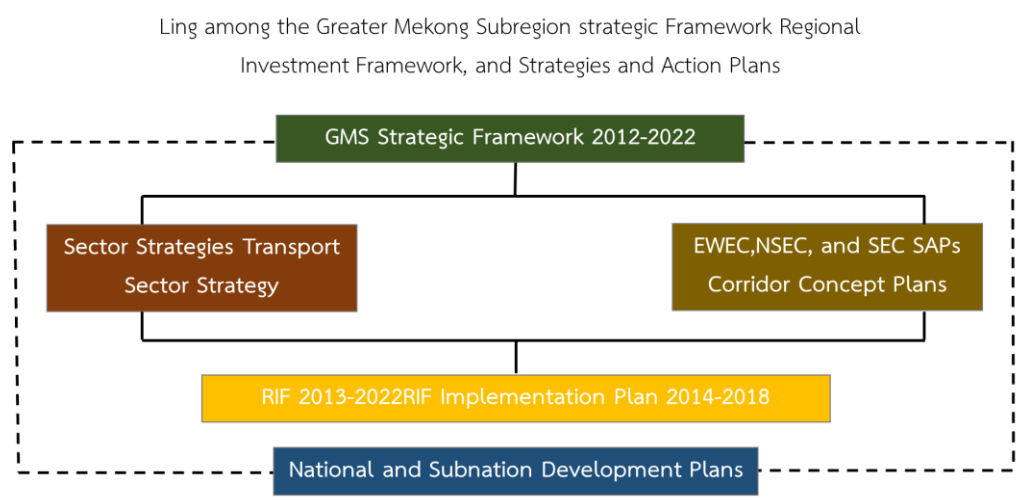
ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-1 ส่วนแบ่งของค่าใช้จ่ายโครงการโดยประมาณจำแนกรายสาขาตามแผนดำเนินงานตามกรอบการลงทุนในภูมิภาคประจำปี ค.ศ. 2020

ในขณะเดียวกันมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานของ TTS ซึ่งจำเป็นจะต้องรวมเอาวาระในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งใน GMS ช่วงพ้น ค.ศ. 2015 ไป โดย TTS ใหม่จำเป็นจะต้องสร้างกรอบในการรักษาระดับความก้าวหน้าในการพัฒนาภาคคมนาคมของ GMS ช่วยสร้าง

การประสานงานและความร่วมมือกันระหว่างกลุ่มชาติสมาชิก GMS ให้ดีขึ้น ในความพยายามที่จะเสริมสร้างความเชื่อมโยงกันในอนุภูมิภาค และขยายการสนับสนุนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการพัฒนาภาคคมนาคมของ GMS

GMS TSS ค.ศ. 2018 - 2030 (TSS 2030) ประกอบไปด้วยกรอบยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมช่วง ค.ศ. 2018 - 2030 และชุดของตัวชี้วัดผลการดำเนินงานตลอดช่วงแรกเริ่มระยะสั้นๆ ระหว่าง ค.ศ. 2018 - 2022 TSS 2030 จะต่างกับ TSS 2015 และการศึกษาด้านคมนาคมใน GMS ฉบับก่อนหน้า TSS 2030 เป็นเอกสารยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นกรอบการทำงานร่วมในความร่วมมือกันในภาคคมนาคมของ GMS โดยจะเป็นหลักสำคัญในการระบุและจัดลำดับความสำคัญของโครงการคนาคมใน GMS ใน RIF และ RIF - IP พร้อมกับโครงการในแผนการดำเนินงาน RIP - IP 2020 ซึ่งจะเป็นโครงการที่อยู่ในระหว่างการดำเนินงานขั้นต้น โดย**รูปที่ 3.5.2-2** แสดงความเชื่อมโยงระหว่าง GMS - SF TSS ยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจ และแผนปฏิบัติการ RIF และ RIF - IP และแผนการพัฒนาระดับชาติและระดับท้องถิ่นของกลุ่มประเทศสมาชิก GMS



ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.5.2-2 ความเชื่อมโยงระหว่าง GMS - SF, TSS, ยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจและแผนปฏิบัติการ RIF และ RIF - IP และแผนการพัฒนาระดับชาติและระดับท้องถิ่นของกลุ่มประเทศสมาชิก GMS

TSS 2030 ประกอบไปด้วยวิสัยทัศน์ระยะไกล แรงผลักดันด้านกลยุทธ์ ข้อกังวลในการข้ามผ่าน การจัดลำดับความสำคัญในการปฏิบัติการ และนำไปสู่การปฏิบัติ การเฝ้าติดตาม และประเมินผล จากกรอบแนวคิดดังกล่าว รัฐมนตรี GMS ได้รับรองการเปลี่ยนแปลงในการกำหนดระเบียงตามข้อเสนอแนะที่มีขึ้นในการประชุมรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 21 ณ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ระหว่าง 30 พฤศจิกายน ถึง 1 ธันวาคม 2559 ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-3**



GMS = Greater Mekong Subregion.

Source: ADB Study Team.

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-3 แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor หรือ EWEC) แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor หรือ NSEC) และตอนใต้ (Southern Economic Corridor หรือ SEC) ในปัจจุบัน

การสร้าง TSS 2030 ให้เกิดขึ้นได้ ประกอบไปด้วย

1) วิสัยทัศน์ระยะไกล

คือ ระบบคมนาคม GMS ที่มีความยั่งยืน (Sustainable) เที่ยงตรง น่าเชื่อถือ (Reliable) มีประสิทธิภาพ (Efficient) ไร้รอยต่อ (Seamless) โดยคำว่าโครงข่ายคมนาคมใน TSS 2015 ถูกแทนที่ด้วยระบบคมนาคมใน TSS 2030 เพื่อเน้นย้ำถึงแง่มุมของการพัฒนาระบบคมนาคม GMS ทั้งในด้าน Hardware และ Software อีกทั้ง คุณลักษณะที่เพิ่มขึ้นมาทั้ง ความยั่งยืน (Sustainable) เที่ยงตรง น่าเชื่อถือ (Reliable) มีประสิทธิภาพ (Efficient) โดยเฉพาะคำว่า ไร้รอยต่อ (Seamless) นั้นจะต้องมีการเชื่อมโยงและบูรณาการ โดยปราศจากอุปสรรคตลอดโครงข่าย นอกจากนี้ ระบบคมนาคมแบบไร้รอยต่อจะต้องมีประสิทธิภาพในการลดค่าใช้จ่าย มีความเที่ยงตรง น่าเชื่อถือ และยั่งยืน ในการทำหน้าที่ได้อย่างดีต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ คงเส้นคงวา คำว่า เที่ยงตรง น่าเชื่อถือ (Reliability) จำเป็นจะต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีคุณภาพสูง การบังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่มีความน่าเชื่อถือ และมีแนวทางในการปฏิบัติด้านความปลอดภัยที่เพียงพอ

2) แรงผลักดันกลยุทธ์

เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ระยะไกลของ TSS 2030 แรงผลักดันกลยุทธ์ ดังต่อไปนี้ จะทำหน้าที่เป็นฐานรองรับกลยุทธ์ ได้แก่

(1) การเชื่อมโยงโครงข่ายระเบียงคมนาคม GMS ให้สมบูรณ์และปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงกับเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ปัจจุบัน ไม่พบว่ามีเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Links) ในโครงข่ายระเบียง GMS ดังนั้น การเชื่อมโยงโครงข่ายระเบียงคมนาคม GMS ให้สมบูรณ์จึงหมายความถึงการยกระดับ การฟื้นฟู หรือการสร้างแนวเส้นทางใหม่เพื่อจัดการกับปัญหาคอขวดตลอดแนวระเบียง โครงการปรับปรุงถนนภายใต้การวางแนวระเบียง EWEC NSEC และ SEC ดั้งเดิม มีความสมบูรณ์แล้ว ยกเว้น บางตอนของ EWEC ในเมียนมา และ SEC ในกัมพูชา ความพยายามในอนาคตจะเน้นไปที่การยกระดับหรือฟื้นฟูช่องว่างที่เหลืออยู่ในแนวเส้นทาง EWEC เดิม และ SEC เส้นทางใหม่โดยเฉพาะใน สปป.ลาว และ เมียนมา เพื่อจัดการกับคอขวด ผ่านการวางแนวใหม่หรือขยายระเบียงเดิมออกไป

การประเมินสถานะของการพัฒนาระเบียง GMS เน้นไปถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมตลอดแนวระเบียงแต่ละแนว แม้ว่าจะเน้นไปที่การคมนาคมทางถนน แต่ก็ครอบคลุมไปถึงทางรางและทางน้ำในแผ่นดินด้วย การประเมินจะช่วยให้มีสารสนเทศที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบุถึงช่องว่างที่จะต้องจัดการในแง่ของการยกระดับ การฟื้นฟู และการบำรุงรักษา และเสนอแนะการจัดลำดับมาตรการที่ต้องจัดการกับคอขวดที่เหลืออยู่ในแต่ละระเบียง ซึ่งจะช่วยชี้ทางในการลงทุนในอนาคตที่มุ่งหวังในการทำโครงข่ายระเบียงคมนาคม GMS ให้สมบูรณ์

เส้นทางที่เชื่อมโยงมัณฑะเลย์กับตามูบริเวณชายแดนที่ติดกับอินเดียถูกเพิ่มไปใน NSEC เพื่อสร้างช่องทางเชื่อมต่อกับเอเชียใต้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงไตรภาคี อินเดีย - เมียนมา - ไทย การยกระดับเส้นทางนี้จะทำไปพร้อมกับโครงการทางหลวงไตรภาคี ซึ่งจะต่อขยายจาก เมืองมอเรห์ รัฐมณีปุระ ประเทศอินเดีย มายัง แม่สอด ประเทศไทย

ความเชื่อมโยงระหว่าง GMS กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนที่เหลือจะได้รับการเสริมสร้างผ่านการสนับสนุนเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง GMS กับ อาเซียน เขตเศรษฐกิจพิเศษสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (The Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) และเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก บรูไนดารุสซาลาม - อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ฟิลิปปินส์ (The Brunei Darussalam - Indonesia - Malaysia - Philippines East ASEAN Growth Area: BIMP - EAGA)

(2) การอำนวยความสะดวกการคมนาคมผ่านพรมแดน (Cross Border Transport)

การเปิดตลาดและพรมแดนสำหรับบริการด้านคมนาคมเช่นเดียวกับตัวอย่างในสหภาพยุโรป เป็นหนึ่งในเป้าหมายยุทธศาสตร์ของ TSS 2015 เป้าหมายระยะไกลนี้ยังคงมีความเกี่ยวข้องและเหมาะสมอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโอกาสที่มีการเปิดตัวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015 ซึ่งมีการสร้างวิสัยทัศน์ตลาดและฐานการผลิตร่วม ซึ่ง สินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานที่มีทักษะสามารถไหลเวียนกันได้อย่างอิสระ กลุ่มประเทศสมาชิก GMS มีความพยายามทีละน้อยในการเข้าสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยอาศัยเครื่องมือหลักอย่าง ความตกลงอำนวยความสะดวกขนส่งข้ามแดนใน GMS the Cross-Border Transport Facilitation Agreement (CBTA) ซึ่งมีเป้าหมายที่จะส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้า ยานพาหนะ และประชากร ภายใน GMS ได้อย่างเสรี ดังนั้น 1) รถบรรทุก คนขับรถ และสินค้า สามารถไปยังประเทศ GMS ใดๆ ก็ได้ 2) รถบรรทุกซึ่งมีสินค้าสามารถผ่านประเทศ GMS ใดๆ ก็ได้ โดยไม่ต้องมีการถ่ายโอนสินค้าขึ้นลง 3) เวลาที่ใช้ในการผ่านแดนลดลงผ่านการบริหารจัดการพรมแดนที่มีการประสานงานกัน และ 4) ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและหลังพรมแดนได้รับการปรับปรุง

มีความก้าวหน้าในการนำ CBTA ไปใช้งานในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเด็นด้านเทคนิค กฎหมาย สถาบัน ความจุทางกายภาพ และการประสานงานกัน ความก้าวหน้าของ CBTA ก็ยังไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง โดยก่อนการลงสัตยาบันในปี ค.ศ. 2015 ได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandums of Understanding) ในระดับทวิภาคีและไตรภาคีหลายฉบับ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้ CBTA บางส่วน การริเริ่มการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection - SSI) มีขึ้นในด่านสากลลาวบ่าว - แดนสะหวัน และมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และการดำเนินพิธีการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (Single Window Inspection: SWI) ในด่านเหอโขว่ - หล่าวกาย และเมื่อไม่นานมานี้ ประเทศในกลุ่ม GMS ได้ริเริ่มการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ระยะแรก (Early Harvest) บันทึกความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแต่ละประเทศสามารถออกใบอนุญาตการขนส่ง (Permits) และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TADs) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ในปี ค.ศ. 2017 ยกเว้น เมียนมา ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการได้ 24 เดือนหลังจาก Early Harvest มีผลบังคับใช้

- กำหนดให้ใช้ยานพาหนะดังกล่าวได้ในเส้นทางและจุดผ่านแดนที่กำหนดไว้ภายใต้พิธีสาร 1 ของความตกลง CBTA ทั้งนี้ สำหรับ สปป.ลาว ในเบื้องต้นได้กำหนดให้สามารถทำการขนส่งเข้าออกประเทศได้เฉพาะ ณ จุดผ่านแดน บ่อเต็น ห้วยทราย แดนสะหวัน และสะหวันนะเขต ตามเส้นทางหลวง (National Route) หมายเลข 3 หมายเลข 9 และหมายเลข 13 ส่วนเมียนมาจะเข้าร่วม “ความตกลงระยะแรก” ในปี 2563

- กำหนดให้ยานพาหนะต้องพกพาใบอนุญาตการขนส่ง และเอกสารนำ เข้าชั่วคราว (TAD) ฉบับจริง ที่ออกให้โดย หน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศต้นทางของพาหนะนั้นๆ (หมายถึงประเทศที่ยานพาหนะนั้นๆ ขึ้นทะเบียน) และสามารถอยู่ในประเทศสมาชิกได้ไม่เกิน 30 วัน ในแต่ละครั้งของการเดินทาง
- เอกสารนำ เข้าชั่วคราว (TAD) เสมือนเป็น “หนังสือเดินทาง” ประจำยานพาหนะจะต้องได้รับการตรวจลงตราจากกรมศุลกากรของประเทศเจ้าบ้านทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในประเทศนั้นๆ ไม่เกิน 30 วัน
- ไม่มีการกำหนดจำนวนครั้งของการสัญจรข้ามไป - มาระหว่างชายแดนแต่อย่างใด

การสร้าง CBTA ให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญสำหรับการเปิดพรมแดนจำเป็นจะต้องมีงานที่จะต้องดำเนินการเพิ่มเติมอีกมาก เนื่องจากจุดผ่านแดนเป็นจุดเชื่อมต่อที่มีความอ่อนแอที่สุดในระเบียงเศรษฐกิจ ทั้งในแง่ของเวลาและค่าใช้จ่าย การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพดำเนินการไปไกลกว่าการบังคับใช้มาตรการ TTF ดังนั้น แรงขับดันกลยุทธ์ TSS 2030 จะต้องอำนวยความสะดวกการคมนาคมผ่านแดนโดยการเร่งและปรับปรุงประสิทธิผลของการนำ CBTA ไปยังคับใช้ และสร้างความมั่นใจได้ว่ามีความเกี่ยวข้องกับแบบจำลองธุรกิจที่มีอยู่

(3) การเสริมความเข้มแข็งของเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมหลายรูปแบบ (Intermodal Transport Links)

TSS 2015 ระบุถึงสองแนวทางในการสร้างให้เกิดการคมนาคมหลายรูปแบบใน GMS

- ส่งเสริมให้เกิดการจัดสรรและสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างรูปแบบการคมนาคมบนเส้นทางหรือระเบียงที่กำหนด
- เอื้ออำนวยให้เกิดการคมนาคมหลายรูปแบบ คือ การสร้างความเชื่อมโยงให้เกิดขึ้นระหว่างรูปแบบการคมนาคม โดยในปี ค.ศ. 2017 การแข่งขันกันระหว่างรูปแบบการคมนาคมใน GMS ยังมีอยู่จำกัดมาก และน่าจะเป็นเช่นนี้ไปอีก 10 ปีข้างหน้า ในกรณีทั่วไป รูปแบบคมนาคมต่างๆ ใน GMS มีส่วนในการเติมเต็มกันมากกว่าแข่งขันกัน เช่น การขนส่งทางทะเล ยึดครองสัดส่วนทางการค้าคิดเป็นร้อยละ 90 ของการค้าของ GMS ในภาพรวม และร้อยละ 70 ของการค้าภายใน GMS การขนส่งภาคถนนยึดครองการขนส่งทางบกสำหรับผู้โดยสารและการรับและกระจายสินค้าสำหรับการค้าที่มีฐานอยู่ในท่าเรือเป็นหลัก การขนส่งทางรางมีการใช้งานต่ำเนื่องจากโครงข่ายที่มีอยู่จำกัดและขาดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำภายในแผ่นดิน มีการพัฒนาต่ำ ในแง่ของสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสนับสนุน ซึ่งทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับทางถนนและรางได้

TSS 2030 จึงมุ่งเน้นให้มีการเสริมสร้างการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการคมนาคมผ่านการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เช่น การปรับปรุงการเชื่อมโยงระหว่าง ท่าเรือ - ทางหลวง - รถไฟ มากกว่าการสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างรูปแบบการคมนาคม ในขณะเดียวกัน TSS 2030 ยังสนับสนุนการลงทุนทางรางและทางน้ำภายในแผ่นดินเพื่อเพิ่มบทบาทและการใช้งานรูปแบบเหล่านี้กับรูปแบบการคมนาคมอื่นๆ ใน GMS ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-4** ตลาดคมนาคมที่เปิดกว้างและแข่งขันกันสูงทำให้เห็นวิสัยทัศน์ในการวิวัฒนาการของการปรับปรุงและขยายโครงสร้างพื้นฐานและบริการทางรางและทางน้ำในแผ่นดิน



ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-4 การกระจายสัดส่วนของโครงการจำแนกตามรูปแบบคมนาคมตามแผนดำเนินงานตามกรอบการลงทุนในภูมิภาคประจำปี ค.ศ. 2020

(4) การเสริมการพัฒนาโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ไม่ได้เกี่ยวข้องเพียงแต่การเคลื่อนย้ายสินค้าทางกายภาพอีกต่อไป แต่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทั้งหมดของการวางแผนและบริหารจัดการการไหลเวียนของสินค้าจากต้นทางไปยังผู้ใช้ปลายทาง และบูรณาการการคมนาคม การจัดเก็บสินค้า การนำส่งสินค้าและบริการด้านสื่อสารและสารสนเทศ เพื่อให้บรรลุความต้องการของลูกค้า ดังนั้น การพัฒนาโลจิสติกส์จึงไม่ได้จำกัดแต่เพียงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเพียงอย่างเดียว แต่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบ 4 ส่วนดังนี้

- โครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและคมนาคม
- ผู้ส่งสินค้า ผู้ค้า และผู้รับสินค้า
- ผู้ให้บริการภาครัฐและเอกชน
- นโยบาย ระเบียบ ข้อบังคับ และกรอบการทำงานของหน่วยงาน

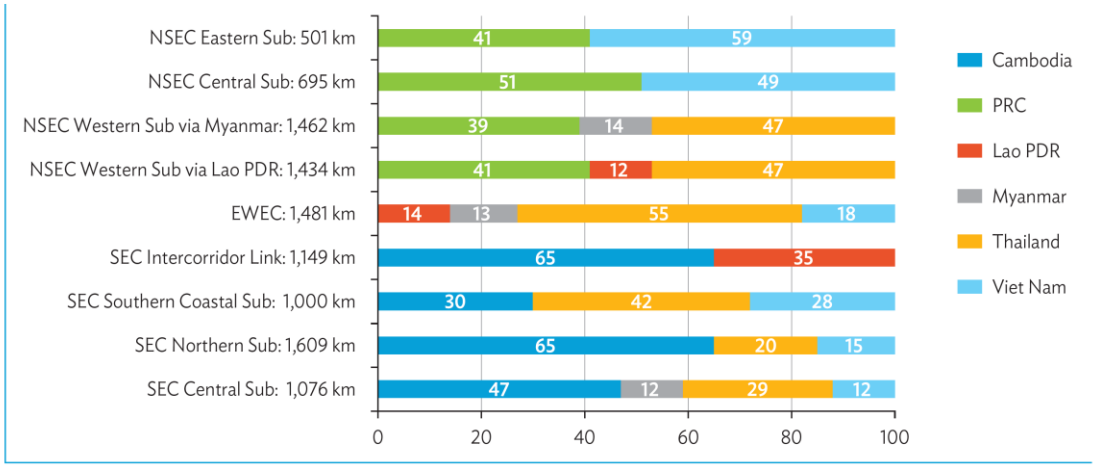
สมรรถนะของระบบโลจิสติส์ในแง่ของค่าใช้จ่าย ประสิทธิภาพ ความเที่ยงตรง น่าเชื่อถือและความมั่นคง ปลอดภัย ขึ้นอยู่กับปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบเหล่านี้

TSS 2030 สนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ให้เป็นยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนเพื่อเสริมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคม โดยมุ่งเน้นไปที่

- การส่งเสริมการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและการเพิ่มมูลค่า เช่น ศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Hubs) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICDs) ท่าเรือบก (Inland Dry Ports) และศูนย์เก็บสินค้าแช่แข็ง (Cold Storage Complexes) เป็นต้น
- การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในระดับชาติและอนุภูมิภาค เช่น สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Freight Transport Association - GMS - FRETA) และสมาคมอุตสาหกรรมแห่งชาติต่างๆ
- การให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

(5) การปรับปรุงการบริหารจัดการสินทรัพย์ทางถนน

การบริหารจัดการสินทรัพย์มีความจำเป็นสำหรับการคมนาคมทุกรูปแบบ อย่างไรก็ตาม TSS 2030 เน้นไปที่ภาคการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นรูปแบบการคมนาคมหลัก การบำรุงรักษาโครงข่ายถนนมีความสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องของประสิทธิภาพ ความเที่ยงตรง น่าเชื่อถือ และความยั่งยืน ซึ่งสำหรับถนน GMS ซึ่งมีหลายตอนถนนพาดผ่านหลากหลายประเทศ ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-5** การมีมาตรฐานการบำรุงรักษาถนนร่วมกันนั้นมีความจำเป็นเพื่อให้โครงข่ายระเบียงทั้งหมดสามารถให้บริการได้ตามระดับการให้บริการที่คาดหวังไว้ นอกจากนี้ การทำโครงการถนนหลายๆ โครงการในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา มีการให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาถนน การขาดการบำรุงรักษาอย่างเพียงพอจะนำไปสู่การมีระเบียง GMS ขาดคุณภาพ ค่าฟื้นฟูถนนที่สูงขึ้น และอายุการใช้งานของสินทรัพย์ถนนที่สั้นลง



PRC = People's Republic of China, EWEC = East–West Economic Corridor, GMS = Greater Mekong Subregion, km = kilometer, Lao PDR = Lao People's Democratic Republic, NSEC = North–South Economic Corridor, SEC = Southern Economic Corridor, Sub = Subcorridor.

Source: Updated Figure 1 in P. Srivastava. 2011. Regional Corridors Development in Regional Cooperation. *ADB Economics Working Paper Series.* No. 258. Manila: ADB.

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-5 การกระจายสัดส่วนของระเบียงเศรษฐกิจ GMS จำแนกตามประเทศ

TSS 2030 ตั้งวิสัยทัศน์ถึงแนวทางในการสร้างความร่วมมือในการปรับปรุงการบริหารจัดการสินทรัพย์ถนนใน GMS ซึ่งครอบคลุมถึงข้อพิจารณาเหล่านี้

- การสำรองการเงินให้เพียงพอสำหรับการบำรุงรักษาถนน (เช่น ผ่านการสนับสนุนงบประมาณที่เพิ่มมากขึ้น การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน และการเก็บค่าผ่านทาง)
- การปรับปรุงระบบบริหารจัดการถนน (เช่น การสำรวจสภาพถนน การจัดลำดับความสำคัญของงานซ่อมบำรุง การเก็บบันทึกข้อมูลและฐานข้อมูล และการจัดเตรียมและการใช้แผนการซ่อมบำรุงถนน)
- การปรับปรุงแนวทางปฏิบัติสำหรับงานซ่อมบำรุง (เช่น การจ้างเหมาช่วงแทน การจ้างแรงงาน การร่วมทุน (Public - Private Partnership: PPP) การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย
- การเสริมสร้างการใช้ระบบควบคุมน้ำหนักลงเพลาและยานพาหนะ

(6) การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

การปรับปรุงความปลอดภัยมีความสำคัญต่อทุกรูปแบบการคมนาคม TSS 2030 เน้นไปที่ความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากขนาดและการเติบโตของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในอนุภูมิภาค การเติบโตทางเศรษฐกิจและจำนวนประชากรใน GMS ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของจำนวนยานพาหนะและรถจักรยานยนต์ จนส่งผลให้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะประเทศซึ่งมีการใช้รถจักรยานยนต์ในสัดส่วนที่มาก เช่น เวียดนาม สปป.ลาว และกัมพูชา ซึ่งมีสัดส่วนการใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 95 82 และ 78 ตามลำดับ

ระบบคมนาคมของ GMS จำเป็นจะต้องมีความปลอดภัยเพื่อให้บรรลุถึงระดับการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ เที่ยงตรง น่าเชื่อถือ และยั่งยืน ไปยังทุกเขตแดนของประเทศสมาชิก ซึ่งจำเป็นจะต้องมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยร่วมกัน โดย TSS 2030 จะพยายามให้ความช่วยเหลือในด้าน

- ประสานงานและประสานกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในอนุภูมิภาค
- ปรับปรุงระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- สร้างความมั่นใจว่าข้อพิจารณาด้านความปลอดภัยทางถนนถูกบรรจุอยู่ในการออกแบบ การก่อสร้าง และการดำเนินการและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน
- จัดทำและรักษาไว้ซึ่งมาตรการและข้อมูลที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงการให้การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว

แรงผลักดันกลยุทธ์เหล่านี้จะเน้นไปที่โครงข่ายระเบียงคมนาคม GMS การให้ความสนใจกับโครงข่ายระเบียงคมนาคม GMS เป็นหลัก จะช่วยให้เกิดความมั่นใจได้ว่า เมืองหลักและศูนย์กลางเมืองด่านชายแดน ประตูการค้าทางทะเล แหล่งการผลิตและเส้นทางการค้าที่สำคัญ ได้ถูกเชื่อมโยงและบูรณาการเข้าสู่โครงข่ายระเบียงคมนาคม TSS 2015 ระบุระเบียงคมนาคม 9 ระเบียง ซึ่งมีระเบียงเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเหล่านี้ โดยระเบียงเศรษฐกิจหลักทั้ง 3 นี้ ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในการแปลงจากระเบียงคมนาคมไปสู่ระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งจากระเบียงคมนาคมซึ่งมีเพียงเส้นทางเดี่ยว แต่ระเบียงเศรษฐกิจจะห้อมล้อมเขตเศรษฐกิจซึ่งดำเนินคู่ขนานไปกับเส้นทางคมนาคมหลัก และดึงดูดการลงทุนตามแนวและรอบๆ เส้นทางหลัก ดังนั้น นอกเหนือจากการให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านคมนาคมตามแนวระเบียง EWEC NSEC และ SEC แล้ว ความพยายามที่จะเข้ามาเติมเต็มในส่วนอื่นๆ เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและการค้า (Transport and Trade Facilitation: TTF) การพัฒนาเมืองตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและด่านชายแดน และการส่งเสริมการลงทุน ที่มุ่งเน้นบนระเบียงเศรษฐกิจเหล่านี้จึงมีความสำคัญ

การกำหนดระเบียงเศรษฐกิจ GMS ได้รับการทบทวนใน ค.ศ. 2016 เพื่อให้มั่นใจว่า

- มีการพิจารณาถึงการเปิดประเทศของเมียนมา
- มีความสอดคล้องกันระหว่างเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจและการไหลเวียนด้านการค้า
- เมืองหลวงและศูนย์กลางเมืองหลักใน GMS เชื่อมต่อถึงกัน
- ระเบียงเศรษฐกิจมีการเชื่อมต่อกับประตูการค้าทางทะเล

รัฐมนตรี GMS ได้รับรองการเปลี่ยนแปลงในการกำหนดระเบียงตามข้อเสนอแนะที่มีขึ้นในการประชุมรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 21 ณ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ระหว่าง 30 พฤศจิกายน ถึง 1 ธันวาคม 2559 ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-6**

ระเบียงคมนาคมซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC เป็นดังแสดงใน**ตารางที่ 3.5.2-1**

3) ข้อกังวลในการข้ามผ่าน การจัดลำดับความสำคัญในการปฏิบัติการ และนำไปสู่การปฏิบัติการเฝ้าติดตาม และประเมินผล

กรอบการสร้าง TSS 2030 เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.2-7**

เพื่อให้มั่นใจว่า แรงผลักดันกลยุทธ์ TSS 2030 สะท้อนอยู่ในโปรแกรมและโครงการด้านคมนาคมของ GMS การจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินงานจะถูกกำหนดไว้ในสาขาย่อยด้านคมนาคมดังต่อไปนี้ การจัดลำดับความสำคัญเหล่านี้จะถูกใช้เป็นพื้นฐานในการกำหนดและจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมของ GMS ที่จะถูกนำเสนอให้เข้าร่วมอยู่ใน RIF

(1) ทางถนน

- ยกระดับบางตอนเส้นทางที่ต้องได้รับการปรับปรุงในแนวเส้นทาง EWEC ดั้งเดิมในเมียนมา และ SEC ในกัมพูชา
- ยกระดับเส้นทางใหม่ใน EWEC และ NSEC ในเมียนมาและ สปป.ลาว
- ปรับปรุงเส้นทางเชื่อมไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการคมนาคมที่สำคัญ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และสถานีรถไฟ เป็นต้น
- การปรับปรุงเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและเส้นทางระเบียงหลัก
- สร้างแนวทางในการบริหารจัดการและจัดสรรการเงินให้กับสินทรัพย์ถนนอย่างมีประสิทธิผล
- ใช้กลไกในการเสริมสร้างการบังคับใช้และการประสานมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
- การสร้างแพลตฟอร์มในการเก็บข้อมูลและติดตามการทำงาน

(2) ทางราง

- คงไว้ซึ่งการดำเนินงานสมาคมรถไฟลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Railway Association: GMRA)
- เชื่อมโยงเส้นทางรถไฟที่ขาดไปเพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน
- ยกระดับและขยายความจุของสายการเดินรถไฟเดิม
- เปลี่ยนขบวนรถไฟใหม่
- ทำระบบปฏิบัติการเดินรถไฟ การให้บริการผู้โดยสาร และการสนับสนุนการบริหารจัดการให้ทันสมัย
- ปรับปรุงความสามารถในการบริหารสินทรัพย์
- ปรับปรุงการคมนาคมทางรางข้ามชายแดนให้ดียิ่งขึ้น



ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-6 การจัดวางระเบียงเศรษฐกิจ GMS แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ใหม่ตามยุทธศาสตร์คมนาคม 2030

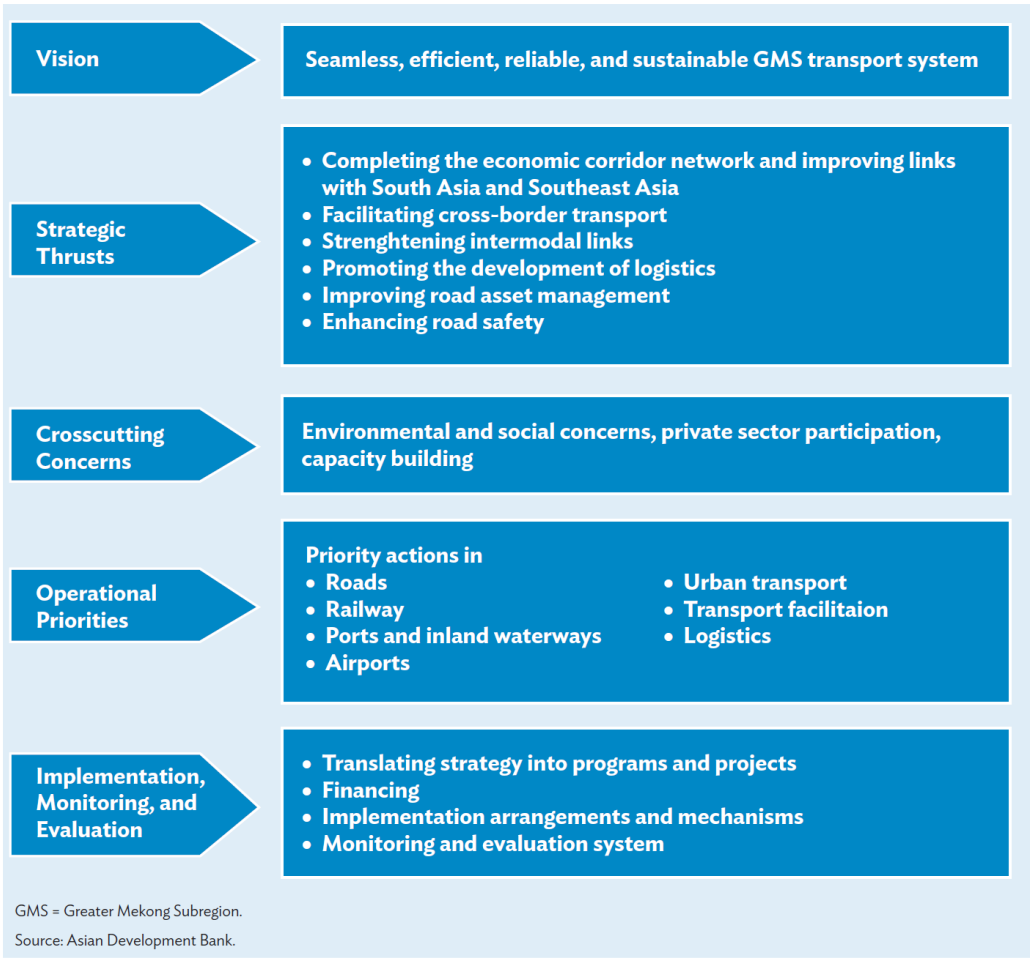
ตารางที่ 3.5.2-1 ระเบียงคมนาคมซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่

ระเบียงคมนาคม	ชื่อใน TTS 2015	ระเบียงเศรษฐกิจ
1. คุนหมิง - เชียงราย - กรุงเทพฯ ผ่าน สปป.ลาว หรือ เมียนมา	ตอนตะวันตก (Western)	NSEC 1
2. คุนหมิง - บ่อเต็น - อุดมไชย - หลวงพระบาง - วังเวียง - เวียงจันทน์ - หนองคาย - อุดรธานี - นครราชสีมา - แหลมฉบัง	เหนือ - ใต้ และ ตอนกลาง (North-South and Central)	NSEC 2
3. คุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง	ตอนตะวันออก (Eastern)	NSEC 3
4. หนานหนิง - ฮานอย	ตอนตะวันออก (Eastern)	NSEC 4
5. คุนหมิง - มูเซ - มัณฑะเลย์ - ย่างกุ้ง - ติละวา	ตอนเหนือ และ ตอนตะวันตก (Northern and Western)	NSEC 5
6. มัณฑะเลย์ - ตามู	ตอนเหนือ (Northern)	NSEC 6
7. แหลมฉบัง - กรุงเทพ - นครราชสีมา - อุดรธานี - นครพนม - ท่าแขก - น้ำพาว - หวุงอาง - ฮานอย	ตอนกลาง และ ตอนตะวันออก (Central and Eastern)	NSEC 7
8. เวียงจันทน์ - ปากซัน - วินห์ - ฮานอย	ตอนกลาง และ ตอนตะวันออก (Central and Eastern)	NSEC 8
9. ดานัง - สะหวันนะเขต - มุกดาหาร - แม่สอด - เมียวดี - ย่างกุ้ง - ติละวา หรือ เมาะละแหม่ง*	ตะวันออก - ตะวันตก (East-West)	EWEC
10. ทวาย - กรุงเทพ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - หวังเต่า	ตอนใต้ (Southern)	SEC 1
11. กรุงเทพ - เสียมราฐ - สตรึงเตร็ง - เปลกู - กวีเญิน	ตอนใต้ (Southern)	SEC 2
12. กรุงเทพ - ตราด - กำปอต - ห่าเตียน - นำกัน	ชายฝั่งตอนใต้ (Southern Coastal)	SEC 3
13. สีหนุวิลล์ - พนมเปญ - สตรึงแตรง - ปากเซ - สะหวันนะเขต	ตอนกลาง (Central)	SEC 4

EWEC = East-West Economic Corridor, NSEC = North-South Economic Corridor, SEC = Southern Economic Corridor, TSS = Transport Sector Strategy

* ต่อขยายเพื่อรวมตอนจากเมียวดีไปยัง ย่างกุ้ง - ติละวา เข้ากับเส้นทางเดิม

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]



ที่มา : Asian Development Bank (2018)[1]

รูปที่ 3.5.2-7 การสร้างยุทธศาสตร์คมนาคม 2030

(3) ท่าเรือและทางน้ำในแผ่นดิน

- พัฒนาและ/หรือ เพิ่มความจุของท่าเรือน้ำลึกหลัก
- สนับสนุนการใช้การเดินเรือชายฝั่งและการใช้ทางน้ำในแผ่นดินสำหรับการค้าภายในและระหว่างประเทศโดยจัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสนับสนุน
- ปรับปรุงการเข้าถึงท่าเรือภาคพื้นดิน
- ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย เกี่ยวกับท่าเรือ
- ปรับปรุงการดำเนินการท่าเรือและสถานีขนส่งสินค้า

(4) ทางอากาศ

- พัฒนาและ/หรือ ปรับปรุงท่าอากาศยานรอง
- ขยายท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่มีอยู่
- พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ซึ่งอาจจะถูกกำหนดไว้สำหรับอนาคต

(5) การคมนาคมในเขตเมือง

- สร้างถนนอ้อมเมืองหรือถนนวงแหวนรอบศูนย์กลางเมืองหลักตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ
- ใช้กลไกสำหรับประสานงานโครงการและโปรแกรมกับแผนการพัฒนาเมืองหลักตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ

(6) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคม

- อำนวยความสะดวกในการต่อขยายสิทธิด้านการคมนาคมและการจราจรตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS
- ยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านด่านชายแดน
- ปรับปรุงการบริหารจัดการด่านชายแดน
- ปรับปรุงกลไกทางสถาบันในการใช้มาตรการอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น
- เสริมสร้างการปฏิสัมพันธ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการคมนาคม
- สร้างโปรแกรมในการสร้างการรับรู้ ความรู้ และทักษะของเจ้าหน้าที่ด่านชายแดนส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น ใน TTF

(7) โลจิสติกส์

- ปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ ราง และ ถนน
- ตั้งท่าเรือบกในแผ่นดินพร้อมกับการปฏิสัมพันธ์ระหว่างถนนกับราง
- ตั้งให้มีระบบบริการป้อนโดยตรงระหว่างท่าเรือ และสถานีบรรจุ และแยกสินค้ากล่อง (ICDs) และบูรณาการ ICDs ให้เข้ากับโครงข่ายระบบราง
- สนับสนุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ผ่านการผ่อนปรนกฎระเบียบและเพิ่มการมีส่วนร่วมจากต่างประเทศ
- ปรับปรุงการลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Hubs) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICDs) และสิ่งอำนวยความสะดวกห้องเย็น
- ปรับปรุงการปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งรวมไปถึงการเสริมสร้าง FRETA
- ส่งเสริมโปรแกรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อสนับสนุนการพัฒนา Logistics ใน GMS
- เพิ่มการใช้เทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

3.5.3 ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลโครงการที่ทาง Japan International Cooperation Agency (JICA) และ Asian Development Bank (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.5.3-1** ถึง**ตารางที่ 3.5.3-3** ตามลำดับ

ตารางที่ 3.5.3-1 แสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
กัมพูชา			
1	National Road No.5 Improvement Project	ปรับปรุงและซ่อมแซมถนนหมายเลข 5 และขยายช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งมีระยะทาง 368.7 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้ Battambang - Sri Sophorn ยาว 84.7 กิโลเมตร Prek Kdam - Thlea Ma'am ยาว 135.4 กิโลเมตร Thlea Ma'am - Battambang and Sri Sophorn - Poipet ยาว 148.6 กิโลเมตร	งบประมาณการก่อสร้าง 8,852,000,000 เยน 1,699,000,000 เยน 19,208,000,000 เยน
2	Phnom Penh - Bavet Expressway Development Project	เป็นหนึ่งในโครงการแผนพัฒนาทางด่วนพนมเปญ - โฮจิมินห์ โดยได้เริ่มต้นการสำรวจช่วง พนมเปญ - บาเวต เป็นที่ส่วนแรก	อยู่ในระหว่างการสำรวจและออกแบบ ยังไม่ได้ข้อสรุปการก่อสร้างและงบประมาณการก่อสร้าง อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม
3	The Project for Improvement of the National Road No.1	ปรับปรุงถนนหมายเลข 1 ระยะทาง 56 กิโลเมตร เพื่อปรับปรุงถนนแห่งชาติหมายเลข 1 ให้เป็นถนนระหว่างประเทศซึ่งประกอบด้วยทางเดินตะวันออกตะวันตกที่สองที่เชื่อมระหว่างโฮจิมินห์กับกรุงเทพฯ และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 เชื่อมต่อปูซานในเกาหลีใต้กับพรมแดนระหว่างบัลแกเรียและตุรกี	งบประมาณการก่อสร้าง 9,373,000,000 เยน
4	The Project for Construction of Neak Loeung Bridge	สะพานมีความยาว 5,460 เมตร ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามถนนหมายเลข 1 เชื่อมระหว่างพนมเปญ - โฮจิมินห์	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนเมษายน 2558 งบประมาณการก่อสร้าง 11,940,000,000 เยน
5	Restoration of the Chroy Changwar Bridge (Japan Bridge)	ฟื้นฟูสะพานชรอยชางวาร์ซึ่งเชื่อมระหว่างพนมเปญกับชรอยชางวาร์บนถนนแห่งชาติหมายเลข 6A โดยสะพานมีความยาวทั้งหมด 709 เมตร ความกว้างทั้งหมด 13.8 เมตร มี 2 ช่องจราจร ทางจักรยานและทางเท้า	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนเมษายน 2562 งบประมาณการก่อสร้าง 2,989,000,000 เยน
6	The Project for Construction of a Bridge over the Mekong River (Kizuna Bridge)	เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกในกัมพูชาซึ่งเป็นสะพานที่เชื่อมโยงถนนสายหลักหมายเลข 7 ของกัมพูชาไปยังเวียดนาม โดยสะพานมีความยาวทั้งหมด 1,500 เมตร	เสร็จสิ้นเมื่อปี 2544 งบประมาณการก่อสร้าง 6,382,000,000 เยน

ตารางที่ 3.5.3-1 แสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
7	The Project for Improvement of National Road No.7 (Kampong Cham Section)	ปรับปรุงถนนหมายเลข 7 จาก ระยะทาง 10.2 กิโลเมตร	งบประมาณการก่อสร้าง 1,975,000,000 เยน
8	The Project for Rehabilitation of National Roads No.6, 7	ฟื้นฟูถนนหมายเลข 6 และ 7 ดังนี้ - NR 6 จาก Thnal Keng ถึง Skun ยาว 28 กิโลเมตร กว้าง 10 - 11 เมตร และ 5 สะพาน - NR 7 จาก Skun ถึง Kompong Cham ยาว 47 กิโลเมตร กว้าง 10 - 11 เมตร และ 8 สะพาน	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนกรกฎาคม 2542 งบประมาณการก่อสร้าง 4,578,000,000 เยน
9	The Project for Improvement of Bridges on National Road No.6A	ฟื้นฟูสะพานหมายเลข 24, 25 และ 26 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 6A ที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม	สะพานหมายเลข 26 เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมกราคม 2545 งบประมาณการก่อสร้าง 508,000,000 เยน สะพานหมายเลข 24 และ 25 เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมกราคม 2546 งบประมาณการก่อสร้าง 851,000,000 เยน
10	The Project for Rehabilitation of National Road No.6A	สร้างถนนใหม่จากสะพานมิตรภาพกัมพูชา - ญี่ปุ่น ถึง Thnal Keng (จังหวัด Kompong Cham) ยาว 44.5 กิโลเมตร และสร้าง 26 สะพาน	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมกราคม 2539 งบประมาณการก่อสร้าง 3,012,000,000 เยน
11	The Project for Improvement of National Road No.6 (Siem Reap Section)	ฟื้นฟูถนน ระยะทาง 17.4 กิโลเมตร ของถนนหมายเลข 6 ในช่วง Siem Reap	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2545 งบประมาณการก่อสร้าง 1,307,000,000 เยน

ตารางที่ 3.5.3-1 แสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
สปป.ลาว			
1	Project for Improvement of National Road No.9 in East-West Economic Corridor of the Mekong Region	ปรับปรุงเส้นทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งมีความยาวรวม 100.6 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือช่วงแรก 44 กิโลเมตร จากเมืองพะลังไซยไปถึงเขตสีท่ามวก กับช่วงที่ 2 ระยะ 56.6 กิโลเมตร จากลาบัวกางไปถึงหมู่บ้านแดนสวรรค์ในเขตสีพอน ซึ่งเป็นเส้นทางภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกภายใต้กรอบ GMS โดยถนนหมายเลข 9 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมจังหวัดมุกดาหารของไทยข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 เพื่อเข้าสู่ สปป.ลาว ที่แขวงสะหวันนะเขต เข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกว่างจิ	เสร็จสิ้นเมื่อปี 2014 งบประมาณการก่อสร้าง 3,273,000,000 เยน
2	Project for the Reconstruction of the Bridges on National Road No.9	ก่อสร้างสะพาน 2 แห่ง ได้แก่ สะพานเซขุมคัมมีความยาว 160 เมตร กว้าง 10 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง และสะพานเซท่ามวก ยาว 160 เมตร กว้าง 12 เมตร แบ่งออกเป็น 4 ช่วง และมีการก่อสร้างทางเข้าสะพานทั้งสองแห่ง โดยมีระยะทางทั้งหมด 2,056 เมตร	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน มิถุนายน 2562 งบประมาณการก่อสร้าง 2,528,000,000 เยน
3	Second Mekong International Bridge Construction Project	สะพานแห่งนี้มีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง สะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตของประเทศลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากเมียนมา ผ่าน ไทย สปป.ลาว และสิ้นสุดที่เวียดนาม	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2549 งบประมาณการก่อสร้าง 4,011,000,000 เยน
4	Project for the Construction of Hinheup Bridge	สร้างสะพานใหม่ทดแทนสะพานหินเหิบที่มีอยู่แล้วในแขวงเวียงจันทน์ โดยสะพานใหม่มีความยาว 195 เมตร และกว้าง 10 เมตรซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 200 เมตร จากสะพานหินเหิบเก่า สะพานเป็นส่วนหนึ่งของถนนหมายเลข 13 ซึ่งเชื่อมโยงตอนเหนือตอนกลาง และตอนใต้ของ สปป.ลาว	เสร็จสิ้นปี 2552 งบประมาณการก่อสร้าง 930,000,000 เยน

ตารางที่ 3.5.3-1 แสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
5	Project for Reconstruction of Bridges on the National Road Route 13 (Phase 2)	สร้างสะพานใหม่บนถนนหมายเลข 13 เฟส 2 โดยแนวเส้นถนนโครงการผ่านแขวงสะหวันนะเขต สาละวัน และจำปาสัก	งบประมาณการก่อสร้าง 7,649,000,000 เยน
6	Project for Construction of Sekong Bridge on NR 16B in the Southern Region of Laos	สะพานข้ามแม่น้ำเซกอง ตามทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 16B แขวงเซกอง เป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่ใกล้ที่สุดระหว่างเมืองละมาม ซึ่งเป็นเมืองในเขตเทศบาลเมืองเซกอง และเมืองดากจึงของแขวงเซกอง นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังชายแดนสปป.ลาว - เวียดนามอีกด้วย สะพานมีความยาวทั้งสิ้น 527 เมตร แบ่งเป็น ส่วนสะพาน 300 เมตร และทางขึ้นสะพาน 227 เมตร สะพานกว้าง 11 เมตร แบ่งเป็น ทางเดินรถ 7 เมตร ไหล่ทาง 1 เมตร ทางเดิน 3 เมตร	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน มีนาคม 2560 งบประมาณการก่อสร้าง 2,197,000,000 เยน
7	Project for Construction of Pakse Bridge	จุดประสงค์ในการสร้างสะพานนี้ คือ เพื่อเปิดพื้นที่ปากเซที่มีน้ำตกที่กว้างที่สุดในโลกเพื่อการท่องเที่ยว และกระตุ้นการพัฒนาการเกษตรในที่ราบสูงโบโลเวนส์ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ที่สุดแห่งหนึ่งของสปป.ลาวและเพื่อสร้างเครือข่ายถนนภายในภูมิภาคกับกัมพูชา ซึ่งสะพานมีความยาวทั้งสิ้น 1,380 เมตร	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน สิงหาคม 2543 งบประมาณการก่อสร้าง 5,446,000,000 เยน
เมียนมา			
1	The Urgent Project for Rehabilitation of Yangon Port and Main Inland Water Transport in Union of Myanmar (Implementing)	ฟื้นฟูท่าเรือย่างกุ้งและการขนส่งทางน้ำ ที่ได้รับผลกระทบจากพายุไซโคลนนาร์กิส เมื่อปี 2551	

ที่มา : Japan International Cooperation Agency (n.d.) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
กัมพูชา			
1	Rural Roads Improvement Project (III)	rehabilitated 360 km rural roads.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 ธันวาคม 2568
2	GMS: rehabilitation of the Railway in Cambodia Project	reconstructed the railway link to Thailand, rehabilitated rail link to Sihanoukville port and the port in Phnom Penh.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนกันยายน 2556
3	GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia Project (amendments)	upgrading of the Southern Line from Phnom Penh to Sihanoukville (254 km) and 65 km of the Northern Line from Phnom Penh to Poipet, contruction of new rail link to container in Sihanoukville Port and one dry port in Phnom Penh.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2557
4	Rural Roads Improvement Project (II)	improvement of 729 km of rural roads.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2563
5	Flood Damage Emergency Reconstruction Project	national & provincial (4 provinces, 2+72 km) and rural roads (5 provinces, 450 km) restoration, irrigation & flood control (5 provinces, 25,000 ha).	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2558
6	Fourth Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	new 5,050 & 4,900 & 3,800 cum/day sewerage system lagoon - based WWTP with 137 & 143 & 147 km of pipelines, 4.3 & 12 & 0 km drainage channel in Kampong Cham & Kratie & Stung Treng, respectively.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 ธันวาคม 2566
7	Second Water Supply and Sanitation Sector Project	improved water supply facilities, constructed deep drilled wells, hand-dug wells, combined wells, existing ponds, public latrines at schools, health facilities and public areas.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2558
8	Second Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	4,500 cum/day WWTP, 15.6 km trunk mains + 11.4 km collector mains, 7.9 km of separated primary storm water drains in Kampot. 64.1 km of separated primary storm water drains in Sihanoukville.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 ธันวาคม 2563

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
9	Third Water Supply and Sanitation Serives Sector Development Project	rehabilitatation of water supply facilities & new toilets and septic facilities 11 districts in 10 provinces.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 ธันวาคม 2566
10	Provincial Roads Improvement Project	rehabilitated 88 km roads (NR13 connection NR8 & NR1 and NR314D), 69.6 km roads (NR150B and NR53).	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2560
11	Provincial Roads Improvement Project (additional financing)	rehabilitated 88 km roads (NR13 connection NR8 & NR1 and NR314D), 69.6 km roads (NR150B and NR53).	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2561
12	Great Mekong Subregion - Flood and Drought Risk Management and Mitigation Project	upgraded water management infrastructure.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2562
13	Medium-Voltage Sub-Transmission Expansion Sector Project	expansion of 22KV sub-transmission lines (625, 184, 866, 263 and 173 km in Kampong Thom, Kampong Cham, Siem reap, Kandal and Banteay Meanchey provinces, respectively.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2560
14	Urban Water Supply Project	new deep wells at Kampong Cham, rehabilitated water treatment plants in 7 towns and new clear water storage tanks in 3 towns, pumping equipments in 4 towns, repalced water mains in 4 towns, 7,950 cum/day water treatment plant in Stung Treng, 6.5 km new transmission mains + 35 kmnew distribution pipelines + new 17,000 cum/day treatment plant in Siem Reap.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2562
15	Tonle Sap Lowlands Rural Development Project	improvement of rural roads	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2557

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
16	Provincial Water Supply and Sanitation Project	improved water supply in Battambang and Kampong Cham, 2 new WTP (61,600 cum/day), 161 km new distribution networks, a new 10,625 cum/day WWTP and 15.4 km of new sewers, expansion of Sihanoukville WWTP from 6,900 to 20,500 cum/day and 32.1 km of new sewers and a new 3.7 km trunk sewer in Siem Reap.	ประมาณการแล้วเสร็จใน วันที่ 31 ธันวาคม 2563
17	Road Network Improvement Project	improve 147 km of flood-prone and unsafe national roads (NR6 and NR1).	ประมาณการแล้วเสร็จใน วันที่ 31 ธันวาคม 2565
18	Second Power Transmission and Distribution Project	extend 230 KV power grid from Kampot to Sihanoukville.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน มิถุนายน 2564
19	National Solar Park Project	100 MW solar power park in Kampong Chhnang province, transmission interconection to grid substation 6 near Phnom Penh demand center.	ประมาณการแล้วเสร็จใน วันที่ 31 ธันวาคม 2564
20	Great Mekong Subregion Southern Economic Corridor Towns Development Project	development of project towns of battambang, Bavet, Neak Loeung and Poipet to become centers of economic activity in the SEC.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2561
21	Great Mekong Subregion Southern Coastal Corridor Project	promotion of economic growth and strengthening connectivity with neighboring countries and increasing competitiveness, to reduce transportation times and cost.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2555
22	GMS: Cambodia Northwest Provincial Road Improvement Project	improved provincial national road network in northwestern Cambodia (NR56 from Sisophon to Samraong 113 km) and cross-border facility at O'smach.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2556

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
สปป.ลาว			
1	Small Towns Water Supply and Sanitation Sector Project	development and rehabilitation of water system in 15 small towns, improvement of drainage and public sanitation.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน มิถุนายน 2557
2	Great Mekong Subregion East West Economic Corridor Towns Development Project	preparing the corridor towns development projects.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2561
3	Great Mekong Subregion - Flood and Drought Risk Management and Mitigation Project	rehabilitation of flood control embankments, associated water control structures and access roads, drainge canals including water control structure and irrigation distribution network.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน มีนาคม 2562
4	Second Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	solid waste management, urban roads and drainage in Houayxay and Luang Namtha.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2563
5	Northern Greater Mekong Subregion Transport Network Improvement Project	improved 367 km of Route 4 from Xiang-Ngeun to Nakha, construction a bridge over the Mekong river and improved 100 km of rural access roads.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2556
6	Northern Rural Infrastructure Development Sector Project	rehabilitation and construction of small to medium-scale gravity irrigation systems and rural access roads.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2560
7	Second Northern Greater Mekong Subregion Transport Network Improvement Project	improved the road section from Cam Thuy to Ba Thuoc.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน ธันวาคม 2561
8	Greater Mekong Subregion Northern Power Transmission Project	constructed 115 KV transmission lines (74.6 km from Paklay to Thailand border for connection with EGAT + 98 km from Paklay to nonhai), 115/22 KV substations (Paklay, Nonhai and Xayabury).	เสร็จสิ้นเมื่อเดือน สิงหาคม 2556
9	Northern Rural Infrastructure Development Sector Project	constructed and rehabiltated rural infrastructure.	ประมาณการแล้วเสร็จใน เดือนธันวาคม 2564

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
10	Water Supply and Sanitation Sector Project	water supply distribution pipelines 150 km	ประมาณการแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2564
11	Water Supply and Sanitation Sector Project	water supply distribution pipelines additional 100 km	ประมาณการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2566
12	Fourth Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	900 & 800 cum/day for wastewater treatment and 20 & 7 km of new sewers, 23 & 9 km drainage network in Paksan & Thakhek, respectively.	ประมาณการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2566
13	Vientiane Sustainable Urban Transport Project	11.5 km BRT corridors in Vientiane, including 24 stations, 96 new BRT buses (EURO IV emission standard), including paid parking system.	ประมาณการแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2566
14	Northern and Central Regions Water Supply and Sanitation Sector Project - Sipplementary	improved quality and sustainability of water supply services in 12 small towns.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2555
15	Road Sector Governance and Maintenance Project	rehabilitate and maintain 327 km of national and local roads in Attapu, Salavan and Xekong.	ประมาณการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2564
เมียนมา			
1	Power Distribution Improvement Project	rehabilitation of the power distribution network in Yangon, Madalay, Sagaing and Magway Project Regions.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2559
2	Rural Roads and Access Project	upgrading 152 km of 14 unpaved roads in Ayeyrwady and Magway Regions.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 30 มิถุนายน 2568
3	Great Mekong Subregion Highway Modernization Project	rehabilitation and upgrading 99 km Bago-Thanlyin highway along GMS corridors.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 30 ธันวาคม 2567
4	Yanggon-Mandalay Expressway Safety	improvement 65 km Hlegu-Bawnetgyi section + safety improvement 530 km other sections of Bawnetgyi-Mandalay expressway.	

ตารางที่ 3.5.3-2 แสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
5	Detailed Engineering Design	improvement existing GMS highway section + construction of a new highway alignment between Bago and Kyaikto.	
6	Power Network Development Project	302 km of 230 KV transmission lines, 800 MVA of 230 KV trasformer in Tanintharyi and Yangon Regions + 843 km of distribution lines and 48 distribution substations in Ayeyarwady and Bago Regions and in Kayin, Mon and Rakhine States.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 30 มิถุนายน 2568
7	Mandalay Urban Services Improvement Project	a new water treatment plant, rehabilitate the existing water supply networks, extend the networks to new urban areas, the first centralized wastewater collection and treatment system in Mandalay.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 มีนาคม 2566
8	Maubin-Phyapon Road Rehabilitation Project	rehabilitated 54.5 km road from Maubin to Phyapon.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนกันยายน 2561
9	Great Mekong Subregion East West Economis Corridor Eindu Kawkareik Road Improvement Project	improvement of 66.4 km of road between Eindu and Kawkareik.	เสร็จสิ้นเมื่อเดือนกันยายน 2562
10	Third Great mekong Subregion Corridor Towns Developmengt Project	renovation of General Administration Department building in Mawlamyine, preparation of joint development plan for Myawaddy and Mae Sot, development of Hpa-An industrial zone.	ประมาณการแล้วเสร็จในวันที่ 31 มีนาคม 2568

ที่มา : Asian Development Bank (2021)[1] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน				
1	กัมพูชา	โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง - เสียมราฐ) กัมพูชา	ก่อสร้างถนนจากเมืองอันลองเวง - เสียมราฐ ระยะทางรวม 131 กม. เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ระหว่างสองประเทศ เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้กรอบ (ACMECS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายจากประเทศ สมาชิกทั้ง 5 ประเทศ และเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต เพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชนในบริเวณพื้นที่เส้นทางโครงการที่มีความต้องการเส้นทางคมนาคมที่สะดวกปลอดภัย มีมูลค่าโครงการ 1,300 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
2	กัมพูชา	โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางสายเกาะกง - สะแรอัมเปิล (R48)	โครงการก่อสร้างถนน เริ่มต้นจากจังหวัดเกาะกง - สะแรอัมเปิล ระยะทาง ประมาณ 151.5 กิโลเมตร (ไม่รวมสะพานข้ามแม่น้ำ) เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยง เส้นทางการพัฒนาตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ เพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เนื่องจากเป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย และการยกระดับคุณภาพการคมนาคมภายในประเทศ อีกทั้งยังส่งเสริมในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ดีขึ้นได้อีกด้วย มีมูลค่าโครงการ 867.50 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
3	กัมพูชา	โครงการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 ราชอาณาจักรกัมพูชา	พื้นที่โครงการ 600 x 300 เมตร หรือประมาณ 112.50 ไร่ งานปรับปรุงภูมิทัศน์รอบด่านชายแดน ก่อสร้างอาคารสำนักงาน ที่พักเจ้าหน้าที่และสถานีขนถ่ายสินค้า และลานกองเก็บระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงถนนเดิมที่เชื่อมโยงจากเขตแดนไทย - กัมพูชา ถึงด่านสตึงบท ไปยังถนนหมายเลข 5 กัมพูชา และปรับปรุงระบบระบายน้ำการพัฒนาด่านให้มีความสะดวกและทันสมัย เพื่อยกระดับคุณภาพจุดผ่านแดน และรองรับนักท่องเที่ยวให้ได้มากขึ้น ดึงดูดนักลงทุนมาลงทุนเพื่อเสริมสร้างศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ ปรับปรุงถนนหมายเลข 5 เพื่อรองรับการขนส่งที่มากขึ้นจากการเติบโตของจุดผ่านแดน ขนส่งได้คุณภาพและรวดเร็วมากขึ้น	1. งานก่อสร้าง - ก่อสร้างบ้านพักของเจ้าหน้าที่ในโครงการ - ดำเนินการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง - เตรียมกองดินสำหรับใช้ก่อสร้างงานคันทางถนน 2. งานที่ปรึกษา: ตรวจสอบและอนุมัติเอกสาร/ทบทวนและติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน (ต่อ)				
4	กัมพูชา	โครงการสะพานหนองเอี่ยนและถนนเชื่อมต่อ (ไทย - กัมพูชา)	โครงการเริ่มต้นจากบ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว สิ้นสุดที่บ้านสตึงบท สังคัตปสากันดาน เมืองปอยเปต จ.บันเตียเมียนเจย ความยาวสะพานรวม 620 เมตร. ความยาวสะพาน รวม 620 เมตร สะพานบกฝั่งไทย ยาว 375 เมตร ช่วงข้ามแม่น้ำยาว 60 เมตร ไม่มีตอม่อในแม่น้ำ สะพานบกฝั่งกัมพูชา ยาว 185 เมตร ถนนฝั่งไทย 4.714 กม. เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3366	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
5	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ ระยะที่ 2	ปรับปรุงสนามบินปากเซ ระยะที่ 2 โดยการเพิ่มอุปกรณ์ที่ทันสมัย และเพิ่มระบบรักษาความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอก เพื่อยกระดับสนามบินปากเซให้ได้มาตรฐาน และสนับสนุนแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว มีมูลค่าโครงการ 184 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
6	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ช่วงสีแยกธาตุหลวง-สามแยกหมู่บ้านโพนทัน - ร้านอาหารมุกวิว - สามแยกหมู่บ้านป่าลาน – หมู่บ้านหัวสะพาน ทำถนนแบบ Overlay ผิวถนนด้วย Asphaltic Concrete ระบบระบายน้ำ ทำฟุตบาทสองข้างทาง และตีเส้น มีมูลค่าโครงการ 313.37 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
7	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว	พัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง-น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว โดยปรับปรุงพื้นผิวถนนให้เป็นแบบผิวถนนด้วย Asphaltic Concrete และการปรับปรุงเส้นทางรองให้เป็นถนนเป็นแบบ Double Bituminous Surface Treatment (DBST) ปรับถนนจากดินลูกรังเป็นถนนคอนกรีตที่ได้มาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงการกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ประเทศ มีมูลค่าโครงการ 1,390 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
8	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) เมืองคอบ - เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ - บ้านปากคอบ - บ้านก้อนตื่น สปป.ลาว	เป็นการก่อสร้างถนนจากบ้านฮวก - เมืองเชียงฮ่อน และปรับปรุงถนนในเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 12.93 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยทางภาคเหนือกับ สปป.ลาว เพื่อพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวและการเชื่อมต่อด้านทิศใต้ของประเทศไทยผ่านทางจุดผ่อนปรนบ้านห้วยสะแตง ตำบลอบ อำเภอทุ่งช้าง และจุดผ่อนปรนบ้านใหม่ชายแดน จังหวัดน่าน มีมูลค่าโครงการ 1,390 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน (ต่อ)				
9	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง - เวียงจันทน์	ขอบเขตโครงการ 2 ส่วน ระบบรางรถไฟหลักระยะทาง 7.50 กม. จากบ้านท่านาแล้ง-นครหลวง ระบบอาณัติสัญญาณอาคารสำนักงาน กรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่ ย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ งานก่อสร้างสถานีเวียงจันทน์ งานก่อสร้างจุดตัดบริเวณถนนคำสวัสดิ์แบบ Level Crossing เพื่อขยายระบบคมนาคมขนส่งทางรางของ สปป.ลาว และสนับสนุนการเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ มีมูลค่าโครงการ 656 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
10	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย - ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 สปป.ลาว	ปรับปรุงถนน จำนวน 7 เส้นทาง ถนนล้านช้าง ถนนไกสอนพรมวิหาร ถนนฟ้างุ้ม ถนนดงปะลาน ถนนคู เวียงถนนขุนบุลม ถนนหนองบอน ซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทางลาดผิวจราจรช้า (Overlay) ด้วยแอสฟัลติก คอนกรีต ตีเส้นจราจร ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรและทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เพื่อรองรับการ ประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 สปป.ลาว มีมูลค่าโครงการ 190.70 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
11	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน - ปากแบ่ง สปป.ลาว	ก่อสร้างถนนจากเมืองเงิน - เมืองปากแบ่ง สร้างถนนมาตรฐาน Asean Highway ถนน 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง 2 ชั้น สะพานคอนกรีต 6 แห่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างต่อเนื่องมีมูลค่าโครงการ 840 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
12	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างถนนจากภูดู่ (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว	งานก่อสร้างอาคารด่านฝั่งลาว และงานก่อสร้างถนนจากภูดู่ - เมืองปากลาย มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร เพื่อการเดินทางที่รวดเร็วขึ้น จาก 2 ชม เหลือ 30 นาที และการขยายตัวเติบโตด้านเศรษฐกิจ มีมูลค่าโครงการ 718 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
13	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย - คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (NSEC-1)	ก่อสร้างถนนจากเมืองเงิน - เมืองปากแบ่ง สร้างถนนมาตรฐาน Asean Highway ถนน 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง 2 ชั้น สะพานคอนกรีต 6 แห่ง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเสนทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS มีมูลค่าโครงการ 1,385 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
14	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	สร้างทางเท้าและท่อระบายน้ำพร้อมลาดยางผิวจราจรช้า เพิ่มช่องจราจรถนนอาเซียน สร้างร่องระบายน้ำ บริเวณคลองทุ่งสร้างนาง พัฒนาและปรับปรุงบึงหนองบัว บรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาน้ำท่วมขังในเขตเมือง พัฒนาทางด้านการค้าโดยรอบพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวและคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ มีมูลค่าโครงการ 250 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน (ต่อ)				
15	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 (R3) สปป.ลาว	ปรับปรุงและซ่อมแซมถนน R3 ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ปรับปรุงระบบระบายน้ำ และ ระบบความปลอดภัยบนท้องถนน ปรับปรุงและซ่อมแซมถนน R3 ที่ชำรุดเสียหายอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนน และอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าในอนุภาคลุ่มน้ำโขง มีมูลค่าโครงการ 405 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
16	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ปรับปรุงบึงหนองด้วงน้อยโดยการขุดลอก ก่อสร้างร่องระบายน้ำ ก่อสร้างบริการขนานร่องระบายน้ำ ปรับปรุงระบบระบายน้ำในทางนครหลวงเวียงจันทน์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วม มีมูลค่าโครงการ 95.4 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
17	สปป.ลาว	โครงการระบบประปา 5 แห่ง ใน สปป.ลาว	ก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปาพร้อมระบบส่ง - จ่ายน้ำประปา 5 เมือง ก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปาพร้อมระบบส่ง - จ่ายน้ำประปาตามเมืองต่างๆ ทั้ง 5 เมือง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของ ประชาชนให้ดีขึ้นและให้ประชาชนได้มีน้ำสะอาดถูกสุขลักษณะ มีมูลค่าโครงการ 310 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
18	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างร่องระบายน้ำฮ่องวัดไต 2 ในนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ก่อสร้างร่องระบายน้ำฮ่องวัดไต ปรับปรุงระบบระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วม มีมูลค่าโครงการ 160 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
19	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงสนามบินวัดไต สปป.ลาว	ปรับปรุงสนามบินวัดไต เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ทั้งด้านการใช้ประโยชน์ของโครงการและความยั่งยืนทั้งด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สังคม สิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากร ตลอดจนศักยภาพการพัฒนากิจกรรม มีมูลค่าโครงการ 320 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
20	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนจากเมืองหงสา - บ้านเชียงแมน สปป.ลาว	ก่อสร้างถนนโครงการก่อสร้างถนนจากเมืองหงสา - บ้านเชียงแมน (เมืองจอมเพชร แขวงหลวงพระบาง) สปป.ลาว มีระยะทาง รวมประมาณ 114 กิโลเมตร เชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างไทยและสปป.ลาว ผ่านจุดผ่านแดนห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน เพื่อเดินทางไปสู่แขวงหลวงพระบาง เศรษฐกิจทั้ง 2 ประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง	อยู่ในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม 1,936,511,730.97 บาท
21	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 (R11) ช่วงครกข้าวดอ - โนนสะหวัน - สานะคาม - บ้านวัง - บ้านน้ำสังข์	ก่อสร้างคุณภาพถนนให้เป็นถนนมี มาตรฐาน ก่อสร้างไหล่ทางและขยาย เลนถนน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อปรับปรุงคุณภาพการเดินทางและ การขนส่งเพื่อเพิ่มศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม : 642,585,004.46 บาท

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน (ต่อ)				
22	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง - เวียงจันทน์ ระยะที่ 2 ส่วนที่ 2	เริ่มต้นจากกึ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย - ลาวจังหวัดหนองคายถึงบ้านท่านาแล้ง สปป.ลาว วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของ สปป.ลาว ระยะทางรวม 3.5 กิโลเมตรให้สามารถรองรับ ปริมาณการจราจรและสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการที่เพิ่มขึ้น และเป็นการเชื่อมโยงระบบ คมนาคมระหว่างไทยกับสปป.ลาว	อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม : 224,417,735.89 บาท
23	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)	เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในกลุ่มอนุภาคตอนบน เสริมสร้างโครงข่ายเสนทางคมนาคมระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน ให้มีความสะดวก ปลอดภัยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางคมนาคมขนส่งรวมถึงเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดนช่วงเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา โดยคณะกรรมการกำกับดูแลการจัดซื้อจัดจ้าง (Project Procurement Committee - PCC) (ร่วมไทย - ลาว) หน่วยงานหลัก PCC (รวมไทย-ลาว) : กรมทางหลวงไทยและกรมขัวทาง สปป.ลาว
24	เมียนมา	โครงการพัฒนาเมืองภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 ในส่วนของเมืองเมียวดี (การปรับปรุงระบบน้ำประปาและพัฒนาระบบบริหารจัดการขยะ)	การพัฒนาระบบน้ำประปารวมศูนย์แห่งใหม่ การก่อสร้างโรงบำบัดน้ำประปาแห่งใหม่ การจัดหาอุปกรณ์กักเก็บน้ำและระบบการจ่ายน้ำประปา การปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน พัฒนาทางเศรษฐกิจ และกระจายความเจริญในการพัฒนาชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงอื่นภายในไทย และสามารถเสริมสร้างบรรยากาศในการประกอบธุรกิจเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในเมียนมา ตลอดจนพัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ	1. งานก่อสร้าง: จะเกิดขึ้นหลังงานที่ปรึกษาเสร็จสิ้น 2. งานที่ปรึกษา : อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยเมียนมา
25	เมียนมา	โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย - พม่า จากเมียวดี - เชิงเขาตะนาวศรี สหภาพพม่า	ปรับปรุงจากถนนเดิมในย่านชุมชนเมียวดี ก่อสร้างทางแนวใหม่เป็นทางมาตรฐานทางหลวงสายเอเชียชั้น 3 ปรับปรุงถนนเดิมเป็นทางมาตรฐานทางหลวงเอเชียชั้น 3 เป็นการพัฒนาเส้นทางสาย ASEAN Highway ซึ่งเป็น การสนับสนุนการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา สามารถเชื่อมไปยังเมืองย่างกุ้งของเมียนมา ลดปัญหาฝุ่นละอองจากการจราจร การเติบโตทางชุมชนอย่างถาวรมีมูลค่าโครงการ 122.9 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
การให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน (ต่อ)				
26	เมียนมา	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอดรวม สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2	เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางบกในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก หรือ East - West Economic Corridor จะเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้า การเดินทาง การท่องเที่ยว และช่วยเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน ระหว่างไทย เมียนมา มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 12 ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน ที่บ้านวังตะเคียน ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ราชอาณาจักรไทย เข้าสู่บ้านเยปู หมู่ที่ 5 เมืองเมียวดี จังหวัดเมียวดี เมียนมา มีจุดสิ้นสุดบรรจบถนนหมายเลข 85 สายเมียวดี - กอกะเร็ก เมื่อแล้วเสร็จจะเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 มีความยาวของสะพานทั้งหมด 760 เมตร แบ่งเป็นฝั่งไทย 515 เมตร และฝั่งเมียนมา 245 เมตร มีมูลค่าโครงการ 3,900 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
โครงการภายใต้แผนงานในอนาคต				
1	กัมพูชา	งานศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ - อันลองเวง - จวม/สะงำ ราชอาณาจักรกัมพูชา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกัมพูชาและไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อการเกษตร การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว จึงทำให้มีการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ โดยวิเคราะห์ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสม การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนรวมของประชาชนในพื้นที่ ออกแบบรายละเอียดและประมาณราคาค่าใช้จ่ายของโครงการ รวมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคา	(เม.ย. 2563) ศึกษาแล้วเสร็จ
2	สปป.ลาว	โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)	สะพานแห่งนี้มีความยาวรวม 1,607 เมตร เฉพาะตัวสะพานยาว 1,020 เมตร งานทางลาดลงจากตัวสะพานความยาวฝั่งไทย 517 เมตร ฝั่งลาว 70 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2112 (ไทย) กับทางหลวงหมายเลข 13 (สปป.ลาว) อ.นาตาล (ไทย) - เมืองละครเพ็ง (สปป.ลาว) มีถนนฝั่งไทย 4.325 กม. ถนนฝั่งลาว 17.509 กม. อาคารด่าน (BCF) ในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรอยู่ในฝั่งไทย วงเวียนฝั่งไทย เป็นวงเวียนขนาดใหญ่ มีประติมากรรมดอกบัวเพื่อดึงดูดสายตาผู้ใช้รถใช้ถนน มี 2 แห่ง คือ วงเวียนตัดทางหลวงหมายเลข 2112 และวงเวียนหน้าด่านอุบลราชธานี	(พ.ย 2562) สำรวจและออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ข้อสรุปการก่อสร้างและงบประมาณการก่อสร้าง อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
โครงการภายใต้แผนงานในอนาคต (ต่อ)				
3	สปป.ลาว	โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก - จุดผ่านแดนนาเพ้า สปป.ลาว	ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) และสำรวจออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) การพัฒนาเส้นทาง R12 เริ่มต้นจากเมืองที่ท่าแขก แขวงคำม่วน บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 13 ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรนครพนม ประมาณ 17 กม. (ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3) เชื่อมต่อไปยังเมืองยมมะลาด เมืองบัวละพา สิ้นสุดที่บริเวณจุดผ่านแดนสากลนาเพ้า สปป.ลาว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนสากลจาลอเมืองกวางบิงห์ (Quang Binh Province) เวียดนาม ระยะทาง ประมาณ 147 กม. ทั้งนี้ โครงการนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีนทำให้นักลงทุนไทยมีโอกาสขยายธุรกิจได้มากขึ้น สนับสนุนสินค้าไทยส่งออกได้ตามแนวเส้นทาง R12 ทั้ง สปป.ลาว เวียดนาม และจีน กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของไทยได้ดี	(28 พ.ค. 2563) กำกับและตรวจรับผลการศึกษา
4	สปป.ลาว	การศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบก่อสร้างโครงการก่อสร้างสายส่ง 115 KV และสถานีไฟฟ้า ช่วงน้ำทง - ห้วยทราย สปป.ลาว	โครงการนี้เป็นการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและสายส่งในเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับการเตรียมความพร้อมในด้านพลังงานไฟฟ้า เพื่อรองรับปริมาณความต้องการพลังงานไฟฟ้าที่สูงขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟและความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ ยังเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับความสามารถที่จะจ่ายโหลดที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก สำหรับกลุ่มผู้ใช้ไฟประเภทธุรกิจและอุตสาหกรรม จึงได้มีการก่อสร้างก่อสร้างสถานีไฟฟ้าห้วยทราย และเพิ่ม Bay 115 เควี ที่สถานีลานไกน้ำทงและมีการก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าระบบ 115 เควี ระยะทาง 115.4 วงจร - กม. รวมงานก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบจำหน่าย 22 เควี ระยะทางรวม 154.9 วงจร - กม. ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความพอเพียงของระบบไฟฟ้า และ สามารถจ่ายไฟได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับที่มีความเชื่อถือได้ และสามารถจำหน่ายกระแสไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อให้สามารถจ่ายไฟได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับที่มีความเชื่อถือได้ และสามารถจำหน่ายกระแสไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ศึกษาแล้วเสร็จ

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
โครงการภายใต้แผนงานในอนาคต (ต่อ)				
5	เมียนมา	งานสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการปรับปรุงถนนสองช่องทางเชื่อมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายสู่ชายแดนไทย - เมียนมา	งานทบทวนรายละเอียดโครงการ: รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทบทวนผลการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเดิม และทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมเดิมงานสำรวจและการศึกษาด้านวิศวกรรม: งานสำรวจและศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง จัดทำแบบจำลองด้านการขนส่ง เปรียบเทียบผลวิเคราะห์สภาพจราจรการศึกษาทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม งานออกแบบรายละเอียดถนนและทางแยก งานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณ งานอำนวยความปลอดภัย จัดทำแบบเขตทาง (Right of Way) ข้อมูลการใช้ที่ดิน และแผนโยกย้ายประชากร งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคา งานกำหนดตำแหน่งและออกแบบด่านเก็บเงินผ่านทาง ที่พักริมทางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และงานกำหนดตำแหน่งและออกแบบทางข้ามของสัตว์ป่า	(ณ เดือนกรกฎาคม 2563) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา (อยู่ระหว่างตรวจรับรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report))
6	เมียนมา	งานจ้างออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสายส่ง 66 kV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี 66/11 kV และการปรับปรุงสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดี 230 kV ในจังหวัดเมียวดี เมียนมา	การก่อสร้างสายส่ง 66 kV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี และการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี 66/11 kV และการปรับปรุงสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดี 230 kV ในจังหวัดเมียวดี เป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและเมียนมา ทำให้สามารถผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้า หรือการซื้อ - ขายไฟฟ้าระหว่างไทย - เมียนมา ได้ และยังเป็นการสนับสนุนแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ภายใต้กรอบการลงทุนในภูมิภาค (Regional Investment Framework 2022) อีกทั้งยังช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่โครงการให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ	(ณ เดือนกรกฎาคม 2563) จัดจ้างผู้ให้บริการ
7	เมียนมา	โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) เมียนมา	จากการดำเนินโครงการทั้งหมดดังนี้ (1) ก่อสร้างและปรับปรุงสถานีไฟฟ้าระบบ 66/33 kV หรือระบบ 66/11 kV จำนวน 6 แห่ง (2) ก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าระบบ 66 kV ระยะทาง 66 วงจร - กม. (3) ก่อสร้างและปรับปรุงระบบจำหน่ายระดับแรงดัน 11 kV ระยะทางรวม 150 วงจร - กม. (4) ติดตั้งหม้อแปลงจำหน่ายในระบบปริมาณรวม 75,720 kVA ทำให้จะทำให้ระบบไฟฟ้าสามารถจ่ายไฟได้อย่าง	(ตุลาคม 2556) ศึกษาแล้วเสร็จ (อยู่ในขั้นตอนรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร)

ตารางที่ 3.5.3-3 แสดงโครงการของ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (ต่อ)

ลำดับ	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
โครงการภายใต้แผนงานในอนาคต (ต่อ)				
			ต่อเนื่อง เป็นการเพิ่มความมั่นคงให้กับระบบไฟฟ้า และเพิ่มคุณภาพในการให้บริการกระแสไฟฟ้าให้กับลูกค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตในพื้นที่โครงการการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) ที่มีขอบเขตงานครอบคลุมพื้นที่ 6 สถานีไฟฟ้า นั้น มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการนี้เท่ากับร้อยละ 16.04 และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับร้อยละ 25.40 จากการศึกษาจึงสรุปได้ว่าโครงการนี้คุ้มค่าสำหรับการลงทุน	
8	เมียนมา	โครงการก่อสร้างถนนจากด่านเจดีย์สามองค์พญาตองซู - ทันพยูไซยัด (ช่วงท้ายหมู่บ้านพญาตองซู - บ้านช่องสง) และอาคารด่านชายแดน เมียนมา	เป็นการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด ประกอบด้วย (1) งานก่อสร้างถนนจากด่านเจดีย์สามองค์/พญาตองซู - ทันพยูไซยัด o ช่วงท้ายหมู่บ้านพญาตองซู - บ้านช่องสง ระยะทางประมาณ 9.6 กิโลเมตร (6 ไมล์) ช่วงบ้านช่องสง - แม่น้ำช่องสง ระยะทางประมาณ 800 เมตร (1/2 ไมล์) o ช่วงบ้านช่องสง - แม่น้ำแมะกะสะ ระยะทางประมาณ 1.6 กิโลเมตร (1 ไมล์) ซึ่งเป็นแนวเส้นทางใหม่ (New Alignment) (2) งานก่อสร้างถนนเชื่อมโยงจากด่านชายแดน - ถนนในข้อ 13) งานก่อสร้างอาคารด่านชายแดน รวมทั้งอาคารสำนักงาน สถานีขนถ่ายสินค้าและลานกองเก็บระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า การเริ่มก่อสร้างโครงการระยะที่ 2 นั้น มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย ดังนั้น โครงการระยะนี้จึงมีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อย่างไรก็ตามในสภาพความเป็นจริงนั้น โอกาสที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยในทางบวกจะมีมากกว่าปัจจัยในทางลบ นอกจากนั้นพบว่า การวิเคราะห์ความคุ้มทางเศรษฐศาสตร์สำหรับโครงการในระยะนี้ยังมิได้รวมการประเมินความคุ้มค่าหรือผลประโยชน์ทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการเปิดใช้ด่านถาวรและเมื่อมีการพัฒนาเส้นทาง การคมนาคมที่สะดวกยิ่งขึ้นในโครงการระยะต่อไป ด้วยเหตุดังกล่าวโอกาสที่ผลตอบแทนของโครงการจะสูงกว่าผลการวิเคราะห์ในกรณีปกติ (Base Case) จึงมีความเป็นไปได้สูง ซึ่งจะทำให้ภาพรวมของโครงการมีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มากขึ้น	(มี.ค. 2562) ศึกษาแล้วเสร็จ

ที่มา : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (2564)

3.5.4 โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่สำคัญ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมระหว่างประเทศและเมืองต่างๆ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน รวมทั้งการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 3.5.4-1** และ**รูปที่ 3.5.4-1** ถึง**รูปที่ 3.5.4-3**

ตารางที่ 3.5.4-1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ

ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
ไทย	[a] **สายประธาน** ได้แก่ **- สาย AH1** เริ่มจากพรมแดนเมียนมาที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จรดพรมแดนกัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 703 กิโลเมตร **- สาย AH2** เริ่มจากพรมแดนเมียนมาที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ลงมาจนจรดชายแดนบ้านจังโหลน จังหวัดสงขลา เป็นระยะทาง 2,254 กิโลเมตร **- สาย AH12** เริ่มจากทางแยกต่างระดับหินกอง จังหวัดสระบุรี (ซึ่งเป็นจุดที่สาย AH1 และ AH12 มาบรรจบ) จนถึงหนองคาย เป็นระยะทาง 520 กิโลเมตร **สายรอง ได้แก่** - **สาย AH3** เริ่มจากพรมแดน สปป.ลาว ที่อำเภอเชียงของ ไปบรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 116.5 กิโลเมตร **- สาย AH16** เริ่มจากพรมแดน สปป.ลาว ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดมุกดาหาร บรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดตาก ระยะทาง 688.5 กิโลเมตร **- สาย AH18** เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจาก AH2 ที่ สงขลาผ่านหาดใหญ่ ปัตตานี นราธิวาส ไปจรดเขตแดนมาเลเซียที่สุไหงโกลก ระยะทาง 311 กิโลเมตร **- สาย AH19** เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านเข้าจังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา อำเภอกบินทร์บุรี สิ้นสุดที่ อำเภอปักธงชัย ระยะทาง 459.5 กิโลเมตร	[b] โครงข่ายการคมนาคมทางรางในปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านคือ สถานีรถไฟที่จังหวัดหนองคาย โดยปัจจุบันจังหวัดหนองคายอยู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และอยู่สายอีสานตอนบน (ชุมทางถนนจิระ - หนองคาย) สิ้นสุดปลายทางที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว รวมระยะทางประมาณ 628 กิโลเมตร โดยมีการคมนาคมทางรถไฟของจังหวัดหนองคายผ่าน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอสระใคร และอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคายมีจำนวนสถานีรถไฟทั้งหมด 2 สถานี โดยตั้งอยู่ในอำเภอเมืองหนองคายได้แก่ สถานีรถไฟนาทา และสถานีรถไฟหนองคาย	[c] โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำบริเวณชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะอยู่บริเวณจุดผ่อนปรนที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งบริเวณเมียนมาจะมีท่าเรือที่สำคัญประกอบด้วย - ท่าเทียบเรือสะพานปลา ตำบลบางริ้น อำเภอเมืองระนอง - ปากน้ำระนอง ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง - ท่าเทียบเรือ บ้านอันดามันคลับ ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง - ท่าเทียบเรือศุลกากรระนอง	[d] ประเทศมีโครงข่ายการเดินทางทางอากาศครอบคลุมเกือบทั้งประเทศ มีท่าอากาศยานนานาชาติทั้งหมด 9 แห่ง และเป็นท่าอากาศยานภายในประเทศ 23 แห่ง

ตารางที่ 3.5.4-1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ (ต่อ)

ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
ไทย (ต่อ)	**- สาย AH112** จากอำเภอบางสะพาน จรดพรมแดนเมียนมา ระยะทาง 29 กิโลเมตร **- สาย AH121** เริ่มต้นจากจังหวัดมุกดาหาร บรรจบกับสาย AH1 ที่ตัวเมืองสระแก้ว ระยะทาง 458.5 กิโลเมตร **- สาย AH123** เริ่มต้นจากพรมแดนเมียนมาที่บ้านน้ำพุร้อน สิ้นสุดที่พรมแดนกัมพูชาที่บ้านหาดเล็ก ระยะทาง 747.5 กิโลเมตร			
กัมพูชา	[e] **เส้นทางหลักในการขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา** 1) เส้นทางกรุงเทพฯ - กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 5) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - บันเตียเมียนเจย - พระตะบอง - โพธิ์สัตว์ - กัมปงชนาง - พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านถาวรคลองลึก ปอยเปต ระยะทางรวม 670 กิโลเมตร ใช้เวลา 12 - 15 ชั่วโมง 2) เส้นทางกรุงเทพฯ - กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 5 - 6) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - บันเตียเมียนเจย - เสียมเรียบ - กัมปงธม - กัมปงจาม - พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านถาวรคลองลึก ปอยเปต ระยะทางรวม 690 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 13 - 16 ชั่วโมง 3) เส้นทางกรุงเทพฯ - กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 48 - 4) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ - ตราด - เกาะกง - กัมปงสปือ - พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ระยะทางรวม 720 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 13 - 16 ชั่วโมง 4) เส้นทางกรุงเทพฯ - จังหวัดพระสีหนุ (ทางหลวงหมายเลข 48 - 4) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ - ตราด - เกาะกง - พระสีหนุ ข้ามแดนที่ด่านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ระยะทางรวม 620 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 11 - 13 ชั่วโมง	[e] ระบบรางรถไฟในประเทศกัมพูชา ประกอบด้วยเส้นทาง 2 สาย ดังนี้ 1) สายใต้มีความยาว 264 กิโลเมตร เริ่มต้นที่กรุงพนมเปญ ผ่านสถานีตาแกว กัมปอต และไปสิ้นสุดที่สีหนุวิลล์ 2) สายเหนือมีความยาว 336 กิโลเมตร เริ่มต้นที่พนมเปญ ผ่านสถานีกัมปงชนาง โพธิ์สัตว์ พระตะบอง ศรีโสภณ และไปสิ้นสุดที่ปอยเปตติดกับชายแดนไทย	[e] 1) ท่าเรือนานาชาติ ในกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียว คือ ท่าเรือสีหนุวิลล์ 2) ท่าเรือขนส่งภายในประเทศ (1) ท่าเรือสตรึงเตร็ง (จังหวัดสตึงเตร็ง) ตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกระแจะ 128 กิโลเมตร (2) ท่าเรือกระแจะ (จังหวัดกระแจะ) ตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกัมปงจาม 121 กิโลเมตร	[e] ปัจจุบันกัมพูชามีสนามบินทั้งหมด 11 แห่ง เปิดให้บริการสำหรับเที่ยวบินปกติ 3 แห่ง ได้แก่ 1) สนามบินนานาชาติพนมเปญ (Phnom Penh International Airport: PPIA), 2) สนามบินนานาชาติเสียมเรียบ (Siem Reap International Airport: SRIA) และ 3) สนามบินนานาชาติสีหนุ (Sihanouk International Airport)

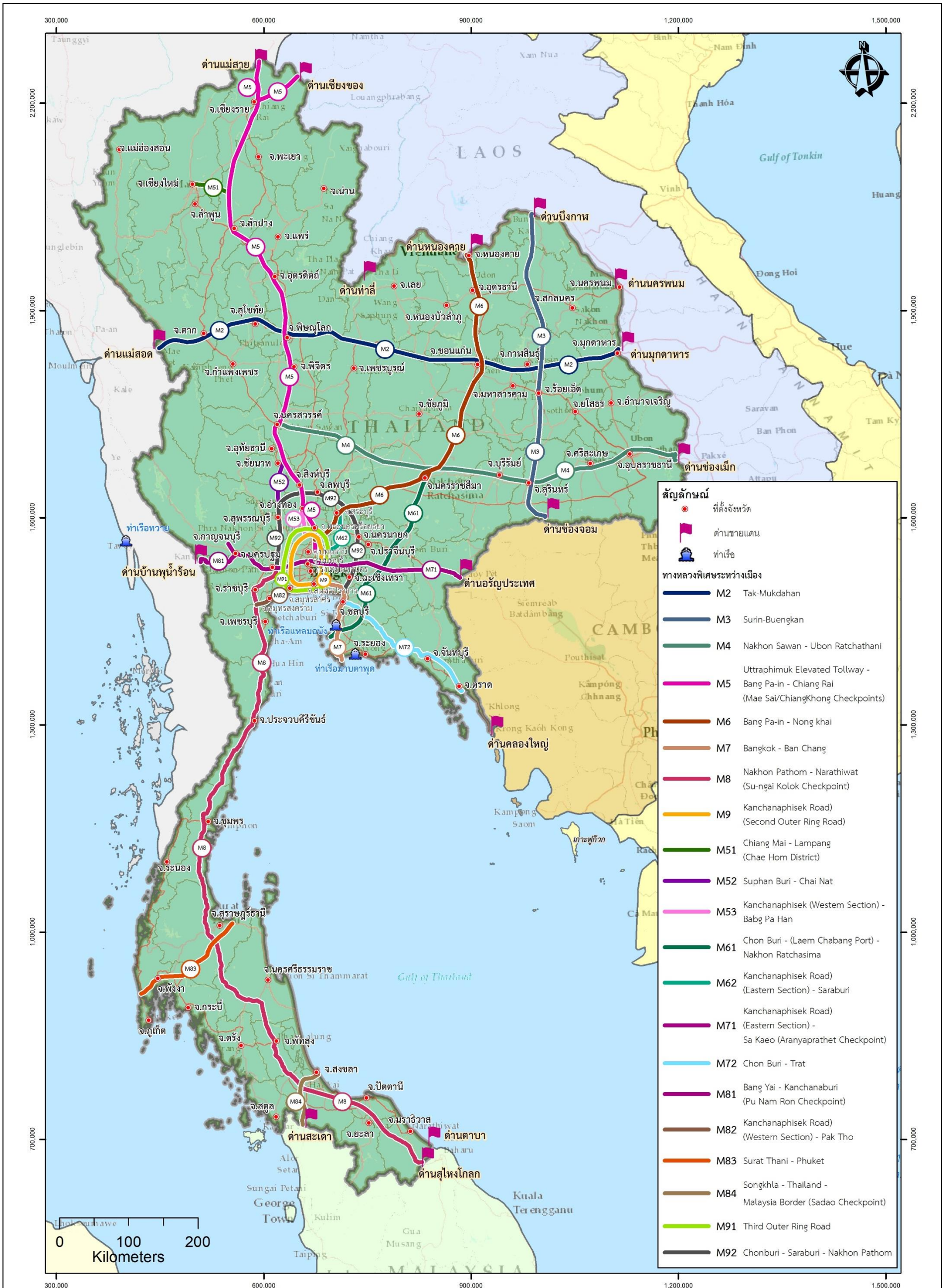
ตารางที่ 3.5.4-1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ (ต่อ)

ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
สปป.ลาว	[e] เส้นทางการคมนาคมและขนส่งในประเทศที่มีความสำคัญในการเดินทางจากประเทศไทยไปยังสปป.ลาว ประกอบด้วย 6 เส้นทาง - เส้นทางหมายเลข 3 (NSEC-1 (ผ่าน สปป. ลาว)) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทย - สปป.ลาว - จีน เชื่อมต่อจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในไทย - เส้นทางหมายเลข 4 (NSEC-5) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดเลยถึงแขวงหลวงพระบาง โดยเริ่มต้นจากอำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย บรรจบกับเส้นทางหมายเลข 13 (R13N) ที่เมืองเชียงเงิน แขวงหลวงพระบาง รวมระยะทางประมาณ 370 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 12 (EWEC (นครพนม-แขวงคำม่วน – เวียดนาม - กวางสี)) เป็นเส้นทางที่ตัดกับเส้นทางหมายเลข 13 (R13S) และเชื่อมต่อไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม เริ่มต้นจากอำเภอเมือง นครพนมผ่านเมืองมะหาไช รวมระยะทาง 345 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 9 (EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม)) เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเชื่อมระหว่างเมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม รวมระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 13 (R13) เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุดของ สปป.ลาว เชื่อมโยงภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ของ สปป.ลาว มีความยาวประมาณ 1,532 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 16 เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี กับเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทางทั้งหมด 298 กิโลเมตร	[e] ปัจจุบัน สปป.ลาว มีทางรถไฟยาว 3.5 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับประเทศไทยที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 นครหลวงเวียงจันทน์ - จังหวัดหนองคาย	[e] 1) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามเมืองท่าเดื่อ นครหลวงเวียงจันทน์ 2) ท่าข้าม จังหวัดบึงกาฬ ตรงข้ามเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ 3) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ตรงข้ามเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน 4) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ตรงข้ามแขวงสะหวันนะเขต 5) ท่าข้าม อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ตรงข้ามเมืองชะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ 6) ท่าข้าม อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ตรงข้ามบ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	[e] สปป.ลาว มีสนามบินนานาชาติทั้งสิ้น 3 แห่ง 1) สนามบินวัดไต เป็นสนามบินนานาชาติในนครหลวงเวียงจันทน์ อยู่ห่างจากใจกลางเมืองนครหลวงเวียงจันทน์ ประมาณ 5 กิโลเมตร 2) สนามบินหลวงพระบาง เป็นสนามบินนานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับสองของ สปป.ลาว อยู่ในแขวงหลวงพระบาง ห่างจากใจกลางเมืองหลวงพระบางไปทางทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร 3) สนามบินปากเซ อยู่ในเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ห่างจากตัวเมืองประมาณ 3.5 กิโลเมตร

ตารางที่ 3.5.4-1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ (ต่อ)

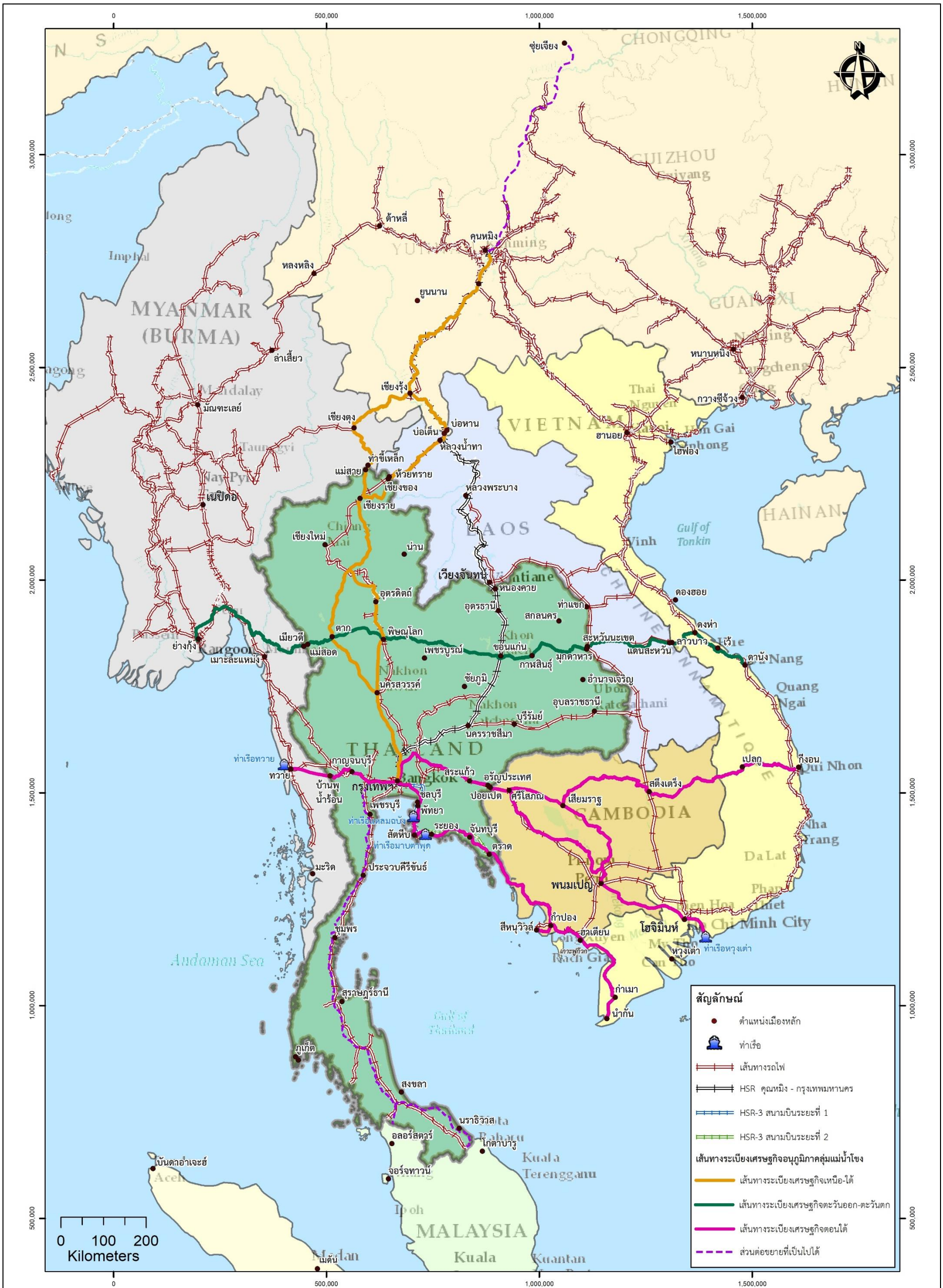
ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
เมียนมา	[f] **- สาย AH1** เป็นถนนเชื่อมต่อกับพรมแดนพม่าที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ นครนายก ปราจีนบุรี จนจรดพรมแดนกัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ ซึ่งเมียนมามีถนนทางหลวงเมียนมาหมายเลข 8 เมียวดี - ปายากี ทางหลวงพม่าหมายเลข 1 ปายากี - เมะทีลา - มัณฑะเลย์ - ทามุ และทางหลวงพม่าหมายเลข 1 แยกจาก Payagyi ไปย่างกุ้ง เป็นถนนในโครงข่ายสาย AH1 **- สาย AH2** เชื่อมต่อกับพรมแดนไทยที่จุดผ่านแดนถาวรพรมแดนไทย - เมียนมา ในอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งถนนสายนี้มีโครงข่ายในประเทศผ่านเมืองท่าขี้เหล็ก เชียงตุง Meiktila มัณฑะเลย์ และทามุ **- สาย AH3** เป็นทางหลวงสายหนึ่งในโครงการเครือข่ายทางหลวงเอเชีย มีความยาว 7,331 กิโลเมตร (4,555 ไมล์) โดยเริ่มต้นจากเมืองอูลาน - อูเด ของรัสเซีย ผ่านจีน ผ่านเมียนมา เมืองลา - เชียงตุง (สายทางเลือก) (บรรจบบนทางหลวงเอเชียสาย 2) ผ่านพรมแดน สปป.ลาว ที่อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน (AH2) ที่แยกแม่กรณ์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	[j] ศูนย์กลางเส้นทางรถไฟอยู่ที่กรุงย่างกุ้ง เส้นทางสายหลัก คือ กรุงย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ ระยะทางประมาณ 716 กิโลเมตร เป็นเส้นทางและขบวนรถไฟที่ได้มาตรฐานที่สุดของเมียนมา	[j] เมียนมามีแม่น้ำหลายสาย โดยมีระยะทางที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำประมาณ 2,400 กิโลเมตร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) แม่น้ำอิรวดี (Ayeyarwady) เป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญที่สุด ไหลมาจากทางทิศใต้ของรัฐกะฉิ่นไปบรรจบกับแม่น้ำชินวินที่มัณฑะเลย์ และไหลออกสู่ทะเลอันดามัน มีความยาว 2,170 กิโลเมตร 2) แม่น้ำสาละวิน (Thanlyin) ไหลมาจากธิเบตผ่านมณฑลยูนนานและไทย ออกสู่ทะเลอันดามันที่เมืองมะละแหม่ง มีความยาว 1,270 กิโลเมตร 3) แม่น้ำสะโตง (Sittaung) ไหลมาจากทิศใต้ของที่ราบสูงรัฐฉาน ผ่านภาคกลางฝั่งตะวันออกของประเทศ ออกสู่ทะเลอันดามันที่อ่าวเมาะตะมะ (Martaban) มีความยาว 400 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งไม้ซุง 4) แม่น้ำชินวิน (Chindwin) ไหลจากทิศเหนือในรัฐกะฉิ่นลงใต้ ผ่านทางตะวันตกของประเทศ มาบรรจบกับแม่น้ำอิรวดีที่มัณฑะเลย์ มีความยาว 960 กิโลเมตร	[j] เมียนมามีท่าอากาศยานจำนวน 80 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานที่ลาดยางรันเวย์ 11 แห่ง และท่าอากาศยานที่ไม่ได้ลาดยางรันเวย์ 69 แห่ง ท่าอากาศยานนานาชาติ 3 แห่ง ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานนานาชาติย่างกุ้ง 2) ท่าอากาศยานนานาชาตินเปิดอว์ และ 3) ท่าอากาศยานนานาชาติมัณฑะเลย์

ที่มา : [a] กรมทางหลวง (2564) [b] การรถไฟแห่งประเทศไทย (2563) [c] การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2564) [d] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2564) และกรมท่าอากาศยาน (2564) [e] AEC Business Support Center in Phnom Penh, Cambodia (n.d.) [f] เกษม ชูจารุกุล (n.d.) [g] ฐานเศรษฐกิจ (2560) [h] กองการต่างประเทศ (ม.ป.ป.) [i] สำนักข่าวกรองแห่งชาติ (2564)[2] และ [j] ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ม.ป.ป.)



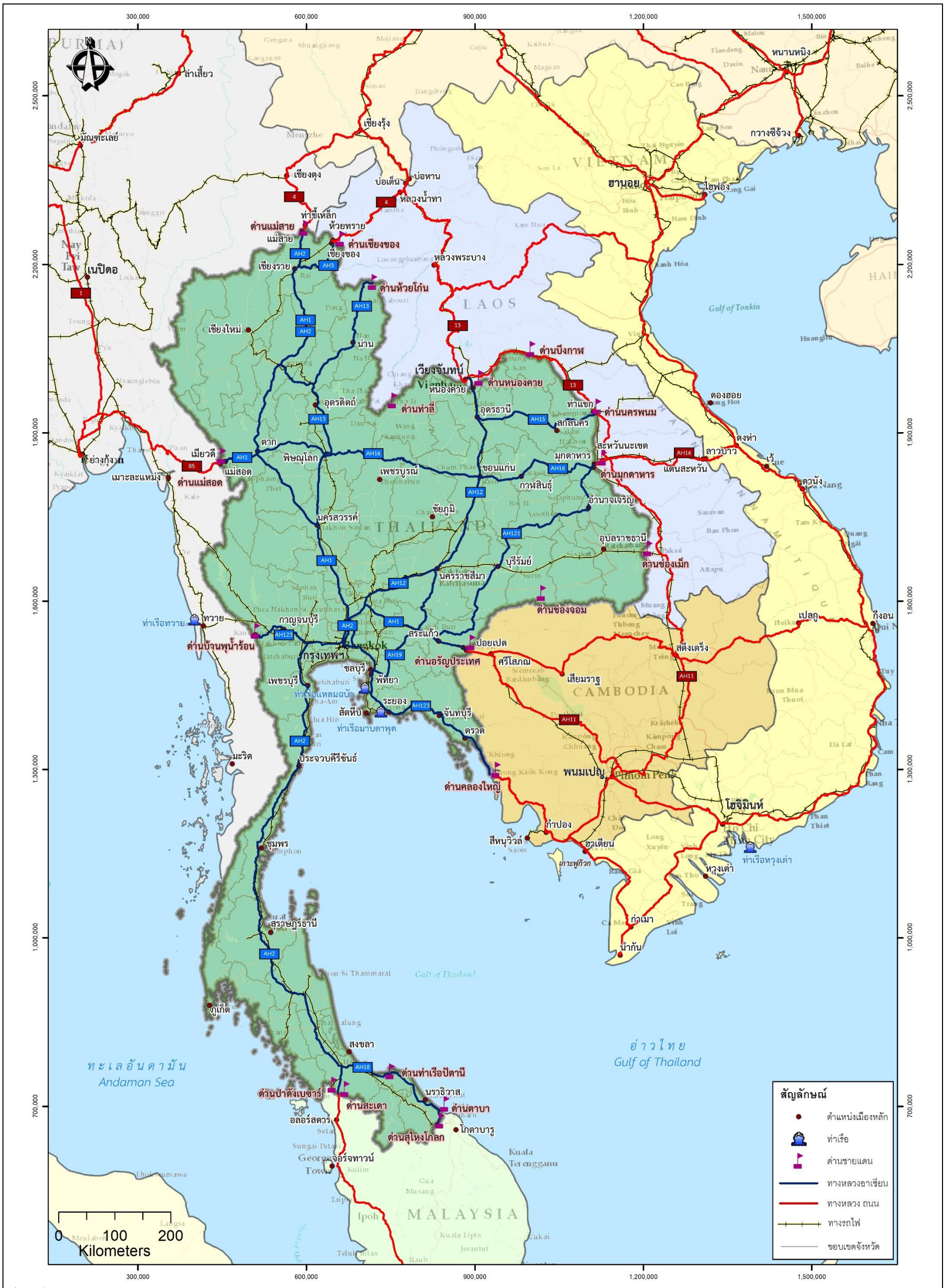
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.5.4-1 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2560 - 2579)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.5.4-2 โครงข่ายทางราง



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.5.4-3 โครงข่ายการคมนาคมทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
(กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

3.5.5 โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ

แนวคิดในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพื่อเชื่อมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ สปป.ลาว เนื่องจากเป็นประเทศที่ไม่มีเขตแดนติดกับทะเลทำให้ประสบปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง แม้ลำน้ำโขงซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว จะไหลออกสู่ทะเลในเขตประเทศเวียดนาม แต่ก็ไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางสำหรับ สปป.ลาว ในการเดินเรือขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลได้ (นรนิติ เศรษฐบุตร, นิยม รัฐอมฤต และพัชร์ นิยมศิลป, ม.ป.ป.) ทั้งนี้ สะพานมิตรภาพที่เชื่อมกับกัมพูชา 1 แห่ง สปป.ลาว 8 แห่ง และเมียนมา 3 แห่ง รวมทั้งสิ้น 12 แห่ง ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5.5-1** และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

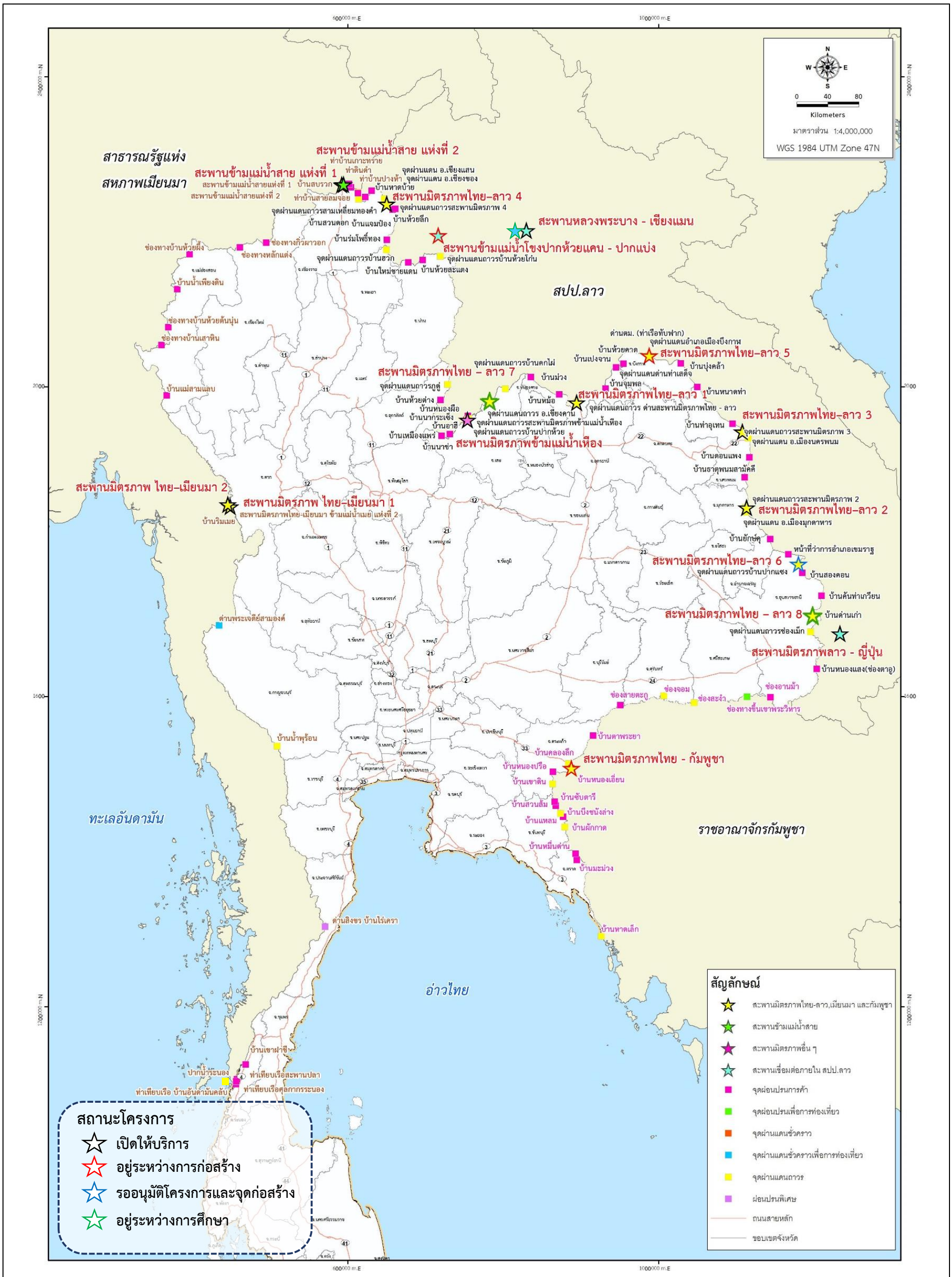
1) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงขนาดใหญ่แห่งแรกโดยเชื่อมต่อหมู่ที่ 1 คุ้มจอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เข้ากับบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดซายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ตัวสะพานมีความยาว 1,170 เมตร มีทางรถ 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ทางเท้า 2 ช่องทาง กว้างช่องละ 1.5 เมตร และรถไฟทางเดี่ยวกว้าง 1 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง ใช้งบประมาณก่อสร้าง 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลีย ใช้ระยะเวลาก่อสร้างระหว่างเดือนตุลาคม 2534 ถึงเดือนเมษายน 2537 และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2557 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2537 (Australian Embassy Thailand, n.d.) (**รูปที่ 3.5.5-2**)




ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2564)[1] และ แนวหน้า (2561)

รูปที่ 3.5.5-1 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.5.5-2 โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ

2) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตขอ งสปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากเมียนมา ผ่าน ไทย สปป.ลาว และสิ้นสุดที่เวียดนาม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของธนาคารการพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งมีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแหล่งทุนในการก่อสร้างเป็นเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลญี่ปุ่นให้กับรัฐบาลลาว 4,011 ล้านเยน และให้กับรัฐบาลไทย 4,079 ล้านเยน ใช้เวลาก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม 2546 ถึงเดือนธันวาคม 2549 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 (กรมทางหลวง, 2556) (**รูปที่ 3.5.5-3**)



ที่มา : แอลทูบีทราเวล (ม.ป.ป.) และข่าวชาวบ้าน (ม.ป.ป.)

รูปที่ 3.5.5-3 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)

3) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 เป็นสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างไทยที่หมู่ที่ 1 บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม กับ สปป.ลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ควบคุมการก่อสร้างโดยสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงและบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างใช้งบประมาณก่อสร้างจากรัฐบาลไทยทั้งสิ้น 1,723 ล้านบาท มีระยะเวลาการก่อสร้างรวม 900 วัน แล้วเสร็จในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งด้านการค้า และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงจากไทย สปป.ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของจีน ซึ่งมีความยาวรวม 1,423 เมตร มีความกว้าง 13 เมตร และมีการช่องจราจร 2 ช่องจราจร และไม่มีทางรถไฟ และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2015 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 (สำนักงานจังหวัดนครพนม, ม.ป.ป.) (**รูปที่ 3.5.5-4**)



ที่มา : ทีวีพูล (2560) และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.)

รูปที่ 3.5.5-4 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

4) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างไทยที่หมู่ที่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับ สปป.ลาว ที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตร เข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน รวมทั้งมีการก่อสร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองด้วยสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง เป็นการเชื่อมต่อกับเส้นทาง ที่เชื่อมต่อระหว่างจีน - ลาว - ไทย

บริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นกลุ่ม CR5-KT Joint Venture ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท China Railway No.5 ของจีนและบริษัท กรุงธนเอนยิเนียร์ จำกัดของไทย งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 1,624 ล้านบาท โดยการสมทบทุนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ส่วนรัฐบาลลาวรับผิดชอบค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม 2555 และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 (สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย, 2556) (**รูปที่ 3.5.5-5**)



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2564)[2] และ กรมทางหลวง (2556)

รูปที่ 3.5.5-5 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)

5) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 เป็นโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมมิตรภาพระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เริ่มต้นเมื่อปี 2554 โครงการมีระยะทางรวม 16.18 กม. โดยแนวเส้นทางจะสร้างอยู่บนพื้นที่ตำบลวิศิษฐ์ ตำบลไคสี และตำบลบึงกาฬ อำเภอเมืองบึงกาฬ อยู่ตรงข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว โดยรูปแบบการก่อสร้างจะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขง 1 แห่ง ความยาว 1.35 กม. ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมโยงระหว่างฝั่งไทยกับลาว พร้อมถนนตัดใหม่เป็นลักษณะถนนเลี่ยงเมือง ขนาด 4 ช่องจราจร ในฝั่งไทย เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงสาย 222 (บึงกาฬ - พังโคน) จากจังหวัดหนองคาย ไปยังนครพนม และสกลนคร ส่วนฝั่งลาวจะเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 2.86 กม.

เงินลงทุนโครงการอยู่ที่ 3,640 ล้านบาท หรือประมาณ 9.75 แสนล้านกีบ แยกเป็นค่าก่อสร้างถนน 890 ล้านบาท (ฝั่งไทย 750 ล้านบาท และฝั่งลาว 140 ล้านบาท) งานสะพาน 1,510 ล้านบาท (ฝั่งไทย 860 ล้านบาท และฝั่งลาว 650 ล้านบาท) อาคารสำนักงานด่าน 1,000 ล้านบาท (ฝั่งละ 500 ล้านบาท) และค่าเวนคืน 240 ล้านบาท ซึ่งการก่อสร้างฝั่งไทยจะใช้เงินงบประมาณ ส่วนฝั่งลาวจะใช้เงินกู้ ส่วนการก่อสร้างจะเริ่มขึ้นในปี 2562 ขณะนี้รัฐบาลสองประเทศและ สพพ. (NEDA) กำลังจัดตั้งขั้นตอนการประกวดราคา และจะมีการตั้งคณะกรรมการร่วมไทย - ลาว พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณาร่วมกันอีกครั้ง ตามแผนจะใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี (สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดหนองบัวลำภู, 2562) (**รูปที่ 3.5.5-6**)



ที่มา : สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดหนองบัวลำภู (2562)

รูปที่ 3.5.5-6 โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

6) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล - ละคอนเพ็ง)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 เป็นโครงการใหม่จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2555 ที่จังหวัดสุรินทร์ มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบข้อเสนอแผนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงช่วงอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี กับเมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน จุดก่อสร้างสะพาน

ข้ามแม่น้ำโขง ทางทิศใต้ บ้านปากแซง หมู่ 3 ตำบลพะลาน อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี สะพานแห่งนี้มีความยาวรวม 1,607 เมตร เฉพาะตัวสะพานยาว 1,020 เมตร งานทางลาดลงจากตัวสะพานความยาวฝั่งไทย 517 เมตร ฝั่งลาว 70 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2112 (ไทย) กับทางหลวงหมายเลข 13 (สปป.ลาว) อำเภอนาตาล (ไทย) - เมืองละครเพ็ง (สปป.ลาว) มีถนนฝั่งไทย 4.325 กม. ถนนฝั่งลาว 17.509 กม. อาคารด่าน (BCF) ในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรอยู่ในฝั่งไทย วงเงินดำเนินการ 4,270 ล้านบาท โดยสะพานข้างแม่น้ำโขงเป็นสะพานแบบโค้ง (Arch) ขนาด 2 ช่องทางจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแถบกลางกว้าง 1.20 เมตร พร้อมทางเท้าขนาด 1.25 เมตร ทั้งสองฝั่งเส้นโค้งของสะพาน ปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) อยู่ระหว่างรอข้อตกลงร่วมระหว่างรัฐบาลไทยกับ สปป.ลาว ในการดำเนินโครงการ (หอการค้า จังหวัดอุบลราชธานี, 2563) (**รูปที่ 3.5.5-7**)



ที่มา : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี (2562)

รูปที่ 3.5.5-7 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล - ละคอนเพ็ง)

7) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 7 (เลย - แขวงเวียงจันทน์)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 7 (เลย - แขวงเวียงจันทน์) อยู่ระระหว่างการศึกษาความเหมาะสม (ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์, 2564)

8) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 8 (อุบลราชธานี - จำปาศักดิ์)

สะพานแห่งที่ 8 ซึ่งจะเป็นสะพานเฉพาะรถไฟ รวมรถไฟธรรมดาและรถไฟความเร็วสูงไว้ในสะพานแห่งนี้ ซึ่งสะพานแห่งที่ 8 นี้เป็นสะพานความร่วมมือระหว่างไทย - สปป.ลาว และจีน (โพสต์ทูเดย์, 2561)

9) สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย - แขวงไชยบุรี)

สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว ตั้งอยู่ที่บ้านนากระเซ็ง เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเหืองเชื่อมระหว่างไทย - สปป.ลาว สะพานนี้สามารถเดินทางผ่านไชยะบุรี สู่เมืองมรดกโลก คือ หลวงพระบางได้ระยะทาง 363 กม. หรือเดินทางข้ามไปท่องเที่ยวและซื้อสินค้าปลอดภาษี บริเวณร้านค้าใกล้สะพานฝั่ง สปป.ลาว ได้ สะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย - ลาว ได้มีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ วันพฤหัสบดีที่ 28 ตุลาคม 2547 (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.) (**รูปที่ 3.5.5-8**)



ที่มา : จังหวัดเลย (ม.ป.ป.) และ remavadee (n.d.)

รูปที่ 3.5.5-8 สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย - แขวงไชยบุรี)

10) สะพานมิตรภาพ ไทย - เมียนมา แห่งที่ 2

สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมยขนาดใหญ่แห่งที่สอง ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 บ้านวังตะเคียนใต้ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ของไทย เข้ากับบ้านเยปู หมู่ที่ 5 เมืองเมียวดี จังหวัดเมียวดี ของเมียนมา เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง มีความยาว 760 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจรไป - กลับ แยกช่องจราจรด้วยเกาะคอนกรีตแบบต่ำ ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.40 เมตร และทางเดินเท้ากว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งเป็นฝั่งไทย 515 เมตร และฝั่งเมียนมา 245 เมตร มูลค่าการก่อสร้างจำนวน 4,132 ล้านบาท เริ่มก่อสร้างในเดือนกันยายน 2558 ถึงเดือนมีนาคม 2562 และมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 (กรมทางหลวง, 2562)[1] (**รูปที่ 3.5.5-9**)



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ (2562)

รูปที่ 3.5.5-9 สะพานมิตรภาพ ไทย - เมียนมา แห่งที่ 2

11) สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่เขตเทศบาลแม่สาย อำเภอแม่สาย ติดต่อกับเมียนมา ที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2564) (**รูปที่ 3.5.5-10**)

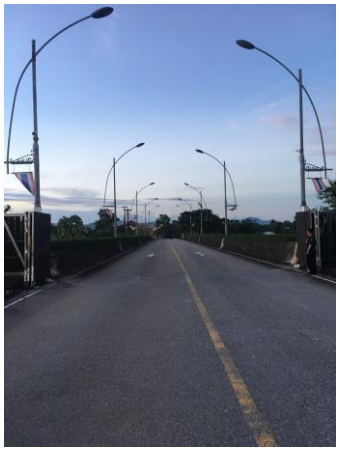



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ (2561) และ ฐานเศรษฐกิจ (2562)

รูปที่ 3.5.5-10 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

12) สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่ตำบลสันผักฮี้ อำเภอแม่สาย ติดต่อกับเมียนมา ที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2564) (**รูปที่ 3.5.5-11**)

ที่มา : สวพ. FM91 (2564) และ Kaoey (2017)

รูปที่ 3.5.5-11 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

13) สะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท) กรมทางหลวงได้รับอนุมัติงบประมาณปี 2560 ให้ก่อสร้างสะพานวงเงิน 860 ล้านบาท ความยาวสะพาน 620 เมตร (ฝั่งไทย 405 เมตร ฝั่งกัมพูชา 215 เมตร) ข้ามคลองพรมโหด ที่บ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว พร้อมจุดสลับทิศทางการจราจรและถนนเชื่อมต่อสะพานในฝั่งไทย ระยะทาง 4.094 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มต้นตั้งแต่จุดตัดหมายเลข 3366 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 4.714 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมการทหารช่าง กองทัพบก

สำหรับงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อแนวใหม่ฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565 ถนนเชื่อมต่อฝั่งไทยเป็นถนนหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ -

ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน - สตึงบท) ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 ตอน 2 (ปี 2562) แบ่งเป็น 2 ช่วงคือช่วง กม. 0+000-10+500 และ กม. 10+500-25+211 เริ่มต้นสัญญาวันที่ 24 เมษายน 2562 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 9 มิถุนายน 2565 สำหรับงานก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชาอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง คาดว่าองค์ประกอบโครงการทั้งหมดจะสมบูรณ์เปิดให้บริการประชาชนได้ในปี 2565 (กรมทางหลวง, 2562)[2] (**รูปที่ 3.5.5-12**)



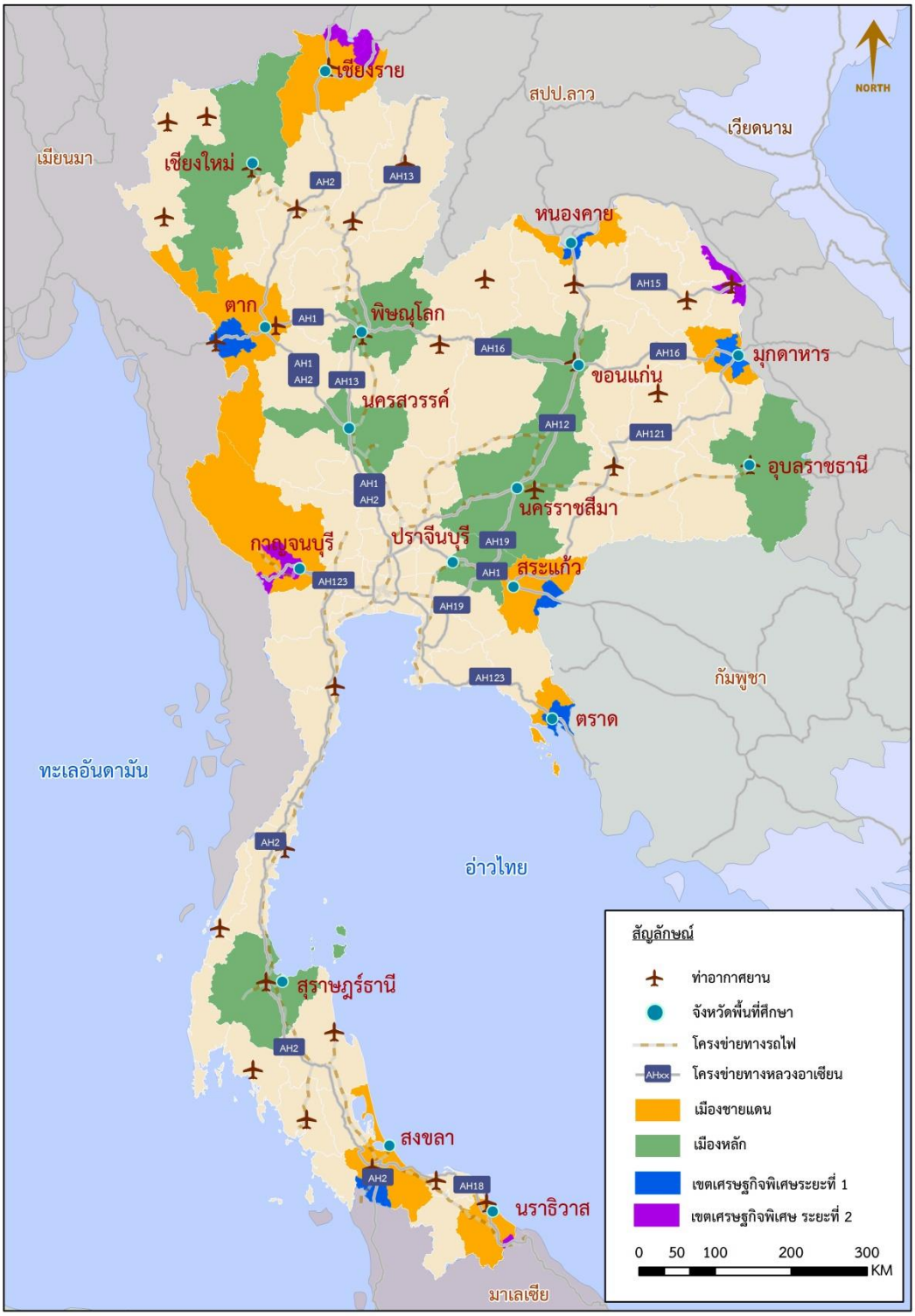
ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2562) และกรมทางหลวง (2562)

รูปที่ 3.5.5-12 สะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท)

3.5.6 สิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งที่สำคัญ

ด้วยรัฐบาลได้มีนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกำหนดเป็นยุทธศาสตร์เร่งด่วนสำคัญของประเทศโดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2557 และมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่มีศักยภาพ โดยได้มีการกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก สระแก้ว ตราด มุกดาหาร สงขลา หนองคาย เชียงราย นครพนม กาญจนบุรี และนราธิวาส ทั้งนี้ เนื่องจากยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญเร่งด่วน ภาครัฐจึงมีการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อาทิ การจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ การกำหนดสิทธิประโยชน์เอื้อต่อการลงทุนใหม่ๆ ให้กับภาคเอกชน รวมถึงมีการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน ซึ่งกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในบริเวณชายแดน เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม และการค้าขายชายแดนของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว (Open Development Thailand, 2018)

ในช่วงที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงสร้างพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก และเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมการกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งอย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ จากเดิมที่กรมการขนส่งทางบกมีสถานีขนส่งสินค้าเพียง 3 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น โดยปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน (PPP) เพื่อการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพิ่มเติมอีก 17 แห่งทั่วประเทศ (กรมการขนส่งทางบก, ม.ป.ป.) (**รูปที่ 3.5.6-1**)



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก (2561)

รูปที่ 3.5.6-1 ตำแหน่งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

3.6 การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs)

การกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบหลัก ได้แก่ มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) และ อุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.6.1 การศึกษาด้านนโยบายการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs)

1) มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs)

มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) เป็นกฎระเบียบข้อบังคับของภาครัฐที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ โดยองค์การการค้าโลก (WTO) อนุญาตให้ใช้ได้ในกรณีส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรม และเพื่อคุ้มครองชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ พืช และสัตว์ ทั้งนี้จะต้องไม่เป็นการเลือกปฏิบัติอย่างไม่มีเหตุผล หรือไม่มีผลต่อการกีดกันทางการค้าอย่างแอบแฝง และต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ภายใต้ความตกลงที่กำกับดูแล โดยมีมาตรการต่างๆ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2556) เช่น

- มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytsanitary Measures: SPS)
- มาตรการอุปสรรคทางการค้าด้านเทคนิค (Technical Barriers to Trade: TBT)
- มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-Dumping: AD)
- มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (Countervailing Duty: CVD)

จากข้อมูลมาตรการที่มิใช่ภาษีที่การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ได้วิเคราะห์ค่าดัชนีความถี่ (Frequency Index) อัตราการครอบคลุม (Coverage Ratio) และค่าคะแนนของการได้รับผลมาตรการ NTMs (Prevalence Score) ของประเทศไทย กลุ่มประเทศ CLMV และจีน แสดงตาม**ตารางที่ 3.6.1-1** ผลการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) มาตรการ NTMs ต่อภาคเกษตร เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความถี่จะเห็นว่าทุกประเทศมีรายการสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs เกือบทุกรายการสินค้า (ร้อยละ 99 - 100 เมื่อเทียบกับจำนวนพิกัดสินค้าทั้งหมด) เมื่อพิจารณาจากอัตราการครอบคลุมจะเห็นว่าทุกประเทศมีมูลค่าการนำเข้าสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs เกือบทั้งหมดของการนำเข้า (ร้อยละ 99 - 100 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด) และเมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนของการได้รับผลมาตรการ NTMs ต่อสินค้า 1 พิกัด พบว่า จีนมีค่าคะแนนสูงที่สุด คือ 22.8 หมายความว่า สินค้านำเข้า 1 พิกัด ได้รับผลจากมาตรการ NTMs จำนวน 22.8 หรือ 23 มาตรการ รองลงมาคือ เวียดนาม (18 มาตรการต่อรายการสินค้า) ไทย (15 มาตรการต่อรายการสินค้า) สปป.ลาว (11 มาตรการต่อรายการสินค้า) เมียนมา (11 มาตรการต่อรายการสินค้า) และกัมพูชา (8 มาตรการต่อรายการสินค้า)

ตารางที่ 3.6.1-1 ค่าดัชนี ความครอบคลุม และค่าคะแนนของการมีมาตรการ NTMs ในไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน

ภาค	ประเทศ					
	ไทย	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	จีน
ภาคเกษตร						
- ดัชนีความถี่	99	100	99	100	100	100
- อัตราการครอบคลุม	99	100	100	100	100	100
- ค่าคะแนนการได้รับผลมาตรการ NTMs	14.9	7.6	10.5	10.5	17.6	22.8
ภาคการแปรรูป						
- ดัชนีความถี่	20	96	99	87	89	89
- อัตราการครอบคลุม	34	99	99	83	91	90
- ค่าคะแนนการได้รับผลมาตรการ NTMs	0.8	4.0	2.5	1.8	3.8	5.4
ภาคทรัพยากรธรรมชาติ						
- ดัชนีความถี่	84	35	100	46	57	90
- อัตราการครอบคลุม	30	92	100	96	94	98
- ค่าคะแนนการได้รับผลมาตรการ NTMs	2.7	0.8	3.7	3.9	4.3	4.7

หมายเหตุ : ดัชนีความถี่ คือ ค่าร้อยละของจำนวนผลิตภัณฑ์ตามพิกัดฮาร์โมไนซ์ ที่ถูกจัดอยู่ใน NTMs
อัตราการครอบคลุม คือ ค่าร้อยละของการนำเข้าสินค้าที่จัดอยู่ใน NTMs
ค่าคะแนนการได้รับผลมาตรการ NTMs คือ ค่าเฉลี่ยของจำนวนมาตรการ NTMs ที่บังคับใช้กับผลิตภัณฑ์

ที่มา : United Nations Conference on Trade and Development (2020)

(2) มาตรการ NTMs ต่อภาคการแปรรูป เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความถี่จะเห็นว่า กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน มีรายการสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs สูง (ร้อยละ 87 - 96 เมื่อเทียบกับจำนวนพิกัดสินค้าทั้งหมด) ในขณะที่ไทยมีค่าดัชนีที่ต่ำเพียงร้อยละ 20 เมื่อพิจารณาจากอัตราการครอบคลุมจะเห็นว่าทุกประเทศมีมูลค่าการนำเข้าสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs เกือบทั้งหมดของการนำเข้า (ร้อยละ 83 - 99 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด) ยกเว้นไทยที่มีมูลค่าการนำเข้าสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs ร้อยละ 34 และเมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนของการได้รับผลมาตรการ NTMs ต่อสินค้า 1 พิกัด พบว่า จีนมีค่าคะแนนสูงที่สุด โดยสินค้าที่จะนำเข้า 1 พิกัดได้รับผลจากมาตรการ NTMs จำนวน 5 มาตรการ รองลงมาคือกัมพูชา (4 มาตรการต่อรายการสินค้า) เวียดนาม (4 มาตรการต่อรายการสินค้า) สปป.ลาว (3 มาตรการต่อรายการสินค้า) เมียนมา (2 มาตรการต่อรายการสินค้า) และไทย (1 มาตรการต่อรายการสินค้า)

(3) มาตรการ NTMs ต่อภาคทรัพยากรธรรมชาติ เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความถี่จะเห็นว่า สปป.ลาว จีน เวียดนาม และไทย มีรายการสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs สูง (ร้อยละ 57 - 100 เมื่อเทียบกับจำนวนพิกัดสินค้าทั้งหมด) ในขณะที่เมียนมา และกัมพูชามีค่าดัชนีที่ร้อยละ 46 และร้อยละ 35 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากอัตราการครอบคลุมจะเห็นว่าทุกประเทศมีมูลค่า

การนำเข้าสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs เกือบทั้งหมดของการนำเข้า (ร้อยละ 92 - 100 เมื่อเทียบกับมูลค่านำเข้าสินค้าทั้งหมด) ยกเว้นไทยที่มีมูลค่าการนำเข้าสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าที่ได้รับผลของมาตรการ NTMs ร้อยละ 30 และเมื่อพิจารณาจากค่าคะแนนของการได้รับผลมาตรการ NTMs ต่อสินค้า 1 พิกัด พบว่า จีนมีค่าคะแนนสูงที่สุด คือ สินค้าที่จะนำเข้า 1 พิกัดได้รับผลจากมาตรการ NTMs จำนวน 5 มาตรการ รองลงมาคือ เวียดนาม (4 มาตรการต่อรายการสินค้า) เมียนมา (4 มาตรการต่อรายการสินค้า) สปป.ลาว (4 มาตรการต่อรายการสินค้า) ไทย (3 มาตรการต่อรายการสินค้า) และกัมพูชา (1 มาตรการต่อรายการสินค้า)

2) อุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs)

เป็นกฎระเบียบข้อบังคับที่รัฐบาล ประเทศต่างๆ กำหนดขึ้นเพื่อเป็นสร้างอุปสรรคต่อการส่งออกของประเทศคู่ค้า หรือเพื่อกีดกันการนำเข้าที่ไม่สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ โดยทั่วไปพบว่าประเทศต่างๆ นำมาตรการที่มิใช่ภาษีมาใช้อย่างเข้มงวดเกินไปจนทำให้ประเทศอื่นมองว่าเป็นมาตรการที่ไม่เป็นธรรม กลายเป็นอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีเกิดขึ้น เช่น การกำหนดคุณภาพที่เกินมาตรฐานสากลหรือการเข้มงวดในการตรวจสอบมาตรฐานสินค้า และ ใช้เวลาในการตรวจสอบนานมากจนอาจทำให้สินค้าเกิดความเสียหายตลอดจนการปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากรที่ไม่เป็นธรรม (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2556) เช่น

- การบริหารโควต้าภาษี (Tariffs Rate Quotas: TRQs)
- สวัสดิภาพสัตว์ (Animal Welfare)
- มาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade - Related Environmental Measures)
- การปิดฉลากสินค้าตัดแต่งสารพันธุกรรม (Genetically Modified Organisms: GMOs)
- มาตรฐานแรงงาน (Trade and Labor Standard)
- การใช้มาตรการฝ่ายเดียวและอ้างว่าประเทศคู่ค้าไม่ปฏิบัติตามความตกลงของ WTO อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ประเด็นทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น
- กฎระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการตรวจสอบสินค้าและพิธีการศุลกากร
- เงื่อนไขการลงทุนและนโยบายการแข่งขัน

3) นโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและจีนตอนใต้

จากการรวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษีของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและจีนตอนใต้ ดัง**ตารางที่ 3.6.1-2**

ตารางที่ 3.6.1-2 นโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้

ประเทศ	นโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
กัมพูชา	สินค้าเกษตร ก่อนการนำเข้าแต่ละครั้งต้องได้รับความเห็นชอบจากกรม CAMCONTROL มาตรการด้านสุขอนามัยกำหนดให้มีใบรับรองมาตรฐานสินค้าโดยขึ้นทะเบียนทดสอบมาตรฐานสินค้ามีใบรับรองปลอดศัตรูพืช และรายละเอียดอาหารเป็นภาษากัมพูชา
	Import Prohibition: ห้ามนำเข้า - ส่งออกสินค้าไม้ซุง เนื่องจากเป็นการอนุรักษ์ป่าไม้
	ระเบียบและขั้นตอนการนำเข้าสินค้า สินค้าที่จะนำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบจากบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชาตั้งขึ้นมาเพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้า และทำการประเมินพิกัดศุลกากร ถ้าสินค้าใดไม่ผ่านการตรวจสอบจะไม่สามารถส่งเข้าไปขายในตลาดกัมพูชาได้
สปป.ลาว	กฎหมายและระเบียบต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยไม่ชัดเจน ทั้งนี้ เริ่มมีการปรับเปลี่ยนเพื่อคุ้มครองคนในประเทศมากขึ้น เช่น การกำหนดอาชีพสงวนสำหรับคนในประเทศ การกำหนดเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจมากขึ้น ธุรกิจบางประเภทต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
	นโยบายของรัฐบาลกลางกับนโยบายของแต่ละแขวงอาจจะไม่สอดคล้องกันในทางปฏิบัติ ทั้งที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางทำให้บางครั้งไม่สามารถขออนุมัติการดำเนินการได้
	มาตรฐานการจัดเตรียมเอกสารนำเข้าไม่ชัดเจน หน่วยงานภาครัฐยังไม่มีมาตรฐานการเตรียมเอกสารที่ชัดเจน มีการขอเอกสารเพิ่มเติมบ่อยและมากขึ้นทุกปี เช่น รายละเอียดสินค้า จึงทำให้การดำเนินงานล่าช้าและมีการใช้เอกสารเกินความจำเป็น เป็นต้น
	จำกัดประเภทสินค้าที่นำเข้าผ่านด่านท้องถิ่นและด่านประเพณีได้ โดยอนุญาตสำหรับสินค้า 2 กลุ่ม คือ 1) สินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้ในการผลิตและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ และ 2) ยานพาหนะ เครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ขนาดเล็กที่ใช้ในการทำเกษตรกรรม เช่น รถไถเดินตาม เครื่องสูบน้ำ โดยสินค้านอกเหนือจาก 2 กลุ่มดังกล่าว จะต้องนำเข้าผ่านด่านสากลเท่านั้น ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเริ่มบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 ที่ด่านท้องถิ่น ปากตะพาน แขวงสาละวัน ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนถาวรบ้านปากแซง อุบลราชธานี
เมียนมา	การขอใบอนุญาตนำเข้า ระยะเวลาในการขอใบอนุญาตนำเข้าต่างกันระหว่างผู้นำเข้าต่างชาติใช้เวลาดำเนินการ 3 - 6 เดือน และผู้นำเข้าท้องถิ่นใช้เวลา 2 - 3 วัน
	สินค้าที่ควบคุมการนำเข้า ได้แก่ ผงชูรส น้ำหวานและเครื่องดื่ม ขนมปังกรอบทุกชนิด หมากฝรั่ง ขนมเค้ก ขนมเวเฟอร์ ช็อกโกแล็ต อาหารกระป๋อง (เนื้อสัตว์และผลไม้) เส้นหมี่ทุกชนิด เหล้า เบียร์ บุหรี่ ผลไม้สดทุกชนิด ห้ามนำเข้าสินค้าในรูปแบบการค้าปกติทางทะเล ตามประกาศ ฉบับที่ 2/2000 ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2554 โดยให้เหตุผลว่าเพื่อสงวนเงินตราต่างประเทศและคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ
	Import Licensing: การออกใบอนุญาตการนำเข้า เป็นมาตรการจำกัดปริมาณนำเข้าหรือ Quantitative Restriction: QR ได้แก่ สินค้าทุกชนิดต้องขอหนังสืออนุญาตนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค ห้ามนำเข้าจากไทย 8 รายการ (สุรา เบียร์ บุหรี่ หมากฝรั่ง เค้ก เวเฟอร์ ช็อกโกแลต และสินค้าควบคุมนำเข้าตามกฎหมายที่บังคับใช้อยู่แล้ว)
	เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2564 มีการประกาศห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์ชั่วคราวจากทุกประเทศ เนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการสร้างความไม่สงบจึงได้ระงับการนำเข้าชั่วคราว

ตารางที่ 3.6.1-2 นโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ต่อ)

ประเทศ	นโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
เวียดนาม	สินค้าเกษตรและอาหาร ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารโดยยื่นคำร้องพร้อมเอกสารและแจ้งผลการพิจารณาทางไปรษณีย์เท่านั้น ทำให้เกิดความล่าช้า
	การส่งออกสินค้าโดยใช้สิทธิประโยชน์โดยการใช้ L/C ในการชำระเงินธนาคารของประเทศ ผู้นำเข้าในเวียดนาม มักจะมีการร้องขอเอกสารประกอบการส่งออกมากเกินความจำเป็นทำให้ผู้ส่งออกต้องใช้เวลาในการทำเอกสารมากเกินความจำเป็น โดยเอกสารบางรายการไม่มีความจำเป็นในการเดินพิธีการศุลกากร
	Import Licensing: การออกใบอนุญาตการนำเข้า เป็นมาตรการจำกัดปริมาณนำเข้าหรือ Quantitative Restriction: QR ได้แก่ สินค้าอาหารและเกษตรได้ขยายรายการสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้การขออนุญาตแบบอัตโนมัติมากขึ้นให้ยื่นคำร้อง และแจ้งตอบทางไปรษณีย์เท่านั้น สินค้าอุปโภคบริโภคบางรายการต้องขออนุญาตนำเข้าโดยอัตโนมัติ
	Import Restriction: มีข้อจำกัดการนำเข้า บุหรี่และซิการ์ น้ำมันดิบ หนังสือพิมพ์ วารสารและนิตยสาร และสื่อที่บันทึกด้วยเสียงหรือภาพ (ยกเว้นบางรายการ) สงวนสิทธิ์บางสินค้าไว้ให้กับวิสาหกิจของรัฐเท่านั้น และสงวนธุรกิจการค้าและกระจายสินค้าให้เฉพาะบริษัทเวียดนามเท่านั้น สินค้าโทรศัพท์มือถือ เครื่องสำอาง เหล้าและไวน์ ให้นำเข้าได้ 3 ท่าเท่านั้น (นครโฮจิมินห์ ดานัง และไฮฟอง) และผู้นำเข้าต้องมีเอกสารแต่งตั้งเป็นผู้ดำเนินการจากผู้ผลิต ซึ่งได้รับรองเอกสารโดยสถานทูตเวียดนามในประเทศผู้ผลิต
	Import Prohibition: ไม่อนุญาตให้นำเข้าอาวุธยุทโธปกรณ์ วัตถุระเบิด ยาเสพติด สารเคมีที่เป็นพิษ สินค้าทางวัฒนธรรมที่ขัดแย้งและเสื่อมทราม พลุ ไฟ ของเล่นเด็กบางประเภท สินค้าอุปโภคบริโภคมือสอง ยานยนต์ขับเคลื่อนมือขวา วัสดุจากแร่ใยหินกลุ่ม Amphibole ซอฟท์แวร์และอุปกรณ์เข้ารหัสต่างๆ เศษวัสดุ/ของใช้แล้วที่ทำให้เกิดขยะมลภาวะและอุปกรณ์ ทำความเย็นที่ใช้ Chlorofluorocarbons
จีนตอนใต้	ฉลากสิ่งแวดล้อมต้องมีเอกสารรับรองด้านสิ่งแวดล้อมของจีน (China Environmental United Certification Center: CEC)
	สินค้าอุปโภคบริโภคมีการออกกฎหมายภายในประเทศให้มีความแตกต่างกันระหว่างรัฐบาลกลางและระดับมณฑล การจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมมีความซ้ำซ้อนกันในประเทศ
	การตรวจสอบสินค้าผัก ผลไม้นำเข้ามีความเข้มงวดสูงและใช้เวลานาน
	การขอใบอนุญาตนำเข้าของผู้ประกอบการจีนกำหนดให้เฉพาะชาวจีนเท่านั้น
	การส่งออกผลไม้จากไทยเข้าสู่ตลาดจีน ถึงแม้จะไม่มีการเก็บภาษีนำเข้าแต่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ขณะที่ผลไม้จีนที่เข้ามาในตลาดไทยเสียภาษีร้อยละ 0 การเสียค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านประเทศเพื่อนบ้านทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น ปัญหาด้านระวางเรือที่ไม่เพียงพอและการเปิดปิดเขื่อนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือขนสินค้าของจีน รวมถึงการขนส่งที่ต้องใช้รถคอนเทนเนอร์แบบตู้แช่เย็นเพื่อป้องกันความเสียหายที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (ม.ป.ป.)

3.6.2 ผลกระทบของนโยบายกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีที่เกิดขึ้นกับไทย

1) ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ การใช้การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องมีต้นทุนเพิ่มขึ้นและขาดความสามารถในการส่งออก ซึ่งผู้ประกอบการอาจมีต้นทุนธุรกรรมเพิ่มขึ้นในการดำเนินการด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขที่ประเทศคู่ค้ากำหนด รวมทั้งผู้ประกอบการจะต้องศึกษากฎระเบียบให้ชัดเจน พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการผลิตสินค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดคู่ค้าได้ สำหรับผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตอาจจำเป็นต้องมีการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการเงื่อนไขของประเทศคู่ค้า และผลกระทบของผู้ประกอบการ เช่น เมียนมา ออกคำสั่งห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์ชั่วคราวจากต่างประเทศ เนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศส่งผลต่อโรงงานผลิตสินค้าของไทยที่มีการวางแผนผลิตและมีสต็อกสินค้า อัตราการหมุนของสินค้าลดลง มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย เป็นต้น

2) ผลกระทบต่อภาครัฐ ทำให้รัฐบาลสูญเสียรายได้เข้าประเทศจากมูลค่าการส่งออกที่ลดลง และเป็นภาระของหน่วยงานของรัฐที่ต้องคอยติดตามการประกาศ/ออกเงื่อนไขการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีของประเทศคู่ค้า โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งต่อตัวผู้ประกอบการและภาครัฐจะก่อให้เกิดต้นทุน (Economic Cost) และผลประโยชน์ (Economic Benefit) ที่จะได้รับจากการดำเนินตามกฎ ระเบียบของมาตรการ NTBs ที่ใช้ในประเทศคู่ค้า (ทั้งแบบบังคับและสมัครใจ) เพื่อให้เกิดต้นทุนต่อสังคมไทยต่ำสุดหรือเกิดประโยชน์สูงสุด โดยต้นทุนที่ต้องวิเคราะห์ ได้แก่ 1) ต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้น 2) ต้นทุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง 3) ต้นทุนการเรียนรู้และการติดตามสถานการณ์มาตรการ NTBs ในประเทศคู่ค้า 4) ต้นทุนกำหนดกฎหมายภายในประเทศเพื่อรองรับมาตรการของประเทศคู่ค้า และ 5) ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการไม่ปฏิบัติตามมาตรการ NTBs ซึ่งประเทศไทยควรกำหนดแนวทางในการเตรียมรับมือกับ NTBs ทั้งเชิงรุกและเชิงรับ (นลิตรา ไทยประเสริฐ, 2554)

3) ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงาน หากประเทศที่มีการพึ่งพาการส่งออกมาก รายได้จากการส่งออกลดลง ก็จะส่งผลให้รายได้และการจ้างแรงงานของประเทศลดลงและส่งผลต่อความมั่นคงในประเทศตามไปด้วย

4) ผลต่อเสถียรภาพของราคาสินค้า หากไม่สามารถส่งออกสินค้านั้นได้หรือส่งออกลดลงจะส่งผลให้มีสินค้าจำนวนมากที่ต้องมาขายในตลาดในประเทศ ทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศลดต่ำลง โดยเฉพาะภาคการเกษตรส่งผลกระทบต่อเกษตรกรโดยได้รับความเดือดร้อนจากราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ

3.7 การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

การศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีขอบเขตพื้นที่ในการศึกษา คือ 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ดังนั้นในการศึกษาด้านเศรษฐกิจสังคมจึงนำเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของ 6 ประเทศ ทั้งนี้ ข้อมูลจีนตอนใต้บางส่วนที่ไม่มีการเผยแพร่ในแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้จะถูกนำเสนอในภาพรวมของจีน

3.7.1 ลักษณะทางสังคม

1) ด้านประชากร

จากข้อมูลจำนวนประชากรของ World Economic Outlook Database พบว่า ในปี 2564 กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,653.128 ล้านคน โดยประเทศที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด คือ จีน จำนวน 1,404.330 ล้านคน มีสัดส่วนประชากรร้อยละ 85.18 ของประชากรทั้งหมดใน 6 ประเทศ แต่เมื่อพิจารณาในส่วนจีนตอนใต้ คือ มณฑลยูนนานและเขตการปกครองตนเองกวางสี พบว่าในปี 2562 มณฑลยูนนานมีประชากร 48.58 ล้านคน และเขตการปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มีประชากร 49.6 ล้านคน รองลงมา คือ เวียดนาม มีจำนวนประชากร 98.321 ล้านคน มีสัดส่วนประชากร ร้อยละ 5.95 ของประชากรทั้งหมด สำหรับประเทศที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุดในกลุ่ม คือ สปป.ลาว มีจำนวนประชากรเพียง 7.371 ล้านคน มีสัดส่วนประชากรเพียงร้อยละ 0.45 ของจำนวนประชากรทั้งหมด (International Monetary Fund, 2021)

เมื่อพิจารณาประชากรย้อนหลัง 5 ปี พบว่า ประชากรรวมของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตั้งแต่ปี 2559 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด จากเดิม ปี 2559 มีจำนวน 1,618.036 ล้านคน จีนยังคงเป็นประเทศที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดในกลุ่มฯ มีจำนวนประชากร เท่ากับ 1,382.710 ล้านคน เพิ่มขึ้น จำนวน 21.62 ล้านคน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร เท่ากับ ร้อยละ 0.31 ต่อปี รองลงมา คือ เวียดนาม จำนวน 92.695 ล้านคน เพิ่มขึ้น จำนวน 5.625 ล้านคน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร เท่ากับ ร้อยละ 1.01 ต่อปี และประเทศที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุดยังคงเป็น สปป.ลาว มีจำนวนประชากร เท่ากับ 6 ล้านคน มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น เท่ากับ 0.525 ล้านคน แต่มีอัตราการเปลี่ยนของจำนวนประชากรจากปี 2559 - 2564 มากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 1.28 ต่อปี (**ตารางที่ 3.7.1-1** และ**ตารางที่ 3.7.1-2**)

2) เชื้อชาติและภาษา

ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ภาษา และศาสนา โดยแบ่งกลุ่มประเทศที่มีประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธมากที่สุด ได้แก่ ไทย กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว นับถือศาสนาพุทธ นิกายเถรวาท สำหรับมณฑลยูนนาน จีนตอนใต้มีการนับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาทเช่นกัน ส่วนเวียดนาม และเขตการปกครองตนเองกวางสี ของจีนตอนใต้มีประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธนิกายมหายาน แต่สำหรับประชากรโดยรวมของจีนแล้ว นับถือลัทธิขงจื้อซึ่งมีความแตกต่างกับประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ตารางที่ 3.7.1-1 จำนวนและสัดส่วนประชากรของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564

ประเทศ	จำนวนประชากร (ล้านคน)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ไทย	**68**	**69**	**69**	**69**	**69**	**69**
สัดส่วน	4.26	4.25	4.25	4.24	4.24	4.23
กัมพูชา	**15**	**15**	**15**	**15**	**15**	**15**
สัดส่วน	0.94	0.94	0.95	0.95	0.95	0.96
เมียนมา	**51**	**52**	**52**	**52**	**53**	**53**
สัดส่วน	3.19	3.20	3.21	3.22	3.23	3.24
สปป.ลาว	**6**	**6**	**7**	**7**	**7**	**7**
สัดส่วน	0.42	0.43	0.43	0.44	0.44	0.45
เวียดนาม	**92**	**93**	**94**	**96**	**97**	**98**
สัดส่วน	5.73	5.76	5.79	5.88	5.91	5.95
จีน (ทั้งหมด)	**1,382**	**1,390**	**1,395**	**1,400**	**1,404**	**1,408**
สัดส่วน	85.46	85.42	85.37	85.28	85.23	85.18
รวม	**1,618**	**1,627**	**1,634**	**1,641**	**1,647**	**1,653**
สัดส่วน	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ที่มา : International Monetary Fund (2021)

ตารางที่ 3.7.1-2 อัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564

ประเทศ	อัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ร้อยละต่อปี					
	2559 - 2560	2560 - 2561	2561 - 2562	2562 - 2563	2563 - 2564	2559 - 2564
ไทย	0.35	0.31	0.29	0.25	0.22	**0.24**
กัมพูชา	1.02	1.01	0.70	0.50	1.00	**0.72**
เมียนมา	0.81	0.77	0.73	0.69	0.66	**0.62**
สปป.ลาว	1.56	1.57	1.43	1.44	1.45	**1.28**
เวียดนาม	1.05	1.06	1.92	0.96	0.94	**1.01**
จีน	0.53	0.38	0.33	0.31	0.27	**0.31**
รวม	**0.57**	**0.44**	**0.45**	**0.36**	**0.33**	**0.36**

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และ วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

นอกจากความหลากหลายทางศาสนาแล้ว เชื้อชาติก็มีความหลากหลายมากของในแต่ละประเทศ ทุกประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีเชื้อชาติมากกว่า 1 เชื้อชาติ เช่น 1) ไทย มีเชื้อชาติกกว่า 10 เชื้อชาติ แต่ส่วนใหญ่ประชากรไทยมีเชื้อชาติเป็นชาวไทย 2) กัมพูชา ประชากรมีเชื้อชาติเขมรมากที่สุด ร้อยละ 85 ของประชากรทั้งหมด รองลงมากเป็น เชื้อชาติญวน และชาวจีน 3) เมียนมา มีเชื้อชาติหลัก 8 กลุ่ม โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 68 เป็นเชื้อชาติพม่า 4) สปป.ลาว แบ่งเชื้อชาติออกเป็น 3 กลุ่ม ตามที่อยู่อาศัย ได้แก่ เชื้อชาติลาวลุ่ม คือ ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตที่ราบ เชื้อชาติลาวเทิง คือ ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตที่ราบสูง และเชื้อชาติลาวสูง คือ ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตภูเขาสูง 5) เวียดนาม ประชากรส่วนใหญ่ ร้อยละ 86 มีเชื้อชาติกิง (Kinh) หรือเวียต (Viet) 6) จีน ประชากรส่วนใหญ่ของจีนมีเชื้อชาติฮั่น และมณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกวางสี ประชากรมากว่าร้อยละ 60 มีเชื้อชาติเป็นชาวฮั่น (**ตารางที่ 3.7.1-3**)

ตารางที่ 3.7.1-3 เชื้อชาติ ภาษา และศาสนาของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ประเทศ	เชื้อชาติ	ภาษาราชการ	ศาสนา
ไทย [a]	ชาวไทย ชาวไทยเชื้อสายลาว ชาวไทยเชื้อสายมอญ ชาวไทยเชื้อสายเขมร ชาวไทยเชื้อสายจีน ชาวไทยเชื้อสายมลายู ชาวชวา (แขกแพ) ชาวจาม (แขกจาม) ชาวเวียด ชาวพม่า และชาวไทยภูเขาเผ่าต่างๆ เช่น ชาวกะเหรี่ยง ลีซอ ชาวม้ง ส่วย เป็นต้น	ไทย	พุทธ นิกายเถรวาท
กัมพูชา [b]	ชาวเขมร ชาวญวน ชาวจีน และอื่นๆ เช่น ชาวไทย ชาวลาว ชาวจาม ชาวจะราย ชาวระแดว์ ชาวเสตียง ชาวเมรญ และชาวเบือร์ เป็นต้น	เขมร	พุทธ นิกายเถรวาท
เมียนมา [c]	เชื้อชาติหลัก 8 กลุ่ม คือ พม่า ไทยใหญ่ กะเหรี่ยง ยะไข่ จีน มอญ และอินเดีย	เมียนมา	พุทธ
สปป.ลาว [d]	ลาวลุ่ม ลาวเทิง ลาวสูง	ลาว	พุทธ นิกายเถรวาท
เวียดนาม [e]	กิง (Kinh) หรือเวียต (Viet) และชนกลุ่มอื่นๆ อีก 53 เชื้อชาติ	เวียดนาม	ลัทธิต่างๆ
จีน [f]	ชาวฮั่น	จีนกลาง	ลัทธิขงจื้อ
มณฑลยูนนาน [g]	ชาวฮั่น และชนกลุ่มน้อย เช่น จวง ฮุย แม้ว ทิเบต เย้า ไป๋ ว้า น่าซี ตูหลง ลีซู ปูลาง	จีนกลาง	พุทธ นิกายเถรวาท
กวางสี [h]	ชาวฮั่น และชนชาติจ้วง	จีนกลาง	พุทธ นิกายมหายาน

ที่มา : [a] สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (2563) [b] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2559)[1] [c] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2559)[2] [d] สำนักข่าวกรองแห่งชาติ (2564)[2] [e] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2559)[3] [f] สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564)[3] [g] China Information Center (2016) และ [h] Hmong (n.d.)

3) ความยากจนและการมีงานทำ

ความยากจน จากข้อมูลของ World Bank พบว่า ในปี 2561 มีการนำเสนอข้อมูลของไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน พบว่า สปป.ลาว มีอัตราส่วนความยากจนของจำนวนประชากรมากที่สุด เท่ากับ 18.13 ซึ่งหมายความว่า จากประชากร สปป.ลาว 100 คน มีประชากรที่ยากจนที่มีรายได้ต่ำกว่าเส้นความยากจนมากถึง 18 คน รองลงมา คือ ไทย มีอัตราส่วนความยากจนของจำนวนประชากร เท่ากับ 9.9 ซึ่งหมายความว่า จากประชากรไทยทั้งหมด 100 คน มีประชากรที่ยากจน 10 คน และจีนมีอัตราส่วนความยากจนของจำนวนประชากรน้อยที่สุด เท่ากับ 1.7 ซึ่งหมายความว่า จากประชากรจีนทั้งหมด 100 คน มีประชากรที่ยากจนเพียง 2 คน ดังจะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี 2559 - 2562 จีนมีอัตราส่วนความยากจนลดลงมาโดยตลอด บ่งบอกได้ว่าจีนมีความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ และมีประชากรส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่าเส้นความยากจนมากขึ้น (World Bank, 2021)[1] (**ตารางที่ 3.7.1-4**)

ตารางที่ 3.7.1-4 อัตราส่วนความยากจนของจำนวนประชากรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2563

รายการ	อัตราส่วนความยากจน				
	2559	2560	2561	2562	2563
ไทย	8.6	7.9	9.9	N/A	N/A
กัมพูชา	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
เมียนมา	N/A	24.8	N/A	N/A	N/A
สปป.ลาว	N/A	N/A	18.3	N/A	N/A
เวียดนาม	9.8	N/A	6.7	N/A	N/A
จีน	4.5	3.1	1.7	0.6	N/A

หมายเหตุ: N/A = Data Not Available

ที่มา : World Bank (2021)[1]

การมีงานทำ การมีงานทำของประชากรเป็นปัจจัยหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ หากสภาพเศรษฐกิจดีประชาชนที่ต้องการทำงานและมีอายุมากกว่า 15 ปี หรือกำลังแรงงาน จะสามารถมีงานทำมีรายได้ไม่เกิดปัญหาสังคมจากความยากจนและไม่มีรายได้แม้ต้องการทำงาน โดยกำลังแรงงานของแต่ละประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น (Asian Development Bank, 2021)[2]

เมื่อพิจารณาอัตราการว่างงาน ซึ่งพิจารณาจากสัดส่วนของจำนวนผู้ว่างงานต่อกำลังแรงงานทั้งหมด ไทยและจีน ในช่วง 4 ปี (พ.ศ. 2559 - 2562) มีอัตราการว่างงานลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 ไทยมีอัตราการว่างงานเท่ากับ 1.0 และจีนมีอัตราการว่างงานเท่ากับ 3.6 ส่วน สปป.ลาว จากข้อมูลปี 2561 เป็นประเทศที่มีอัตราการว่างงานมากที่สุด คือ 9.0 (**ตารางที่ 3.7.1-5**)

ตารางที่ 3.7.1-5 กำลังแรงงานและอัตราการว่างงานของประชากรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2562

รายการ	2559	2560	2561	2562
ประชากรทั้งหมด (ล้านคน)				
ไทย	68.24	68.89	69.11	69.31
กัมพูชา	15.30	15.52	15.74	15.96
เมียนมา	52.92	53.39	53.86	54.34
สปป.ลาว	6.59	6.68	6.78	6.88
เวียดนาม	93.25	94.29	95.39	96.48
จีน (ทั้งหมด)	1,382.71	1,390.08	1,395.38	1,400.05
กำลังแรงงานรวม (คน)				
ไทย	37,692,650	37,458,250	37,864,550	37,613,438
กัมพูชา	8,608,000	8,779,000	N/A	N/A
เมียนมา	N/A	22,280,000	22,740,000	N/A
สปป.ลาว	N/A	1,940,230	N/A	N/A
เวียดนาม	54,400,000	54,800,000	55,400,000	55,767,410
จีน (ทั้งหมด)	806,940,000	806,860,000	805,670,000	N/A
ประชากรผู้มีงานทำ (คน)				
ไทย	37,692,650	37,458,250	37,864,550	37,613,437
กัมพูชา	8,592,000	8,766,000	N/A	N/A
เมียนมา	N/A	21,931,220	22,550,000	N/A
สปป.ลาว	N/A	1,757,733	N/A	N/A
เวียดนาม	53,300,000	53,700,000	54,200,000	54,659,188
จีน (ทั้งหมด)	776,030,000	776,400,000	775,860,000	774,710,000
ประชากรผู้ไม่มีงานทำ (ว่างงาน)				
ไทย	377,463	450,668	404,285	373,400
กัมพูชา	16,000	13,000	N/A	N/A
เมียนมา	N/A	348,780	190,000.0	N/A
สปป.ลาว	N/A	182,497	N/A	N/A
เวียดนาม	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,108,222
จีน (ทั้งหมด)	9,820,000	9,720,000	9,740,000	9,450,000
อัตราการว่างงาน (ร้อยละ)				
ไทย	1.0	1.2	1.1	1.0
กัมพูชา	0.2	0.1	N/A	N/A
เมียนมา	N/A	1.6	0.8	N/A
สปป.ลาว	N/A	N/A	9.4	N/A
เวียดนาม	3.0	2.0	2.0	2.0
จีน (ทั้งหมด)	4.0	3.9	3.8	3.6

หมายเหตุ : N/A = Data Not Available

ที่มา : Asian Development Bank (2021)[2]

3.7.2 ด้านเศรษฐกิจ

1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP)

เมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในปี พ.ศ. 2562 โดยในส่วนจีนพิจารณาเฉพาะจีนตอนใต้ คือ มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกวางสี ซึ่งพบว่าไทยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมากที่สุด คือ 544.152 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีมณฑลยูนนานเป็นลำดับที่ 2 จำนวน 360.564 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยประเทศที่มี GDP น้อยที่สุด คือ สปป.ลาว 18.807 พันล้านเหรียญสหรัฐ (**ตารางที่ 3.7.2-1**)

International Monetary Fund (IMF) ได้มีการคาดการณ์ GDP ในปี 2564 โดยทุกประเทศมีแนวโน้มของ GDP เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ยกเว้นเมียนมาเท่านั้นที่คาดการณ์ว่ามี GDP ลดลง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของ GDP ในแต่ละประเทศพบว่า ในช่วงปี 2562 - 2563 ประเทศไทย กัมพูชา และ สปป.ลาว มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง เนื่องจากสถานการณ์โรคโควิด-19 ในขณะที่เมียนมา เวียดนาม และจีน มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง (**ตารางที่ 3.7.2-2** และ**รูปที่ 3.7.2-1**)

ตารางที่ 3.7.2-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564

รายการ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ/1 (พันล้านเหรียญสหรัฐ)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564/2
ไทย[a]	413.497	456.523	506.403	544.152	501.888	538.735
กัมพูชา[a]	20.043	22.189	24.444	26.728	25.953	27.239
เมียนมา[a]	60.09	61.267	66.699	68.802	81.257	76.195
สปป.ลาว[a]	15.905	17.056	18.133	18.807	19.078	20.44
เวียดนาม[a]	252.149	277.074	304.016	329.537	340.821	354.868
จีน[a]	11,227.08	12,265.32	13,841.90	14,340.60	14,722.84	16,642.32
ยูนนาน/3b	N/A	N/A	N/A	360.594	375,820	N/A
กวางสี/3b	N/A	N/A	N/A	329.640	N/A	N/A

หมายเหตุ : /1Gross domestic product at current prices

/2Estimates

/3 ข้อมูลจำแนกมณฑลจากศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน เผยแพร่เฉพาะปี 2562-2563 (ยูนนาน) และเฉพาะปี 2562 (กวางสี)

ที่มา : [a]International Monetary Fund (2021)

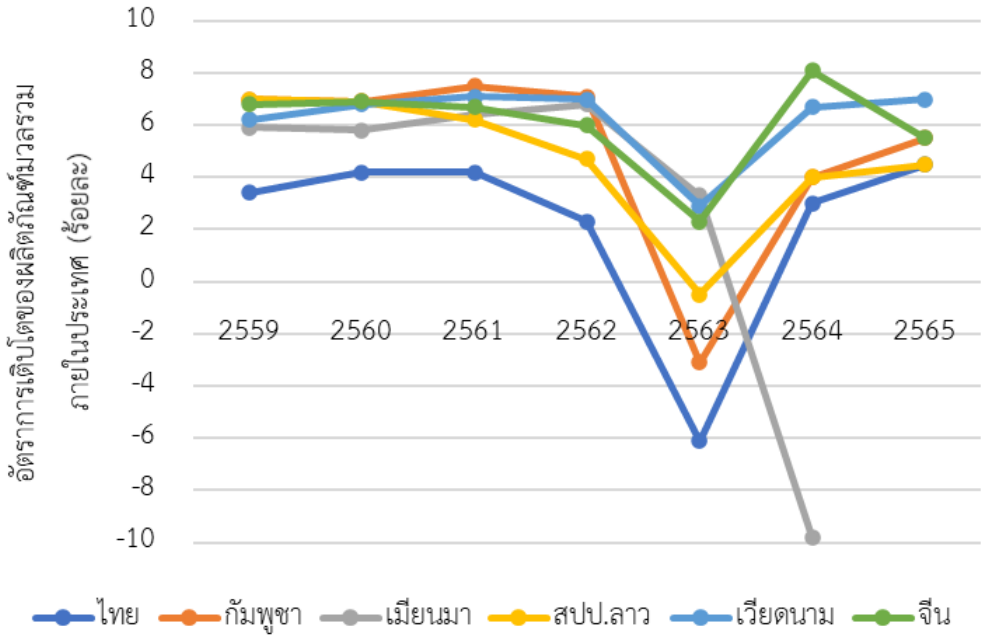
[b]ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน (2564)

ตารางที่ 3.7.2-2 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564 และปีคาดการณ์ 2565

รายการ	อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)						
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ไทย	3.4	4.2	4.2	2.3	-6.1	3.0	4.5
กัมพูชา	7.0	6.9	7.5	7.1	-3.1	4.0	5.5
เมียนมา	5.9	5.8	6.4	6.8	3.3	-9.8	N/A
สปป.ลาว	7.0	6.9	6.2	4.7	-0.5	4.0	4.5
เวียดนาม	6.2	6.8	7.1	7.0	2.9	6.7	7.0
จีน	6.8	6.9	6.7	6.0	2.3	8.1	5.5

หมายเหตุ : N/A = Data Not Available

ที่มา : Asian Development Bank (2021)[2]



ที่มา : Asian Development Bank (2021)[2] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.7.2-1 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564 และปีคาดการณ์ 2565 (หน่วย: ร้อยละ)

2) รายได้ต่อหัว (GDP per Capita)

ไทยมีรายได้ต่อหัวมากที่สุดในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2559 - 2563) โดยในปี 2563 มีรายได้ต่อหัว 17,286.87 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี ซึ่งมากกว่าจีนที่มีรายได้ต่อหัวเป็นอันดับสองในกลุ่มประเทศ คือ 16,296.59 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี โดยประเทศที่มีรายได้ต่อหัวต่ำที่สุด คือ กัมพูชา 4,636.63 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี (International Monetary Fund, 2021)

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของรายได้ต่อหัว พบว่า ตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2559 - 2562) รายได้ต่อหัวของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกประเทศ แต่ช่วงปี 2563 ซึ่งเป็นช่วงที่ทุกประเทศเผชิญกับปัญหาโควิด-19 ไทย กัมพูชา และสปป.ลาว มีรายได้ต่อหัวลดลง ในขณะที่เมียนมา เวียดนาม และจีนมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการคาดการณ์ของ IMF พบว่า รายได้ต่อหัวในปี 2564 มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นทุกประเทศเนื่องจากคาดว่าจะมีการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจากภาวะโรคระบาด มีเพียงเมียนมาเท่านั้นที่ลดลงเนื่องจากสถานการณ์ทางการเมือง (**ตารางที่ 3.7.2-3** และ**รูปที่ 3.7.2-2**)

ตารางที่ 3.7.2-3 รายได้ต่อหัวของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564

รายการ	รายได้ต่อหัว /1 (ดอลลาร์สหรัฐ)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564/2
ไทย[a]	16,782.10	17,422.95	18,095.74	18,453.47	17,286.87	17,691.84
กัมพูชา[a]	3,868.68	4,097.53	4,362.09	4,636.63	4,450.62	4,589.64
เมียนมา[a]	4,130.24	4,332.72	4,575.10	4,848.56	4,968.73	4,497.12
สปป.ลาว[a]	6,896.29	7,255.17	7,592.99	7,833.41	7,688.63	7,931.34
เวียดนาม[a]	8,585.48	9,085.61	9,626.30	10,107.71	10,302.96	10,870.54
จีน[a]	13,399.13	14,253.90	15,154.69	15,983.52	16,296.59	17,624.26
ยูนนาน/3b	N/A	N/A	N/A	7,515.06	7,736	N/A
กวางสี/3b	N/A	N/A	N/A	6,671.01	N/A	N/A

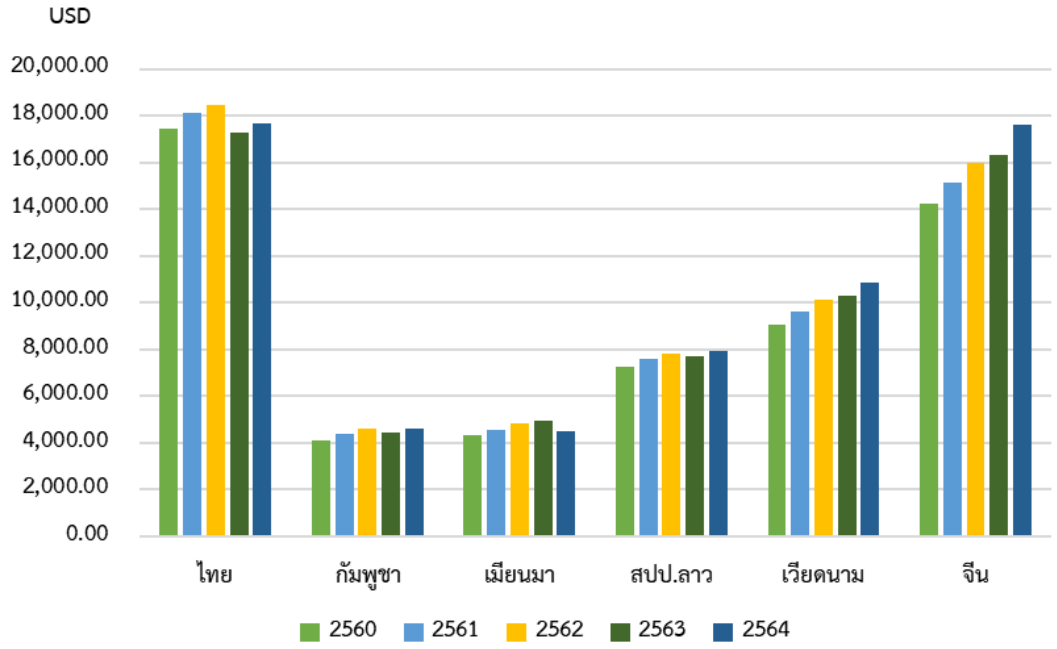
หมายเหตุ : /1 Gross domestic product per capita, constant prices

/2 Estimates

/3 ข้อมูลจำแนกมณฑลจากศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน เผยแพร่เฉพาะปี 2562-2563 (ยูนนาน) และเฉพาะปี 2562 (กวางสี)

ที่มา : [a]International Monetary Fund (2021)

[b]ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน (2564)



ที่มา : International Monetary Fund (2021) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.7.2-2 รายได้ต่อหัวของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2564

3) โครงสร้างการผลิต (Structure of Output)

กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทุกประเทศมีโครงสร้างการผลิตหลักเป็นภาคบริการ โดยเฉพาะไทยที่มีสัดส่วนรายได้ของประเทศจากภาคบริการมากที่สุดโดยเปรียบเทียบ คือ ร้อยละ 61.1 ของ GDP ส่วนภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนการผลิตลำดับที่สองทุกประเทศ โดยจีนเป็นประเทศที่สร้างรายได้จากภาคอุตสาหกรรมในสัดส่วนมากที่สุด คือ ร้อยละ 39.2 และเมียนมาลำดับที่สอง ร้อยละ 38.0 เมื่อพิจารณาถึงภาคเกษตรกรรม ซึ่งมีสัดส่วนน้อยที่สุดโดยเปรียบเทียบ กัมพูชามีสัดส่วนของภาคเกษตรมากที่สุดในกลุ่ม คือ ร้อยละ 22.1 และเมียนมาลำดับที่ 2 ร้อยละ 21.4 ทั้งนี้แนวโน้มการผลิตภาคเกษตรลดลงเนื่องจากมีการแปรรูปผลิตภัณฑ์ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่ามากขึ้นในกลุ่มประเทศที่มีระดับเทคโนโลยีในระดับดี (Asia Development Bank, 2020) (**ตารางที่ 3.7.2-4** และ**รูปที่ 3.7.2-3**)

ตารางที่ 3.7.2-4 โครงสร้างการผลิตของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2562 (หน่วย: ร้อยละ)

รายการ	ไทย/2	กัมพูชา	เมียนมา	สปป.ลาว/3	เวียดนาม	จีน/2
ภาคเกษตร	8.0	22.1	21.4	17.7	15.5	7.4
ภาคอุตสาหกรรม	30.9	36.5	38.0	35.5	38.3	39.2
ภาคบริการ	61.1	41.4	40.7	46.8	46.2	53.4

หมายเหตุ : /1 % of GDP at current market prices

/2Estimates

/3 ข้อมูลปี 2018 เนื่องจากไม่ปรากฏข้อมูลปี 2019

ที่มา : Asian Development Bank (2020)



ที่มา : Asian Development Bank (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.7.2-3 โครงสร้างการผลิตของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2562

4) การค้าระหว่างประเทศ

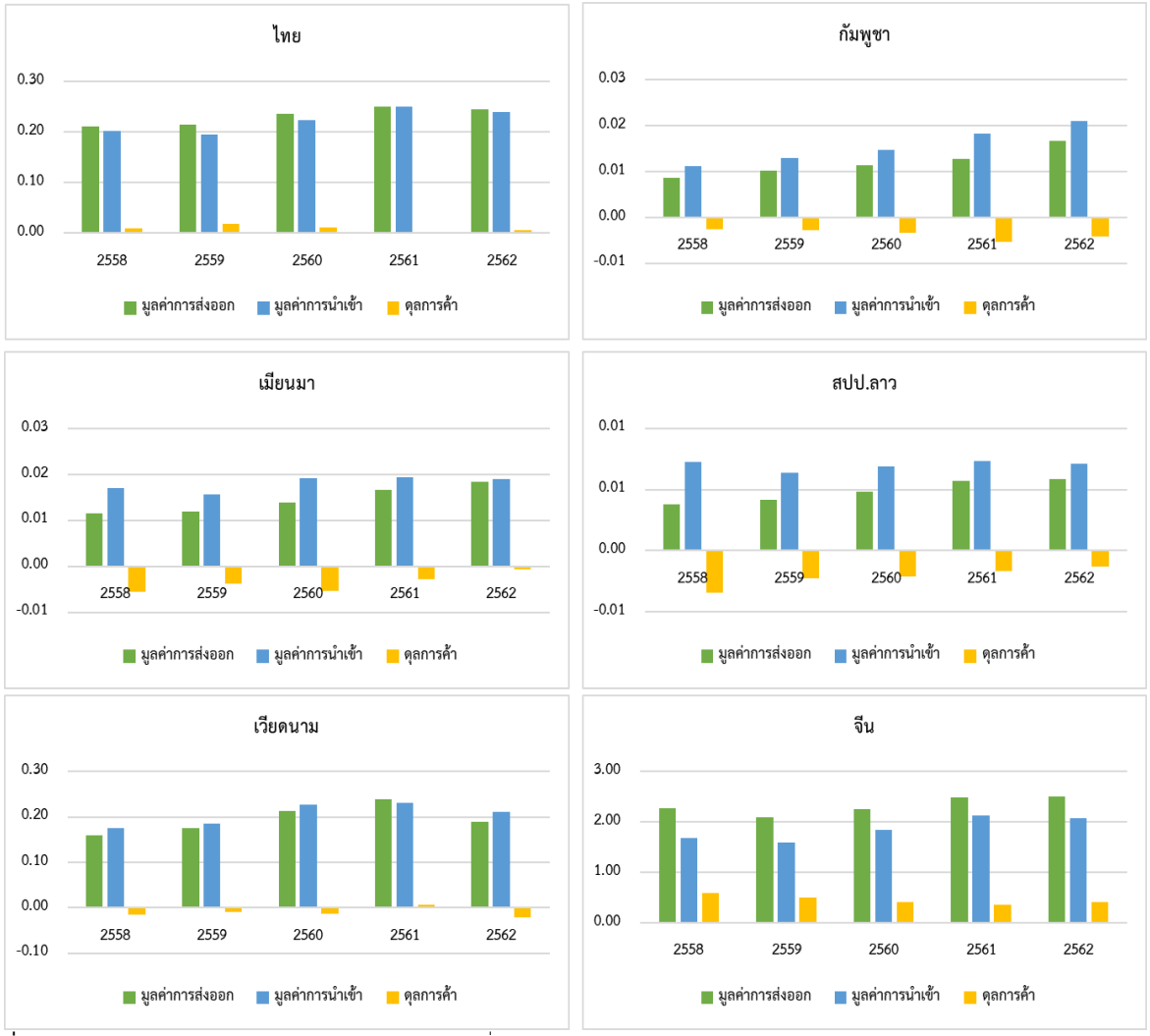
จีนเป็นประเทศที่มีจำนวนประชากรจำนวนมาก รวมทั้งมีการผลิตสินค้าและบริการเพื่อส่งออกที่มีต้นทุนต่ำทำให้สามารถแข่งขันด้านราคาได้ โดยมูลค่าการส่งออกของจีนมีมูลค่าสูงที่สุด คือ 2,499,028.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลำดับที่ 2 ได้แก่ ประเทศไทย 245,346.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาแนวโน้มการส่งออกสินค้าของแต่ละประเทศในช่วง 5 ปี (พ.ศ. 2558 - 2562) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีเพียงเวียดนามที่มีการส่งออกลดลงในปี 2562 เท่านั้น (Asian Development Bank, 2020)

เมื่อพิจารณาดุลการค้า (Balance of Trade) ซึ่งเป็นส่วนต่างของการส่งออกและการนำเข้า พบว่า กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว และเวียดนาม มีการนำเข้ามากกว่าการส่งออก นั้นคือ ขาดดุลการค้าตลอดช่วง 5 ปี ในขณะที่ไทยและจีนมีการค้าระหว่างประเทศที่เกินดุลอย่างต่อเนื่อง (**ตารางที่ 3.7.2-5** และ**รูปที่ 3.7.2-4**)

ตารางที่ 3.7.2-5 การค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2558 - 2562

รายการ	การค้าระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)				
	2558	2559	2560	2561	2562
ไทย					
มูลค่าการส่งออก	210,684.84	213,761.91	235,925.10	250,607.21	245,346.00
มูลค่าการนำเข้า	201,790.34	195,102.78	223,707.35	249,373.17	239,307.39
ดุลการค้า	8,894.51	18,659.13	12,217.75	1,234.04	6,038.61
กัมพูชา					
มูลค่าการส่งออก	8,576.89	10,098.88	11,307.63	12,733.36	16,708.46
มูลค่าการนำเข้า	11,215.14	12,900.20	14,783.23	18,143.06	20,919.04
ดุลการค้า	(2,638.25)	(2,801.32)	(3,475.60)	(5,409.71)	(4,210.58)
เมียนมา					
มูลค่าการส่งออก	11,436.05	11,837.26	13,891.24	16,696.82	18,311.69
มูลค่าการนำเข้า	16,996.10	15,718.35	19,250.31	19,429.18	18,914.76
ดุลการค้า	(5,560.04)	(3,881.09)	(5,359.07)	(2,732.36)	(603.06)
สปป.ลาว					
มูลค่าการส่งออก	3,813.86	4,185.02	4,804.46	5,696.07	5,823.20
มูลค่าการนำเข้า	7,227.64	6,403.73	6,912.86	7,329.45	7,121.37
ดุลการค้า	(3,413.78)	(2,218.71)	(2,108.39)	(1,633.38)	(1,298.17)
เวียดนาม					
มูลค่าการส่งออก	160,100.56	175,757.61	213,528.74	238,865.60	190,312.05
มูลค่าการนำเข้า	175,980.85	185,665.78	226,359.80	231,306.84	210,577.35
ดุลการค้า	(15,880.29)	(9,908.17)	(12,831.06)	7,558.76	(20,265.30)
จีน					
มูลค่าการส่งออก	2,273,468.22	2,097,631.19	2,263,371.33	2,486,681.51	2,499,028.93
มูลค่าการนำเข้า	1,679,564.50	1,587,926.22	1,843,792.94	2,135,733.88	2,077,097.11
ดุลการค้า	593,903.72	509,704.97	419,578.39	350,947.63	421,931.81

ที่มา : Asian Development Bank (2020)



ที่มา : Asian Development Bank (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.7.2-4 การค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2558 - 2562

5) การท่องเที่ยว

จากการรวบรวมข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2562 ด้านการท่องเที่ยวแยกเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ดัง**ตารางที่ 3.7.2-6** พบว่า จีนมีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด คือ 162,538,000 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558 - 2562 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.95 โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมูลค่ารวมของจีนยังไม่ปรากฏข้อมูลปี 2558 - 2562 รองลงมา คือ ไทย มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 39,916,000 คนเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.28 โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีมูลค่า 16,852 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.72 และเวียดนาม มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 18,009,000 คน โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวมีมูลค่า 6,150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ (World Bank, 2021)[2]

ตารางที่ 3.7.2-6 นักท่องเที่ยวต่างชาติและค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปี พ.ศ. 2558 - 2562

ประเทศ		2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2557-2562
ไทย	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	29,923,000	32,530,000	35,592,000	38,178,000	39,916,000	7.28%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	9,539	11,267	12,676	14,406	16,852	13.72%
กัมพูชา	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	4,775,000	5,012,000	5,602,000	6,201,000	6,611,000	8.62%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	641	762	919	1,079	1,161	14.87%
เมียนมา	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	4,681,000	2,907,000	3,443,000	3,551,000	4,364,000	0.03%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	146	201	136	118	214	3.25%
สปป. ลาว	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	4,684,000	4,239,000	3,869,000	4,186,000	4,791,000	0.37%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	1,002	912	930	1,005	1,029	1.51%
เวียดนาม	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	7,944,000	10,013,000	12,922,000	15,498,000	18,009,000	19.89%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	3,595	4,500	5,040	5,910	6,150	12.94%
จีน	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	133,820,000	141,774,000	153,260,000	158,606,000	162,538,000	4.95%
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

ที่มา : World Bank (2021)[2] และที่ปรึกษา (2564)

6) จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ

การขนส่งทุกประเภทจำเป็นต้องมียานพาหนะเป็นส่วนประกอบสำคัญ กล่าวได้ว่า จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่ใช้สะท้อนศักยภาพการขนส่ง จากสถิติจำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะของไทย (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2564) พบว่า ในภาพรวมปี 2562 รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีจำนวน 39,396,745 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีจำนวน 1,315,303 คัน

เมื่อพิจารณาเฉพาะยานพาหนะในการขนส่งสินค้าตั้งแต่ปี 2558 - 2562 พบว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ประเภทรถพ่วง มีจำนวนมากขึ้นตลอด 5 ปี โดยในปี 2558 มีรถพ่วงจำนวน 3,566 คัน

และในปี 2562 มีจำนวนรถพ่วงเพิ่มสูงขึ้นถึง 5,862 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.46 ต่อปี ทั้งนี้ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกประเภทรถบรรทุกไม่ประจำทาง มีจำนวนการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงในลักษณะเดียวกันกับรถพ่วง คือ มีจำนวนมากขึ้นตลอด 5 ปี โดยในปี 2558 มีรถบรรทุกไม่ประจำทางจำนวน 259,084 คัน และในปี 2562 มีจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทางเพิ่มสูงขึ้นถึง 339,124 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.81 ต่อปี ดัง**ตารางที่ 3.7.2-7**

ตารางที่ 3.7.2-7 จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2558 - 2562

ชนิดรถยนต์	2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	**35,546,520**	**36,124,623**	**37,059,245**	**38,266,104**	**39,396,745**	2.64
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	7,742,434	8,197,012	8,740,890	9,362,259	9,985,879	6.42
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	428,403	422,221	425,302	423,166	421,575	-0.30
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	6,135,571	6,277,527	6,437,291	6,614,402	6,775,668	2.51
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	1,648	1,638	1,592	1,551	1,543	-1.86
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	9	2	N/A	-	-	-90.91
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	103,881	95,231	81,944	85,975	85,483	-5.09
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	2,998	2,932	2,694	2,640	2,533	-4.43
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	20,287	20,389	20,221	20,038	19,823	-0.63
รถยนต์บริการธุรกิจ	3,894	4,180	4,374	4,573	4,391	3.24
รถยนต์บริการทัศนาจร	4,018	4,612	4,878	5,351	5,800	8.73
รถยนต์บริการให้เช่า	59	57	70	119	116	20.90
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	20,308,201	20,276,806	20,501,439	20,887,785	21,222,053	1.18
รถแทรกเตอร์	486,555	502,084	517,872	540,032	560,573	3.57
รถบดถนน	12,405	13,333	14,068	14,694	15,002	4.72
รถใช้งานเกษตรกรรม	103,229	104,178	107,673	108,262	108,819	1.43
รถพ่วง	3,566	3,958	4,544	5,105	5,862	12.46
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	189,362	198,463	194,393	190,152	181,625	-1.25
รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	**1,184,503**	**1,213,516**	**1,249,518**	**1,285,685**	**1,315,303**	2.67
รวมรถโดยสาร	**152,857**	**157,015**	**159,189**	**162,975**	**164,998**	**1.90**
รถประจำทาง	85,758	83,803	78,894	75,835	72,886	-4.24
รถไม่ประจำทาง	55,130	60,992	67,633	74,113	78,604	8.93
รถส่วนบุคคล	11,969	12,220	12,662	13,027	13,508	3.06
รวมรถบรรทุก	**1,030,746**	**1,055,717**	**1,089,621**	**1,122,057**	**1,149,668**	**2.79**
รถไม่ประจำทาง	259,084	274,151	293,167	315,789	339,124	6.81
รถส่วนบุคคล	771,662	781,566	796,454	806,268	810,544	1.29
รถขนาดเล็ก	**900**	**784**	**708**	**653**	**637**	**-8.92**
รวม	**36,731,023**	**37,338,139**	**38,308,763**	**39,551,789**	**40,712,048**	2.64

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2564)

3.8 การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ทั้งในด้านนโยบาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงสภาพทางด้านเศรษฐกิจสังคมในปัจจุบัน และแนวโน้มของอนาคตในด้านต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ สามารถสรุปออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้ (**ตารางที่ 3.8-1**)

1) ด้านกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) จากการทบทวนกรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ พบว่ากรอบความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้นมีความหลากหลายและครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในหลายๆ ด้าน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ การจ้างงาน ยกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลกให้กับประเทศสมาชิก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) และสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) (สำนักประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงแรงงาน, 2562)

นอกจากนี้ยังมีกรอบความร่วมมืออื่นๆ ที่กลุ่มประเทศ - สมาชิก คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ได้ร่วมมือกับประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจอื่นๆ นอกเหนือจากจีน คือ 1) ความร่วมมือโขง - ญี่ปุ่น 2) ความร่วมมือโขง - สาธารณะรัฐเกาหลี 3) ความร่วมมือโขง - ล้านช้าง 4) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง และ 5) ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา ซึ่งกรอบความร่วมมือส่วนใหญ่ มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคเป็นหลัก ผ่านการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยที่จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศสมาชิกเจ้าของพื้นที่ และเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิกของประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจที่เข้ามาให้การสนับสนุน คือ ญี่ปุ่น เกาหลี จีน สหรัฐอเมริกา และอินเดีย นำมาสู่การเกิดประโยชน์ร่วมกันได้ ดัง**รูปที่ 3.8-1**

โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) โดยการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญและมีการดำเนินการที่เป็นรูปธรรมชัดเจน นำไปสู่ความร่วมมือในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงทั้ง 3 แนว ได้แก่ (1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) (2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) และ (3) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ตารางที่ 3.8-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน			
(1) **ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region)** ดำเนินงานอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์แผนงาน GMS ปี 2561 - 2565	ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของ 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน ได้แก่ - สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่ง - เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการเดินทาง - สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community)	**สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ตัวอย่างความก้าวหน้าโครงการสำคัญ คือ - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 - โครงการก่อสร้าง Motor Way (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) - การผลักดันการดำเนินงานภายใต้ความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้ร่วมดำเนินการในระยะแรกเริ่ม (Early Harvest)	**เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness)** มีความก้าวหน้า คือ - การเร่งปรับแก้กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากร การข้ามแดนของรถขนส่งสินค้า - โครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (RETA 6450 : Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่ง โดย ADB
(2) **ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation)** การประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - ญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 ปี 2563 เน้นย้ำถึงความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหา และชื่นชมความก้าวหน้าในการดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์โตเกียว ค.ศ. 2018	สมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และญี่ปุ่น มีวัตถุประสงค์ คือ - เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจ และระหว่างประเทศอาเซียนเดิมและใหม่ภายในอนุภูมิภาค - เพื่อความแข็งแกร่งของอาเซียน	- ความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาในการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย - การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม พลังงาน ดิจิทัล กฎระเบียบ และอุตสาหกรรม โดยไทยได้พัฒนาเส้นทางสำคัญๆ 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) และ (2) โครงการสะพานไทย	- การอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนและการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

ตารางที่ 3.8-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)			
(3) ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) การประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 2 ปี 2563 ยกระดับความร่วมมือไปสู่การเป็นหุ้นส่วนแบบยุทธศาสตร์ระหว่างกันผ่านนโยบายมุ่งใต้ใหม่พลัส (New Southern Policy Plus)	ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี สมาชิก 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และสาธารณรัฐเกาหลี มีวัตถุประสงค์ - เพื่อกระชับมิตรภาพและความร่วมมือในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม	ความเชื่อมโยงในอาเซียน (โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและเทคโนโลยีระหว่างประเทศ)	- การพัฒนาที่ยั่งยืน (การเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรน้ำ) และการพัฒนาที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (การเกษตร/การพัฒนาชนบท และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์) - ไทยให้การสนับสนุนพร้อมทั้งผลักดันความร่วมมือเพื่อการฟื้นฟูภายหลังโควิด-19 ใน 2 เรื่องหลัก ได้แก่ 1) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข และ 2) การสร้างความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคและโลก
(4) ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation) ผลการดำเนินงานครบรอบ 5 ปี 2563 แสดงบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความร่วมมือในสาขาหลักได้อย่างดี ความร่วมมือที่จะต้องดำเนินการต่อไป คือ การป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดและฟื้นฟูหลังสถานการณ์แพร่ระบาดสิ้นสุดลง	สมาชิก คือ สปป.ลาว เมียนมา ไทย กัมพูชา เวียดนาม และจีน เน้นการพัฒนาความร่วมมือ 3 เสาหลัก ได้แก่ - การเมืองและความมั่นคง - เศรษฐกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืน สังคม วัฒนธรรมและปฏิสัมพันธ์ระหว่างประชาชน	ความเชื่อมโยงการจัดการทรัพยากรน้ำ การแบ่งปันข้อมูลน้ำตลอดทั้งปีกับประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมธรรมาภิบาลด้านการจัดการน้ำข้ามพรมแดน	ความเชื่อมโยงศักยภาพการผลิตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน การเกษตรและการแก้ไขปัญหาความยากจน

ตารางที่ 3.8-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)			
(5) **ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative)** การประชุม MUSP ครั้งที่ 1 ปี 2563 เพื่อสานต่องานที่กำลังดำเนินการอยู่ตามกรอบ LMI 2552 - 2563 และยกระดับความร่วมมือ	ส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขงกับสหรัฐฯ วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ภายใต้ความร่วมมือ 6 สาขา ได้แก่ สิ่งแวดล้อมและน้ำ สาธารณสุข การศึกษา ความเชื่อมโยงการเกษตรและความมั่นคงทางอาหาร และความมั่นคงทางพลังงาน	- พัฒนาโครงการสำหรับรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลทรัพยากรน้ำในแม่น้ำโขง - โครงการหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน - ยกระดับความร่วมมือในด้านความมั่นคงด้านพลังงาน และการจัดการน้ำและทรัพยากรธรรมชาติข้ามพรมแดน	ยกระดับความร่วมมือในด้านการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาทุนมนุษย์
(6) **ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation)** การประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - คงคา ครั้งที่ 10 ปี 2562 รับรองแผนปฏิบัติการ MGC ปี 2562 - 2565 (MGC Plan of Action 2019 - 2022)	ด้วนสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และอินเดีย มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือในกิจกรรมหลัก 4 สาขา ได้แก่ - การท่องเที่ยว - การศึกษา - วัฒนธรรม - การคมนาคมขนส่ง	- ความร่วมมือด้านคมนาคมเชื่อมโยงลุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor) - ความร่วมมือด้านการจัดการทรัพยากรน้ำ	- ความร่วมมือด้านการติดต่อสื่อสาร - ความร่วมมือด้านการเกษตร - ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี - ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว
2) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง			
(1) **ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030)** การประชุมกรรมการบริหาร ADB ปี 2561 อนุมัติแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว ฉบับใหม่ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ 2030 (Strategy 2030)	เพื่อบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาเอเชียแปซิฟิกให้มีความเจริญรุ่งเรือง มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและมีความยั่งยืน ขณะเดียวกันยังคงมุ่งเน้นขจัดความยากไร้อย่างต่อเนื่องต่อไป		เน้นการดำเนินงาน 7 ด้าน ได้แก่ - การแก้ปัญหาความยากจนและลดความไม่เท่าเทียมกันที่ยังคงอยู่ - ผลักดันความเท่าเทียมกันทางเพศให้มีความก้าวหน้า - รับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้างกลไกป้องกันภัยพิบัติและสภาพภูมิอากาศและสร้างความยั่งยืนทางสังคมแวดล้อมให้ดีขึ้น

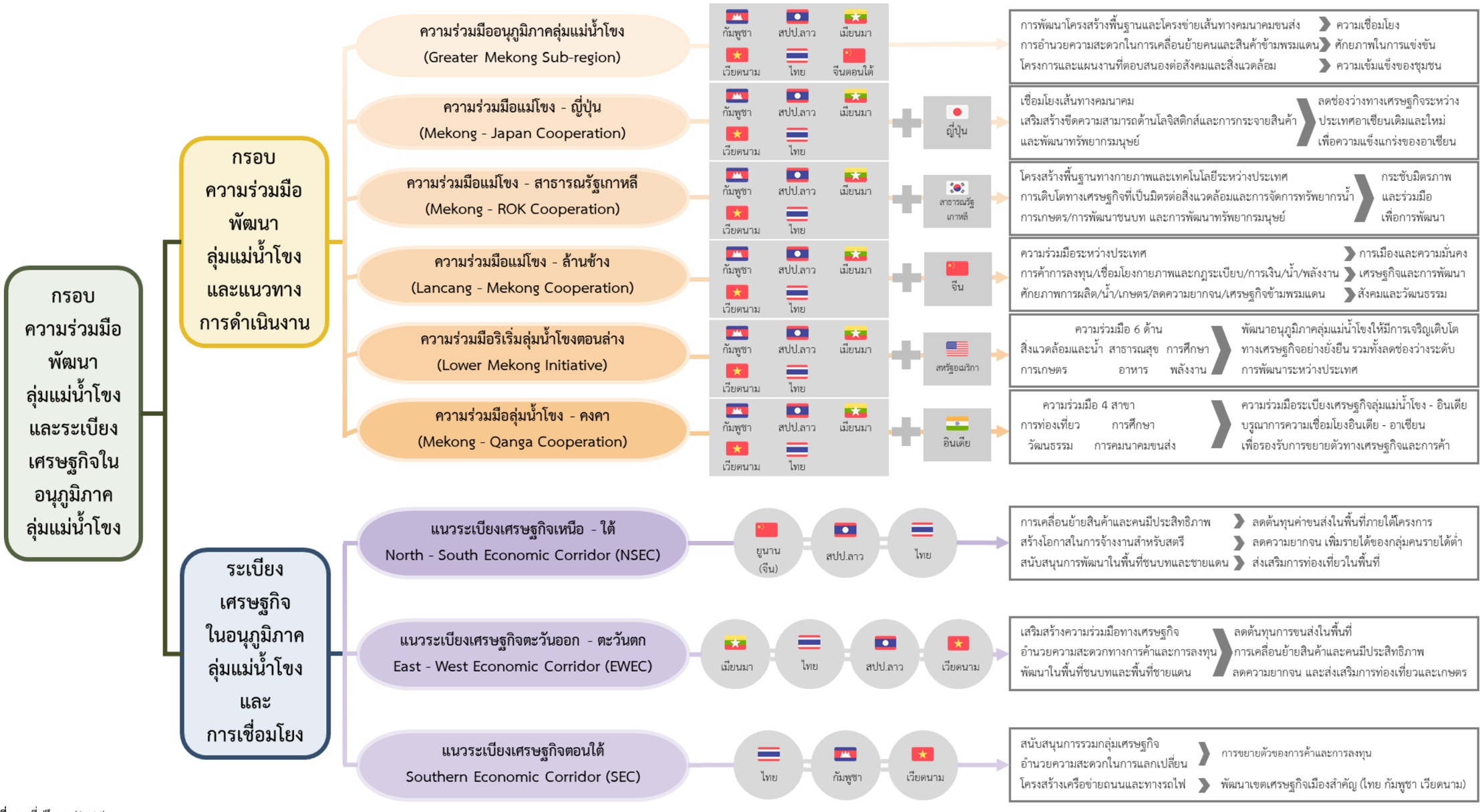
ตารางที่ 3.8-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
2) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ต่อ)			
(1) ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030) การประชุมกรรมการบริหาร ADB ปี 2561 อนุมัติแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวฉบับใหม่ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ 2030 (Strategy 2030) (ต่อ)			- ทำเขตเมืองให้น่าอยู่ - ส่งเสริมการพัฒนาชนบทและความมั่นคงทางอาหาร - ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและขีดความสามารถเชิงสถาบันให้เข้มแข็ง - ส่งเสริมการบูรณาการและความร่วมมือระดับภูมิภาค
(2) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) การประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 39 ปี 2564 มุ่งเน้นพัฒนาการความสัมพันธ์และความร่วมมือกับหุ้นส่วนภายนอกภูมิภาค	ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกัน	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) ร่วมกัน	เปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 12 สาขาสำคัญ (Priority Sectors) ได้แก่ - การท่องเที่ยว - การบิน - ยานยนต์ - ผลิตภัณฑ์ไม้ - ผลิตภัณฑ์ยาง - สิ่งทอ - อิเล็กทรอนิกส์ - สินค้าเกษตร - ประมง - เทคโนโลยีสารสนเทศ - สุขภาพ - สาขาโลจิสติกส์

ตารางที่ 3.8-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องฯ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
2) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ต่อ)			
(3) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) การจัดการประชุมคณะทำงานเพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ครั้งที่ 3 ปี 2561 ก่อนนำเสนอร่างแผนแม่บทฯ ให้ที่ประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 8 รับรอง	สมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย มีเป้าประสงค์หลัก คือ - การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) - การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) - การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS)	ดำเนินความร่วมมือในด้านความเชื่อมโยงทางคมนาคมขนส่ง โดยมีความคืบหน้า คือ - การเชื่อมโยงคมนาคม (สปป.ลาวเป็นประเทศนำ) ได้แก่ 1) ACMECS Single Window Transport Cooperation และ 2) ACMECS Tourism Transport Corridors	ดำเนินความร่วมมือในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม และพลังงานการท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และ สิ่งแวดล้อม โดยมีความคืบหน้าของสาขาความร่วมมือต่างๆ คือ - การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (ไทยเป็นประเทศนำ) ในการจัดตั้งศูนย์ One-Stop-Service (ด่านพรมแดนมุกดาหาร) ส่งเสริมการใช้ระบบ Single Stop Inspection บริเวณชายแดน ผ่อนปรนกฎระเบียบสำหรับผู้มีถิ่นพำนักนอกประเทศไทย และโครงการความร่วมมือด้านพาณิชย์อิเลคทรอนิคส์ (E-Commerce) - การเกษตร (เมียนมาเป็นประเทศนำ) การทำเกษตรแบบมีสัญญา (Contract Farming) - อุตสาหกรรมและพลังงาน (เวียดนามเป็นประเทศนำ) - การท่องเที่ยว (กัมพูชาเป็นประเทศนำ) ร่วมกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและคาราวานสำรวจเส้นทางของประเทศสมาชิก

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



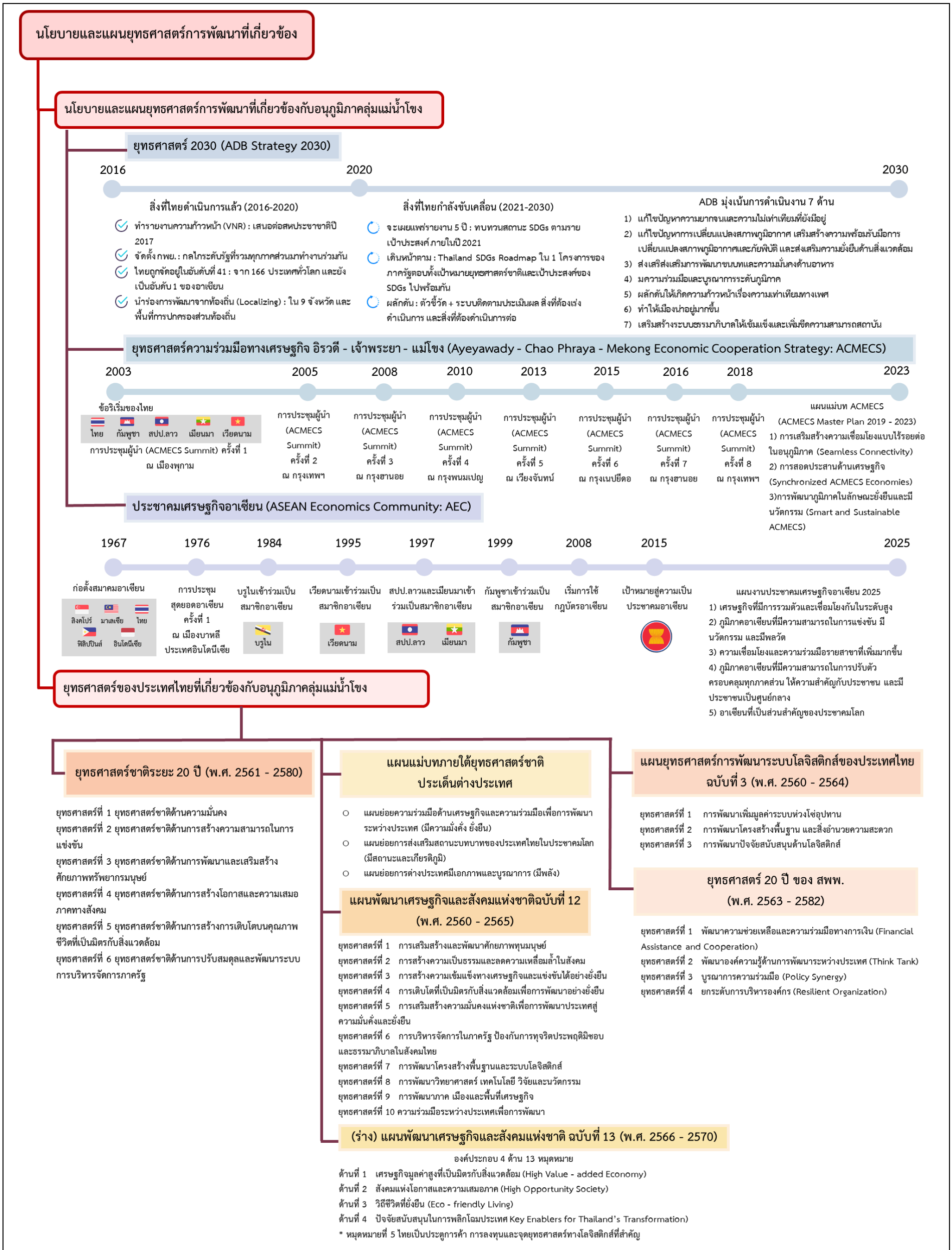
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.8-1 สรุปกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2) ด้านนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากการทบทวนนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (**รูปที่ 3.8-2**) ได้แก่ ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030) มีเป้าหมายในการพัฒนาเอเชียแปซิฟิกให้มีความเจริญรุ่งเรือง มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและมีความยั่งยืน ขณะเดียวกันยังคงมุ่งเน้นขจัดความยากไร้อย่างต่อเนื่อง จากการผลักดันและสนับสนุนการพัฒนาประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของ ADB ถือเป็นประโยชน์อย่างยิ่งของไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่จะดำเนินการพัฒนาภายใต้การสนับสนุนด้านการเงิน และองค์ความรู้ โดยเฉพาะในประเทศที่มีการพัฒนาล้าหลังและมีการกระจุกตัวของความยากจนและความเปราะบางเป็นอันดับแรก เพื่อให้สามารถยกระดับการพัฒนาให้ทัดเทียมกับประเทศในกลุ่มภูมิภาค นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังความร่วมกันได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการพลิกโฉมภูมิภาคสู่เวทีโลกได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน ส่วนนโยบายและยุทธศาสตร์ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community: AEC) ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกัน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยแผนงานที่ใช้ในการขับเคลื่อน คือ แผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 ซึ่งใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากลุ่มประเทศไปสู่กลุ่มประชาคมที่สำคัญของโลก นอกจากนี้ ยังมียุทธศาสตร์ความร่วมมืออิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ที่เป็นข้อริเริ่มของไทยเมื่อปี 2546 และสมาชิก กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างไร้รอยต่อระหว่างประเทศที่นำไปสู่ความยั่งยืนของเศรษฐกิจและสังคมร่วมกัน (Asian Development Bank, 2018)[1]

สำหรับนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โดยส่งเสริมให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เนื่องจากความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของไทย โดยที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการพัฒนาระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน ควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน ได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) ขึ้น เพื่อสอดรับกับกรอบการพัฒนาในระดับนานาชาติ และประเทศ ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรชั้นนำในการร่วมพัฒนาและสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึงและยั่งยืน”

3) ด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า กรอบความร่วมมือ GMS ในปัจจุบันส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว คือ แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งมีโครงข่ายการคมนาคมและ



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

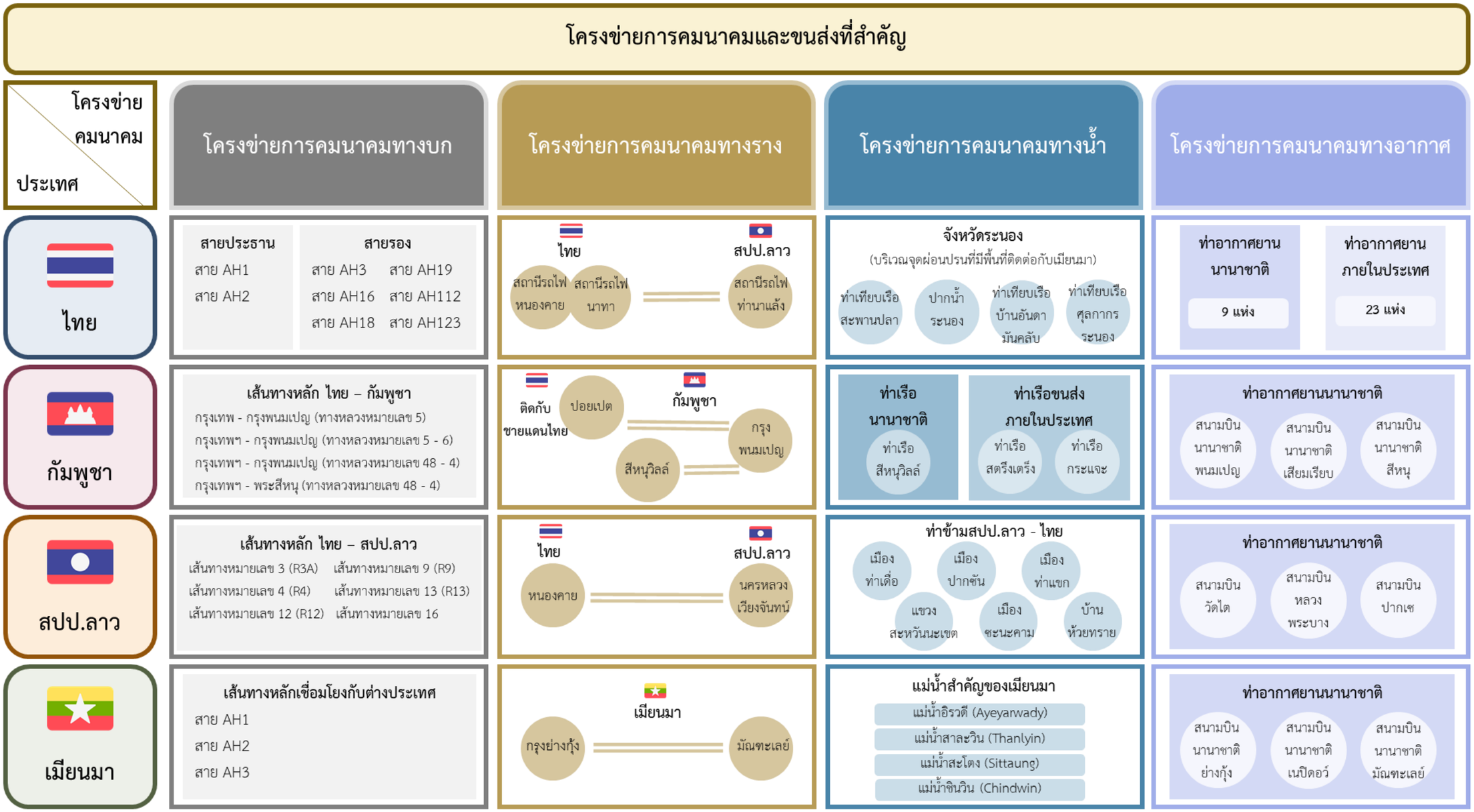
รูปที่ 3.8-2 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ขนส่งที่สำคัญ ดัง**รูปที่ 3.8-3** โดย ADB ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนหลักด้านเงินทุนและวิชาการของการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS โดยการจัดทำโครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (RETA 6450: Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่ง โดยเน้น 4 เรื่องหลักๆ คือ (1) การสร้างความเข้มแข็งด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) (2) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศและอนุภูมิภาค GMS เพื่อลดอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบและต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและเวลา (3) การจัดตั้งองค์กร/สถาบันผู้เชี่ยวชาญในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า และ (4) การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในอนุภูมิภาค และในขณะเดียวกันกลุ่มประเทศ CLMVT มีการกำหนดข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ช่วยลดขั้นตอน กฎระเบียบและพิธีการ ที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ซึ่งจะครอบคลุมมิติการขนส่งข้ามพรมแดน ได้แก่ การขนส่ง การตรวจคนเข้าเมือง การักกัน เป็นต้น (Asian Development Bank, 2013)

4) ด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier) จากการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี ทั้งมาตรการที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) และอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) ส่งผลกระทบในด้านการค้าระหว่างประเทศสมาชิก เช่น ผู้ประกอบการต้องมีต้นทุนเพิ่มขึ้นและขาดความสามารถในการส่งออก ภาครัฐสูญเสียรายได้เข้าประเทศจากมูลค่าการส่งออกที่ลดลง และเป็นภาระของหน่วยงานของรัฐที่ต้องคอยติดตามการประกาศ/ออกเงื่อนไขการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีของประเทศคู่ค้า และหากประเทศที่มีการพึ่งพาการส่งออกมาก รายได้จากการส่งออกลดลง และจะส่งผลให้รายได้และการจ้างแรงงานของประเทศลดลงและส่งผลต่อความมั่นคงในประเทศตามไปด้วย (การเจรจาการค้าประหว่างประเทศ, 2556)

แต่หากในอนาคตมีการผ่อนปรนมาตรการด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มิใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier) ก็จะช่วยให้ลดต้นทุนการส่งออกสินค้า ทำให้รัฐบาลมีรายได้เข้าประเทศจากมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้น และลดภาระของหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งส่งผลต่อรายได้และการจ้างแรงงานที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันก็ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้กับประเทศสมาชิก CLMVT ที่เพิ่มขึ้น

5) ด้านเศรษฐกิจและสังคม ภาวะเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีการเติบโตตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก สรุปดัง**รูปที่ 3.8-4** โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งเริ่มหดตัวในปี 2563 จากผลกระทบของปัญหาโรคระบาดโควิด-19 เมื่อพิจารณารายได้ต่อหัวของประชากรในกลุ่มประเทศ พบว่า ไทยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวมากที่สุดในขณะที่เมียนมาต่ำที่สุด ทั้งนี้โครงสร้างการผลิตของทุกประเทศในกลุ่มประเทศมีสัดส่วนภาคบริการมากที่สุดโดยเฉพาะไทยและจีนที่มีสัดส่วนรายได้เกิดจากภาคบริการมากกว่ากึ่งหนึ่ง ส่วนดุลการค้าระหว่างประเทศในช่วง 5 ปี (2558 - 2562) พบว่า มีเพียงไทยและจีนเท่านั้นที่มีดุลการค้าเกินดุลในขณะที่ประเทศอื่นอยู่ในภาวการณ์ขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามในปีปัจจุบันที่ทุกประเทศต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจซบเซาจากปัญหาโรคโควิด-19 ระลอกใหม่ ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของแต่ละประเทศแตกต่างกันทั้งนี้ขึ้นกับการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาทั้งจากความซบเซาจากการระบาดในปี 2563 และการระบาดรอบใหม่ที่ส่งผลกระทบเพิ่มขึ้นของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเทศที่จะส่งผลต่อการฟื้นตัวและการเติบโตทางเศรษฐกิจของทุกประเทศ (International Monetary Fund, 2021)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.8-3 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ



ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion

เศรษฐกิจและสังคม

ไทย

ประชากร (2564) => 69.31 ล้านคน
แรงงาน (2562) => 37 ล้านคน
GDP (2564) => 538.735 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 17691.84 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 8% , อุตสาหกรรม 31 % , บริการ 61 %
การท่องเที่ยว (2557-2562) => 7.28 %
มูลค่าการส่งออก (2562) => 245,346.00 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 23,9307.39 พันล้านเหรียญสหรัฐ

สปป.ลาว

ประชากร (2564) => 7 ล้านคน
GDP (2564) => 20.44 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 7931.34 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 18% , อุตสาหกรรม 35 % , บริการ 47 %
การท่องเที่ยว (2557-2562) => 0.37 %
มูลค่าการส่งออก (2562) => 5,823.20 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 7,121.37 พันล้านเหรียญสหรัฐ

กัมพูชา

ประชากร (2564) => 15 ล้านคน
GDP (2564) => 27.239 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 4,589.64 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 22% , อุตสาหกรรม 37 % , บริการ 41 %
การท่องเที่ยว (2557-2562) => 8.62 %
มูลค่าการส่งออก (2562) => 16,708.46 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 20,919.04 พันล้านเหรียญสหรัฐ

เวียดนาม

ประชากร (2564) => 98 ล้านคน
แรงงาน (2562) => 55 ล้านคน
GDP (2564) => 354.868 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 10870.54 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 16% , อุตสาหกรรม 38 % , บริการ 46 %
การท่องเที่ยว (2557-2562) => 19.89 %
มูลค่าการส่งอกก (2562) => 19,0312.05 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 210,577.35 พันล้านเหรียญสหรัฐ

เมียนมา

ประชาการ (2564) => 53 ล้านคน
GDP (2564) => 76.195 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 4,497.12 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 21% , อุตสาหกรรม 38 % , บริการ 41 %
การท่องเที่ยว (2557-2562) => 0.03 %
มูลค่าการส่งออก (2562) => 18,311.69 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 18,914.76 พันล้านเหรียญสหรัฐ

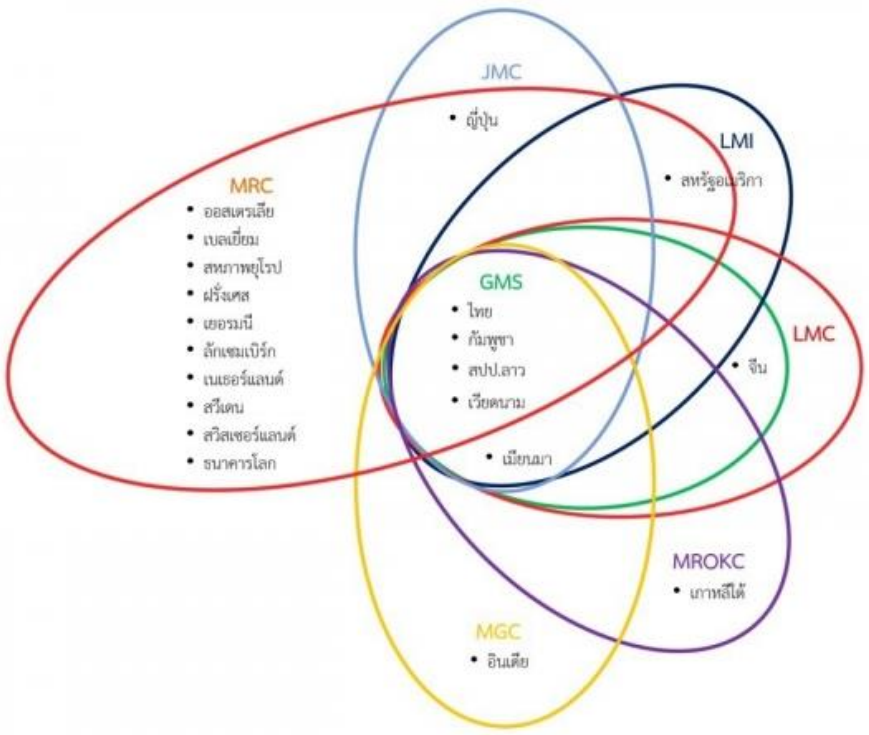
จีน

ประชากร (2564) => 1,408 ล้านคน
GDP (2564) => 16,642.32 พันล้านเหรียญสหรัฐ
GDP Per Capita (2564) => 17,624.26 ดอลลาร์สหรัฐ
GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 8% , อุตสาหกรรม 39 % , บริการ 53 %
การท่องเที่ยว (2557 - 2562) => 4.95 %
มูลค่าการส่งออก (2562) => 2,499,028.93 พันล้านเหรียญสหรัฐ
มูลค่าการนำเข้า (2562) => 2,077,097.11 พันล้านเหรียญสหรัฐ

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.8-4 อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion เศรษฐกิจและสังคม

จากข้อมูลต่างๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่า GMS เป็นกรอบความร่วมมือที่มีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยการดำเนินงานของ GMS นั้นเป็นการดำเนินการภายในกลุ่ม แต่ย่อมไม่รอดพ้นจากการแทรกแซง การเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์จากประเทศมหาอำนาจที่เข้ามามีอิทธิพลสำคัญใน GMS ประกอบด้วย จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย และเกาหลีใต้ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของประเทศและกลุ่มในภูมิภาค ดัง**รูปที่ 3.8-5** จะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศพยายามเข้ามามีบทบาทในอนุภูมิภาคในรูปแบบต่างๆ ดังนี้



ที่มา : วรวิช ศิริจินตนา (2563)

รูปที่ 3.8-5 ความสัมพันธ์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับประเทศมหาอำนาจ

1) จีน ในฐานะสมาชิก GMS พยายามแผ่ขยายอิทธิพลของตน โดยการกระชับความสัมพันธ์กับประเทศสมาชิกให้แน่นแฟ้นและครอบคลุมรอบด้าน ผ่านความร่วมมือด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ การเร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคม ขนส่งทั้งทางรถยนต์และรถไฟในพื้นที่ลุ่มน้ำโขงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพิ่มความร่วมมือเพื่อการพัฒนาและลดปัญหาความยากจน การสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศใน GMS นอกจากนี้ จีนยังผลักดันกรอบความร่วมมือล้านช้าง - แม่โขง (Mekong - Lancang Cooperation: MLC) ซึ่งประกอบด้วย จีน ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อเป็นกลไกกระชับความร่วมมือของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างจีน - อาเซียน (สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564)[1]

2) **สหรัฐอเมริกา** พยายามรักษาบทบาท และความสัมพันธ์กับประเทศในลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (ประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม) เพื่อถ่วงดุลอิทธิพลจีนในภูมิภาค ตามกรอบข้อริเริ่มลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative - LMI) ที่สหรัฐฯ ริเริ่มไว้ตั้งแต่ปี 2552 ซึ่งเปิดโอกาสให้สหรัฐฯ มีส่วนช่วยเหลือและร่วมพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำโขงตอนล่าง ในด้านพลังงาน สาธารณสุข ความมั่นคงทางอาหาร การเกษตร การศึกษา การรักษาสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยในวันที่ 11 กันยายน 2563 สหรัฐอเมริกา กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม ได้เปิดตัวกรอบความร่วมมือหุ้นส่วนลุ่มน้ำโขง - สหรัฐฯ (Mekong - U.S. Partnership) เพื่อย้ำจุดยืนความสัมพันธ์ที่ยืนนานระหว่างกัน ซึ่งสหรัฐอเมริกาได้ประกาศแผนการดำเนินงาน โดยร่วมมือกับสภาคองเกรส เพื่อยกระดับการสนับสนุนให้เกิดเอกราช ความเป็นอิสระทางเศรษฐกิจ ธรรมาภิบาล และการเติบโตที่ยั่งยืนในประเทศภาคีลุ่มน้ำโขง (กองบรรณาธิการจุลสาร จับตาอาเซียน, 2561)

3) **ญี่ปุ่น** ต้องการมีบทบาทที่ชัดเจนขึ้นในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จึงผลักดันกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง กับญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่าง สมาชิกก่อตั้งกับสมาชิกใหม่ของอาเซียนภายใน GMS เพื่อความแข็งแกร่งของอาเซียน ซึ่งจะนำไปสู่สันติภาพเสถียรภาพ และความเจริญรุ่งเรืองของภูมิภาคเอเชียต่อไป โดยผ่านการให้ความช่วยเหลือของญี่ปุ่นที่ให้แก่ GMS กลุ่ม CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ในด้านต่างๆ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การเสริมสร้าง ขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า รวมถึงการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและประชาชน ขณะที่ไทยแสดงบทบาทเป็นประเทศผู้ให้ร่วม (Co - donor/Co - sponsor) กับญี่ปุ่นในการพัฒนา GMS โดยเฉพาะการให้ความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ซึ่งไทยมีประสบการณ์และศักยภาพ ทั้งนี้ญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนา GMS มาเป็นเวลานาน โดยให้เงินสนับสนุนผ่าน ADB ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน GMS ในการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - ญี่ปุ่น เห็นพ้องที่จะสานต่อความร่วมมือภายใต้ 3 เสาหลักของ Tokyo Strategy 2018 ได้แก่ 1) การพัฒนาความเชื่อมโยงที่ดีและมีคุณภาพ 2) การพัฒนาสีเขียวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยสนับสนุนการจัดทำข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ปี 2573 (Mekong - Japan Initiative for SDGs toward 2030) ให้เสร็จสิ้นเพื่อสามารถรับรองในการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - ญี่ปุ่น และ 3) การสร้างสังคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)[1]

4) **อินเดีย** ส่งเสริมความร่วมมือกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงภายใต้กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation - MGC) ซึ่งประกอบด้วย อินเดีย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม โดยให้ ความสำคัญกับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว การศึกษาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการขนส่ง นอกจากนี้ อินเดียยังพยายามผลักดันกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคาให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor) ซึ่งจะบูรณาการเข้ากับความเชื่อมโยงอินเดีย - อาเซียน (India - ASEAN Connectivity) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า นอกจากนี้ ที่ประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือ ลุ่มน้ำโขง - คงคา ครั้งที่ 10 ที่กรุงเทพฯ เมื่อ

สิงหาคม 2562 ได้รับรองแผนปฏิบัติการ MGC ปี 2562 - 2565 (MGC Plan of Action 2019 - 2022) ซึ่งช่วยกำหนดทิศทางความร่วมมือในอนาคตของ MGC โดยมุ่งเน้นสาขาความร่วมมือด้านคมนาคมและการติดต่อสื่อสาร การเกษตร การจัดการทรัพยากรน้ำ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงพุทธศาสนา การศึกษา สาธารณสุขและการแพทย์แผนโบราณ และในปี 2563 ครบรอบ 20 ปี ของความร่วมมือดังกล่าว (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2555)

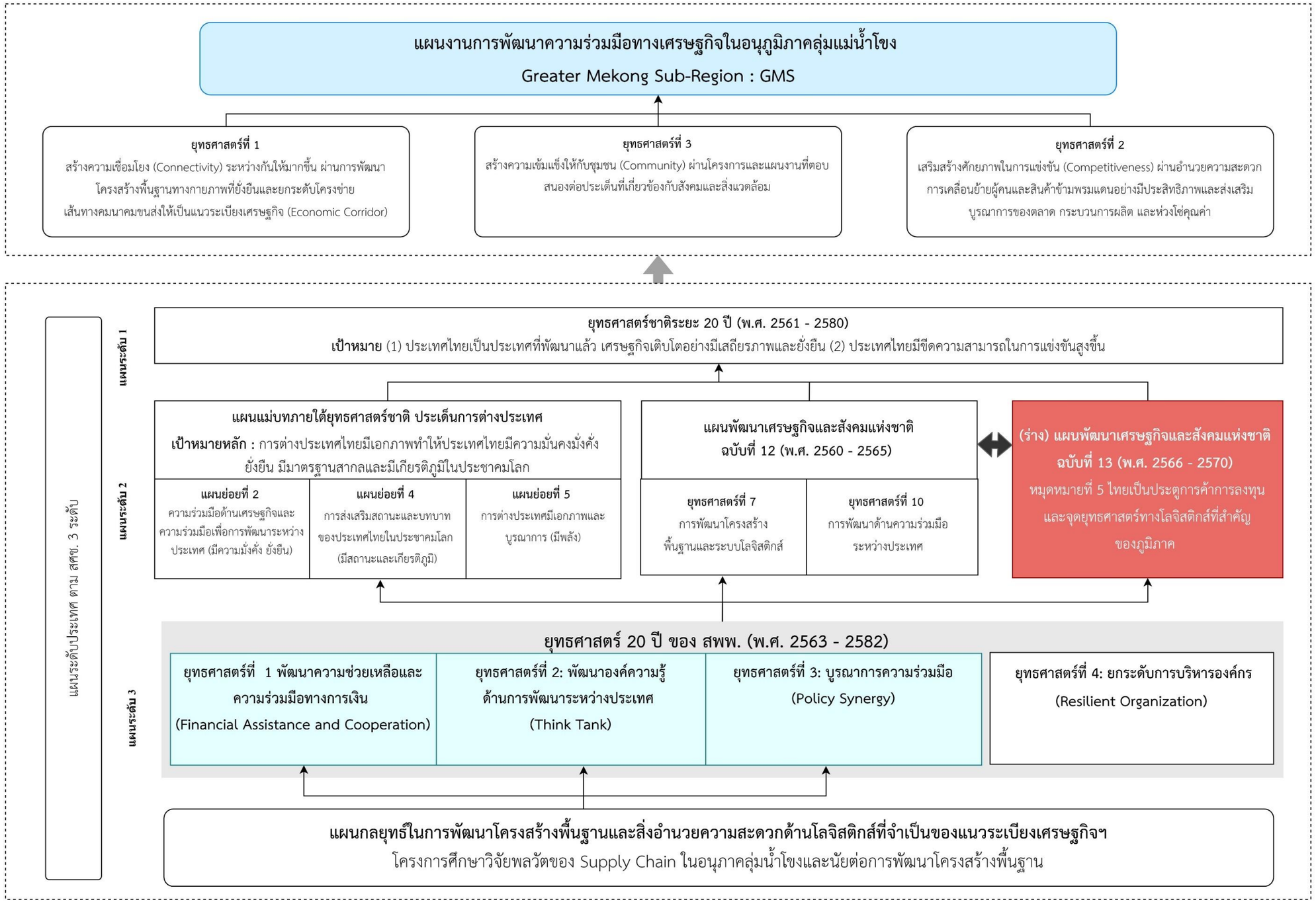
5) เกาหลีใต้ มีความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับเกาหลีใต้ (Mekong - ROK Cooperation) ซึ่งประกอบไปด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และเกาหลีใต้โดยมีเป้าหมายที่จะ ลดช่องว่างการพัฒนาในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง รวมถึงส่งเสริมสัมพันธ์ระหว่างอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและเกาหลีใต้ ในด้านต่างๆ เฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ตามแผนปฏิบัติการลุ่มน้ำโขงกับเกาหลีใต้ปี 2557 - 2560 ซึ่งระบุแนวทางการดำเนินความร่วมมือใน 6 สาขา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศ การเกษตร การจัดการทรัพยากรน้ำ การพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)[2]

ดังนั้น เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กับประเทศมหาอำนาจจากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กลายเป็นจุดสนใจและเป้าหมายของประเทศมหาอำนาจมากขึ้น เช่น จีน สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ เนื่องจากเป็นกลไกหลักที่สำคัญในการพัฒนาลุ่มน้ำโขงที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งของประชาคมอาเซียน เห็นได้จากกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาแผนงาน GMS ระยะ 10 ปี (ปี 2555 - 2565) ที่เน้นความร่วมมือในการดำเนินงานด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน โทรคมนาคม การท่องเที่ยว การเกษตร การค้าและการลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้ GMS กลายเป็นกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างรวดเร็วและเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างมาก ความสำเร็จในการรวมตัวในอนุภูมิภาคทำให้ประเทศมหาอำนาจต้องการเข้ามามีส่วนร่วมหรือแสวงประโยชน์ทั้งจากทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และตลาดลงทุนที่สำคัญ ขณะที่ในอีกด้านหนึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ที่มีต่อประชาคมโลก ซึ่งกรอบความร่วมมือต่างๆ จะทำให้เกิดประโยชน์ในการยกระดับเศรษฐกิจและสังคม และประโยชน์อื่นๆ แก่ไทยและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้ดังนี้

- ป้องกันความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันของอนุภูมิภาค
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดรับกัน และเป็นหนึ่งเดียวกันอย่างไร้รอยต่อ
- พัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ไปให้ทิศทางเดียวกัน เพื่อความเป็นหนึ่งเดียวกันและสามารถสร้างอำนาจต่อรองแก่ประเทศสมาชิกในเวทีโลกทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง
- ทำให้เกิดสภาพคล่องในการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

- ตลาดขนาดใหญ่ของอนุภูมิภาค จะเป็นโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้าไทยมากขึ้น และยกระดับเป็นตลาดที่สำคัญในระดับโลกได้
- การรวมเป็นตลาดเดียวกันจะช่วยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในภูมิภาครวมถึงไทยมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างงานและรายได้แก่ประชาชน
- ร่วมมือกันปรับระเบียบและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศสมาชิกที่จะเป็นไปในทิศทางเดียวกันและขจัดมาตรการกีดกันต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ลดอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และอนุภูมิภาคให้เข้าสู่ตลาดเศรษฐกิจระดับโลกได้อย่างมั่นคงร่วมกัน
- ช่วยกระตุ้นให้ภาคส่วนต่างๆ ของไทย และประเทศสมาชิก อาทิ ภาคธุรกิจ เกษตร ท่องเที่ยว เริ่มปรับตัวเพื่อรับมือกับเศรษฐกิจโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว
- การลดช่องว่างด้านการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก และลดปัญหาการโยกย้ายถิ่นฐานของประเทศที่พัฒนาน้อยกว่า
- ช่วยให้ประชาชนมีความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ความยากจนจะลดลง สามารถเข้าถึงการศึกษาได้อย่างทั่วถึง มีสวัสดิการทางสังคมที่มั่นคง

ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาต่างๆ เกิดประโยชน์สูงสุดดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และนำไปสู่การยกระดับและการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน จากการวิเคราะห์กรอบความร่วมมือ นโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง สถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า การจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ ที่จะทำให้เกิดความเชื่อมโยงต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทาน ของ GMS ให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างไร้รอยต่อ และยกระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนในอนุภูมิภาคและไทยได้นั้น ต้องดำเนินการในสอดรับกับแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับนานาชาติและระดับประเทศในกรอบหลัก ดัง**รูปที่ 3.8-6** ซึ่งจะเป็นเป้าหมายหลักในการดำเนินงานศึกษาภายใต้โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้ต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.8-6 กรอบความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

บทที่ 4

การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

บทที่ 4
การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

4.1 วัตถุประสงค์

การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) จำนวน 3 ระเบียง คือ 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) เพื่อรวบรวมและศึกษาข้อมูลในปัจจุบันของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
2) เพื่อศึกษาความพร้อมในการพัฒนาในอนาคตของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
3) เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงผลกระทบต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ทั้ง 3 แห่ง

4.2 วิธีการศึกษา

จากการทบทวนข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) จะนำมาสู่การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้ง 3 ระเบียงเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดในประเด็นที่ศึกษา และวิธีการศึกษา ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.2-1**

ตารางที่ 4.2-1 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

ประเด็นศึกษา	วิธีการศึกษา
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง	1) ระบุ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่สำคัญ และประตูการค้าที่เกี่ยวข้องในระเบียงเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน
	2) ศึกษา ทบทวน สภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในปัจจุบัน
	3) ศึกษา ทบทวน แผนงานและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน
	4) ศึกษา และวิเคราะห์ถึงคอขวด (Bottleneck) หรือเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน
	5) กำหนดแผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับห่วงโซ่อุปทาน
2. การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	1) การสืบค้นเอกสาร รายงานการศึกษา รายงานการประชุม เอกสารการแถลงข่าว เอกสารนโยบายและแผนงานสำคัญของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	2) ศึกษาการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
3. การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต	1) ศึกษาสภาพของสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต
	2) ศึกษาถึงแผนการพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

4.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมใน GMS ให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ระยะไกลของ TSS 2030 คือ ระบบคมนาคม GMS ที่มีความยั่งยืน (Sustainable) เที่ยงตรง (Time) น่าเชื่อถือ (Reliable) มีประสิทธิภาพ (Efficient) และไร้รอยต่อ (Seamless) (Asian Development Bank, 2018)[1] จำเป็นจะต้องมีการกำหนดแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้

1) ระบุ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่สำคัญ และประตูการค้าที่เกี่ยวข้องในระเบียงเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน

การระบุ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่สำคัญ และประตูการค้าที่เกี่ยวข้องในระเบียงเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน ทำให้สามารถกำหนดกรอบในการศึกษาทบทวน สภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในปัจจุบัน และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในอนาคต โดยองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง ประกอบไปด้วย

- การขนส่งทางถนน
- การขนส่งทางราง
- การขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน
- การขนส่งทางชายฝั่งและทางทะเล
- การขนส่งทางอากาศ

และองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานด้านประตูการค้า ประกอบไปด้วย

- ท่าเรือบก
- ด่านพรมแดน
- ท่าเรือน้ำลึก
- ท่าอากาศยาน

2) ศึกษา ทบทวน สภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและประตูการค้าในปัจจุบัน

การศึกษา ทบทวน สภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในปัจจุบัน เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ศักยภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่จะรองรับห่วงโซ่อุปทานของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยพิจารณาถึงคุณลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานที่และประตูการค้า ที่สำคัญ ได้แก่

- การขนส่งทางถนน เช่น

ประเภทถนน จำนวนช่องจราจร มาตรฐานชั้นทาง สภาพถนน ระยะทาง สถานีขนส่งสินค้าทางถนน ฯลฯ

- การขนส่งทางราง เช่น

ลักษณะทางรถไฟ เช่น ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม ขนาดทางรถไฟ เช่น Meter Gauge Standard Gauge สถานีรถไฟ สถานีขนส่งสินค้าทางราง ท่าเรือบก ฯลฯ

- การขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน เช่น

ท่าเรือในแม่น้ำ

- การขนส่งทางชายฝั่งและทางทะเล เช่น

ท่าเรือน้ำลึก

- การขนส่งทางอากาศ เช่น

ท่าอากาศยาน

- ด่านพรมแดน เช่น

สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

3) ศึกษา ทบทวน แผนงานและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน

การศึกษา ทบทวน แผนและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ทำให้ทราบถึงความคืบหน้าและแนวโน้มในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทาง หรือระบบขนส่งที่จะรองรับห่วงโซ่อุปทานของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในปัจจุบันและอนาคต

4) ศึกษา และวิเคราะห์ถึงคอขวด (Bottleneck) หรือเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน

การวิเคราะห์ถึงปัญหาและอุปสรรค ศักยภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น จะทำให้สามารถระบุได้ถึงตำแหน่งที่จะเกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) หรือเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดแผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับห่วงโซ่อุปทาน

5) กำหนดแผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับห่วงโซ่อุปทาน

การกำหนดแผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับห่วงโซ่อุปทาน จะอยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพผ่านการศึกษาถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการกำหนดและจัดลำดับแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การพัฒนาระบบคมนาคมใน GMS บรรลุตามวิสัยทัศน์ระยะไกลของ TSS 2030 คือ ระบบคมนาคม GMS ที่มีความยั่งยืน (Sustainable) เที่ยงตรง (Time) น่าเชื่อถือ (Reliable) มีประสิทธิภาพ (Efficient) และไร้รอยต่อ (Seamless)

4.2.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ศึกษาการลงทุนของผู้ประกอบการภาคเอกชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 เส้นทาง มีแนวทางการศึกษาดังนี้

- การสืบค้นเอกสาร รายงานการศึกษา รายงานการประชุม เอกสารการแถลงข่าว เอกสารนโยบายและแผนงานสำคัญของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลปริมาณขอรับการส่งเสริมการลงทุน มูลค่าการลงทุน และปริมาณการจ้างงานของผู้ประกอบการภาคเอกชน แหล่งที่มาของข้อมูล อาทิ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) หอการค้าไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) และสมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA) เป็นต้น
- การวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรค ศักยภาพและความพร้อมของการลงทุนของภาคเอกชน

4.2.3 การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

ระบบสาธารณูปโภคเป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อกระบวนการผลิตในห่วงโซ่อุปทาน จึงจำเป็นจะต้องมีการกำหนดแผนพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต ตามแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้

1) ศึกษาสภาพของสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

การวิเคราะห์ถึงสภาพของสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ทำให้ทราบถึงความเหมาะสมของพื้นที่แหล่งผลิตในปัจจุบัน รวมไปถึงพื้นที่ศักยภาพในการเป็นแหล่งผลิตที่เหมาะสมในอนาคต

2) ศึกษาถึงแผนการพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

การศึกษาถึงแผนการพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต จะทำให้ทราบถึงขีดความสามารถของระบบสาธารณูปโภคตามแผนการพัฒนาฯ ในการรองรับกำลังการผลิตที่จะเปลี่ยนแปลงไป รวมไปถึงการกำหนดแผนในการขยายหรือย้ายฐานการผลิตให้สามารถรองรับกำลังการผลิตที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

4.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

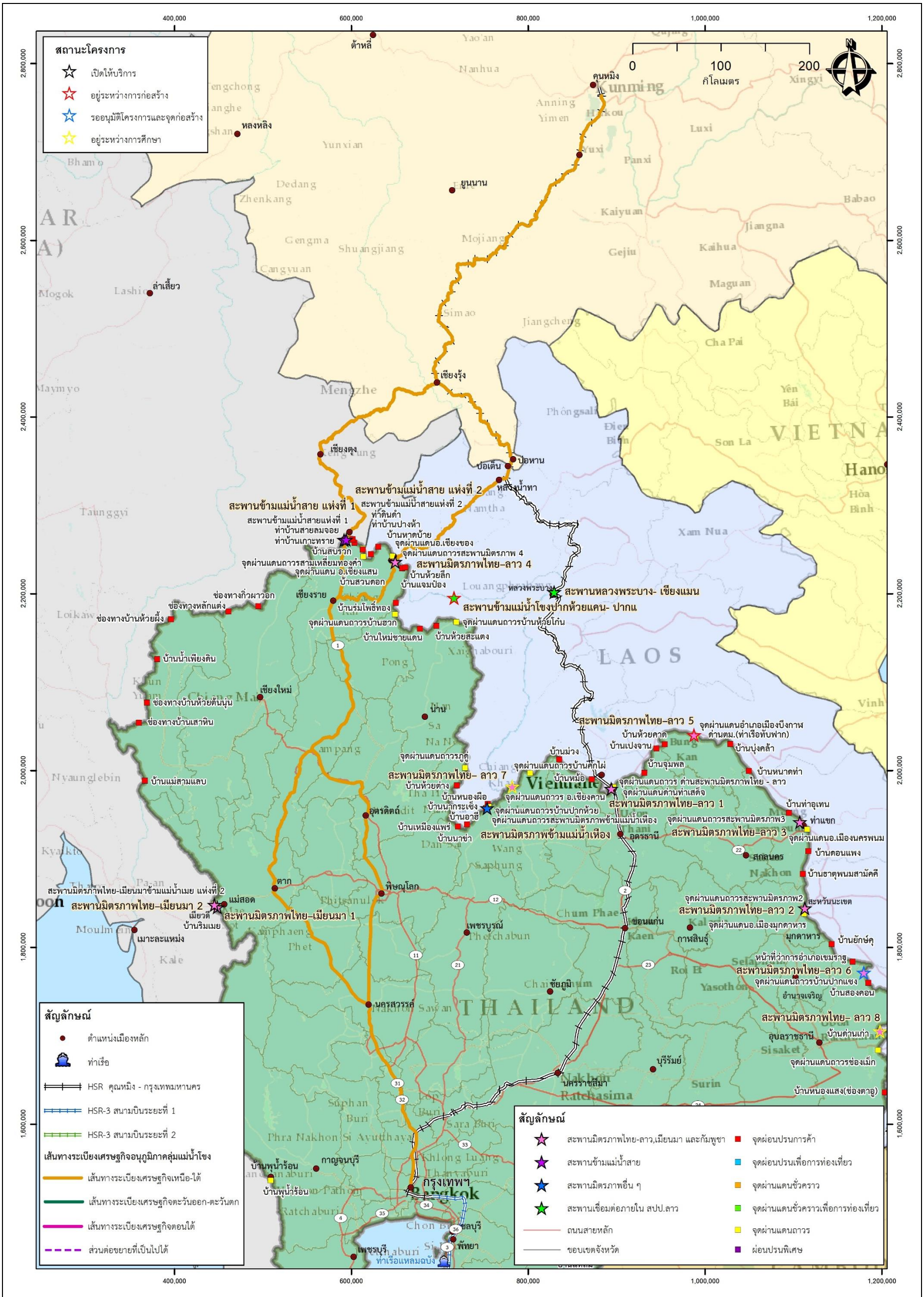
4.3.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

การศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งที่มีความสำคัญต่อการค้าและการเดินทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) ที่ปรึกษาได้นำเสนอการคมนาคมทางถนน ทางน้ำ และทางราง ทั้งข้อมูลที่เป็นปัจจุบันและแผนการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.3.1.1 การพัฒนาทางถนน

1) สภาพปัจจุบัน

ระเบียงเศรษฐกิจย่อยใน**แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)** ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-1** ประกอบไปด้วย ระเบียงเศรษฐกิจย่อยซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3.1-1** ทั้งนี้ ระเบียงเศรษฐกิจย่อยซึ่งมีแนวเส้นทางพาดผ่านไทย ประกอบไปด้วย **NSEC-1**, **NSEC-2** และ **NSEC-7** (Asian Development Bank, 2018)[3] ดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-1 แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

ตารางที่ 4.3.1-1 ระเบียงเศรษฐกิจย่อยซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่

ระเบียงเศรษฐกิจย่อย	ชื่อใน TTS 2015	ระเบียงเศรษฐกิจ	ประเทศที่มีแนวระเบียงผ่าน
1. คุนหมิง - เชียงราย - กรุงเทพฯ ผ่าน สปป. ลาว หรือเมียนมา	ตอนตะวันตก (Western)	NSEC-1	จีน, สปป.ลาว, เมียนมา และไทย
2. คุนหมิง - บ่อเต็น - อุดมไชย - หลวงพระบาง - วังเวียง - เวียงจันทน์ - หนองคาย - อุดรธานี - นครราชสีมา - แหลมฉบัง	เหนือ - ใต้ และตอนกลาง (North - South and Central)	NSEC-2	จีน, สปป.ลาว และไทย
3. คุนหมิง ฮานอย - ไฮฟอง	ตอนตะวันออก (Eastern)	NSEC-3	จีน และเวียดนาม
4. หนานหนิง - ฮานอย	ตอนตะวันออก (Eastern)	NSEC-4	จีน และเวียดนาม
5. คุนหมิง - มูเซ - มัณฑะเลย์ - ย่างกุ้ง - ติละวา	ตอนเหนือ และตอนตะวันตก (Northern and Western)	NSEC-5	จีน และเมียนมา
6. มัณฑะเลย์ - ตามู	ตอนเหนือ (Northern)	NSEC-6	เมียนมา ไปยังชายแดนที่ติดกับอินเดีย (ส่วนต่อขยาย NSEC-5)
7. แหลมฉบัง - กรุงเทพ - นครราชสีมา - อุดรธานี - นครพนม - ท่าแขก - น้ำพาว - หวุงอาง - ฮานอย	ตอนกลางและตอนตะวันออก (Central and Eastern)	NSEC-7	ไทย, สปป.ลาว และเวียดนาม
8. เวียงจันทน์ - ปากซัน - วินห์ - ฮานอย	ตอนกลางและตอนตะวันออก (Central and Eastern)	NSEC-8	สปป.ลาว และเวียดนาม

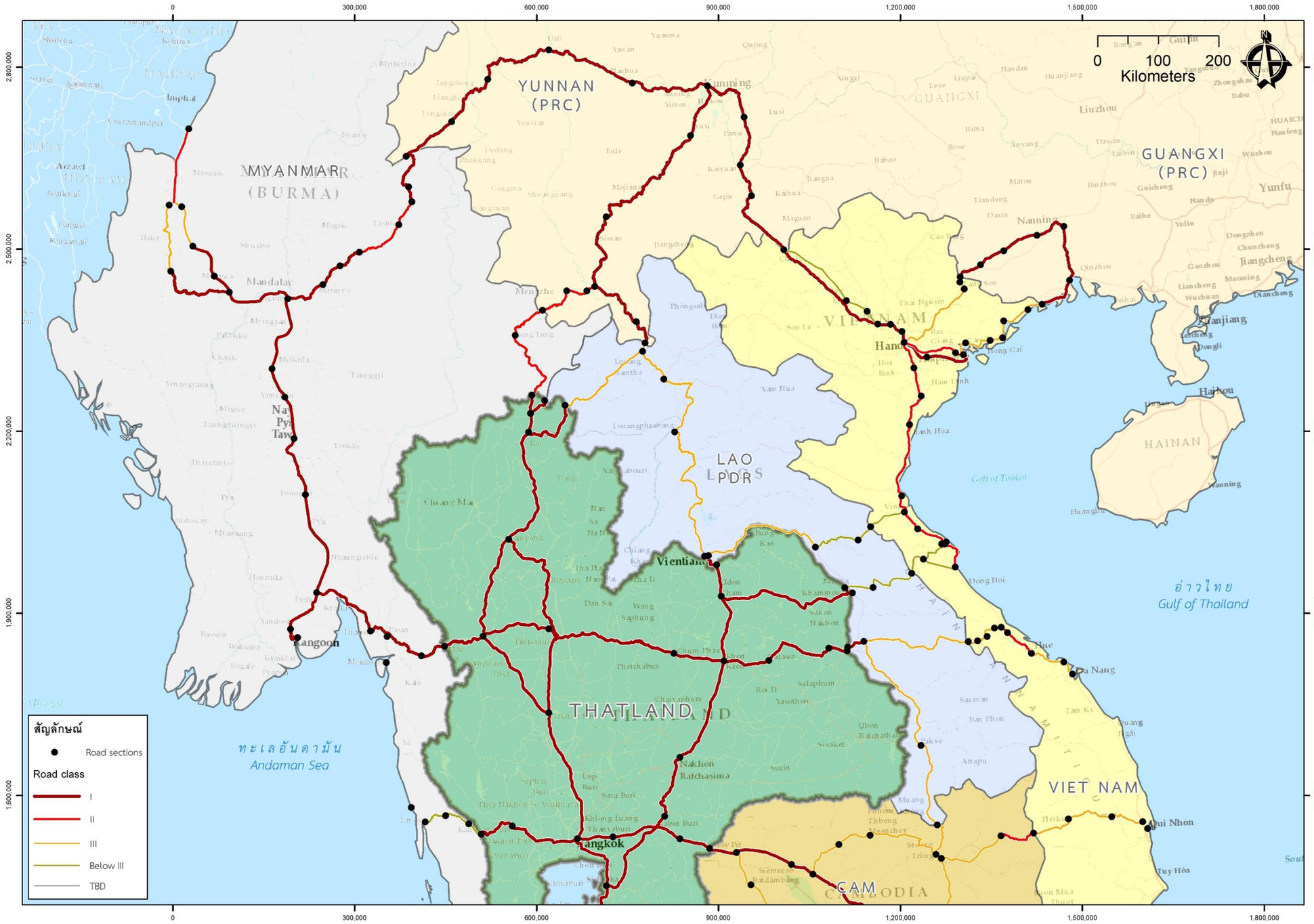
ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

(1) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 เชื่อมต่อคุนหมิง มณฑลยูนนาน (Yunnan) ในจีน กับกรุงเทพฯ ของไทย ผ่าน สปป.ลาว หรือเมียนมา โดยเส้นทางที่ผ่าน สปป.ลาว มีระยะทาง 1,709.30 กิโลเมตร ในขณะที่เส้นทางที่ผ่านเมียนมา มีระยะทางสั้นกว่าเล็กน้อย คือ 1,676.10 กิโลเมตร ในจีน แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 มีแนวเส้นทางมาจากคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน (Yunnan) ไปยังบ่อหาน (Mohan) ชายแดนซึ่งติดกับบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว จากบ่อเต็น (Boten) NSEC-1 จะพาดผ่านนาเตย (Nateuy) ไปยังห้วยทราย (Houaxay) ซึ่งจะข้ามมายังไทยผ่านเชียงของและสุดท้ายไปสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ผ่านพิษณุโลกหรือตาก ส่วนอีกเส้นทางมาจากคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน (Yunnan) ไปยังตาลั่ว (Daluo) ชายแดนซึ่งติดกับเมืองลา (Mongla) ในเมียนมา จากเมืองลา (Mongla) NSEC-1 จะพาดผ่านเชียงตุง (Kengtung) ไปยังท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ซึ่งจะข้ามมายังไทยผ่านแม่สายและสุดท้ายไปสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ผ่านเชียงราย ลำปาง พิษณุโลก และนครสวรรค์

(2) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-2 เชื่อมต่อคุนหมิง มณฑลยูนนาน (Yunnan) ในจีน กับเวียงจันทน์ (Vientiane) สปป.ลาว และแหลมฉบัง ในไทย จากประตูชายแดน บ่อหาน (Mohan) ในจีน กับบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว NSEC-2 จะพาดผ่านหลวงพระบาง (Luang Prabang) และเวียงจันทน์ (Vientiane) ก่อนข้ามมายังไทยผ่านประตูชายแดนท่านาแล้ง (Thanaleng) ใน สปป.ลาว กับหนองคาย ในไทย โดยมีระยะทางตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-2 กว่า 2,000 กิโลเมตร

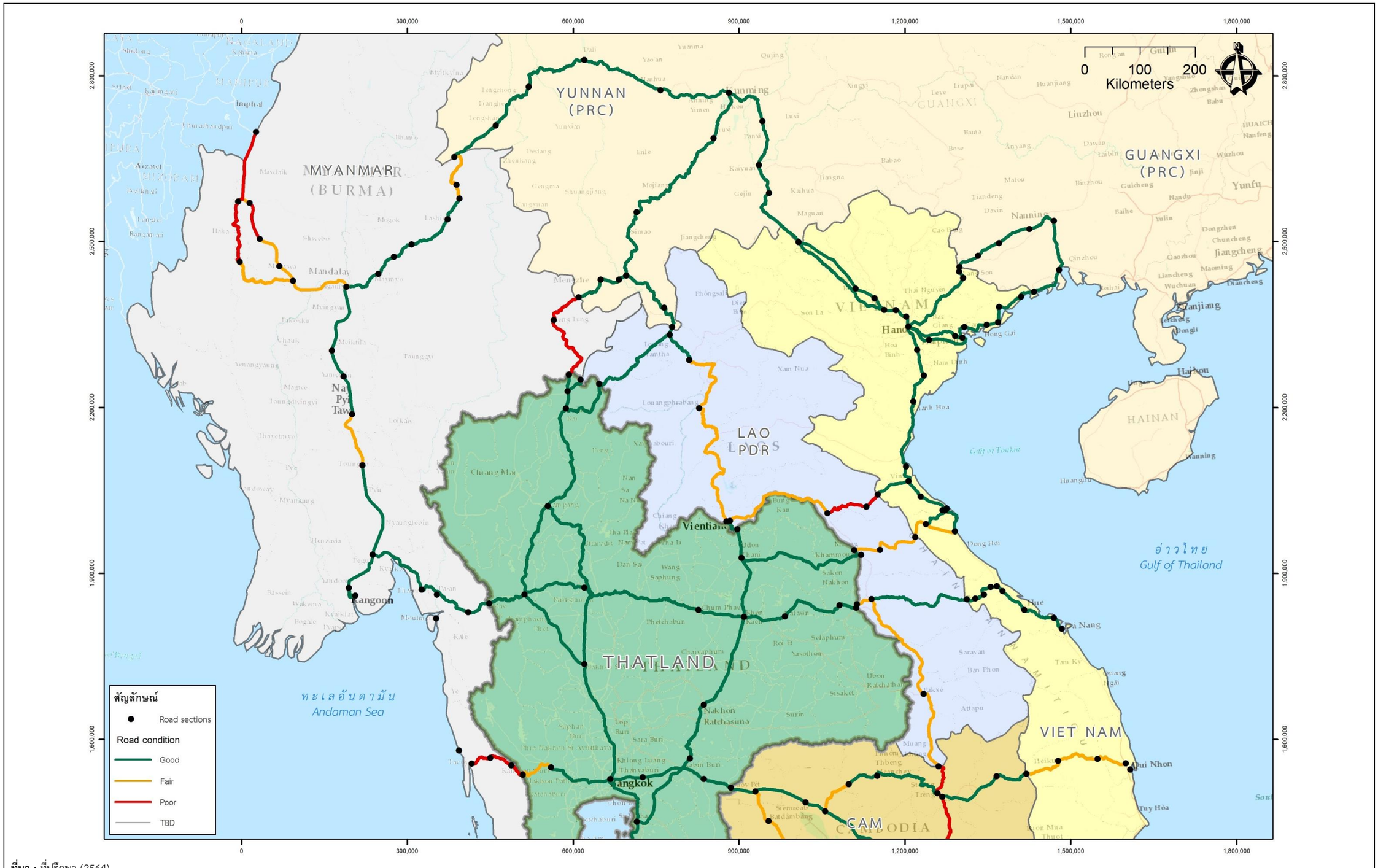
(3) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สั้นกว่าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) จากแหลมฉบัง/กรุงเทพฯ ไปยังฮานอย (Ha Noi) ในเวียดนาม แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้มีแนวเส้นทางจากแหลมฉบังไปยังนครพนม บริเวณชายแดนซึ่งติดกับฝั่ง สปป.ลาว ผ่านปราจีนบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี ใน สปป.ลาว NSEC-7 เริ่มต้นจากท่าแขก (Thakek) บริเวณชายแดนไทย - สปป.ลาว และข้ามไปยังฮานอย (Ha Noi) บริเวณประตูชายแดนนาพาว (Na Phao) สปป.ลาว - จาลอ (Chalo) เวียดนาม จากจาลอ (Chalo) NSEC-7 พาดผ่าน หวุงอ๋าง (Vung Ang) ฮาติงห์ (Ha Tinh) และเมืองวินห์ (Vinh) ทัญฮว้า (Thanh Hoa) และนิญบิ่ญ (Ninh Binh) ระยะทางจากแหลมฉบังไปยังฮานอย (Ha Noi) ผ่าน NSEC-7 คือ 1,551.70 กิโลเมตร

รายละเอียดของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงตอนของถนน และประเทศที่ระเบียงเศรษฐกิจพาดผ่าน เป็นดังแสดงใน **รูปที่ 4.3.1-2** ถึง**รูปที่ 4.3.1-3** และ**ตารางที่ 4.3.1-2** ถึง**ตารางที่ 4.3.1-4** ตามลำดับ



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-2 มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน NSEC



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-3 สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน NSEC

ตารางที่ 4.3.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 1 (NSEC-1)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 1 คุนหมิง (Kunming) - เชียงราย ผ่าน สปป. ลาว หรือ เมียนมา (NSEC-1)							
คุนหมิง (Kunming)	กรุงเทพมหานคร	NSEC-1	***1,709				
จีน (PRC) ผ่าน สปป.ลาว (Lao PDR) ช่วง คุนหมิง (Kunming) - บ่อหาน (Mohan) 654.0 กิโลเมตร							
คุนหมิง (Kunming)	อวี้ซี (Yuxi)	G8511	70.0	Primary	4-6	ดี	
อวี้ซี (Yuxi)	ผู่เอ๋อร์ (Pu'er)		320.0	Primary	4	ดี	
ผู่เอ๋อร์ (Pu'er)	เหมิงหยาง (Mengyang)		97.0	Primary	4	ดี	
เหมิงหยาง (Mengyang)	เหมิงล่า (Mengla)		105.0	Primary	4		อยู่ระหว่างสร้างใหม่
เหมิงล่า (Mengla)	บ่อหาน (Mohan)		62.0	Primary	4		อยู่ระหว่างสร้างใหม่
สปป.ลาว (Lao PDR) ช่วง บ่อเต็น (Boten) - ห้วยทราย (Houaxay) 251.0 กิโลเมตร							
บ่อเต็น (Boten)	นาเตย (Nateuy)	AH 3 (NR 3)	19.0	III	2	ดี	อยู่ระหว่างการยกระดับให้เป็น Primary Class 4 ช่องจราจร
นาเตย (Nateuy)	ห้วยทราย (Houaxay)		232.0	III	2	ดี	

ตารางที่ 4.3.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 1 (NSEC-1) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
จีน (PRC) ผ่าน เมียนมา (Myanmar) ช่วง คุนหมิง (Kunming) - ตาลั่ว (Daluo) 628.0 กิโลเมตร							
เหมิ่งหยาง* (Mengyang)	จิ่งหง (Jinghong)	G219	18.0	Primary	4	ดี	
จิ่งหง (Jinghong)	เหมิงไห่ (Menghai)		54.0	II		ดี	กำลังก่อสร้างทางพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร
เหมิงไห่ (Menghai)	ตาลั่ว (Daluo)	S333	69.0	II		ดี	กำลังก่อสร้างทางพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร
เมียนมา (Myanmar) ช่วง เมืองลา (Mongla) - ท่าขี้เหล็ก (Tachilek) 246.9 กิโลเมตร							
เมืองลา (Mongla)	เชียงตุง (Kengtung)	AH 2	90.1		2	ต้องปรับปรุง	ปิดการจราจรเป็นบางครั้งในช่วงที่สภาพถนนไม่ปลอดภัย
เชียงตุง (Kengtung)	ท่าขี้เหล็ก (Tachilek)	AH 3	156.8		2	ต้องปรับปรุง	ปิดการจราจรเป็นบางครั้งในช่วงที่สภาพถนนไม่ปลอดภัย

ตารางที่ 4.3.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 1 (NSEC-1) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ไทย ช่วง เชียงของ - กรุงเทพมหานคร 804.3 กิโลเมตร **							
เชียงของ	เชียงราย	AH 3 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020, 1128, 1126)	90.1	I	4	ดี	ไม่มีคอขวด
ผ่าน ตาก							
ลำปาง	ตาก	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1)	183.0	I	4	ดี	ไม่มีคอขวดและมีโครงการซ่อมแซมและขยายจำนวนช่องจราจรเพื่อปรับปรุงความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง
ตาก	นครสวรรค์		181.0	I	4	ดี	
นครสวรรค์	กรุงเทพมหานคร	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1A, 32)	15.0	I	4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, PRC = People's Republic of China, Lao PDR = Lao People's Democratic Republic, NH = National Highway, NR = National Road

* ช่วงตอนถนนจากคุนหมิง (Kunming) ไปยังเหมิงหยาง (Mengyang) เหมือนกันกับช่วงตอนถนนในเส้นทางที่ผ่าน สปป.ลาว

** ผ่าน สปป.ลาว (เชียงราย และพิษณุโลก ในไทย)

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.3.1-3 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 (NSEC-2)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 คุนหมิง (Kunming) - แหลมฉบัง (NSEC-2)							
คุนหมิง (Kunming)	แหลมฉบัง	NSEC-2	2,037.7				
จีน (PRC) ช่วง คุนหมิง (Kunming) - บ่อหาน (Mohan) 654.0 กิโลเมตร							
คุนหมิง (Kunming)	อวี๋ซี (Yuxi)	G8511	70.0	Primary	4-6	ดี	
อวี๋ซี (Yuxi)	ผู่เอ๋อร์ (Pu'er)		320.0	Primary	4	ดี	
ผู่เอ๋อร์ (Pu'er)	เหมิงหยาง (Mengyang)		97.0	Primary	4	ดี	
เหมิงหยาง (Mengyang)	เหมิงล่า (Mengla)		105.0	Primary	4		กำลังสร้างใหม่
เหมิงล่า (Mengla)	บ่อหาน (Mohan)		62.0	Primary	4		กำลังสร้างใหม่
แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 คุนหมิง (Kunming) - แหลมฉบัง (NSEC-2)							
คุนหมิง (Kunming)	แหลมฉบัง	NSEC-2	2,037.7				
สปป.ลาว (Lao PDR) ช่วง บ่อเต็น (Boten) - ท่านาแล้ง (Thanaleng) 701.0 กิโลเมตร							
บ่อเต็น (Boten)	นาเตย (Nateuy)	AH 3 (NR 3)	19.0	III	2	ดี	อยู่ระหว่างการยกระดับให้เป็น Primary Class 4 ช่องจราจรเปิดใช้งานแล้วบางส่วนช่วงเวียงจันทน์ - วังเวียง
นาเตย (Nateuy)	เมืองไซ (Muangsai)	AH 12 (NR 13N)	84.0	III	2	ดี	
เมืองไซ (Muangsai)	หลวงพระบาง (Luang Prabang)		194.0	III	2	พอใช้/ต้องปรับปรุง	
หลวงพระบาง (Luang Prabang)	สีเกิด (Sikeut)		371.0	III	2		
สีเกิด (Sikeut)	แยกดงโดก 4 (Dongdok 4 Junction)		12.0	III	2	ดี/ต้องปรับปรุง	

ตารางที่ 4.3.1-3 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 (NSEC-2) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
แยกดงโดก 4 (Dongdok 4 Junction)	ท่านาแล้ง (Thanaleng)	AH 12 (NR 450)	20.0	II	4	ดี	อยู่ระหว่างการยกระดับให้เป็น Primary Class 4 ช่องจราจรเปิดใช้งานแล้วบางส่วน ช่วงเวียงจันทน์ - วังเวียง
ท่านาแล้ง (Thanaleng)	จุดผ่านแดนท่านาแล้ง (Thanaleng)	AH 12	1.0	ต่ำกว่า III	2	ต้องปรับปรุง	
แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 2 คุนหมิง (Kunming) - แหลมฉบัง (NSEC-2)							
คุนหมิง (Kunming)	แหลมฉบัง	NSEC-2	2,037.7				
ไทย ช่วง หนองคาย - แหลมฉบัง 682.7 กิโลเมตร							
หนองคาย	อุดรธานี	AH 12 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2)	53.2	I	4	ดี	ไม่มีคอขวดและมีโครงการซ่อมแซมและขยายจำนวนช่องจราจรเพื่อปรับปรุงความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง
อุดรธานี	ขอนแก่น		113.4	I	4	ดี	
ขอนแก่น	นครราชสีมา		190.5	I	4	ดี	
นครราชสีมา	ปราจีนบุรี	AH 19 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304, 7)	155.0	I	4	ดี	
ปราจีนบุรี	แหลมฉบัง		170.6	I	4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, PRC = People's Republic of China, Lao PDR = Lao People's Democratic Republic, NH = National Highway, NR = National Road

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.3.1-4 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 7 (NSEC-7)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 7 แหลมฉบัง - ฮานอย (Ha Noi) (NSEC-7)							
แหลมฉบัง	ฮานอย (Ha Noi)	NSEC-7	1,551.7				
ไทย ช่วง แหลมฉบัง - นครพนม 869.5 กิโลเมตร*							
แหลมฉบัง	ปราจีนบุรี	AH 19 (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304)	170.6	I	4	ดี	ผิวถนนเรียบตลอดเส้นทาง ปลอดภัย มีป้ายและเครื่องหมายจราจรเสานำทางและราวกันอันตรายในสภาพดี
ปราจีนบุรี	นครราชสีมา	AH 19 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304)	155.0	I	4	ดี	
นครราชสีมา	ขอนแก่น	AH 12 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2)	190.5	I	4	ดี	
ขอนแก่น	อุดรธานี		113.4	I	4	ดี	
อุดรธานี	นครพนม		240.0	I	2 - 4	ดี	
สปป.ลาว (Lao PDR) ช่วง ท่าแขก (Thakhek) - นาพาว (Na Phao) 150.0 กิโลเมตร							
ท่าแขก (Thakhek)	เมืองมะหาไซ (Mahaxay)	AH 131	51.0	ต่ำกว่า III	2	พอใช้	จำเป็นต้องซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน
เมืองมะหาไซ (Mahaxay)	นาพาว (Na Phao)		99.0	ต่ำกว่า III	2	พอใช้	

ตารางที่ 4.3.1-4 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเหนือ - ใต้ ที่ 7 (NSEC-7) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
เวียดนาม (Vietnam) ช่วง จาลอ (Chalo) - ฮานอย (Ha Noi) ระยะทาง 532.2 กิโลเมตร **							
จาลอ (Chalo)	หวุงอ๋าง (Vung Ang)	AH 131 (NH12A/C)	***136.6	IV, II - III	2, 4	ดี	
หวุงอ๋าง (Vung Ang)	ฮาติงห์ (Ha Tinh)	NH12A/NH1A	59.0	II	4	ดี	
ฮาติงห์ (Ha Tinh)	เมืองวินห์ (Vinh)	AH1(NH1A)	56.4	II	4	ดี	
เมืองวินห์ (Vinh)	เมืองทัญฮว้า (Thanh Hoa)		139.0	II - III	4	ดี	
เมืองทัญฮว้า (Thanh Hoa)	เมืองนิญบิ่ญ (Ninh Binh)		60.2	II - III	4	ดี	
เมืองนิญบิ่ญ (Ninh Binh)	เมืองฝูลี้ (Phu Ly)	NH1A หรือ CT01	****32.0	ทางพิเศษ	4	ดี	
เมืองฝูลี้ (Phu Ly)	ฮานอย (Ha Noi)		****62.2	ทางพิเศษ	4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, NH = National Highway, CT01 = Expressway Route Number 1.

** ระยะทางผ่านเส้นทางสายเก่า คือ 583 กิโลเมตร

*** เส้นทางสายใหม่

**** ผ่านทางพิเศษ

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

2) สภาพปัจจุบันทางถนน

(1) ไทย

ประเทศไทย โดยกรมทางหลวง ได้ทำหน้าที่เป็นประธานคณะผู้เชี่ยวชาญด้านทางหลวงอาเซียน มาตั้งแต่ 2540 เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน รวมถึงกำหนดเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศของ 10 ประเทศสมาชิก ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีความพร้อมในฐานะแกนนำหลักในการประสาน และดำเนินงานด้านเทคนิควิชาการในการพัฒนาทางหลวงอาเซียน เช่น การวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงอาเซียน การวางมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางหลวงอาเซียน การวางหลักการและมาตรฐานการติดตั้งป้ายจราจรบนทางหลวงอาเซียน รวมทั้งการฝึกอบรมบุคลากรด้านงานทางแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน พ.ศ. 2554 - 2558 (ASTP/BAP ค.ศ. 2011 - 2015) จากความพร้อมดังกล่าวกรมทางหลวงมีวิสัยทัศน์ในการจัดตั้งศูนย์ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Centre) ณ กรมทางหลวง เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงอาเซียนอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคตอีกด้วย ในกรอบความร่วมมือโครงการทางหลวงอาเซียนเองก็ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาโครงการทางหลวงอาเซียน ลงนาม ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ไปแล้วตั้งแต่ปี 2542 โดยมีการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียนเป็น 3 ระยะ (กรมทางหลวง, 2561) ดังนี้

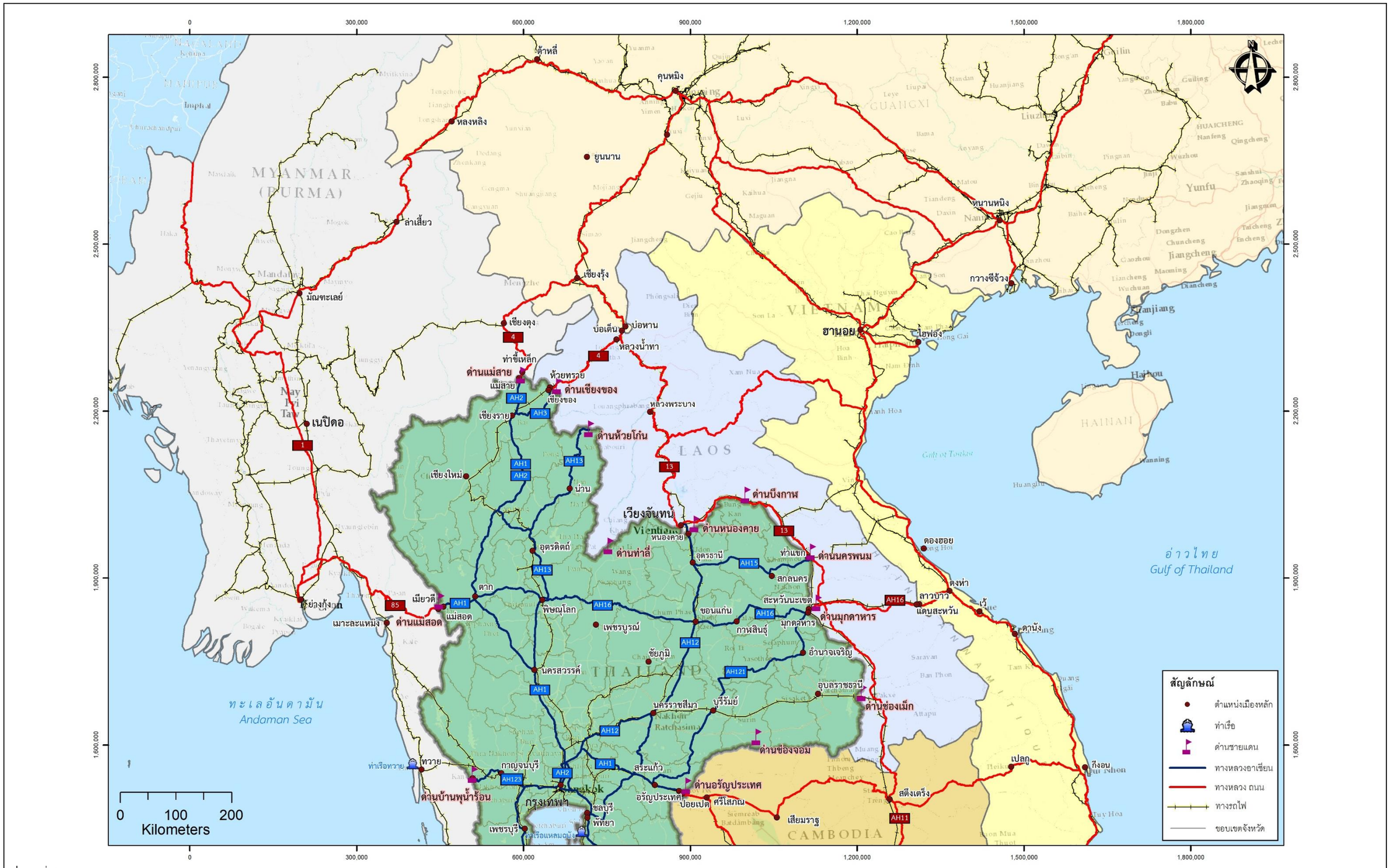
ระยะที่ 1 : พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) กำหนดโครงข่ายทางหลวงอาเซียนของแต่ละประเทศให้แล้วเสร็จ

ระยะที่ 2 : พ.ศ. 2547 (ค.ศ. 2004) ทางหลวงของแต่ละประเทศที่ได้รับการกำหนดเป็นทางหลวงอาเซียน จะได้รับการปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้น 3 เป็นอย่างน้อย พร้อมติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนเส้นทางเหล่านั้นแล้วเสร็จ มีการก่อสร้างถนนช่วงที่ขาดตอน และเปิดดำเนินการจุดผ่านแดนทั้งหมด

ระยะที่ 3 : พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ทางหลวงที่กำหนดเป็นทางหลวงอาเซียนของแต่ละประเทศจะได้รับการปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้น 1 หรือชั้นพิเศษ แต่สำหรับเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรต่ำและไม่เป็นโครงข่ายหลัก ให้ก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้น 2 ได้

ปัจจุบันประเทศไทย โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะที่ 2 แล้ว โดยโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในไทย ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-4** ประกอบด้วย 12 เส้นทาง ได้แก่ AH 1, AH 2, AH 3, AH 12, AH 13, AH 15, AH 16, AH 18, AH 19, AH 112, AH 121 และ AH 123 มีระยะทางรวม 6,731 กิโลเมตร เป็นทางหลวงอาเซียนมาตรฐานชั้น 1 และชั้นพิเศษ ระยะทาง 5,388 กิโลเมตร (ร้อยละ 80) และเป็นทางหลวงอาเซียนมาตรฐานชั้น 2 และชั้น 3 ระยะทาง 1,333 กิโลเมตร (ร้อยละ 20) พร้อมทั้งติดตั้งป้ายทางหลวงอาเซียนแล้วเสร็จ ในปี 2553 โดยทางหลวงอาเซียนที่อยู่บนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ได้แก่ ทางหลวงอาเซียน

AH1 บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อรัญประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า) 697.4 กิโลเมตร



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-4 โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในไทย ตามแนว NSEC

AH2 สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแงะ - บ.คอหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง - อ.ทุ่งสง - อ.เวียงสระ - อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย - ประจวบคีรีขันธ์ - อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ - นครปฐม - กรุงเทพฯ - อ.บางปะอิน - ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/เมียนมา) 2,010.0 กิโลเมตร

AH12 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง 558.7 กิโลเมตร

AH13 ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/สปป.ลาว) - น่าน - แพร่ - อ.เด่นชัย - อุตรดิตถ์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม - นครสวรรค์ 577.4 กิโลเมตร

AH15 นครพนม (ชายแดนไทย/สปป.ลาว) - บ.ธาตุนาแวง (สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี 239.2 กิโลเมตร

AH19 อ.ปักธงชัย - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปลงยาว - ท่าเรือแหลมฉบัง - ชลบุรี - กรุงเทพฯ 391.4 กิโลเมตร

(2) เมียนมา

ทางหลวง GMS สาย NSEC-1 (ผ่าน เมียนมา) มีเส้นทางผ่านเมียนมา ตั้งแต่เมืองลา (Mongla) ประตูชายแดนซึ่งติดกับตาลั่ว (Daluo) มณฑลยูนนาน (Yunnan) ในจีน ไปจนถึงท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ประตูชายแดนซึ่งติดกับแม่สาย จังหวัดเชียงราย ในไทย เส้นทางนี้ ไม่ได้มีการใช้งานมากนัก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง ขาดการรักษาความปลอดภัย คุณภาพทางค่อนข้างต่ำ จึงทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น (Netirith, 2021)

(3) สปป. ลาว

ทางหลวง GMS สาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีเส้นทางผ่าน สปป.ลาว ตั้งแต่บ่อเต็น (Bo Ten) ประตูชายแดน ซึ่งติดกับบ่อหาร (Mohan) มณฑลยูนนาน (Yunnan) ในจีน ไปจนถึงห้วยทราย (Huay Xai) ประตูชายแดนซึ่งติดกับเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในไทย เส้นทางนี้ เป็นหนึ่งในเส้นทางที่มีความพลุกพล่านที่สุดสำหรับการค้า การขนส่ง หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) (Netirith, 2021)

(4) จีน

ทางหลวง GMS สาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีเส้นทางผ่านจีน ตั้งแต่คุนหมิง (Kunming) ไปจนถึงบ่อหาร (Mohan) มณฑลยูนนาน (Yunnan) ประตูชายแดนซึ่งติดกับบ่อเต็น (Bo Ten) สปป.ลาว เส้นทางนี้ เป็นหนึ่งในเส้นทางที่มีความพลุกพล่านที่สุดสำหรับการค้า การขนส่ง หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) (Netirith, 2021)

ทางหลวง GMS สาย NSEC-1 (ผ่าน เมียนมา) มีเส้นทางผ่านจีน ตั้งแต่คุนหมิง (Kunming) ไปจนถึงตาลั่ว (Daluo) มณฑลยูนนาน (Yunnan) ประตูชายแดนซึ่งติดกับเมืองลา (Mongla) เมียนมา เส้นทางนี้ไม่ได้มีการใช้งานมากนักเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง ขาดการรักษาความปลอดภัย คุณภาพทางค่อนข้างต่ำ จึงทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น (Netirith, 2021)

3) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

(1) ไทย

เส้นทาง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-5**

M5 สาย กรุงเทพมหานคร - ด่านแม่สาย/เชียงของ (M5) ระยะทาง 937 กิโลเมตร

M6 สาย บางปะอิน - หนองคาย ช่วง นครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 344 กิโลเมตร และ

M61 สาย ท่าเรือแหลมฉบัง - นครราชสีมา ระยะทาง 288 กิโลเมตร

จะมีบทบาทสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ **แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)**

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M5 สาย กรุงเทพมหานคร - ด่านแม่สาย/เชียงของ หรือ มอเตอร์เวย์สายเหนือ (กรมทางหลวง, 2564) เป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มต้นจากจังหวัดปทุมธานี ขึ้นสู่ภาคเหนือ และไปสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงราย ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างเส้นทาง 6 สายต่อเนื่องกัน (ระยะทางตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2540) ได้แก่

สาย บางปะอิน - นครสวรรค์ ระยะทาง 175 กิโลเมตร (เริ่มดำเนินการเป็นเส้นทางที่ 2)

สาย นครสวรรค์ - พิษณุโลก ระยะทาง 142 กิโลเมตร

สาย พิษณุโลก - ลำปาง ระยะทาง 182 กิโลเมตร

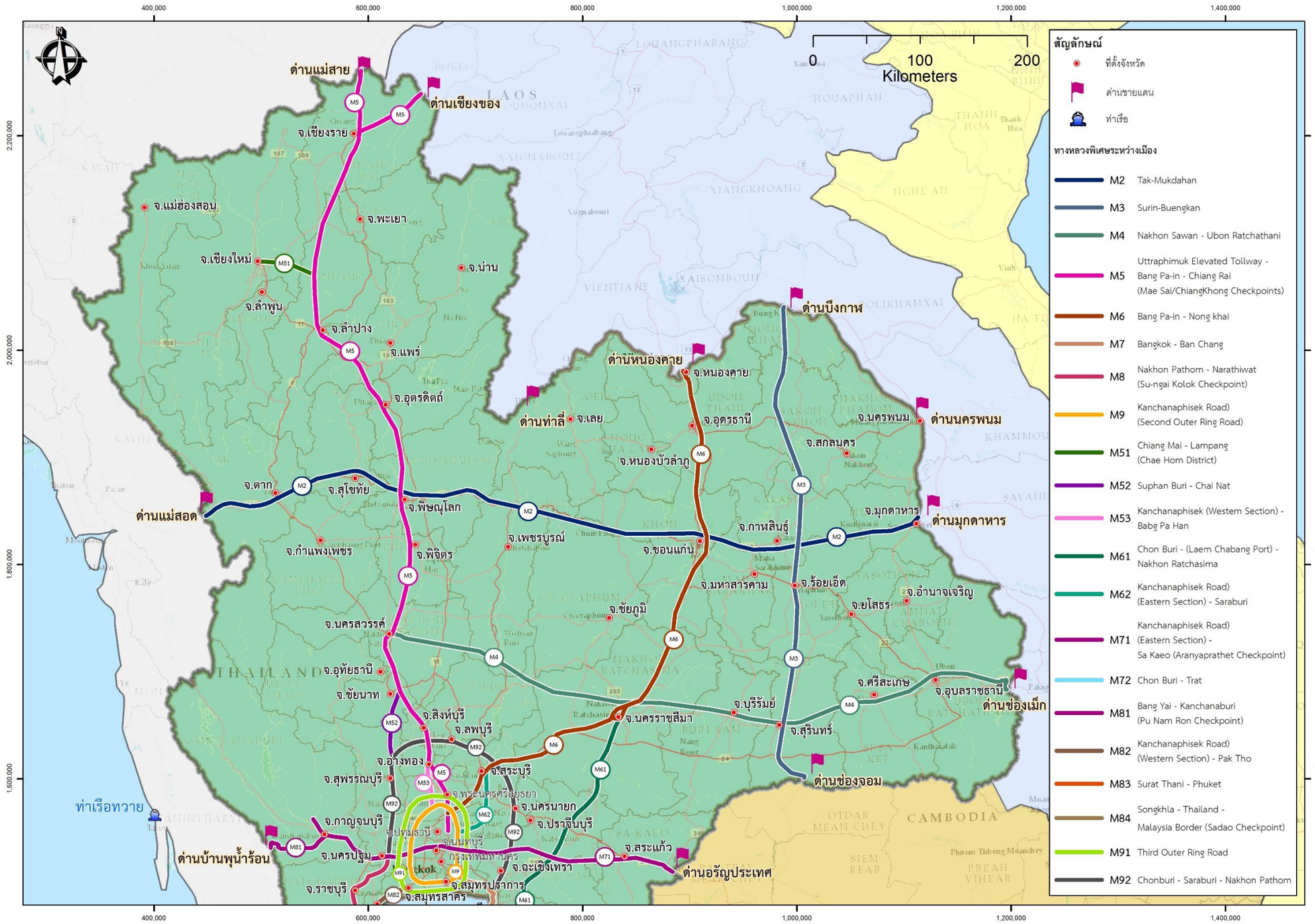
สาย ลำปาง - ลำพูน ระยะทาง 60 กิโลเมตร

สาย ลำพูน - เชียงใหม่ ระยะทาง 39 กิโลเมตร

สาย เชียงใหม่ - เชียงของ ระยะทาง 292 กิโลเมตร

รวมระยะทางตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ทั้งหมด 890 กิโลเมตร ต่อมาได้มีการรวมส่วนต่อขยายของทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ระยะทาง 18 กิโลเมตร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษหมายเลข 5 ด้วยอีก 1 สาย รวม 7 สาย ทำให้มีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 908 กิโลเมตร และเมื่อสัมปทานโทลล์เวย์หมดลงในปี 2577 กรมทางหลวงจะรวมทางยกระดับอุตราภิมุขตลอดทั้งสาย ระยะทาง 28 กิโลเมตร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษหมายเลข 5 ด้วยอีก 1 สาย รวม 8 สาย ทำให้มีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 937 กิโลเมตร

สถานะปัจจุบัน **ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน** ผ่านการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Feasibility Study) และการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) แล้วเมื่อปี 2559 ในส่วนของรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2563 และอยู่ระหว่างการบรรจุในวาระการพิจารณาของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสมโดยกรมทางหลวง และคาดว่าจะสามารถเสนออนุมัติโครงการได้ภายในปี 2564 และดำเนินการก่อสร้างช่วงปี 2565 - 2567 และเปิดให้บริการปี 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-5 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว NSEC)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M6 สาย บางปะอิน - หนองคาย ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 344 กิโลเมตร (กรมทางหลวง, 2564) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 หรือ มอเตอร์เวย์สายอีสาน เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เชื่อมต่อจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย เส้นทางเริ่มต้นจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย โดยเริ่มก่อสร้างช่วงบางปะอิน - นครราชสีมาเป็นช่วงแรก สถานะการดำเนินงานของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา มีรายละเอียดดังนี้

(1) สัญญาก่อสร้างงานโยธา : แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 40 สัญญา ปัจจุบันลงนามสัญญาก่อสร้างครบถ้วนแล้ว โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างโยธาแล้วประมาณร้อยละ 92 (ข้อมูล ณ พฤษภาคม 2564)

(2) การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างงานระบบ พร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา : คณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2563 โดยมีพิธีลงนามสัญญาไปเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนทดลองวิ่งใช้ฟรี 3 เดือน ในช่วงปลายปี 2566 จากนั้นคาดว่าต้นปี 2567 จะเปิดเต็มรูปแบบและจัดเก็บค่าผ่านทางต่อไป

(3) การให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area) : กรมทางหลวงอยู่ระหว่าง สรุปรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ และคาดสามารถเริ่มการหาตัวเอกชนร่วมลงทุนได้ในปี 2564 และเปิดให้บริการพร้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ปัจจุบัน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M6 ช่วงนครราชสีมา - ขอนแก่น ผ่านการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้ว เป็นการก่อสร้างบนพื้นที่ใหม่ รูปแบบถนนระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร มีระยะทาง 202 กิโลเมตร ทั้งโครงการใช้เงินลงทุนประมาณ 103,915 ล้านบาท ในแผนงานของกรมทางหลวงในปี 2563 - 2565 เป็นการทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) สำรวจออกแบบและศึกษารูปแบบ PPP ในปี 2565 ขออนุมัติโครงการปี 2566 เริ่มเวนคืนและประมูลก่อสร้าง ปี 2567 - 2568 เปิดบริการในปี 2571 คาดว่าจะมีปริมาณการจราจรอยู่ที่ 41,801 คัน/วัน และในอนาคตจะขยายเส้นทางไปถึง จังหวัดหนองคาย (ประชาชาติธุรกิจ, 2563)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M61 สาย ท่าเรือแหลมฉบัง - นครราชสีมา ระยะทาง 288 กิโลเมตร ตามแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของไทย ปัจจุบันตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) มีการศึกษาการพัฒนาแนวเส้นทางแหลมฉบัง - ปราจีนบุรี - นครราชสีมา โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงแหลมฉบัง - ปราจีนบุรี ระยะทางประมาณ 130 - 140 กิโลเมตร และระยะที่ 2 ช่วงปราจีนบุรี - นครราชสีมา ขณะที่งบการก่อสร้างในส่วนของระยะที่ 1 ประเมินว่าจะต้องขัดใช้ราว 4 หมื่นล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันได้ดำเนินการออกแบบไปแล้วราวร้อยละ 50 หรือประมาณ 60 - 70 กิโลเมตร และกรมทางหลวงได้เสนอของบประมาณประจำปี 2564 เพื่อใช้ออกแบบเพิ่มเติม

แต่เบื้องต้นทราบว่าไม่ได้รับการพิจารณาจัดสรรงบดังกล่าว ส่งผลให้โครงการมอเตอร์เวย์แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี - นครราชสีมา อาจชะลอไปก่อน ทั้งนี้ หากโครงการสามารถพัฒนาได้ครบทั้ง 2 ระยะ กรมทางหลวงมั่นใจว่าจะเป็นมอเตอร์เวย์เส้นสำคัญของประเทศ สนับสนุนการขนส่งสินค้าเป็นประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและทำให้การเดินทางเชื่อมโยงระยะอีสานและภาคตะวันออกใช้เวลาลดลงจาก 5.30 ชั่วโมง เหลือ 3.30 ชั่วโมง (วรรณิกา จิตตินรากร, 2563)

(2) สปป. ลาว

มีโครงการพัฒนาที่สำคัญดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-6** ประกอบไปด้วย

โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น (Bokeo - Boten Expressway) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 176.3 กิโลเมตร มูลค่าโครงการประมาณ 3.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สปป.ลาว อยู่ระหว่างการศึกษา สำรวจ ออกแบบ โดยเริ่มต้นสำรวจในแขวงบ่อแก้วเพื่อประเมินถึงผลกระทบในโครงการก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น คาดว่าจะเชื่อมโยงด่านสากลห้วยทราย (Huay Xai) ในแขวงบ่อแก้วกับด่านสากลบ่อเต็นในแขวงหลวงน้ำทา (Luang Namtha) ซึ่งจะเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจีน บริเวณชายแดนสากลบ่อหาร (Mohan) กับไทย บริเวณชายแดนสากลเชียงของ (Chiang Khong) ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 โดยคาดว่าจะสามารถย่นระยะเวลาในการเดินทางให้เหลือ 1.5 ชั่วโมง ภายใต้ความเร็วในการเดินทาง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น มีส่วนในการเปลี่ยน สปป.ลาว จากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked) ไปสู่การเป็นเส้นทางเชื่อมโยงภายในภูมิภาค (Land Link) (The Star, 2021)

โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - บ่อเต็น (Vientiane - Boten Expressway) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 440 กิโลเมตร ประกอบไปด้วย 4 ช่วงตอน ช่วงตอนแรกระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับเมืองวังเวียง (Vangvieng) ได้มีการก่อสร้างและใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ส่วนช่วงตอนที่ 2 ระหว่างเมืองวังเวียงกับเมืองหลวงพระบาง ช่วงตอนที่ 3 ระหว่างเมืองหลวงพระบางกับแขวงอุดมไซย และช่วงตอนที่ 4 ระหว่างแขวงอุดมไซยกับด่านสากลบ่อเต็นในแขวงหลวงน้ำทา (Luang Namtha) ที่ติดกับชายแดนจีน ได้ผ่านการสำรวจเรียบร้อยแล้วและคาดว่าจะใช้เวลาในการก่อสร้าง 10 ปี ด้วยเงินลงทุนรวมประมาณ 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ จำแนกเป็นช่วงตอนที่ 2 ประมาณ 3.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ช่วงตอนที่ 3 ประมาณ 2.89 พันล้านเหรียญสหรัฐ และช่วงตอนที่ 4 ประมาณ 1.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ (The Star, 2021)

โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ปากเซ (Vientiane - Pakse Expressway) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 578.6 กิโลเมตร มูลค่างานก่อสร้างประมาณ 5.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประกอบไปด้วย 5 ช่วงตอน วางแนวขนานไปกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 13 โครงการฯ ได้รับการเห็นชอบจากรัฐบาลหลังจากที่มีการศึกษาความเหมาะสมในทุกช่วงตอน ช่วงตอนแรกมีระยะทาง 126 กิโลเมตรจากบ้านหนองแปน (Nongpaen) ในแขวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองปากซัน (Paksan) ในแขวงบอลิคำไซ (Bolikhamsai) โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ปากเซ จะเชื่อมกับทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย ซึ่งจะสร้างเส้นทางเชื่อมโยงโดยตรงระหว่าง เมืองหลวงของ สปป.ลาว กับเวียดนาม (Times Reporters, 2021)



ที่มา : Sayavong, 2018

รูปที่ 4.3.1-6 แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม

(3) เวียดนาม

มีโครงการพัฒนาที่สำคัญดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-6** ประกอบไปด้วย

โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย (Vientiane - Hanoi Expressway) เป็นหนึ่งในโครงการหลักระหว่างรัฐบาล สปป.ลาว และเวียดนาม โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะเชื่อมระหว่างเมืองหลวงของทั้งสองประเทศคือระหว่างเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) และ ฮานอย (เวียดนาม) เข้าด้วยกัน ปัจจุบัน มีการศึกษาความเหมาะสมโดย JICA แต่จำเป็นจะต้องมีการประชุมร่วมกันระหว่าง สปป.ลาว เวียดนาม และ JICA เพื่อเห็นชอบเนื้อหาตามการศึกษาความเหมาะสม รูปแบบโครงการ จะเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เริ่มต้นจากเวียงจันทน์ผ่านปากซันใน สปป.ลาว เข้าสู่เวียดนามที่ประตูชายแดน ธาน ทุย (Thanh Thuy) ในเหงะอาน (Nghe An) ผ่านจังหวัดนิญบิ่ญ (Ninh Binh) และสิ้นสุดในฮานอย ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุด โดยจะรองรับการเดินทางที่ความเร็ว 100 - 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยใช้เงินลงทุน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงแรกก่อนปี 2563 และช่วงที่เหลือจะเกิดขึ้นหลังปี 2563 (Nhan Dan Online, 2018)

4.3.1.2 การพัฒนาทางราง

เส้นทางรถไฟ GMS ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-7**

1) สภาพปัจจุบัน

(1) ไทย

- **เส้นทางรถไฟ**

ปัจจุบัน เส้นทางรถไฟที่ให้บริการ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562) ประกอบไปด้วย

เส้นทางรถไฟทางคู่ที่เปิดใช้การแล้ว

- กรุงเทพฯ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร
- ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี ระยะทาง 43 กิโลเมตร

เส้นทางรถไฟทางสามที่เปิดใช้การแล้ว

- รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร

- **ท่าเรือบก**

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD) รองรับปริมาณคอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 400,000 ถึง 600,00 TEU (นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) ปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้าน TEU ปัจจุบันมีขบวนรถไฟให้บริการ 22 ขบวนต่อวัน ขบวนละ 68 TEU ทำให้ท่าเรือมีขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟได้สูงสุดประมาณ 546,040 TEU ต่อปี (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

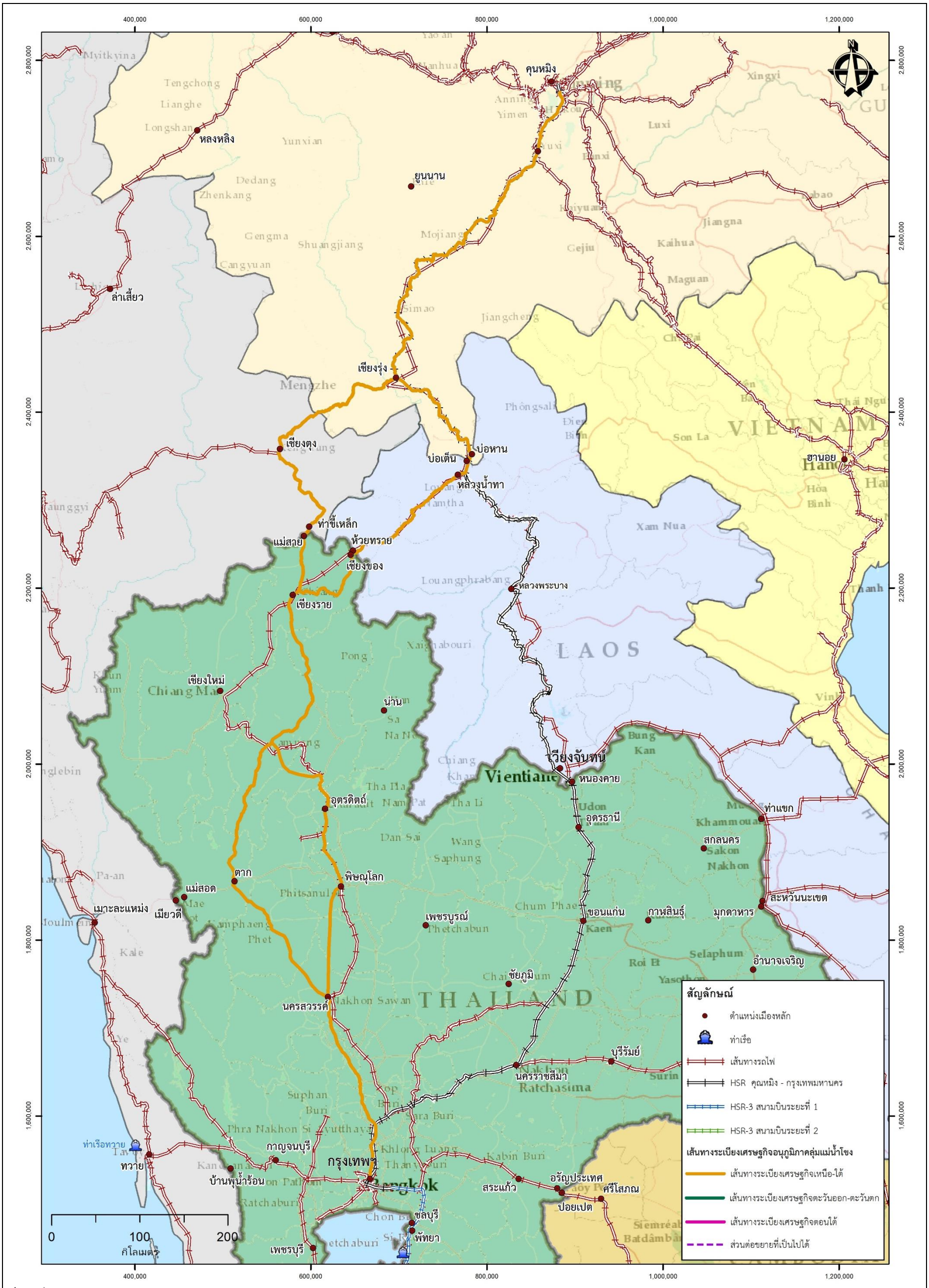
(2) สปป.ลาว

- **เส้นทางรถไฟ**

ทางรถไฟสายหนองคาย - ท่านาแล้ง หรือ ทางรถไฟสายหนองคาย - เวียงจันทน์ เป็นทางรถไฟ ระหว่างประเทศที่เชื่อมไทยและ สปป.ลาว เป็นทางรถไฟทางเดี่ยวขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter - gauge) มีระยะทางทั้งหมด 5.35 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟหนองคายข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว 1 จนถึงสถานีปลายทางคือท่านาแล้ง ถือเป็นเส้นทางรถไฟเพียงสายเดียวของ สปป.ลาว มีระยะทาง 3.5 กิโลเมตรในเขตแดนของ สปป.ลาว (จารุวรรณ สมคะเณย์, 2562)

- **ท่าเรือบก**

ท่าเรือบกท่าแขก (Thakhek Dry Port) ตั้งอยู่ในแขวงคำม่วน (Khammuan) โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาล สปป.ลาว ผ่านรัฐวิสาหกิจโลจิสติกส์ สปป.ลาว ร้อยละ 30 และภาคเอกชนในนามของสามบริษัทโดยบริษัท Greater Mekong Logistics อีกร้อยละ 70 ท่าเรือบกท่าแขกมีบทบาทในการเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์แบบบูรณาการที่มีความทันสมัยและจะมีส่วนสนับสนุนการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และการถ่ายลำที่ผิดกฎหมาย ซึ่งจะทำให้กิจการของ สปป.ลาว



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-7 โครงข่ายรถไฟ GMS ตามแนว NSEC

สามารถที่จะแข่งขันในตลาดการค้าโลกได้ และตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว เมืองท่าแขกในแขวงคำม่วนเป็นที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีความเหมาะสมและมีปริมาณการจราจรระหว่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก แขวงคำม่วนตั้งอยู่ตามแนวถนนซึ่งเชื่อมโยงไปยังจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญได้ทั้ง 4 ทิศทาง ผ่านทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งเชื่อมต่อกับไทย กรุงพนมเปญ ไปจนถึงด่านสากลจาลอในเวียดนามซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจาก สปป.ลาว ไปยังเวียดนาม รวมทั้งการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 13 ซึ่งเป็นถนนสายหลักใน สปป.ลาว เมืองท่าแขก มีศักยภาพในการพัฒนาระบบการให้บริการด้านการขนส่งในบริเวณซึ่งใกล้กับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สามารถนำเข้าสินค้าผ่านบริการจากจังหวัดใกล้เคียงเช่น บอลิคำไซย (Borikhamxay) และสะหวันนะเขต (Savannakhet) เพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากไทย และส่งออกสินค้าเหล่านั้นต่อไปยังเวียดนามเพื่อลงเรือไปยังจีน ซึ่งจะมีศักยภาพในการเปลี่ยนท่าเรือบกท่าแขกไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกในภูมิภาค (Advertorial Desk, 2021)

(3) เวียดนาม

- **ท่าเรือบก**

เวียดนามตอนบน มีท่าเรือบกจำนวน 11 แห่ง ตั้งอยู่ในกรุงฮานอย (Ha Noi) จังหวัดหล่าวกาย (Lào Cai) ฟู้เถาะ (Phú Thọ) หายเซือง (Hải Dương) นิญบิ่ญ (Ninh Bình) และนามดิ่ญ (Nam Dinh) ซึ่งมีระยะทางอยู่ห่างจากท่าเรือชายฝั่ง ตั้งแต่ประมาณ 50 กิโลเมตรในหายเซือง (Hải Dương) จนถึง 400 กิโลเมตร ในหล่าวกาย (Lào Cai) มีการเชื่อมต่อส่วนใหญ่กับทางถนน ยกเว้น ICD ในหล่าวกาย (Lào Cai) ซึ่งมีการเชื่อมต่อกับทางราง บางแห่งเชื่อมต่อกับทางน้ำในแผ่นดินแต่ไม่มีการใช้งานจริง ท่าเรือบกในเวียดนามตอนเหนือ มีพื้นที่รวม 750 ไร่ โดย ICD ใน Gai Lam มีขนาด 6.25 ไร่ แต่ละแห่งมีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ ปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือบก มีปริมาณน้อยกว่า 150,000 TEU ต่อปี หรือ คิดเป็นร้อยละ 3 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่ขนส่งผ่านท่าเรือไฮฟอง (Hai Phong) (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-8**

2) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

(1) ไทย

โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

- ลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร

โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ศึกษาออกแบบรายละเอียดใน พ.ศ. 2558

- ปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร

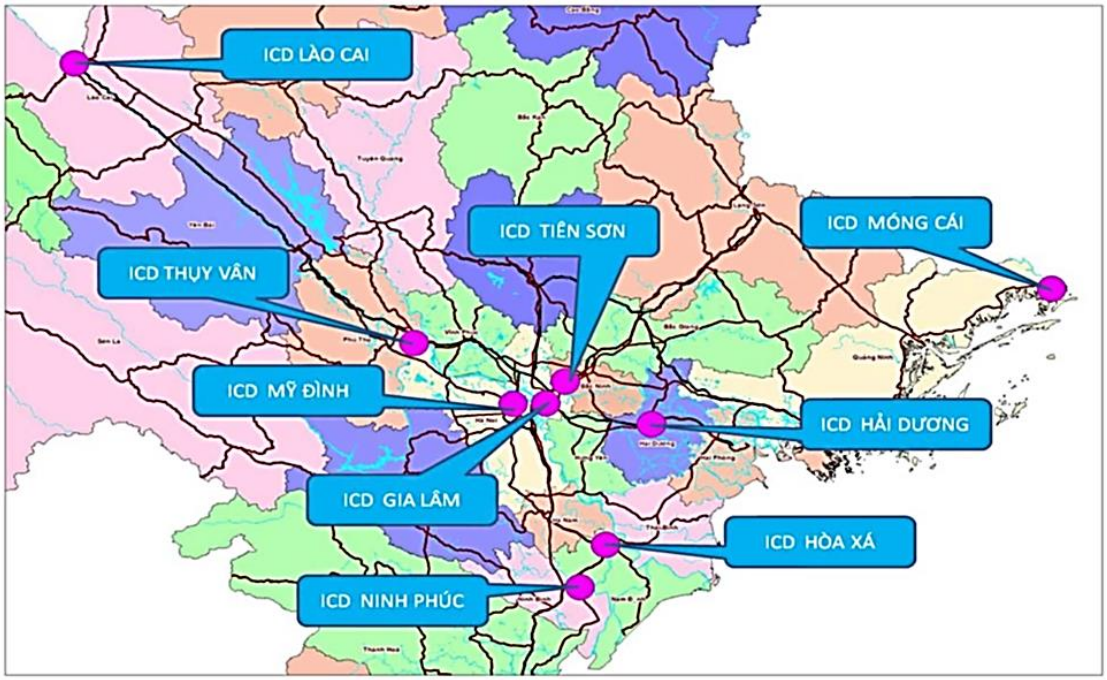
โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่

- เด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 326 กิโลเมตร

โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ตามแผนระยะเร่งด่วน

- กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
- กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
- ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- นครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 356 กิโลเมตร

(การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562)



ที่มา : United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2017)

รูปที่ 4.3.1-8 ท่าเรือบกในเวียดนามตอนเหนือ

(2) สปป. ลาว

โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สายบ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten - Vientiane Railway) หรือที่มีชื่อเรียกว่า ทางรถไฟจีน - ลาว เป็นโครงการก่อสร้างระบบรถไฟ ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ขนาดความกว้างทางมาตรฐาน 1,435 มิลลิเมตร ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างใน สปป.ลาว เชื่อมระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์และด่านชายแดนบ่อเต็น (Boten) ที่ติดกับจีน มีระยะทางรวม 414 กิโลเมตร เป็นโครงการก่อสร้างที่ใหญ่ที่สุดและมูลค่าแพงที่สุดใน สปป.ลาว มีจำนวนสถานี 32 สถานีตามแผน อย่างไรก็ตามมีการก่อสร้างจริงเพียง 20 สถานี ประกอบไปด้วยสถานีผู้โดยสาร 10 สถานีและสถานีขนส่งสินค้า 10 สถานี ประกอบไปด้วย

1. สถานีผู้โดยสาร บ่อเต็น (Bo Ten)
2. สถานีผู้โดยสารหลัก บ้านนาเตย (Na Toey)
3. สถานีผู้โดยสาร บ้านนาหม้อ (Na Moh)
4. สถานีขนส่งสินค้า บ้านนาท่ง (Na Thong)
5. สถานีอนาคต หัวน้ำ (Hua Nam)
6. สถานีผู้โดยสารหลัก เมืองไซ (Mueang Xai)
7. สถานีอนาคต น้ำนวน (Nam Nuan)
8. สถานีขนส่งสินค้า บ้านนาคก (Na Khok)
9. สถานีผู้โดยสาร เมืองงา (Mueang Nga)
10. สถานีอนาคต บ้านห้วยภูลาย (Ban Huay Phoo Lai)

11. สถานีขนส่งสินค้า ห้วยหาน(Huay Han)
12. สถานีอนาคต แม่กก (Mae Kok)
13. สถานีอนาคตบ้านสะบก (Ban Sabok)
14. สถานีผู้โดยสารหลัก หลวงพระบาง (Luang Phrabang)
15. สถานีขนส่งสินค้า เซียงเงิน (Xiang Ngoen)
16. สถานีอนาคต พกใหญ่ (Phok Yai)
17. สถานีขนส่งสินค้า ศาลาภูคูน (Sala Phu Khun)
18. สถานีอนาคต บ้านเสิน (Ban Soen)
19. สถานีอนาคต นาหมี (Na Mee)
20. สถานีผู้โดยสาร เมืองกาสี (Mueang Kasi)
21. สถานีอนาคต บ้านบวมพุก (Ban Buam Puk)
22. สถานีขนส่งสินค้า บ้านผาแดง (Ban Pha Daeng)
23. สถานีผู้โดยสารหลัก วังเวียง (Vang Vieng)
24. สถานีอนาคต บ้านวังมน (Ban Wang Mon)
25. สถานีขนส่งสินค้า วังคี (Vang Khee)
26. สถานีอนาคต หินเหิบ (Hin Hoeb)
27. สถานีผู้โดยสาร โพนโฮง (Phone Hong)
28. สถานีขนส่งสินค้า บ้านสะกา (Ban Saka)
29. สถานีขนส่งสินค้า นครหลวงเวียงจันทน์เหนือ (Vientiane North)
30. สถานีผู้โดยสารหลัก นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane)
31. สถานีขนส่งสินค้า นครหลวงเวียงจันทน์ใต้ (Vientiane South)
32. สถานีอนาคต ท่านาแล้งตะวันออก (Tha Nalaeng East)

ตอนเหนือของสายจะเชื่อมต่อกับระบบรถรางของจีนสายอวี้ซี - บ่อหาน (Yuxi - Mohan) ผ่านด่านชายแดนบ่อหาน (Mohan) ตอนใต้ของสายจะเชื่อมต่อกับระบบรถไฟของ สปป.ลาว ซึ่งมีขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter - Gauge) ที่ท่านาแล้ง (Thanaleng) ซึ่งเชื่อมต่อกับด่านชายแดนหนองคายในไทย ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพมหานครได้ ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงขนาดความกว้างทางมาตรฐาน (Standard Gauge) ในปัจจุบัน เมื่อพัฒนาเสร็จ ระบบรถไฟ สายบ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten - Vientiane Railway) จะเป็นส่วนสำคัญของเส้นทางรถไฟคุนหมิง - สิงคโปร์ (Kunming - Singapore Railway) และยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) โครงการพัฒนาระบบรถไฟสายบ่อเต็น - เวียงจันทน์ เป็นโครงการก่อสร้างที่ใหญ่ที่สุดและมูลค่าแพงที่สุดใน สปป.ลาว ด้วยสภาพทางที่เป็นเส้นทางหุบเขาสูงชัน จึงจำเป็นจะต้องมีการก่อสร้างสะพาน 170 แห่ง และอุโมงค์ 72 แห่ง รวมไปถึงการจัดการกับกับดัก ขีปนาวุท และวัตถุระเบิดซึ่งหลงเหลือมาจากสงครามอินโดจีน สงครามเวียดนาม โครงการเริ่มก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2559 และคาดว่าจะเสร็จสิ้นภายในเดือนธันวาคม 2564 เพื่อให้ทันเฉลิมฉลองครบรอบ 60 ปีความสัมพันธ์ระหว่างจีน - ลาว (Devonshire-Ellis, 2021)

โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย ท่าแขก - หวุงอ๋าง (Vientiane - Vung Ang Railway)

โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย เวียงจันทน์ - หวุงอ๋าง จะช่วยให้นครหลวงเวียงจันทน์มีทางเข้าถึงท่าเรือน้ำลึกในหวุงอ๋าง (Vung Ang) ในเวียดนาม มีระยะทางประมาณ 550 กิโลเมตร มูลค่าโครงการประมาณ 5 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ มีแนวเส้นทางผ่านท่าแขก (Thakhek) และ Mu Gia (Muya) สปป.ลาว และเวียดนาม บรรลุข้อตกลงที่จะก่อสร้างทางรถไฟในเดือนพฤษภาคม 2560 และในเดือนธันวาคม 2560 ได้ข้อสรุปจากการศึกษาความเหมาะสมว่าโครงการมีความเหมาะสมและคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปี 2564 (Devonshire-Ellis, 2021)

โครงการท่าเรือบก - ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) และเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP)

โครงการ TDP ตั้งอยู่ที่หมู่บ้านดงโพสี เมืองไฮฟอง (Haiphong) และโครงการ VLP ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของสถานีรถไฟท่านาแล้ง (Thanaleng) เขตนครหลวงเวียงจันทน์ มีเนื้อที่รวม 2,330.2 ไร่ มูลค่าการลงทุนเบื้องต้นประมาณ 727 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การก่อสร้างทั้ง 2 โครงการ เริ่มต้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2563 แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การยกระดับ การสร้างท่าเรือบก เช่น การสร้างลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ห้องเย็น คลังสินค้า ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวก ภายใต้งบประมาณประมาณ 150 - 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการพร้อมกับการเปิดใช้เส้นทางรถไฟข้ามแดนลาว - จีน สำหรับระยะที่ 2 และ 3 จะขยายแผนโลจิสติกส์ ตามแผนงานของโครงการ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จ ภายใน 5 - 10 ปี และสามารถคืนทุนได้ภายใน 15 ปี เป้าหมายที่สำคัญของโครงการ คือ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว ที่เป็นหัวใจสำคัญของการเชื่อมโยงทางการค้า และการขนส่งที่สมบูรณ์แบบ เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นดินแดนที่ไม่มีเขตแดนติดทะเล เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะสามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัย อยู่ในระดับแนวหน้า สนับสนุนการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ โดย TDP ถูกออกแบบให้เชื่อมต่อกับเส้นทางการค้าทางทะเล ท่าอากาศยานและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยหนุนและเสริมศักยภาพด้านการค้าและการลงทุน สู่ระดับสูงสุด (เดลินิวส์, 2564)

(3) จีน

โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สายอวี้ซี - บ่อหาน (Yuxi - Mohan Railway or Yumo Railway) เป็นโครงการพัฒนาระบบรถไฟที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในมณฑลยูนนานทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน มีความยาว 503.9 กิโลเมตร จาก อวี้ซี (Yuxi) ทางตอนกลางของมณฑลยูนนาน ไปยัง เมืองบ่อหารในเหมิ่งล่า (Mengla) ซึ่งเป็นชายแดนกับ สปป.ลาว ในเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา (Xishuangbanna) ทางตอนใต้ของยูนนาน รถไฟสายนี้ออกแบบเพื่อให้เป็นทางเลือกระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย คาร์บอนต่ำ และราคาไม่แพง สำหรับมณฑลยูนนาน และเมื่อเชื่อมต่อกับระบบรถไฟใน สปป.ลาว แล้ว จะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟคุนหมิง - สิงคโปร์ (Kunming - Singapore Railway) และยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) การก่อสร้างในช่วงแรกเริ่มในวันที่ 1 กันยายน 2558 โดยโครงการมีค่าก่อสร้างประมาณ 46,460 ล้านหยวน โดยเป็นระบบรถไฟที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า เป็นระบบทางคู่จาก อวี้ซี (Yuxi) ถึง จิ่งหง (Jinghong) และระบบทางเดี่ยวจาก จิ่งหง (Jinghong) ถึงบ่อหาน (Mohan) เส้นทางนี้ ผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ อวี้ซี (Yuxi) ผู่เอ๋อร์ (Pu'er) จิ่งหง (Jinghong) และบ่อหาน (Mohan)

4.3.1.3 การพัฒนาทางน้ำ

การพัฒนาทางน้ำตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จำแนกออกเป็น ในแผ่นดิน (Inland Waterway) และทางทะเล มีรายละเอียดดังนี้

1) ในแผ่นดิน (Inland Waterway)

(1) ท่าเรือเชียงของ

ท่าเรือเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่ปัจจุบันถูกลดบทบาทลงเพราะปริมาณเรือสินค้าที่บางตาเนื่องจากมีเส้นทางการคมนาคมทางบกให้เลือกใช้บริการเพิ่มขึ้นรวมถึงการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ตั้งแต่ พ.ศ. 2556 แต่ก็ยังสามารถพบเห็นเรือสินค้าสัญชาติจีนที่ลำเลียงสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนเพื่อมาขึ้นสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้อยู่ โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นของใช้ เครื่องอุปโภคบริโภคทั่วไป และผลไม้นอกจากนี้ เรือขนาดกลางของ สปป.ลาว มักจะใช้ท่าเรือนี้ขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภค ทั้งนี้การให้บริการของท่าเรือเชียงของมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บริการในลักษณะ One Stop Service เช่น กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และด่านตรวจคนเข้าเมืองซึ่งเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2560) (**รูปที่ 4.3.1-9**)



ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2564)

รูปที่ 4.3.1-9 ท่าเรือเชียงของ

(2) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เป็นท่าเรือภูมิภาค ตั้งอยู่ฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พื้นที่รวม 387 ไร่ เป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ ของจีน เมียนมา และ สปป.ลาว มีระยะห่าง 265 กิโลเมตร จากท่าเรือ Guanlei (ท่าเรือใต้สุดของจีน) รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง มีการให้บริการ One Stop Service (การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2562) (**รูปที่ 4.3.1-10**)



ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2562)

รูปที่ 4.3.1-10 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

(3) ท่าเรือบั๊ก

ท่าเรือบั๊ก อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทย - สปป.ลาว ที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ซึ่งสามารถมองเห็นทิวทัศน์ของเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ของ สปป.ลาว นักท่องเที่ยวสามารถมาใช้บริการทำบัตรผ่านแดนชั่วคราว เพื่อข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว ได้อย่างสะดวก (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2560) (**รูปที่ 4.3.1-11**)



ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2564)

รูปที่ 4.3.1-11 ท่าเรือบั๊ก

2) ทางทะเล (Maritime Waterway)

(1) ไทย

- **ท่าเรือแหลมฉบัง**

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของไทย มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้ว ดังนี้ ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า อู่ต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ ด้วยความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมบังให้เป็น World Class Port ซึ่งมีองค์ประกอบหลายด้านที่จำเป็นเพื่อยกระดับของการให้บริการ การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ให้พอเพียงกับการให้บริการดังกล่าวข้างต้น จะทำให้คุณภาพของการให้บริการสูงขึ้น ช่วยลด Waiting Time ของเรือที่เทียบท่า อันจะทำให้ต้นทุนส่วนที่เป็น Port Cost ของสายการเดินเรือต่ำลงด้วย นอกจากนี้ การจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่อง รวมถึงการ เพิ่มศักยภาพในด้าน Productivity และการนำเอาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารงานหน้าท่า และ Yard Operation ด้วยลักษณะที่ตั้งของไทย ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และมาเลเซีย และยังสามารถติดต่อทำการค้าผ่านแดนกับประเทศใกล้เคียง ได้แก่ จีนตอนใต้ และเวียดนาม เป็นต้น โดยมีลักษณะเป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า (Hinterland) ที่มีขนาดกว้างใหญ่ จึงทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็น Gateway Port โดยพยายามดึงประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้มาเป็น Hinterland ของท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งมีพื้นที่สนับสนุน (Supporting Areas) สำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ และทางน้ำเข้า - ออกท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมโยงกับภาคต่างๆ ของประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านได้ดีพอสมควร ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือแหลมฉบัง

ยังมีพื้นที่ว่างเพียงพอที่จะใช้สำหรับพัฒนาในธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ เช่น สถานีจอดรถบรรทุก (Truck Terminal) ศูนย์กระจายสินค้า และ Free Trade Area เป็นต้น รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมอื่นๆ เช่น คลังสินค้าอันตราย ศูนย์ฝึกป้องกันความเสียหายจากอัคคีภัย ที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งพร้อมที่จะรองรับการพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจรแก่ลูกค้าได้ และธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งผู้ใช้บริการจะได้รับประโยชน์จากการแข่งขันทางการตลาดระหว่างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่างๆ สูงสุด ด้านการประกอบการท่าเรือแหลมฉบังมีความคล่องตัวในการบริหาร และมีความยืดหยุ่นในการให้บริการแก่ลูกค้าสูง เนื่องจาก ท่าเรือแหลมฉบังเน้นการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารประกอบการท่าเทียบเรือ โดยท่าเรือแหลมฉบังได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ โดยมีนโยบายจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ไว้ไม่เกิน 1.0 ล้านทีอียู ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 10 - 11 ล้าน TEU ต่อปี (ท่าเรือแหลมฉบัง)

(2) เวียดนาม

- **ท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋าง (Vung Ang)**

ท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋างเกิดขึ้นตามแนวทางพัฒนาเมืองหวุงอ๋าง ตามแผน “เหนือกว๋างบิ่ญ ใต้ฮาติงห์” ของรัฐบาลเวียดนาม เมื่อปี 2540 จากนั้นในปี 2549 ได้สถาปนา “เขตเศรษฐกิจหวุงอ๋าง” ขึ้นบนพื้นที่ 227.81 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 142,400 ไร่ บริเวณเชิงเขาทางเหนือของเทือกเขาหว่าญเซินในอำเภอกี่อาญ นอกเหนือจากที่ดินซึ่งเตรียมไว้สำหรับให้นักลงทุนมาสร้างโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว ยังมีท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋าง ที่เป็นแม่เหล็กสำคัญสำหรับดึงดูดเม็ดเงินลงทุน การเกิดขึ้นของท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋างเป็นเหมือนการเปิดช่องทางออกสู่ทะเลให้กับ สปป.ลาว เพราะที่ตั้งท่าเรือแห่งนี้เป็นปลายทางถนนหมายเลข 8 และ 12 เส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญตามแนวขวางของ สปป.ลาว และเป็นปลายทางที่สั้นที่สุด หากวัดจากจุดเริ่มต้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ ใกล้กว่าท่าเรือดานัง ต้นทางของถนนหมายเลข 9 เส้นทางหลักของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ที่อยู่ใต้ลงไป เดือนเมษายน 2553 รัฐบาลเวียดนามและ สปป.ลาว ร่วมกันตั้ง Laos - Vietnam Vung Ang Port Joint Stock Company ขึ้น โดยฝั่งเวียดนามถือหุ้นร้อยละ 80 สปป.ลาว ถือหุ้นร้อยละ 20 เพื่อเป็นองค์กรสำหรับบริหารและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋างให้เป็นท่าเรือเพื่อใช้ส่งออกสินค้าที่ผลิตได้จาก สปป.ลาว โดย Laos - Vietnam Vung Ang Port มีทุนจดทะเบียน 1 ล้านล้านด่ง (ประมาณ 1,362 ล้านบาท ในอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 5 เมษายน 2564) กลาง พ.ศ. 2562 รัฐบาล สปป.ลาว ได้เสนอต่อรัฐบาลเวียดนาม ขอเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน Laos - Vietnam Vung Ang Port จากร้อยละ 20 ขึ้นเป็นร้อยละ 60 และขอเข้าบริหารท่าเทียบเรือที่ 1, 2 และ 3 ของท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋าง และในปี 2563 รัฐบาลเวียดนามตกลงตามข้อเสนอของ สปป.ลาว โดยยอมลดสัดส่วนการถือหุ้นใน Laos - Vietnam Vung Ang Port ลงมาเหลือร้อยละ 40 พร้อมเปิดทางให้ฝ่าย สปป.ลาว ได้เข้าบริหารท่าเทียบเรือ 1, 2 และ 3 (ปัณฑพ ตั้งศรีวงศ์, 2564) (**รูปที่ 4.3.1-12**)



ที่มา : ปัณฑพ ตั้งศรีวงศ์ (2564)

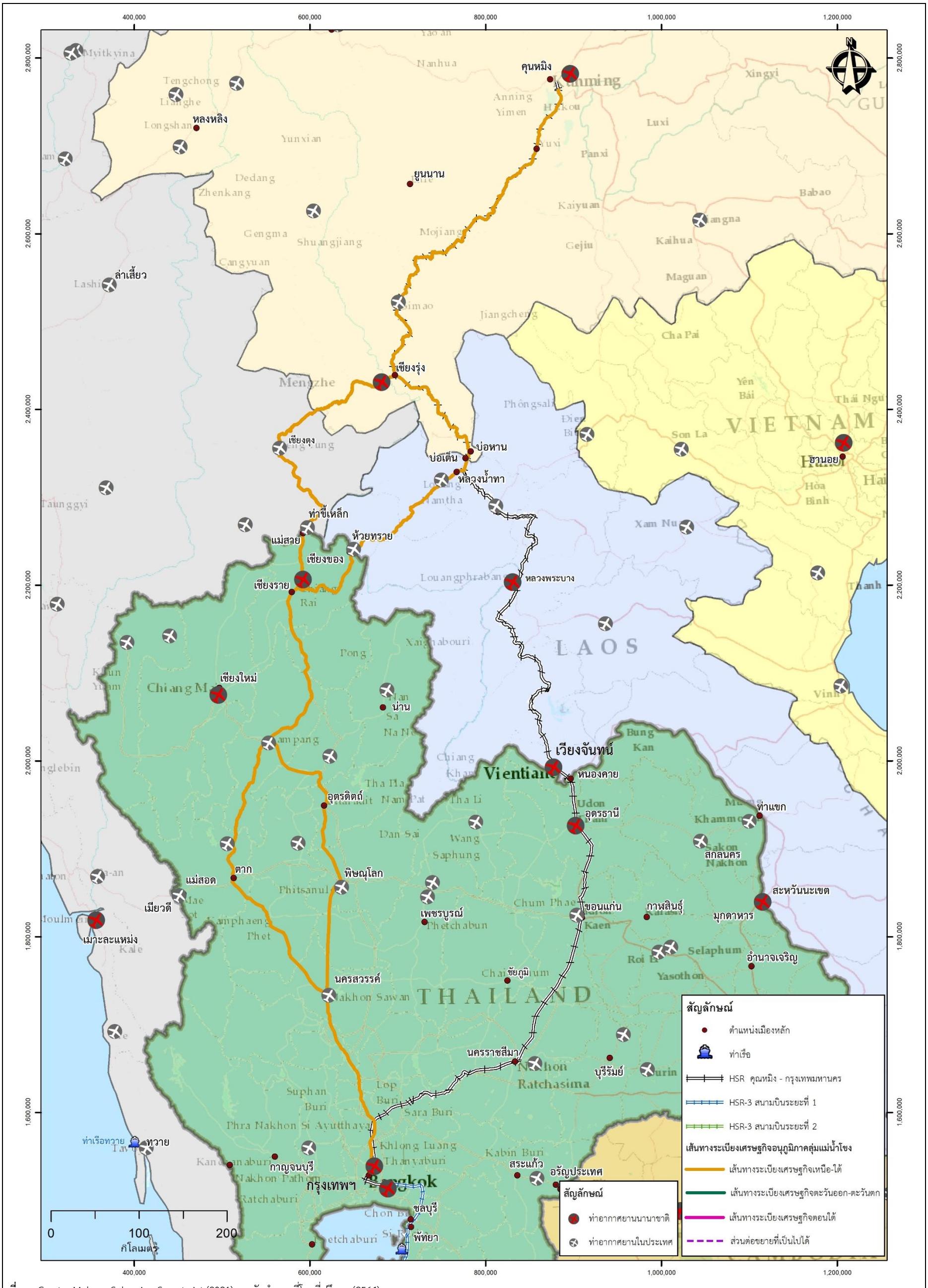
รูปที่ 4.3.1-12 ท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋าง (Vung Ang)

4.3.1.4 ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) ประกอบไปด้วย Jinghong International Airport ในจีน Luangprabang International Airport ใน สปป.ลาว ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ในไทย (Greater Mekong Subregion Secretariat, 2021) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-13**

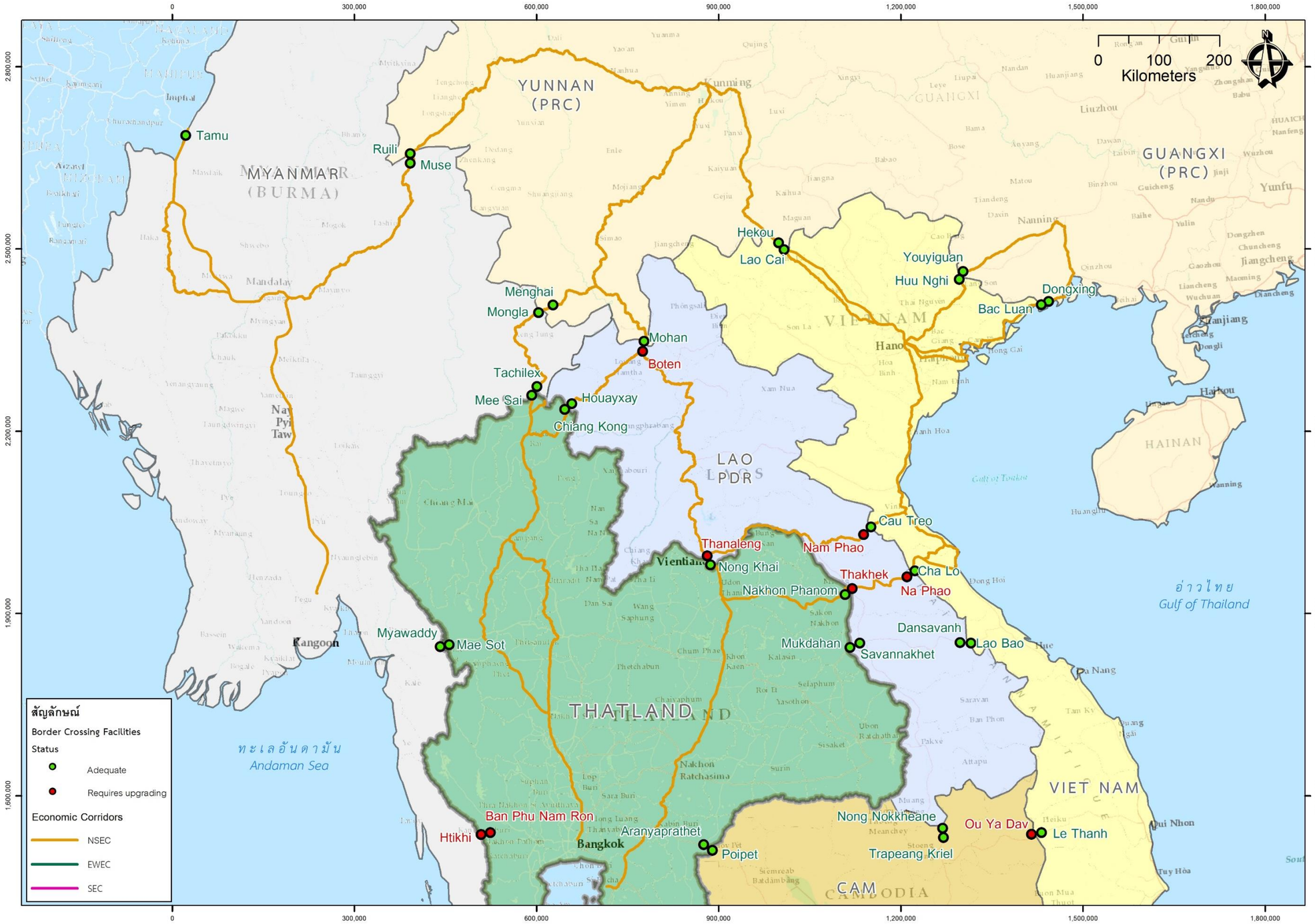
4.3.1.5 จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตลอดแนว**ระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7** ในแนว**ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)** มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ-ปล่อยร่วม หรือ CCA Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ท่านาแล้ง (Thanaleng) น้ำพาว (Nam Phao) ท่าแขก (Thakhek) และนาพาว (Na Phao) ใน สปป.ลาว ที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3.1-14**



ที่มา : Greater Mekong Subregion Secretariat (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-13 ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)



ที่มา : Fang (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.1-14 จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว NSEC

1) จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่เขตเทศบาลแม่สาย อำเภอแม่สาย ติดกับเมียนมาที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน (**รูปที่ 4.3.1-15**)





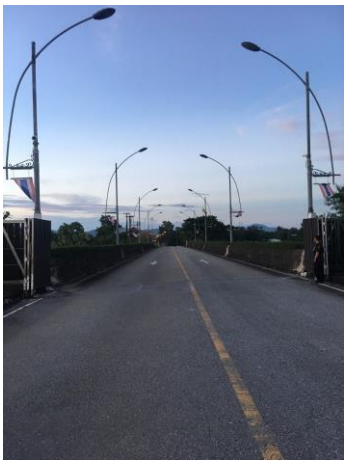
ที่มา : Mueller (2010) และ Lin (2020)

รูปที่ 4.3.1-15 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

2) จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่ตำบลสันผักฮี้ อำเภอแม่สาย ติดกับเมียนมาที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน (**รูปที่ 4.3.1-16**)





ที่มา : สวพ. FM91 (2564) และ Kaoey (2017)

รูปที่ 4.3.1-16 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

3) จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงขนาดใหญ่แห่งแรกโดยเชื่อมต่อหมู่ที่ 1 คุ้มจอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เข้ากับบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดซายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ตัวสะพานมีความยาว 1,170 เมตร มีทางรถ 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ทางเท้า 2 ช่องทาง กว้างช่องละ 1.5 เมตร และรถไฟทางเดี่ยวกว้าง

1 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง ใช้งบประมาณก่อสร้าง 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลีย ใช้ระยะเวลาก่อสร้างระหว่างเดือนตุลาคม 2534 ถึงเดือนเมษายน 2537 และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2557 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2537 (Australian Embassy Thailand, n.d.) (**รูปที่ 4.3.1-17**)



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2564)[1] และแนวหน้า (2561)

รูปที่ 4.3.1-17 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)

4) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 เป็นสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่หมู่ที่ 1 บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม กับ สปป.ลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ควบคุมการก่อสร้างโดยสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงและบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างใช้งบประมาณก่อสร้างจากรัฐบาลไทยทั้งสิ้น 1,723 ล้านบาท มีระยะเวลาการก่อสร้างรวม 900 วัน แล้วเสร็จในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งด้านการค้า และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงจากไทย สปป.ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของจีน ซึ่งมีความยาวรวม 1,423 เมตร มีความกว้าง 13 เมตร และมีการช่องจราจร 2 ช่องจราจร และไม่มีทางรถไฟ และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2015 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 (สำนักงานจังหวัดนครพนม, ม.ป.ป.) (**รูปที่ 4.3.1-18**)



ที่มา : ทีวีพูล (2560) และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.)

รูปที่ 4.3.1-18 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)

5) จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างไทยที่หมู่ที่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับ สปป.ลาว ที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตร เข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน รวมทั้งมีการก่อสร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองด้วยสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง เป็นการเชื่อมต่อกับเส้นทาง ที่เชื่อมต่อระหว่างจีน - ลาว - ไทย

บริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นกลุ่ม CR5 - KT Joint Venture ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท China Railway No.5 ของจีนและบริษัท กรุงธนเอนยิเนียร์ จำกัดของไทย งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 1,624 ล้านบาท โดยการสมทบทุนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ส่วนรัฐบาล สปป.ลาว รับผิดชอบค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม 2555 และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 (สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย, 2556) (**รูปที่ 4.3.1-19**)



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2564)[2] และกรมทางหลวง (2556)

รูปที่ 4.3.1-19 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)

6) จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - เมียนมา (Myanmar) ตาลั่ว (Daluo) - เมืองลา (Mongla)

เมืองลา (Mongla) เป็นประตูชายแดนในเมียนมา (Myanmar) ตั้งอยู่ตรงข้ามกับตาลั่ว (Daluo) เมืองชายแดนของจีน (PRC) ตั้งอยู่ในมณฑลยูนนาน ห่างจากด่านแม่สายประมาณ 258 กิโลเมตร และห่างจากเชียงตุง (Kengtung) ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 80 กิโลเมตร แม้ว่าเมืองลา (Mongla) จะตั้งอยู่ในเมียนมา (Myanmar) แต่ระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมไปถึงสินค้านำเข้าและส่งออกนั้นขึ้นตรงกับจีน แม้แต่สกุลเงินที่ใช้เมืองลา (Mongla) ก็เป็นเงินสกุลหยวนของจีน (**รูปที่ 4.3.1-20**)

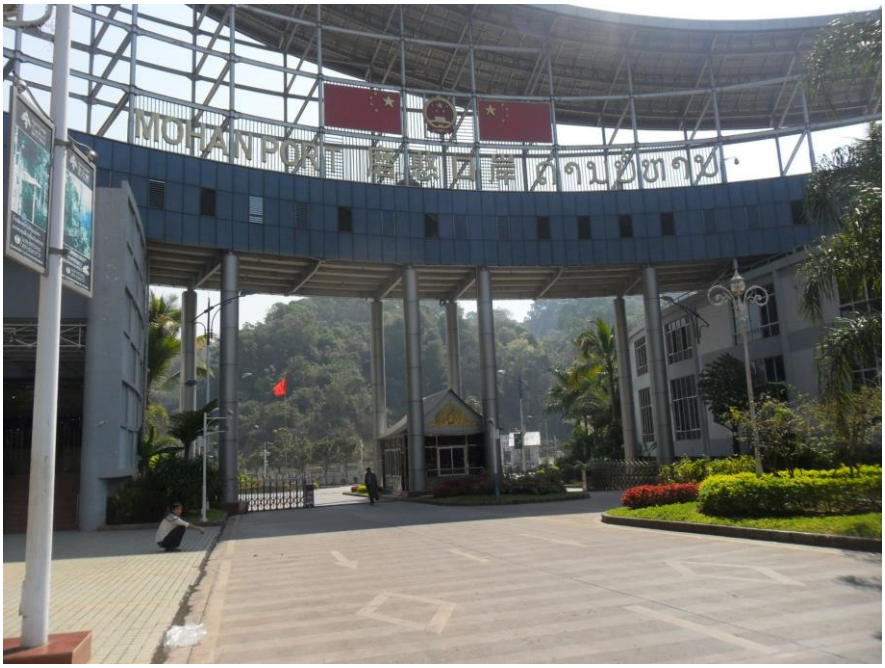


ที่มา : Boehler (2012)

รูปที่ 4.3.1-20 จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - เมียนมา (Myanmar) ตาลั่ว (Daluo) - เมืองลา (Mongla)

7) จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - สปป.ลาว (Lao PDR) บ่อหาน (Mohan) - บ่อเต็น (Boten)

บ่อหาน (Mohan) ตั้งอยู่ปลายสุดทางตอนใต้ของหลวงแผ่นดินของจีนหมายเลข 213 ซึ่งจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของสายรถไฟ 2 สาย ได้แก่ ทางรถไฟสายบ่อหาน (Mohan) - อวี้ซี (Yuxi) เข้าไปยังจีน และทางรถไฟสายบ่อเต็น (Boten) - เวียงจันทน์ (Vientiane) ข้ามไปยัง สปป.ลาว โดยทางรถไฟช่วงข้ามชายแดน มีระยะทาง 9.68 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟทั้งสาย ระยะทาง 414 กิโลเมตร มีอุโมงค์ และสะพาน ความยาว 198 และ 62 กิโลเมตร ตามลำดับ รองรับความเร็วในการเดินรถ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โครงการก่อสร้างรถไฟเริ่มต้นในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2559 โดยมีกำหนดสร้างเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 นอกจากนี้ ยังมีโครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างบ่อเต็น (Boten) - เวียงจันทน์ (Vientiane) ซึ่งเริ่มในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2561 (Xinhua Thai News Service, 2020) (**รูปที่ 4.3.1-21**)



ที่มา : Fuwuyuan (2012)

รูปที่ 4.3.1-21 จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - สปป.ลาว (Lao PDR)
บ่อหาน (Mohan) - บ่อเต็น (Boten)

8) จุดผ่านแดนถาวร สปป.ลาว (Lao PDR) - เวียดนาม (Vietnam) นาพาว (Na Phao) - จาลอ (Chalo)

ด่านสากลจาลอ ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจด่านชายแดนจาลอที่ก่อตั้งขึ้นในปี 2545 มีพื้นที่ 538 ตารางกิโลเมตร โดยมีการวางแผนถึงปี 2573 ให้เขตเศรษฐกิจด่านชายแดนจาลอเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของจังหวัดกว่างบิงห์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งและนำเข้า - ส่งออกสินค้าและบริการของจังหวัดกว่างบิงห์กับ สปป.ลาว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และภูมิภาคอาเซียน ในช่วงเวลาที่ผ่านมารัฐบาลเวียดนามได้มีการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานของด่านสากลจาลอเป็นจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกสินค้าระหว่างจังหวัดในภาคกลางของ สปป.ลาว จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และเมียนมา ผ่านเขตเศรษฐกิจด่านชายแดนจาลอ โดยในปี 2561 เขตเศรษฐกิจด่านชายแดนจาลอได้ดึงดูดการลงทุนจำนวน 25 โครงการ ด้วยทุนจดทะเบียนรวมกว่า 580,000 ล้านด่ง (ประมาณ 754 ล้านบาท) โดยมีการเบิกจ่ายเงินทุนรวม 325,000 ล้านด่ง (ประมาณ 422.5 ล้านบาท) โครงการที่มีการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจด่านชายแดนจาลอส่วนใหญ่อยู่ในธุรกิจขนส่ง บริการร้านอาหาร โรงแรม คลังสินค้าทัณฑ์บน จังหวัดกว่างบิงห์มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานสะอาด พลังงานทดแทน เทคโนโลยี สารสนเทศและโทรคมนาคม อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมวัสดุใหม่ และอุตสาหกรรมสนับสนุน ด่านสากลจาลอเป็นอีกช่องทางสำคัญในการผลักดันการค้าระหว่างไทยและเวียดนาม โดยเป็นด่านที่เชื่อมต่อกับด่านนาพาวประเทศลาวอยู่ในเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวก

และสิ้นที่สุดในการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนระหว่างเวียดนาม และ สปป.ลาว โดยผู้ส่งออกสามารถส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่าน สปป.ลาว เข้าเวียดนาม และส่งออกไปยังจีน ผ่านด่านหล่าวกาย (ตรงกับด่านเหอโข่วของจีน) หล่างเซิน (ตรงกับด่านโหย่วอี้กว่านของจีน) หรือหม่องก๋าย (ตรงกับด่านตงซิงของจีน) ได้ทั้งหมด (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย, 2563) (**รูปที่ 4.3.1-22**)





ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย (2563)

รูปที่ 4.3.1-22 จุดผ่านแดนถาวร สปป.ลาว (Lao PDR) - เวียดนาม (Vietnam) นาพาว (Na Phao) - จาลอ (Chalo)

4.3.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ประกอบไปด้วย 8 ระเบียงย่อย เชื่อมโยงศูนย์กลางเศรษฐกิจและชุมชนเมืองที่สำคัญทางตอนเหนือและตอนกลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยแนวระเบียงพาดผ่านพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติและมีความหลากหลายทางเศรษฐกิจตลอดแนวระเบียง รวมทั้งยังมีแหล่งมรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติต่างๆ ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ยังครอบคลุมพื้นที่บางแห่งที่มีความอ่อนไหวทางนิเวศวิทยาและพื้นที่ด้อยพัฒนาใน GMS ด้วยเช่นกัน จึงถือเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจทางธรรมชาติใน GMS มีโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคจึงวางตัวในแนวเหนือ - ใต้ โดยมีตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนและไทย ซึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรม ทำหน้าที่เป็นเส้นทางการค้าทางบกหลักระหว่างมณฑลยูนนานในจีนกับไทย และทำหน้าที่เปิดทางให้มณฑลยูนนานซึ่งไม่มีพื้นที่ติดทะเลสามารถเข้าถึงชายฝั่งทะเลได้ อีกทั้งระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ยังเป็นเส้นทางการค้าหลักระหว่างจีนกับเวียดนามตอนเหนือ โดยจีนมีการใช้พรมแดนร่วมกับประเทศต่างๆ ในอาเซียนผ่านระเบียงเศรษฐกิจ NSEC นี้ ดังนั้น ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC จึงเปรียบเสมือนเป็นประตูการค้าสำหรับจีน และอาเซียน

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ขยายความเชื่อมโยงไปทางตอนเหนือ

1) ผ่านแคว้นยูนนานและกวางสี ไปยังส่วนที่เหลือของจีน

2) ผ่านเมียนมาไปยังเอเชียใต้ ผ่านประตูชานแดน ด่านตามู (Tamu) และด่านมอเรห์ (Moreh) และยังขยายความเชื่อมโยงลงทางใต้ ไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ และส่วนที่เหลือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ความเชื่อมโยงดังกล่าวเป็นแรงผลักดันที่สำคัญสำหรับการพัฒนา NSEC อย่างไรก็ตาม ความหลากหลายทางด้านภูมิประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ โครงสร้างการผลิต ระดับรายได้ และปัจจัยอื่นๆ ตลอดแนวระเบียง ทำให้ต้องมีการบริหารจัดการจุดเด่นเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอนเหนือของแนวระเบียงเศรษฐกิจมีลักษณะเป็นภูเขาและที่สูง สลับไปกับหุบเขา และที่ราบพร้อมกับทิวทัศน์ที่สวยงาม มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรป่าไม้และแร่ธาตุ พร้อมกับความหลากหลายทางชีวภาพ ชุมชนมีการตั้งรกรากกระจายพื้นที่ไป และเป็นแหล่งชุมชนที่มีหลากหลายทางชาติพันธุ์ ระดับรายได้ในพื้นที่อยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ โดยมีแนวโน้มที่จะประสบภาวะความยากจนสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ยกเว้นมณฑลยูนนานและกวางสี ซึ่งเกษตรกรรมมีส่วนส่งเสริมให้เกิดผลผลิตรายปีมากกว่าอุตสาหกรรม ในระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นมาจากการเคลื่อนย้ายของประชากรมาทางตอนใต้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ทำให้พื้นที่ต่างๆ กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และมีความเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น และระดับรายได้สูงขึ้นอย่างสมน้ำสมเนื้อ

โอกาสที่ดีในการลงทุนในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) มีดังต่อไปนี้

- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร (แปรรูปการเกษตร และเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming))
- การแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติ เช่น การทำเหมืองแร่ ผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ และอุตสาหกรรมด้านพลังงาน เป็นต้น
- อุตสาหกรรมเบา เช่น เสื้อผ้า สิ่งทอ รองเท้า กระดาษ เครื่องประดับและเครื่องอุปโภคบริโภค เป็นต้น
- วัสดุก่อสร้าง ได้แก่ ซีเมนต์ เหล็ก และเหล็กกล้า เป็นต้น
- เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ทางการเกษตร
- อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง เช่น อะไหล่รถยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และส่วนประกอบเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น
- อุตสาหกรรมภาคบริการ เช่น การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์
- อุตสาหกรรมครัวเรือนเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว และการมีส่วนร่วมในชุมชน

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 คุนหมิง - กรุงเทพมหานคร ทำให้ด่านบ่อหาน (Mohan) ในจีน และบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว เป็นจุดเชื่อมโยงทางบกระหว่างจีนกับคาบสมุทรอินโดจีน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อเขตการค้าเสรีจีน - อาเซียน ในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจทั้งสองเข้าด้วยกัน บ่อหาน

(Mohan) และบ่อเต็น (Boten) มีจุดแข็งและบทบาทในการเป็นท่าเรือนานาชาติ ซึ่งเกี่ยวโยงกับความร่วมมือในภูมิภาค และจะกลายเป็นเครื่องยนต์หลักในการสร้างการเติบโตในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 รวมถึงเป็นแพลตฟอร์มที่สำคัญสำหรับการค้า เทคโนโลยี และความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมใน GMS จีน สปป.ลาว และไทย ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในบริเวณใกล้เคียงกับชายแดนตลอดแนว NSEC-1 ซึ่งจะสร้างโอกาสในการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การผลิต และบริการ ข้ามพรมแดน ตำแหน่งและกิจกรรมของเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตอุตสาหกรรม ตลอดเส้นทาง และที่อยู่โดยรอบระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 และ NSEC-2 ในจีน ไทย และ สปป.ลาว แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 แหลมฉบัง - ฮานอย (Ha Noi) เป็นอีกระเบียงหนึ่งที่เชื่อมกับหนานหนิง (Nanning) และกวางสี (Guangxi) ในจีน ซึ่งช่วยย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังฮานอย (Ha Noi) ได้ถึง 150 กิโลเมตร เปรียบเทียบกับเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปยังฮานอย (Ha Noi) ผ่านระเบียงเศรษฐกิจ EWEC แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 นี้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจาก สปป.ลาว ไปยังประตูการค้าทางทะเลที่หวุงอ๋าง (Vung Ang) ในเวียดนาม และบูรณาการเข้ากับยุทธศาสตร์ของ สปป.ลาว ในการแปลงจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปสู่สะพานเศรษฐกิจ ทั้งนี้ สปป.ลาว และไทย ได้ก่อตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน เพื่อเปิดโอกาสให้เกิดความร่วมมือด้านการค้า การผลิต และการบริการต่างๆ ข้ามพรมแดน ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3.2-1** และ**รูปที่ 4.3.2-1** แสดงถึงตำแหน่งและกิจกรรมของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

โดยมีข้อมูลการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในพื้นที่ของประเทศต่างๆ ดังนี้

1) จีน

1.1) เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน

เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ได้รับความเห็นชอบให้มีการจัดสร้างจากรัฐบาลยูนนานในปี 2554 ประกอบด้วย 4 เมือง ได้แก่ คุนหมิง ฉวี่จิ้ง ฉู่สง และยวี่ซี โดยมียุทธศาสตร์สร้างจุดแข็งที่ศูนย์กลาง แล้วค่อยๆ ขยายความเจริญสู่รอบนอก เช่น การกระเพื่อมของวงน้ำ จากจุดศูนย์กลางที่ภาคกลางยูนนานกระจายความเจริญเป็นวงกว้างสู่เมืองอื่นๆ ภายในมณฑล เพื่อสร้างความเข้มแข็งทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ โดยเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนานได้รับความสนใจด้วยนโยบายเมืองหัวสะพานที่สนับสนุนศักยภาพในการเชื่อมโยงภาคตะวันตกของจีนสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ซึ่งนโยบายที่เมืองหัวสะพานเป็นการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคม ทำให้เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนานสามารถเดินทางถึงกันภายใน 1 ชั่วโมง และยังเชื่อมกับเขตโลจิสติกส์นครคุนหมิงทั้ง 5 ได้แก่ เขตโลจิสติกส์อานหนิง เขตโลจิสติกส์จิ้นหนิง เขตโลจิสติกส์หวังเจียอิ๋ง เขตโลจิสติกส์สนามบิน และเขตโลจิสติกส์ซงหมิง ซึ่งมีที่ตั้งโดดเด่นกระจายไปตามแนวเส้นทางที่เชื่อมกับเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน และเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมมณฑลตอนในของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ (สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง, 2558)

ตารางที่ 4.3.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/การลงทุน	หมายเหตุ
จีน	**เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน**[a]	เมืองคุนหมิง ฉวีจิ้ง ฉู่สง และยวี่ซี	อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล โลหะ เหล็ก พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรมยาสูบ	นโยบายเมืองหัวสะพานยูนนานเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญด้านโลจิสติกส์
	เขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน[a]	เมืองอานหนิง อี้เหมิน ลู่เฟิง ฉู่สง ซงหมิง ซวินเตียน และหม่าหลง	อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศ อุตสาหกรรมประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์ และบริการทันสมัย	เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ถูกพัฒนาเพื่อสนับสนุนการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางยูนนาน
สปป.ลาว	**เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ)**[b]	แขวงหลวงน้ำทา	คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า โรงแรม รีสอร์ต สถาบันการเงิน โทรคมนาคม สนามกอล์ฟ และศูนย์สุขภาพ มูลค่าการลงทุน 500 ล้านเหรียญสหรัฐ[d]	ตั้งอยู่ใกล้บริเวณเขตชายแดน สปป.ลาว - จีนตอนใต้ บนเส้นทางสาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เชื่อมโยงการขนส่ง สินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
ไทย	**เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย**[c]	อ.แม่สาย อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ จังหวัดเชียงราย	ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตยางเครป ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ มีธุรกิจตั้งใหม่ 1,069 ราย วงเงิน 1,799.40 ล้านบาท[e]	มีสะพานเชื่อมโยงกับเมียนมา และ สปป.ลาว มีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเชื่อมโยงจีนตอนใต้

ที่มา : [a] สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง (2558)

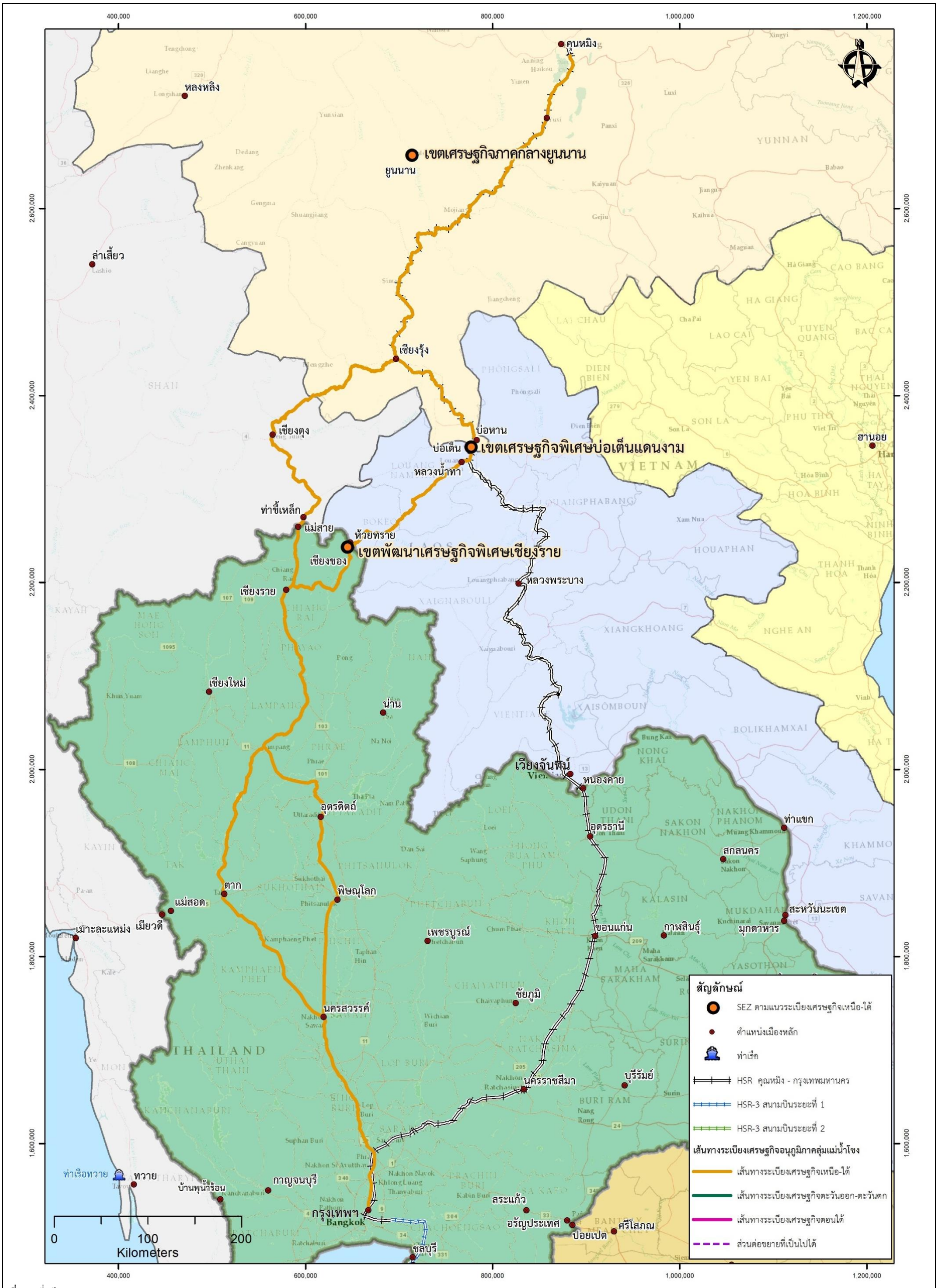
[b] กระทรวงการต่างประเทศ (ม.ป.ป.)

[c] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)

[d] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)

[e] Investment Promotion Department Laos PDR (n.d.)[1]

และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

1.2) เขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน

เขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนานเป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนาน เมื่อเดือนมีนาคม 2556 รัฐบาลยูนนานประกาศสร้างเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน (Central Yunnan Industry Cluster Area : CYICA) ประกอบด้วย 7 อำเภอใน 4 เมืองของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ได้แก่ อานหนิง อี้เหมิน ลู่เฟิง ฉู่สง ซงหมิง ชวินเตียน และหม่าหลง มีเป้าหมายเพื่อขยายความเจริญและส่งเสริมการขยายตัวของ GDP ในเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน โดย CYICA เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญ 8 ประเภท ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศ อุตสาหกรรมประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์และบริการทันสมัย (สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง, 2558)

2) สปป.ลาว

เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ) ตั้งอยู่ที่แขวงหลวงน้ำทา ครอบคลุมพื้นที่ 1,640 เฮกตาร์ ซึ่งได้รับการลงทุนและพัฒนาโดยจีน (บริษัท ยูนนาน ไห่เฉิง อินดัสเตรียล กรุ๊ป) ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการริเริ่มยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 (BRI) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเขตพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจภาคบริการและการค้า อยู่ใกล้บริเวณเขตชายแดน สปป.ลาว - จีนตอนใต้ บนเส้นทางสาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยสามารถเชื่อมโยงเส้นทางจากไทย ไปยัง สปป.ลาว และคุนหมิง มณฑลยูนนาน ในจีน

เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงามเป็นเขตเศรษฐกิจประเภทผู้ลงทุนเอกชน โดยเอกชนผู้ลงทุนได้รับสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ ผู้ลงทุนจะได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับวัสดุอุปกรณ์และวัตถุดิบ ได้รับยกเว้นอากรกำไรสูงสุด 10 ปี และได้รับยกเว้นภาษีธุรกิจ และสิทธิประโยชน์อื่นๆ ตามกฎหมาย โดยในเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม มีมูลค่าการลงทุน 500 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีนักลงทุนหลักจากจีน ไทย และญี่ปุ่น ตามลำดับ (กระทรวงการต่างประเทศ, ม.ป.ป.)

3) ไทย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่ 2 เมื่อ 24 เมษายน 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 2/2558 ครอบคลุม 3 อำเภอ ในพื้นที่ 21 ตำบล โดยมีการส่งเสริมเป็นพื้นที่ศักยภาพในการท่องเที่ยว การค้าและบริการ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)[1] ดัง**ตารางที่ 4.3.2-2** และ**รูปที่ 4.3.2-2**

ตารางที่ 4.3.2-2 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

อำเภอ	ตำบล
1. เชียงของ	(1) ครึ่ง (2) บุญเรือง (3) ริมโขง (4) เวียง (5) ศรีดอนชัย (6) สถาน (7) ห้วยซ้อ
2. เชียงแสน	(8) แซว (9) ป่าสัก (10) แม่เงิน (11) โยนก (12) เวียง (13) ศรีดอนมูล
3. แม่สาย	(14) เกาะช้าง (15) บ้านด้าย (16) โป่งงาม (17) โป่งผา (18) แม่สาย (19) เวียงพางคำ (20) ศรีเมืองชุม และ (21) ห้วยไคร้

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



ที่มา : วีระวุฒิ สร้อยพลอย (2561)

รูปที่ 4.3.2-2 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

การส่งเสริมและการลงทุนของภาครัฐ สิทธิประโยชน์ของนักลงทุนสำหรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ฉบับที่ 4/2557 ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ได้กำหนดกิจการและเงื่อนไขในการให้การส่งเสริมการลงทุนของโครงการที่ตั้งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยประเภทกิจการทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557 และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ให้รับสิทธิประโยชน์ และกิจการเป้าหมายตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกำหนด และเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงมีประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/2560 ขยายระยะเวลานโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษออกไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย มีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 6 หมวด 50 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ อุตสาหกรรมเบา ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด่านศุลกากร CIQ ความมั่นคง พัฒนาระบบประปา การผังเมือง และสาธารณสุข

ในปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายมีมูลค่าการลงทุน และการขอรับส่งเสริมการลงทุน ดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 5 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 176 ล้านบาท ในประเภทกิจการ ได้แก่ ยางเครป โรงพยาบาล น้ำมันขวด และไฟฟ้าจากพลังงาน

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 1,069 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 1,799.40 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ อาทิ ก่อสร้างอาคารทั่วไปโลจิสติกส์ ผลิตเสื้อผ้าอสังหาริมทรัพย์ และโรงแรม รีสอร์ทและห้องชุดผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ผลิตไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์จากไม้แปรรูป เป็นต้น

การลงทุนของภาคเอกชน ที่เป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ซึ่งมีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในเขตพื้นที่จีน สปป.ลาว และไทย โดยมีอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่มีการลงทุนเพื่อขับเคลื่อนการผลิตของอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิศษ โดยในพื้นที่ภาคกลางของจีนมีเขตเศรษฐกิจพิเศษยูนนานและเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน โดยมีการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมเครื่องจักรกล โลหะ เหล็ก พลังงานไฟฟ้า ยาสูบ เครื่องใช้ไฟฟ้า สิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศ รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง และบริการทันสมัย ส่วนในเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงามใน สปป.ลาว ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งกับจีน นอกจากการลงทุนในคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าแล้วยังมีการลงทุนในธุรกิจโรงแรม รีสอร์ต สถาบันการเงิน โทรคมนาคม สนามกอล์ฟ และศูนย์สุขภาพ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายซึ่งมีธุรกิจตั้งใหม่ 1,069 ราย วงเงิน 1,799.40 ล้านบาท เป็นการลงทุนในพื้นที่ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมการผลิตยางเครป และไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น

4.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

4.4.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

4.4.1.1 การพัฒนาทางถนน

1) สภาพปัจจุบัน

โครงข่ายถนน**ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)** มีจุดเริ่มต้นจากดานัง - เว้ - ดงห่า - ลาวบาว - แดนสะหวัน - สุวรรณเขต - มุกดาหาร - กาฬสินธุ์ - ขอนแก่น - พิษณุโลก - ตาก - แม่สอด - เมียวดี - เมาะละแหม่ง โดยเริ่มเส้นทางดานัง - เว้

บนทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 ซึ่งมีโครงข่ายถนนในเวียดนาม คือ QL1A เว้ - ดงห่า บนทางหลวงเอเชียหมายเลข 16 ดงห่า - ลาวบาว บนทางหลวงเอเชียหมายเลข 16 ผ่านโครงข่ายถนนในเวียดนาม คือ QL9 QL1A ลาวบาว - แดนสะหวัน บนทางหลวงเอเชียหมายเลข 16 ผ่านโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว คือ 9E แดนสะหวัน - สุวรรณเขต บนทางหลวงเอเชียหมายเลข 16 ผ่านโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว คือ 9W และได้เข้าสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร เริ่มจากพรมแดนลาวที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดมุกดาหาร บรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดตาก ผ่านโครงข่ายถนนในไทยคือทางหลวงหมายเลข 12 และได้เข้าทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 จากแม่สอด - เมียวดี - เมาะละแหม่ง ผ่านโครงข่ายถนนในเมียนมาคือ NH8 และ NR8 โดยมีแนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-1** และรายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงตอนของถนน และประเทศ ที่ระเบียงเศรษฐกิจพาดผ่าน (Asian Development Bank, 2018)[3] เป็นดังแสดงใน**ตารางที่ 4.4.1-1**

มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน จำแนกออกเป็น 4 ชั้นทาง (Class) ได้แก่

1) ชั้นทางพิเศษ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ควบคุมทางเข้าออก ขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป ผิวทางแอสฟัสต์ หรือซีเมนต์)

2) ชั้นทาง I (ทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป ผิวทางแอสฟัสต์ หรือซีเมนต์)

3) ชั้นทาง II (ทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัสต์ หรือซีเมนต์)

4) ชั้นทาง III (ทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแบบเซอร์เฟซทรีตเมนต์สองชั้น (Double Surface Treatment))

เมื่อพิจารณาถึงมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-2** พบว่า ทางหลวงอาเซียนในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ในเมียนมา และไทย มีมาตรฐานชั้นทาง I ในขณะที่ทางหลวงอาเซียนในเวียดนามช่วงดงห่า (Dong Ha) ถึงเมืองเว้ (Hue City) มีมาตรฐานชั้นทาง II และทางหลวงอาเซียนในเวียดนามส่วนที่เหลือ และทางหลวงอาเซียนใน สปป.ลาว ทั้งหมด มีมาตรฐานชั้นทาง III

สภาพทางหลวงอาเซียน ประเมินจากปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ สภาพของผิวทาง การบำรุงรักษา และการมีป้ายจราจร สัญญาณจราจร และระบบระบายน้ำที่เพียงพอ จำแนกออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ดี (Good) พอใช้ (Fair) และต้องปรับปรุง (Poor) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-3** พบว่า ทางหลวงอาเซียนในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) อยู่ในสภาพดี (Good) ตลอดสายทาง



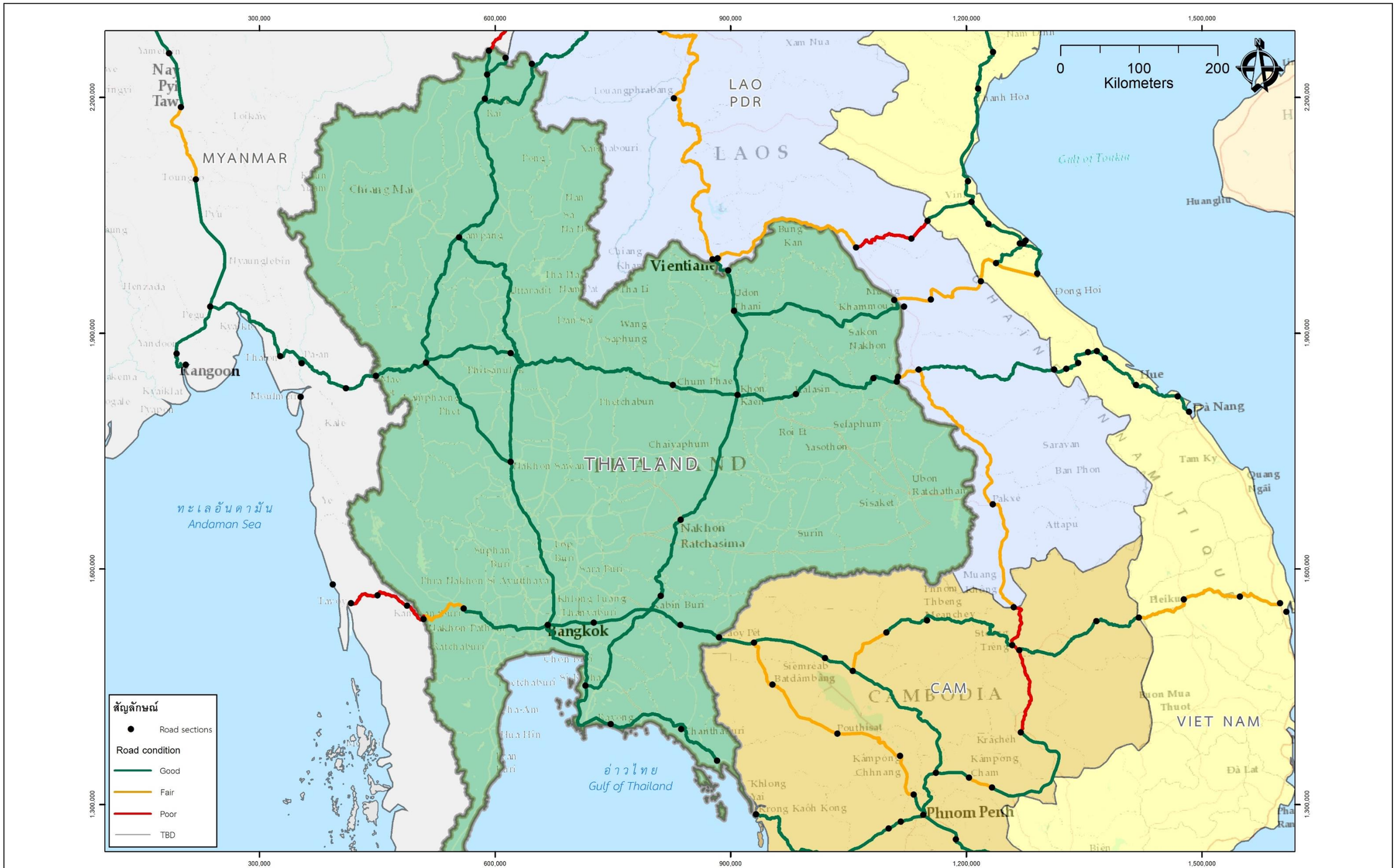
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-1 แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-2 มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน EWEC



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-3 สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน EWEC

ตารางที่ 4.4.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)							
ย่างกุ้ง (Yangon)	ดานัง (Da Nang)	EWEC	1,788.9				
เมียนมา (Myanmar) ช่วง ย่างกุ้ง (Yangon) - เมียวดี (Myawaddy) 437.3 กิโลเมตร							
ย่างกุ้ง (Yangon)	พะโค (Payagyi (Bago))	AH1	97.6	I	4/6	ดี	
พะโค (Payagyi (Bago))	สะเทิมหรือตะโทง (Thaton)		143.6	I	4	ดี	
สะเทิมหรือตะโทง (Thaton)	ผาอัน (Hpa-an)		68.865	II-I	2/4	ดี	จำเป็นจะต้องมีถนนเลี่ยงเมืองสะเทิมหรือตะโทง (Thaton) อย่างเร่งด่วน
ผาอัน (Hpa-an)	กอกะเร็ก (Kawkareik)		64.735	II-I	2/4	ดี	ทางหลวงช่วง เอ่งดุ (Eindu) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ได้รับการยกระดับเป็นมาตรฐานชั้น II และเปิดใช้งานเมื่อ 22 พฤษภาคม 2564
กอกะเร็ก (Kawkareik)	เมียวดี (Myawaddy)		62.5	I	4	ดี	

ตารางที่ 4.4.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ไทย ช่วง แม่สอด - มุกดาหาร 756.6 กิโลเมตร							
แม่สอด	ตาก	AH1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12)	7.0	I	2/4	ดี	
ตาก	พิษณุโลก	AH16 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12)	35.0	I	4	ดี	
พิษณุโลก	อ.ชุมแพ (จ.ขอนแก่น)		129.0	I	2	ดี	
อ.ชุมแพ (จ.ขอนแก่น)	ขอนแก่น		80.0	I	2/4	ดี	
ขอนแก่น	กาฬสินธุ์		82.0	I	4/6	ดี	มีช่วงที่เป็นคอขวดระหว่าง หล่มสัก และขอนแก่น ระยะทาง 43 กิโลเมตร
กาฬสินธุ์	คำชะอี (จ.มุกดาหาร)		241.0	I	2/4	ดี	
คำชะอี (จ.มุกดาหาร)	มุกดาหาร		140.0	I	4	ดี	
มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2		90.0	I	4	ดี	

ตารางที่ 4.4.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
สปป.ลาว ช่วง สะหวันนะเขต (Savannakhet) - แดนสะหวัน (Dansavanh) 250.0 กิโลเมตร							
สะหวันนะเขต (Savannakhet)	เซโน (Seno)	AH16 (NR 9)	36.0	III	2	พอใช้	จำเป็นจะต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน ขาดแคลนป้ายและเครื่องหมายจราจร
เซโน (Seno)	แดนสะหวัน (Dansavanh)		214.0	III	2	ดี	จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ ขาดแคลนป้ายและเครื่องหมายจราจร
เวียดนาม ช่วง ลาวบาว (Lao Bao) - ดานัง (Da Nang) 345.0 กิโลเมตร							
ลาวบาว (Lao Bao)	เคซาน (Khe Sanh)	AH16 (NH 9)	21.0	III	2	ดี	
เคซาน (Khe Sanh)	ดั๊กโกรง (Dac Krong)		24.0	III	2	ดี	
ดั๊กโกรง (Dac Krong)	กามโหละ (Cam Lo)		23.0	III	2	ดี	
กามโหละ (Cam Lo)	ดงห่า (Dong Ha)		15.0	III	4	ดี	
ดงห่า (Dong Ha)	กวางจิ (Quang Tri)	AH1 (NH 1A)	15.0	II	4	ดี	เป็นช่วงถนนขนาด 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงถนนที่เข้าสู่ฟุกเตื่อง (Phuoc Tuong) ฟูซ้า (Phu Gia) และอุโมงค์หายเวิน (Han Van Tunnel) ที่ยังคงเป็น 2 ช่องจราจร ซึ่งกำลังถูกยกระดับให้เป็น 4 ช่องจราจร
กวางจิ (Quang Tri)	เมืองเว้ (Hue City)		57.0	II	4	ดี	
เมืองเว้ (Hue City)	ลางโก (Lang Co)		73.0	III	4	ดี	
ลางโก (Lang Co)	ท่าเรือดานัง (Da Nang Port)		34.0	III	4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, NH = National Highway, NR = National Road

ที่มา : Asian Development Bank. (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

2) สภาพปัจจุบันทางถนนของไทย

ปัจจุบันทางหลวงอาเซียนที่อยู่บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) ได้แก่ ทางหลวงอาเซียนที่อยู่บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) ได้แก่ ทางหลวงอาเซียน AH16 มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จ - กาฬสินธุ์ - ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก รวมระยะทาง 688.5 กิโลเมตร (กรมทางหลวง, 2561) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-4**

3) โครงการพัฒนาที่สำคัญของไทย

ในปัจจุบันเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ M2 ตาก - มุกดาหาร ระยะทาง 704 กิโลเมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-5** จะมีบทบาทสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

4.4.1.2 การพัฒนาทางราง

เส้นทางรถไฟ GMS ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

1) สภาพปัจจุบัน

(1) เมียนมา

- **ทางเดี่ยว**

เส้นทาง ย่างกุ้ง (Yangon) - เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) เริ่มต้นจากย่างกุ้ง (Yangon) ผ่านพะโค (Bago) - Theinzayat - Kyaikhto - สะเทิมหรือตะโทง (Thaton) - Mottama สิ้นสุดที่เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) ระยะทางรวม 296 กิโลเมตร

- **ท่าเรือบก (Dry Port) หรือ Inland Container Depot (ICD)**

ท่าเรือบก KM Terminal and Logistics และ Resource Group (RG) มีที่ตั้งอยู่ในเขตอุตสาหกรรม Ywar Thar Gyi ในเมืองย่างกุ้ง ทำหน้าที่ในการลำเลียงสินค้าที่ขนถ่ายมาจากท่าเรือย่างกุ้งและท่าเรือติลาวาด้วยรถไฟขนส่งสินค้าที่เชื่อมกับท่าเรือบกของ KM Terminal and Logistics และ Resource Group (RG) อีกแห่งในโรงงานรถไฟ Myit Nge ในเมืองอมรปุระ (Amarapura) ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay) โดยเปิดทำการตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2562 เป็นต้นมา เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่แออัดบนถนน และเพิ่มความรวดเร็วในการไหลเวียนสินค้าระหว่างเรือสินค้าและโครงข่ายคมนาคมหลักทางบก ซึ่งช่วยเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ประกอบการ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-6**

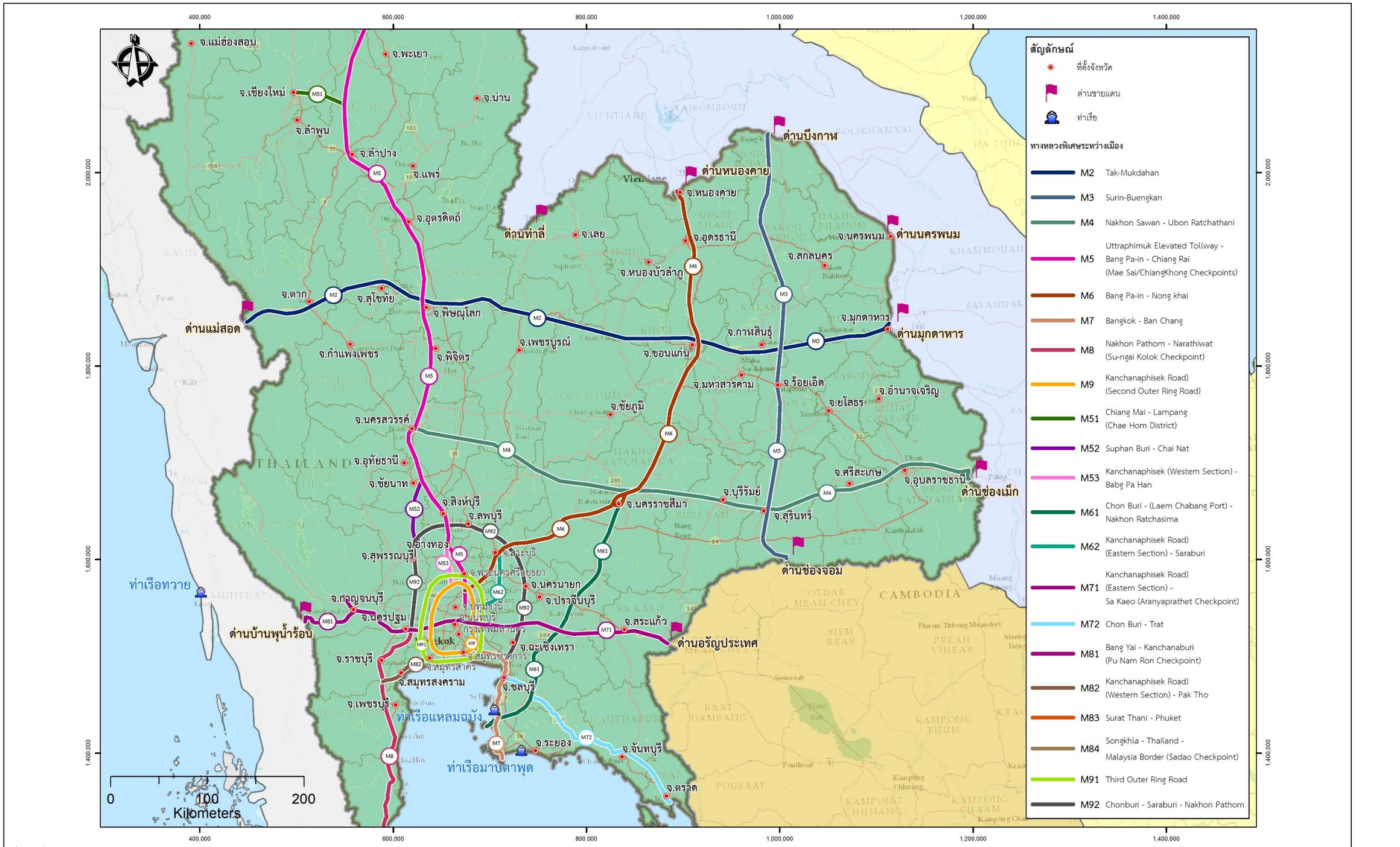
- **เส้นทางรถไฟ**

เส้นทางรถไฟ เส้นทางย่างกุ้ง (Yangon) - เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และท่าเรือบก (Dry Port) หรือ Inland Container Depot (ICD) ใน Ywar Thar Gyi ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-7**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-4 โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย ตามแนว EWEC



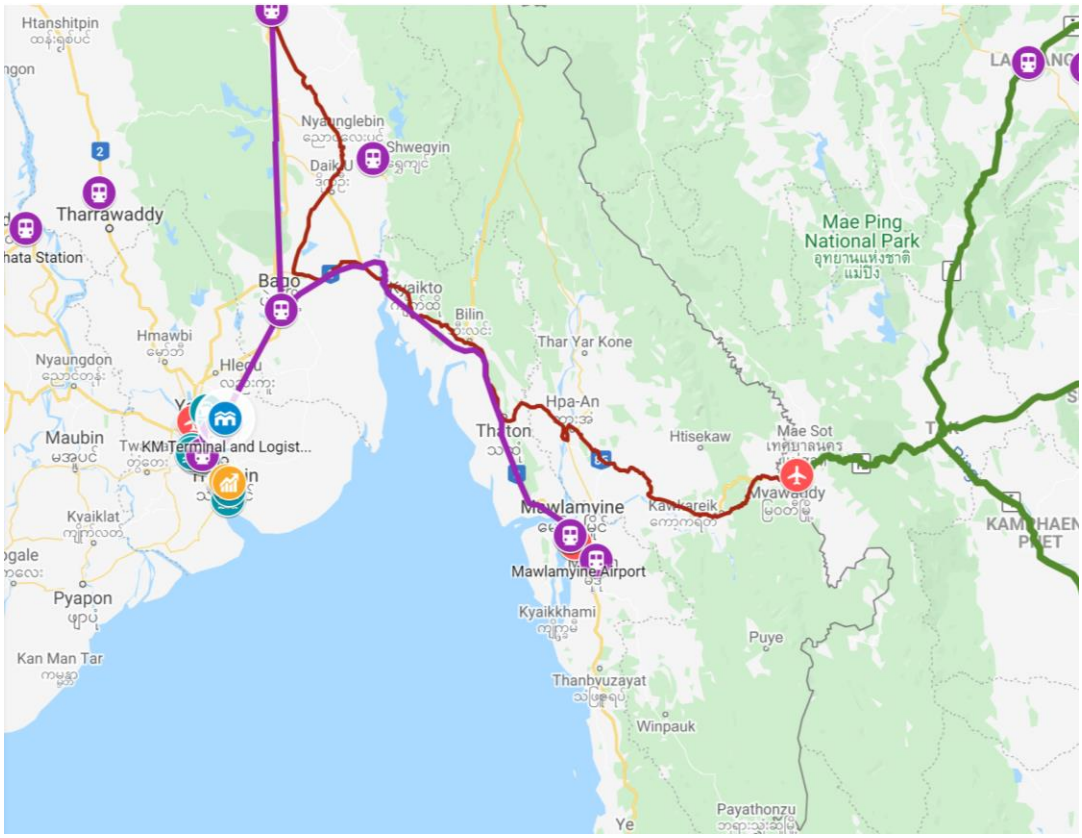
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-5 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ ปี พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว EWEC)



ที่มา : ASEAN Economic Community Strategy Center (n.d.)

รูปที่ 4.4.1-6 ท่าเรือบก KM Terminal ในเขตอุตสาหกรรม Ywar Thar Gyi ในเมืองย่างกุ้ง



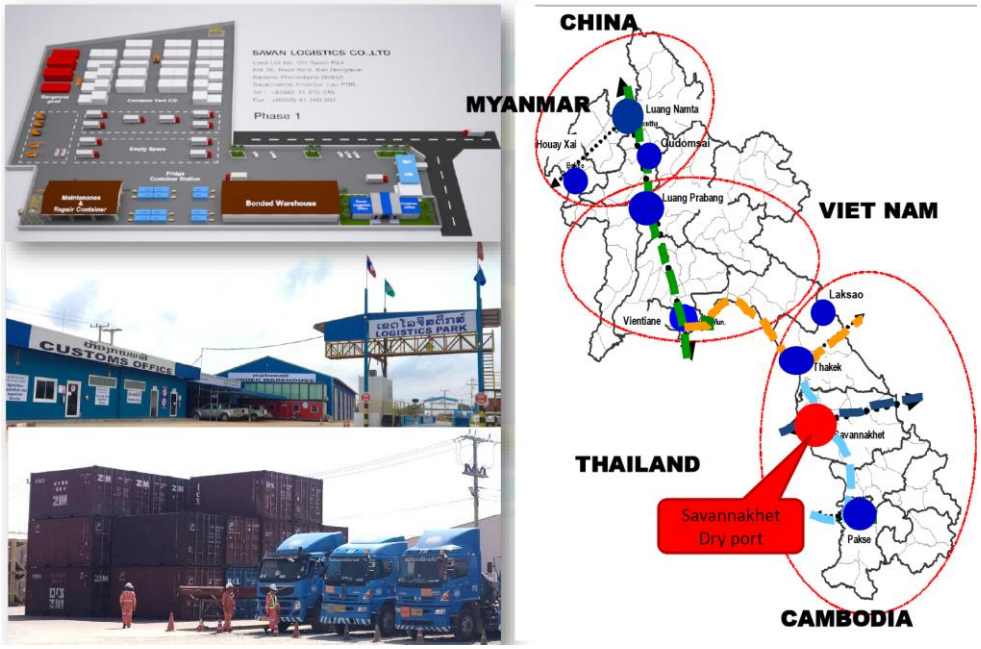
ที่มา : The ASEAN Secretariat (2020)

รูปที่ 4.4.1-7 ทางรถไฟ เส้นทางย่างกุ้ง (Yangon) - เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และท่าเรือบก (Dry Port) หรือ Inland Container Depot (ICD) ใน Ywar Thar Gyi ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

(2) สปป.ลาว

ท่าเรือบก (Dry Port) หรือ Inland Container Depot (ICD)

ท่าเรือบกสะหวันนะเขต (Savannakhet Dry Port) เป็นหนึ่งในท่าเรือบกที่สำคัญใน สปป.ลาว ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-8** เป็นเขตการค้าเสรีซึ่งมีพิธีศุลกากร การติดตามสินค้าคงคลังและการควบคุมคุณภาพเพื่อรองรับบริการ ขนถ่าย การถ่ายลำและกระจายสินค้า มีที่ตั้งอยู่ในสวนอุตสาหกรรมสะหวันในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน โซน C ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท Savan Logistics จำกัด โดยมีแผนที่จะทำการยกระดับการให้บริการในอนาคต เช่น บริการตรวจสอบและกักกันสินค้าเกษตร รวมไปถึงการตรวจสอบสินค้าอาหารและยา



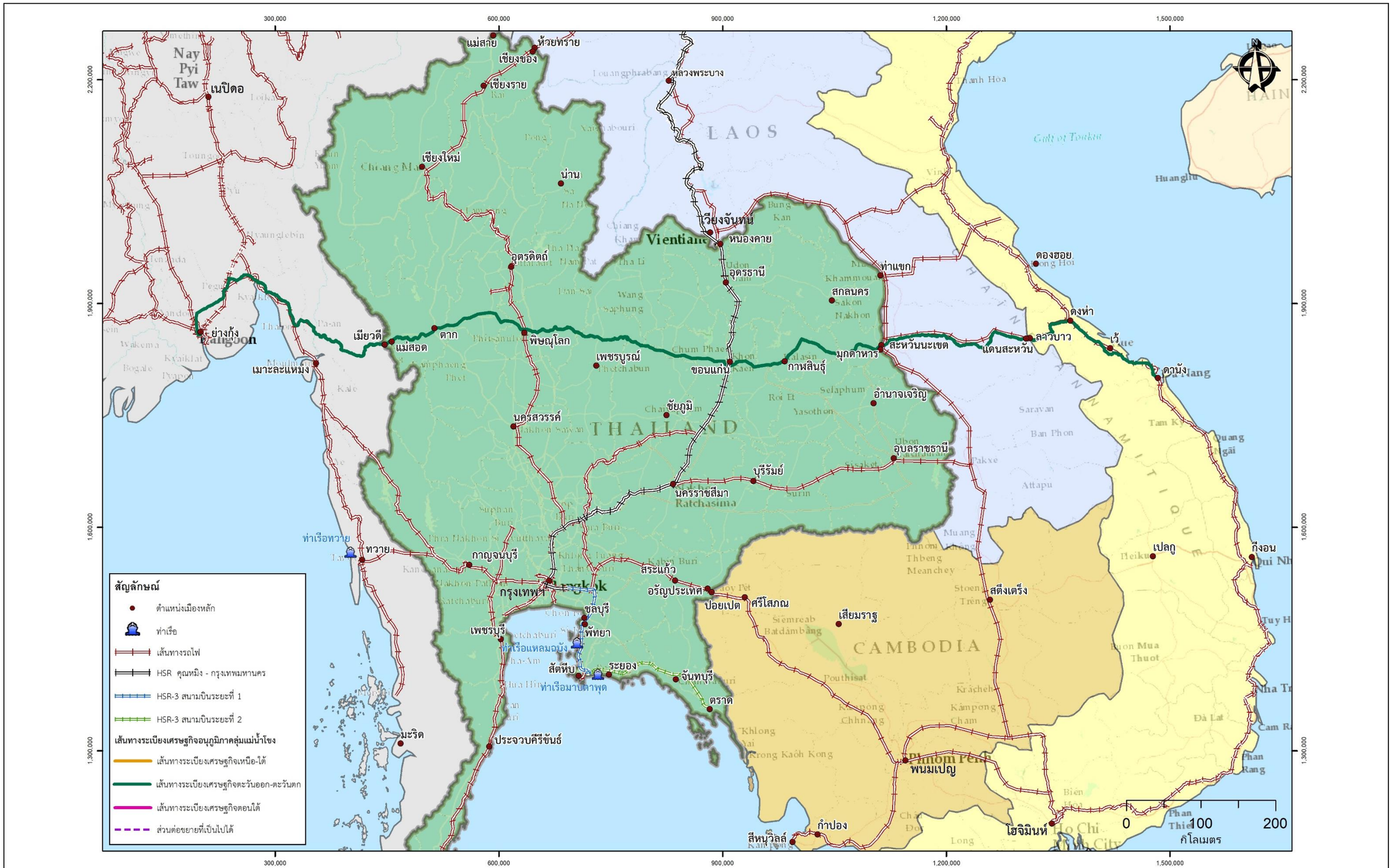
ที่มา : Souvannavong (n.d.)

รูปที่ 4.4.1-8 ตำแหน่งท่าเรือบกสะหวันนะเขต (Savannakhet Dry Port) ใน สปป.ลาว และการเชื่อมโยงในโครงข่ายคมนาคม สปป.ลาว

2) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

(1) ไทย

ปัจจุบัน ยังไม่มีแนวเส้นทางรถไฟให้บริการ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) แต่อยู่ระหว่างการศึกษาโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาออกแบบ โครงการรถไฟทางคู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ช่วงที่ 1 เชื่อมโยงระหว่าง ด่านแม่สอด จังหวัดตาก กับกำแพงเพชร และนครสวรรค์ ระยะทาง 250 กิโลเมตร จากนั้น มีแผนที่จะทำการศึกษาช่วงที่ 2 ระหว่าง นครสวรรค์ กับ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และช่วงที่ 3 ระหว่าง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น กับนครพนม ระยะทาง 291 และ 355 กิโลเมตร ตามลำดับต่อไป โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้น (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-9**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

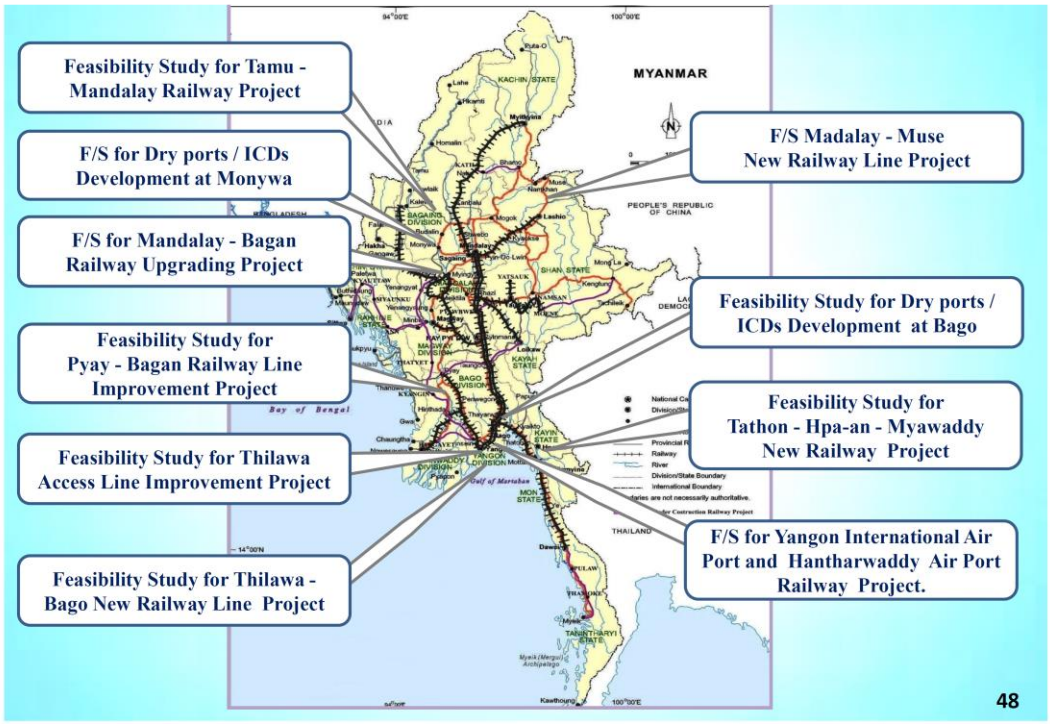
รูปที่ 4.4.1-9 โครงการก่อสร้างรถไฟในไทย ตามแนว EWEC

(2) สปป.ลาว

โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย สะหวันนะเขต (Savannakhet) - ลาวบาว (Lao Bao) ทางเดี่ยว ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ขนาดความกว้างทางมาตรฐาน (1,435 มิลลิเมตร) ระยะทาง 220 กิโลเมตร ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน อย่างไรก็ตาม ทางรถไฟสายสะหวันนะเขต - ลาวบาว จะมีส่วนเชื่อมโยงไทยกับเวียดนามผ่านพื้นที่ต่างๆ ใน สปป.ลาว ได้แก่ สะหวันนะเขต (Savannakhet) นาเซย (Nasay) เซโน (Seno) อาดสะพังทอง (Atsaphangthong) พลาญไชย (Phalanxay) ดงบัง (Dongbang) Xethamouak Vangkoung เซโปน (Sepon) บ้านดง (Ban Dong) แดนสะหวัน (Densavan) ไปจนถึง ลาวบาว (Lao Bao) วิ่งผ่านไปตามแนวทุ่งแม้ว่าจะมีกับดักจากสงครามที่จะต้องจัดการอยู่มากก็ตามเส้นทางรถไฟจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 9 มีมูลค่าก่อสร้างประมาณ 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ เริ่มก่อสร้างในปี 2555 และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปีนี้ รองรับการเดินทางด้วยความเร็ว 120 และ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (Devonshire-Ellis, 2021)

(3) เมียนมา

โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ สาย ท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa - an) - เมียวดี (Myawaddy) เชื่อมด่านพรมแดนไทย - เมียนมา เมียวดี (Myawaddy) - แม่สอด เป็นหนึ่งใน Missing - Link ในโครงข่ายทางรถไฟ Trans - Asia Railway Network ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการภายใต้ แผนการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งเมียนมา พ.ศ. 2561 - 2573 (Myint, 2020) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-10**



ที่มา : Myint (2020)

รูปที่ 4.4.1-10 โครงสร้างพื้นฐานทางรางที่เสนอภายใต้แผนการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งเมียนมา พ.ศ. 2561 - 2573 (Myanmar Sustainable Development Plan: MSDP)

4.4.1.3 การพัฒนาทางน้ำ

ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) การพัฒนาทางน้ำจะเป็นการพัฒนาท่าเรือทางทะเล (Maritime Waterway) มีรายละเอียดดังนี้

1) ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port)

ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port) เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าริมฝั่งแม่น้ำย่างกุ้ง ที่มีขนาดใหญ่รองลงมาจากท่าเรือติลาวา (Thilawa Port) ซึ่งอยู่ห่างออกไปเพียง 16 กิโลเมตร ท่าเรือย่างกุ้งนั้นมีท่าเทียบเรือถึง 35 ท่า มีสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าออกในปี ค.ศ. 2017 - 2018 รวมกันกว่า 9.074 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออกทั้งหมดของประเทศ ทำให้ท่าเรือแห่งนี้ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าหลักที่สำคัญในการนำเข้า และส่งออกสินค้า ที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของเมียนมา (Myanma Port Authority, 2021) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-11**



ที่มา : Myanma Port Authority (2021)

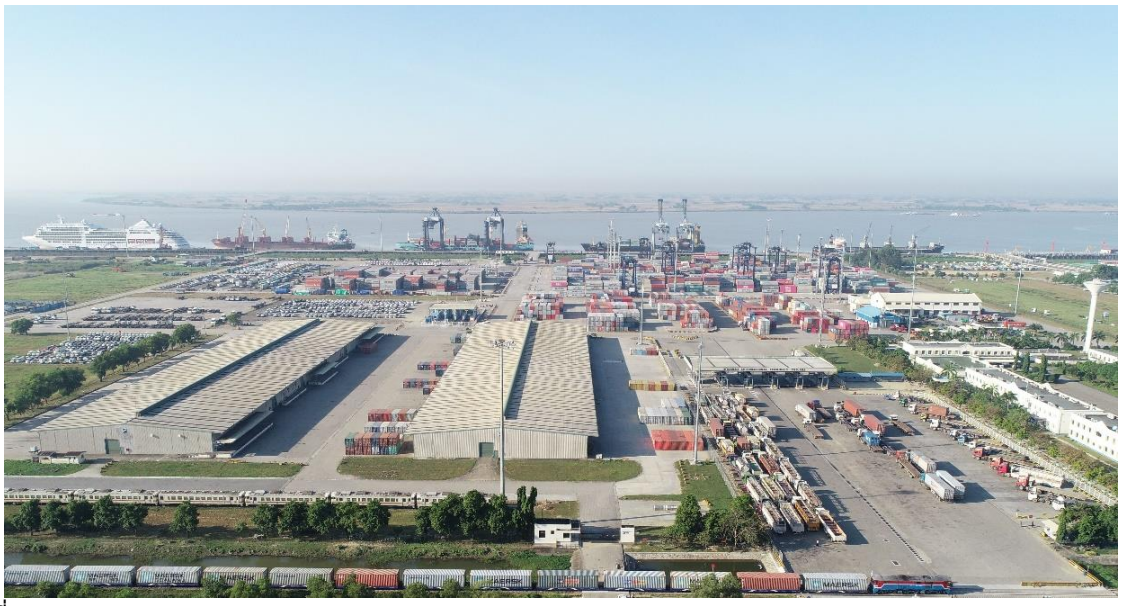
รูปที่ 4.4.1-11 ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port)

2) ท่าเรือติลาวา (Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) or Thilawa Port)

ท่าเรือติลาวา (Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) or Thilawa Port) เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าตู้อเนกประสงค์ ริมฝั่งแม่น้ำย่างกุ้ง ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเมียนมา ถูกพัฒนาขึ้นใหม่เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าในอนาคต ซึ่งเกินขีดความสามารถในการรองรับของท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port) ในปัจจุบัน นอกเหนือจากท่าเรือที่มี 5 ท่าเทียบเรือ สามารถรองรับเรือสินค้าหลากหลายที่มีขนาดระวางถึง 20,000 ตัน หรือ 2,000 TEU's (Twenty - feet Equivalent Unit) แล้ว พื้นที่โดยรอบได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) โดยมีโรงงานจากบริษัทข้ามชาติเข้ามาก่อตั้งและคาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต (Myanma International Terminals Thilawa, 2017)

โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา (Thilawa Special Economic Zone) มีพื้นที่รวม 15,000 ไร่ ห่างจากย่างกุ้ง 23 กิโลเมตร เปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนกันยายน 2558 โดยรัฐบาลเมียนมาและญี่ปุ่นสนับสนุนการพัฒนา โดยมีการลงนามร่วมกันในความตกลงร่วมทุนและจัดตั้งบริษัทร่วมทุน ทั้งนี้ กำหนดให้

มีการพัฒนาโครงการ Class A ในพื้นที่ 2,475 ไร่ โดยจะพัฒนาระยะแรก 1,400 ไร่ โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูง ยานยนต์และอิเลคทรอนิกส์ สิ่งทอเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น และอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งมีการสร้างที่อยู่อาศัย โรงเรียน โรงพยาบาล และศูนย์นันทนาการ และการพัฒนาระบบราง ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-12**



ที่มา : Myanma International Terminals Thilawa (2017)

รูปที่ 4.4.1-12 ท่าเรือติลาวา (Thilawa Port)

3) ท่าเรือดานัง (Da Nang Port)

ท่าเรือดานัง (Da Nang Port) เป็นท่าเรือสำคัญในภาคกลางของเวียดนาม ตั้งอยู่ที่เมืองดานัง บริเวณปากแม่น้ำห่านซึ่งไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ ท่าเรือดานังเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับที่สามของประเทศ รองจากท่าเรือไซ่ง่อนในโฮจิมินห์ และท่าเรือไฮฟองในเมืองไฮฟอง ท่าเรือดานังตั้งอยู่ปลายฝั่งตะวันออกของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือแห่งชาติเวียดนาม (Vinalines) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลท่าเรือนี้ (World Port Source, 2021) ปัจจุบัน ท่าเรือดานัง มีท่าเทียบเรือ 7 ท่า ขนาดความยาวเกือบ 1,200 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ถึง 70,000 DWT และเรือขนส่งสินค้าตู้ขนาด 4,000 TEUs และเรือโดยสารขนาด 170,000 GRT พร้อมอุปกรณ์ยกขนและโกดังเก็บสินค้าที่ทันสมัย ท่าเรือสามารถรองรับการขนส่งสินค้า 12 ล้านตันต่อปีใน พ.ศ. 2563 (Danang Port, 2021) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-13**



ที่มา : Danang Port (2021)

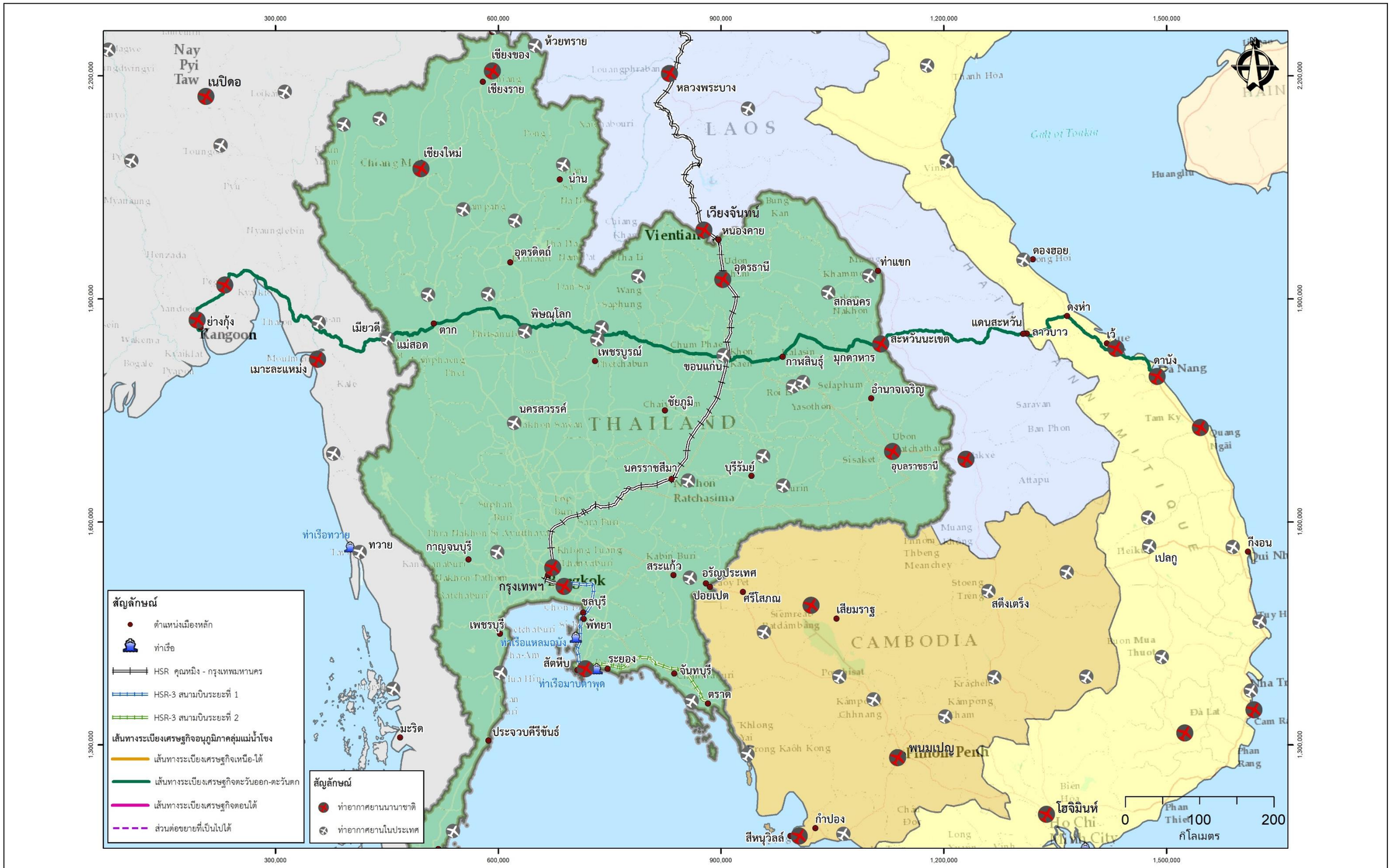
รูปที่ 4.4.1-13 ท่าเรือดานัง (Da Nang Port)

4.4.1.4 การพัฒนาทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันออก (East - West Economic Corridor) ประกอบไปด้วย Yangon International Airport ในเมียนมา ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในไทย และ Danang International Airport ในเวียดนาม ดังแสดงใน **รูปที่ 4.4.1-14**

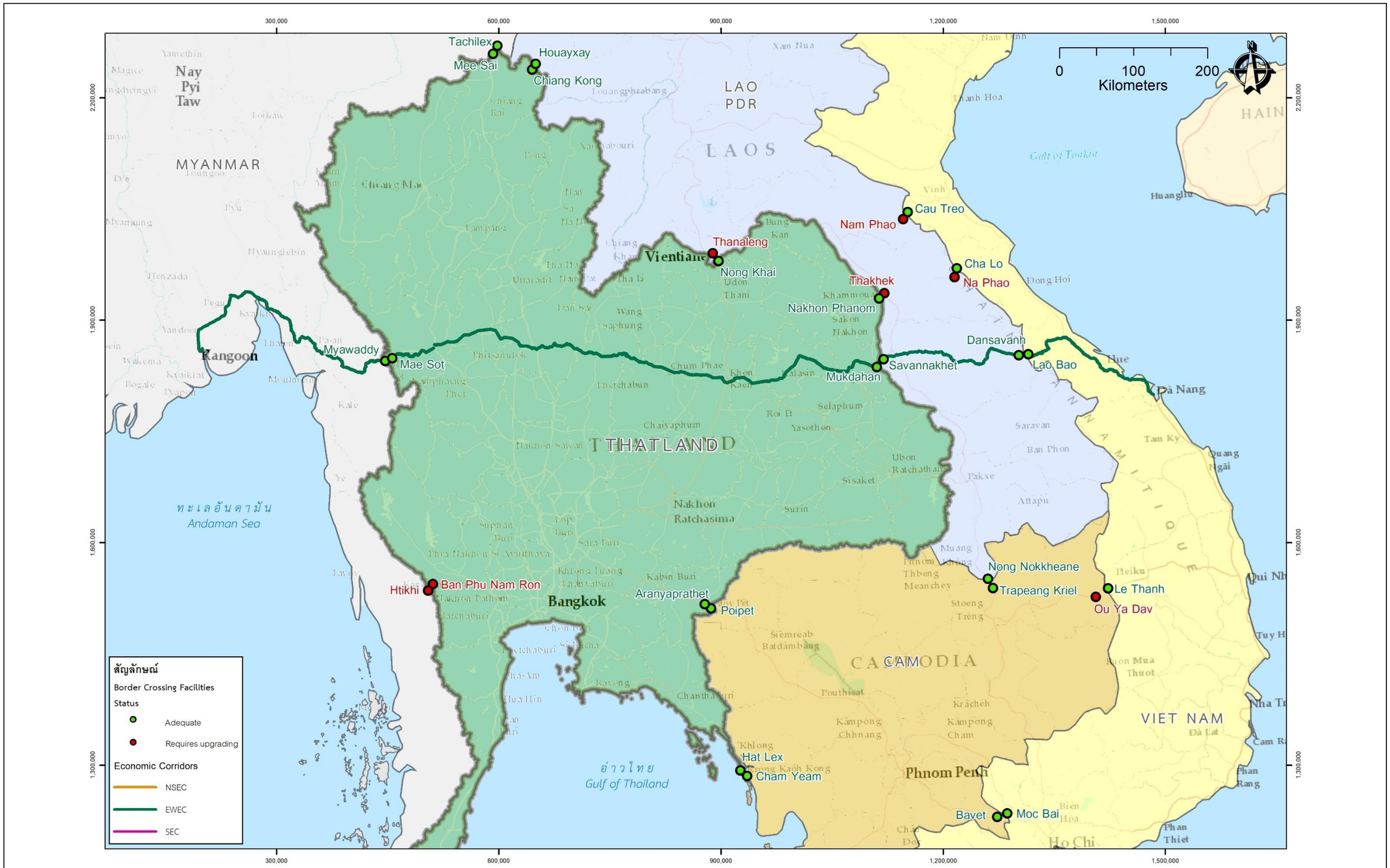
4.4.1.5 การพัฒนาจุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนทุกจุดตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลการกร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปล่อยร่วม หรือ Common Control Area (CCA) เป็นต้น ดังแสดงใน **รูปที่ 4.4.1-15**



ที่มา : Greater Mekong Subregion Secretariat (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-14 ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor)



ที่มา : Fang (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.1-15 จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว EWEC

1) จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา (แม่สอด - เมียวดี) ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 อำเภอ แม่สอด จังหวัดตาก

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมยขนาดใหญ่แห่งที่สอง ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 บ้านวังตะเคียนใต้ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ของไทย เข้ากับบ้านเยปู หมู่ที่ 5 เมืองเมียวดี จังหวัดเมียวดี ของเมียนมา เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง มีความยาว 760 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจรไป - กลับ แยกช่องจราจรด้วยเกาะคอนกรีตแบบต่ำ ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.40 เมตร และทางเดินเท้ากว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งเป็นฝั่งไทย 515 เมตร และฝั่งเมียนมา 245 เมตร มูลค่าการก่อสร้างจำนวน 4,132 ล้านบาท เริ่มก่อสร้างในเดือนกันยายน 2558 ถึงเดือนมีนาคม 2562 และมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 (กรมทางหลวง, 2562)[1] ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-16**



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ (2562)

รูปที่ 4.4.1-16 สะพานมิตรภาพ ไทย - เมียนมา แห่งที่ 2

2) จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขต ของสปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากเมียนมา ผ่านไทย สปป.ลาว และสิ้นสุดที่เวียดนาม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของธนาคารการพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งมีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแหล่งทุนในการก่อสร้างเป็นเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลญี่ปุ่นให้กับรัฐบาลลาว 4,011 ล้านเยน และให้กับรัฐบาลไทย 4,079 ล้านเยน ใช้เวลาก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม 2546 ถึงเดือนธันวาคม 2549 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 (กรมทางหลวง, 2556) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-17**



ที่มา : แอลทูบีทราเวล (ม.ป.ป.) และข่าวชาวบ้าน (ม.ป.ป.)

รูปที่ 4.4.1-17 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)

3) จุดผ่านแดนถาวร แดนสะหวัน (Dansavanh) - ลาวบาว (Lao Bao)

เป็นจุดผ่านแดนถาวรแห่งแรกระหว่าง สปป.ลาว กับเวียดนาม จึงเป็นจุดผ่านแดนที่ได้รับความนิยมมากที่สุดและมีปัญหาน้อยที่สุด จุดผ่านแดนถาวรแห่งนี้ในการเดินทางระหว่าง สะหวันนะเขต (Savannakhet) ใน สปป.ลาว กับเมืองเว้ (Hue) ในเวียดนาม ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4.1-18** โดยจะมีรถโดยสารประจำทางวิ่งให้บริการระหว่าง สะหวันนะเขต (Savannakhet) ใน สปป.ลาว กับเมืองเว้ (Hue) และดานัง ในเวียดนาม ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 10 - 11 ชั่วโมง



ที่มา : Vietnam Visa on Arrival (2019)

รูปที่ 4.4.1-18 จุดผ่านแดนถาวร แดนสะหวัน (Dansavanh) - ลาวบาว (Lao Bao)

4.4.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ครอบคลุมพื้นที่ที่มีความหลากหลายที่สุดในภูมิภาค ลักษณะสำคัญคือความห่างไกลจากศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักและการที่มีประชากรเบาบางโดยเฉพาะใน สปป.ลาว พื้นที่ส่วนใหญ่ตลอดแนวระเบียง

เศรษฐกิจยังคงพึ่งพาการเกษตร ระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นสะพานเศรษฐกิจที่มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้ และช่วยทำให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลอย่าง สปป.ลาว สามารถเข้าชายฝั่งทะเลได้ที่ท่าเรือดานัง เวียดนาม อีกทั้งเป็นศูนย์กลางของจุดตัดของเส้นทางต่างๆ ในอินโดจีน ทำให้เป็นชุมทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ขอนแก่น ซึ่งเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพมหานคร และกรุงฮานอย (Ha Noi) ตาก และพิษณุโลก โดยอาศัยระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ NSEC และเชื่อมไปยังสะหวันนะเขต (Savannakhet) ผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC จึงส่งผลให้เกิดโอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก EWEC มีดังต่อไปนี้

- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร (แปรรูปการเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์)
- การแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติ เช่น อุตสาหกรรมไม้ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง แกรนิต ปุ๋ย เซรามิกส์และแก้ว
- อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เช่น สิ่งทอ รองเท้า เครื่องหนัง ของเล่น เฟอร์นิเจอร์ หัตถกรรมและเครื่องประดับ
- อุตสาหกรรมการลงทุนและเทคโนโลยี เช่น อิเล็กทรอนิกส์ เคมี อุปกรณ์การเกษตร ผลิตภัณฑ์พลาสติก และการประกอบอะไหล่รถยนต์ จักรยานยนต์ และรถบรรทุกขนาดเล็ก
- อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- การขนส่ง พลังงาน และ โทรคมนาคม

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) พาดผ่าน 2 รัฐ และ 3 ภูมิภาค ของเมียนมา ได้แก่ รัฐ Kayin และ Mon และภูมิภาค Bago Yangon และ Ayeyarwady รัฐและภูมิภาคเหล่านี้ มีศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวและการผลิตเพื่อเพิ่มคุณค่า แต่ละพื้นที่มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ของตน

ในไทย ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC พาดผ่านจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ซึ่งมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 แห่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจในไทย ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ผ่านสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว โดยรัฐบาล สปป.ลาว ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน ขึ้นในปี ค.ศ. 2203 โดยเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายที่จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะช่วยสร้างพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมให้กับประเทศพร้อมกับการระดมทุนในตำแหน่งยุทธศาสตร์ที่สำคัญ

ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC พาดผ่าน จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) เถื่อเทียน - เว้ (Thua Thien - Hue) กว๋างนาม (Quang Nam) และสิ้นสุดที่ท่าเรือดานัง (Da Nang Port) ในเมืองดานัง เวียดนาม จังหวัดเหล่านี้มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมที่จะดึงดูดโครงการที่มีการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

ทั้งนี้ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในเวียดนามไม่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.4.2-1** แสดงถึงตำแหน่งและกิจกรรมของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดเส้นทางและที่อยู่โดยรอบระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ไทย และ สปป.ลาว

ตารางที่ 4.4.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
ไทย	**เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก**[a]	อ.แม่สอด อ.พบพระ และ อ.แม่ระมาด จังหวัดตาก	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ เครือข่ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง บรรจุภัณฑ์พลาสติก วัสดุก่อสร้างยานยนต์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ มีธุรกิจตั้งใหม่ 1,168 ราย วงเงิน 2,480.50 ล้านบาท[c]	มีด่านชายแดนแม่สอดเป็นจุดผ่านแดนถาวร มีถนนเชื่อมต่อกับเมียนมาผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา
	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร[a]	อ.เมืองมุกดาหาร อ.หว้านใหญ่ และ อ.ดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร	ศูนย์ค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตพลาสติก อาหารหมักสำเร็จรูป เครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้าง มีธุรกิจตั้งใหม่ 662 ราย วงเงิน 1,268.80 ล้านบาท[c]	เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 สามารถเชื่อมโยงท่าเรือดานัง เวียดนาม ผ่านถนน SEC-2
สปป.ลาว	**เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน (Savan - Seno SEZ)**[b]	แขวงสะหวันนะเขต ใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2	ภาคบริการ ได้แก่ สถาบันการเงิน โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์กีฬา โรงเรียน และโรงพยาบาล ภาคการค้า ได้แก่ ธุรกิจนำเข้า - ส่งออก ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า และร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ภาคอุตสาหกรรม ได้แก่ ธุรกิจแปรรูปอาหาร และประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ มูลค่าการลงทุน 74 ล้านเหรียญสหรัฐ[d]	สามารถเชื่อมโยงไปยังเส้นทางสาย SEC-2 และเส้นทางเศรษฐกิจ ตามแนวตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เชื่อมต่อเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

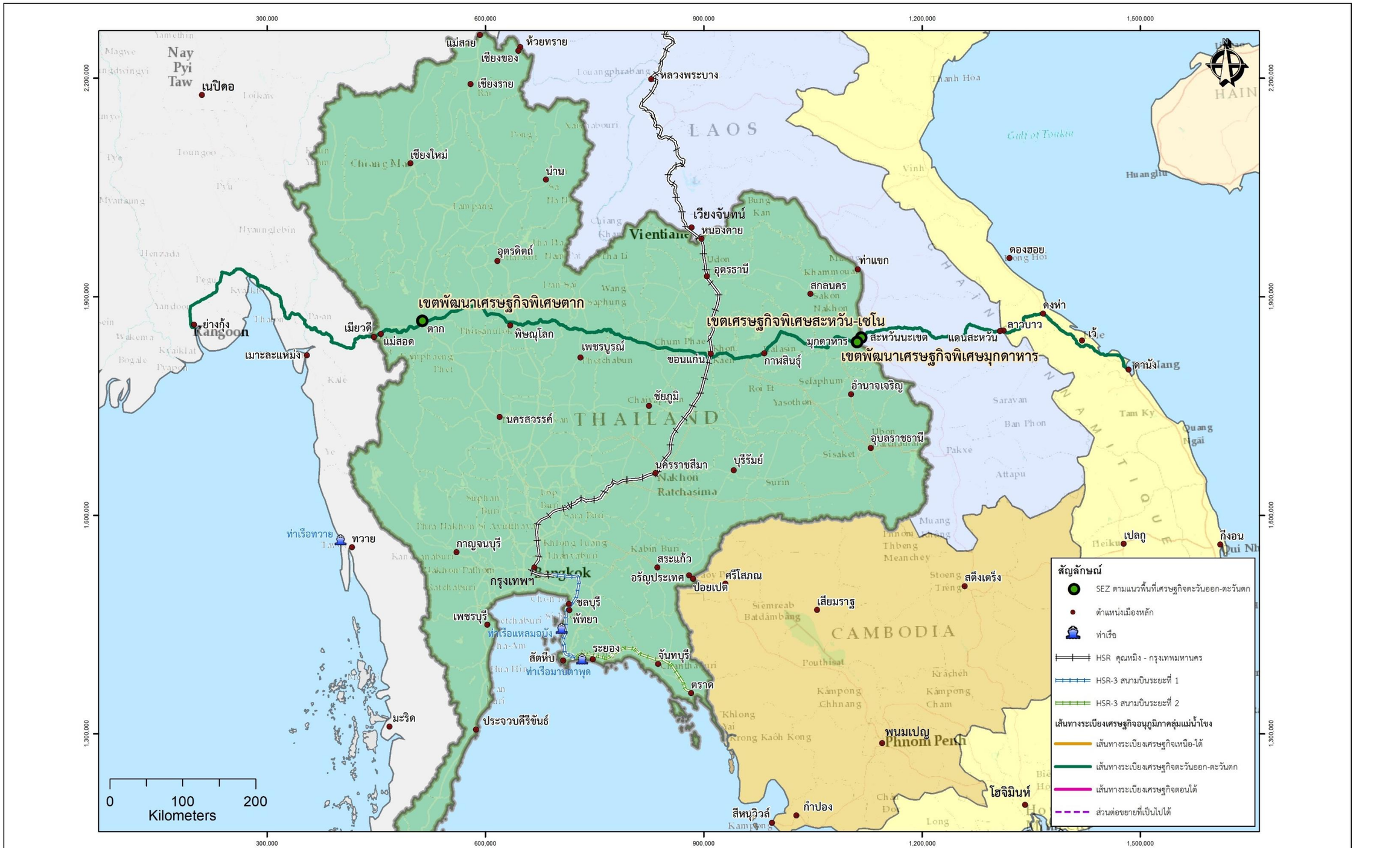
ที่มา : [a] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)

[b] กระทรวงพาณิชย์ (2561)

[c] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)

[d] Investment Promotion Department Laos PDS (n.d.)[2]

และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.4.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor)

โดยมีข้อมูลการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในพื้นที่ของประเทศต่างๆ ดังนี้

1) ไทย

1.1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่แรก 19 มกราคม 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 ครอบคลุม 3 อำเภอ ในพื้นที่ 14 ตำบล (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559[1]) ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.4.2-2**

ตารางที่ 4.4.2-2 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

อำเภอ	ตำบล
1. แม่สอด	(1) ท่าสายลวด (2) พระธาตุผาแดง (3) แม่กาษา (4) แม่กุ (5) แม่ตาว (6) แม่ปะ (7) แม่สอด และ (8) มหาวัน
2. พบพระ	(9) ช่องแคบ (10) พบพระ และ (11) วาเลย์
3. แม่ระมาด	(12) ขะเนจื้อ (13) แม่จะเรา และ (14) แม่ระมาด

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก มีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 7 หมวด 73 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ อุตสาหกรรมเบา ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง/ด่านศุลกากร CIQ/ความมั่นคง/พัฒนาระบบประปา/การผังเมือง/สาธารณสุข

ในปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก มีมูลค่าการลงทุนและการขอรับส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 25 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 2,430 ล้านบาท ในประเภทกิจการ ได้แก่ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง บรรจุภัณฑ์พลาสติก วัสดุก่อสร้าง ยานยนต์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 1,168 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 2,480.50 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ

1.2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่แรก 19 มกราคม 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 ครอบคลุม 3 อำเภอ ในพื้นที่ 11 ตำบล (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559[1]) ดัง**ตารางที่ 4.4.2-3**

ตารางที่ 4.4.2-3 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

อำเภอ	ตำบล
เมืองฯ	(1) คำอาฮวน (2) นาสีนวน (3) บางทรายใหญ่ (4) มุกดาหาร และ (5) ศรีบุญเรือง
หว้านใหญ่	(6) ชะโนด (7) ทรายน้อย (8) ป่งขาม และ (9) หว้านใหญ่
ดอนตาล	(10) ดอนตาล และ (11) โพธิ์ไทร

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 6 หมวด 52 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด่านศุลกากร CIQ ความมั่นคง พัฒนาระบบประปา การผังเมือง และสาธารณสุข

ในปัจจุบัน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีมูลค่าการลงทุนและการขอรับส่งเสริมการลงทุน ดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 342 ล้านบาท

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 662 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 1,268.80 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ

2) สปป.ลาว

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน (Savan - Seno SEZ) ก่อตั้งเมื่อปี 2546 ตั้งอยู่ที่แขวงสะหวันนะเขต พัฒนาโดยรัฐบาล สปป.ลาว ร่วมกับกลุ่มนักลงทุนมาเลเซีย เพื่อพัฒนาให้เป็นเขตการค้าการบริการและอุตสาหกรรม พื้นที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเส้นทางสาย EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และเส้นทางเศรษฐกิจ ตามแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม (กระทรวงพาณิชย์, 2561)

เขตเศรษฐกิจสะหวัน - เซโน เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของ สปป.ลาว โดยมีรัฐบาลและเอกชนร่วมกันเป็นผู้ลงทุน โดยมูลค่าการลงทุนรวม 74,000,000 เหรียญสหรัฐ ในขนาดพื้นที่ 1,012 เฮกตาร์ แบ่งพื้นที่เป็น 4 โซน ได้แก่

โซน A เป็นเขตศูนย์กลางทางการค้าและการบริการ เช่น ร้านค้าปลอดภาษี โรงพยาบาล ร้านอาหาร ศูนย์การประชุม และสวนสนุก มีพื้นที่ 1,906.25 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตนครไกสอน พมวิหาน

โซน B เป็นเขตศูนย์บริการขนส่งและกระจายสินค้า (Logistics) มีพื้นที่ 125 ไร่ ต่อมามีการขยายพื้นที่ เพิ่มเติมในเขต B1 มีพื้นที่ 2,206.25 ไร่ ตั้งอยู่เมืองอุทุมพอน รวมมีพื้นที่ 2,331.25 ไร

โซน C เป็นเขตอุตสาหกรรมและการค้า มีเนื้อที่ 1,462.5 ไร่ ในปี 2561 มีบริษัทเข้ามาลงทุนในเขต จำนวน 55 บริษัท

โซน D เขตที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรร เพื่อรองรับนักลงทุน แรงงานที่เข้ามาทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน - เซโน และเป็นที่อยู่อาศัยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่ในเขตโซน A มีเนื้อที่ 550 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตนครไกสอน พมวิหาน

การลงทุนของภาคเอกชน ที่เป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในพื้นที่ไทยและ สปป.ลาว ซึ่งมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงไปยังเมียนมาและเวียดนาม การลงทุนของภาคเอกชนในแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ให้ความสำคัญกับศูนย์กระจายสินค้าและการขนส่ง โดยในเขตเศรษฐกิจพิเศษตากมีการลงทุนในอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง บรรจุภัณฑ์พลาสติก วัสดุก่อสร้างยานยนต์ เครื่องจักร และชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีธุรกิจตั้งใหม่ 1,168 ราย วงเงิน 2,480.50 ล้านบาท ส่วนเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารมีธุรกิจตั้งใหม่ 662 ราย วงเงิน 1,268.80 ล้านบาท โดยลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตพลาสติก อาหารหมักสำเร็จรูป เครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้าง และเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน มีการลงทุนของภาคเอกชนในธุรกิจสถาบันการเงิน โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์กีฬา โรงเรียน โรงพยาบาล ธุรกิจนำเข้า - ส่งออก ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้าและร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ธุรกิจแปรรูปอาหาร และประกอบชิ้นส่วนยานยนต์

4.5 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

4.5.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

4.5.1.1 การพัฒนาทางถนน

1) สภาพปัจจุบัน

โครงข่ายถนน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ในการจัดเรียงระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่ ที่พาดผ่านไทย ประกอบไปด้วย แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย ดังนี้

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S) ทวาย (Dawei) - กรุงเทพมหานคร - พนมเปญ (Phnom Penh) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - หวุงเต่า (Vung Tau) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 เชื่อมโยงทวาย (Dawei) ในเมียนมา (Myanmar) กับกรุงเทพฯ ในไทย พนมเปญ (Phnom Penh) ในกัมพูชา (Cambodia) และนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) และหวุ่งเต่า (Vung Tau) เวียดนาม (Vietnam) โดยผ่านประตูชายแดน 3 แห่ง ได้แก่ ด่านทิกิ (Htee

Khee) (เมียนมา) - บ้านพุน้ำร้อน (ไทย) ด่านอรัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (Poipet) (กัมพูชา) และด่านบาเวต (Bavet) (กัมพูชา) - ม้อกไป (Moc Bai) (เวียดนาม) ระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังพนมเปญ คือ 836.3 กิโลเมตร ในขณะที่ระยะทางจากพนมเปญไปยังนครโฮจิมินห์ คือ 256 กิโลเมตร ระยะทางรวมของแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 คือ 1,332.6 กิโลเมตร (Asian Development Bank, 2018)[3]

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N) กรุงเทพมหานคร - เสียมราฐ (Siem Reap) - สตรึงเตร็ง (Stung Treng) - เปลกู (PleiKu) - กวีเญิน (Quy Nhon) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 เชื่อมกรุงเทพฯ ในไทย กับเสียมราฐ (Siem Reap) ในกัมพูชา (Cambodia) และเปลกู (PleiKu) ในที่ราบสูงตอนกลาง และกวีเญิน (Quy Nhon) ในชายฝั่งตอนกลางของเวียดนาม ระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเสียมราฐ ผ่าน SEC-2 คือ 591 กิโลเมตร ในขณะที่ระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังกวีเญิน คือ 1,338 กิโลเมตร

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor: SEC-3) กรุงเทพมหานคร - ตราด - กำปอต (Kampot) - ห่าเตียน (Ha Tien) - นำกัน (Nam Can) แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-3 เชื่อมกรุงเทพฯ ในไทย กับก่าเมา (Ca Mau) ในเวียดนาม ผ่านโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ของไทย และชายฝั่งกัมพูชาและเวียดนาม ระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังก่าเมา คือ 1,079 กิโลเมตร แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-3 ผ่านประตูชายแดน 2 แห่ง ได้แก่ ด่านหาดเล็ก (ไทย) - เกาะกง (Kho Khlong) (กัมพูชา) และด่าน Lork (กัมพูชา) - ห่าเตียน (Ha Tien) (เวียดนาม)

ทั้งนี้ แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บน**แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)** เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-1** และรายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตาม ช่วงตอนของถนน และประเทศ ที่ระเบียงเศรษฐกิจพาดผ่าน เป็นดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.1-1** ถึง**ตารางที่ 4.5.1-3**

มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน จำแนกออกเป็น 4 ชั้นทาง (Class) ได้แก่

(1) ชั้นทางพิเศษ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ควบคุมทางเข้าออก ขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป ผิวทางแอสฟัสต์ หรือ ซีเมนต์)

(2) ชั้นทาง I (ทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป ผิวทางแอสฟัสต์ หรือ ซีเมนต์)

(3) ชั้นทาง II (ทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัสต์ หรือ ซีเมนต์)

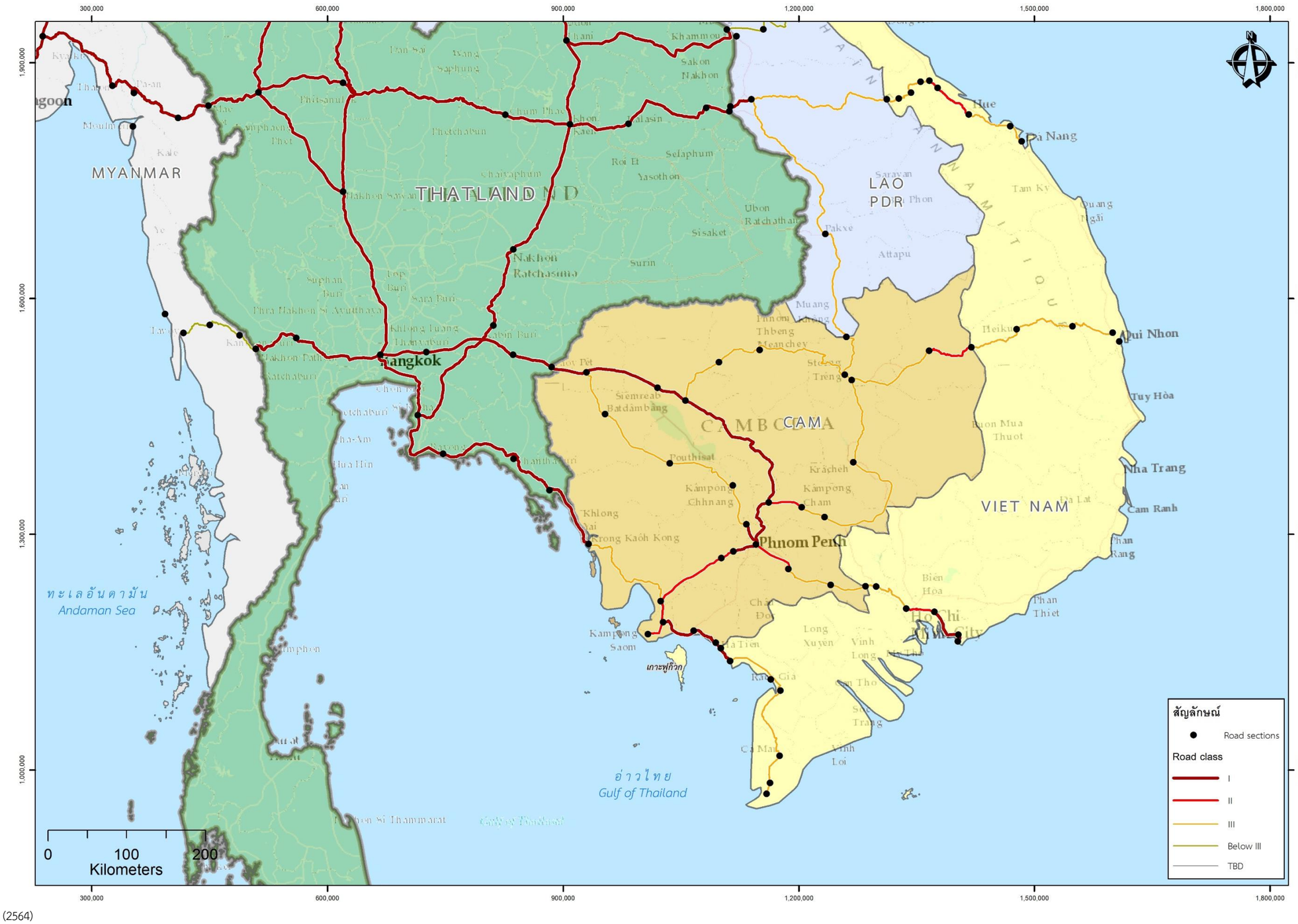
(4) ชั้นทาง III (ทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแบบเซอร์เฟซทรีตเมนต์สองชั้น (Double Surface Treatment))

เมื่อพิจารณาถึงมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-2** พบว่า ทางหลวงอาเซียนใน**แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** ในไทย มีมาตรฐานชั้นทาง I ในขณะที่ทางหลวงอาเซียนในกัมพูชา มีมาตรฐานชั้นทาง I ถึง III ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 และมาตรฐานชั้นทาง III ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 และ SEC-3 ทางหลวงอาเซียนในเมียนมา มีมาตรฐานชั้นทางต่ำกว่า III และทางหลวงอาเซียนในเวียดนาม มีมาตรฐานชั้นทาง I ถึง III ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 มาตรฐานชั้นทาง III ถึง IV ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 และ SEC-3



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-1 แนวเส้นทาง ด่านชายแดน และเมืองสำคัญ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-2 มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Class) ใน SEC

ตารางที่ 4.5.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S)							
ทวาย (Dawei)	หวุงเต่า (Vung Tau)	SEC-1	1,332.6				
เมียนมา (Myanmar) ช่วง ทวาย (Dawei) - ด่านทิกิ (Htee Khee) 140.0 กิโลเมตร							
ทวาย (Dawei)	บ้านมิตตา (Myitta)		55.2	ต่ำกว่า III	2	ต้องปรับปรุง	**
บ้านมิตตา (Myitta)	สิ่นผิ่วโด่ง (Sinbyudaing)		57.6	ต่ำกว่า III	2	ต้องปรับปรุง	
สิ่นผิ่วโด่ง (Sinbyudaing)	ด่านทิกิ (Htee Khee)		27.2	ต่ำกว่า III	2	ต้องปรับปรุง	
ไทย ช่วง บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ *438.0 กิโลเมตร							
บ้านพุน้ำร้อน	กาญจนบุรี	AH 123 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3521, 3329)	66.8	I	2	ดี	***
กาญจนบุรี	กรุงเทพมหานคร	AH 123 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323, 4)	124.7	I	4	ดี	
กรุงเทพมหานคร	ฉะเชิงเทรา	AH 123 (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7)	84.6	I	4	ดี	
ฉะเชิงเทรา	สระแก้ว	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304, 359, 33)	120.0	I	4	ดี	
สระแก้ว	อรัญประเทศ	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33)	57.7	I	4	ดี	

ตารางที่ 4.5.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
กัมพูชา (Cambodia) ช่วง ปอยเปต (Poipet) - บาเวต (Bavet) 574.0 กิโลเมตร							
ปอยเปต (Poipet)	ศรีโสภณ (Sisophon)	AH 1 (NR 5)	47.0	II	2	ดี	ก
ศรีโสภณ (Sisophon)	พระตะบอง (Battambang)		70.0	III	2	พอใช้	ข
พระตะบอง (Battambang)	โพธิสัตว์ (Pursat)		104.0	III	2	พอใช้	ค
โพธิสัตว์ (Pursat)	กำปงชนัง (Kampong Chhnang)		95.0	III	2	พอใช้	ง
กำปงชนัง (Kampong Chhnang)	แปร็คกะดัม (Preach Kdam)		61.0	III	2	พอใช้	จ
แปร็คกะดัม (Preach Kdam)	พนมเปญ (Phnom Penh)		30.0	I	4	ดี	
พนมเปญ (Phnom Penh)	เนียกเลือง (Neak Loeung)		60.0	II	2	ดี	
เนียกเลือง (Neak Loeung)	สวายเรียง (Svay Rieng)		65.0	III	2	ดี	
สวายเรียง (Svay Rieng)	บาเวต (Bavet)		42.0	III	2	ดี	

ตารางที่ 4.5.1-1 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
เวียดนาม ช่วง ม็อกบาย (Moc Bai) - หวุงเต่า (Vung Tau) 180.6 กิโลเมตร							
ม็อกบาย (Moc Bai)	โก๋ เหย่า (Go Dau)		10.0	III	2	ดี	
โก๋ เหย่า (Go Dau)	อันซวง (นครโฮจิมินห์) An Suong (HCMC)		48.0	III	2	ดี	**
อันซวง (นครโฮจิมินห์) An Suong (HCMC)	แยก AH1/AH17		31.0	II	6	ดี	
แยก AH1/AH17	บ่าเหรี่ยะ (Ba Ria City)		77.6	I	4-6	ดี	***
บ่าเหรี่ยะ (Ba Ria City)	หวุงเต่า (Vung Tau City)		14.0	II / III	4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, NH = National Highway, NR = National Road, HCMC = Ho Chi Minh City.

** ถนนช่วงต่าง ๆ นี้ จำเป็นจะต้องได้รับการขยายเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของปริมาณจราจร โดยเฉพาะช่วง โก๋ เหย่า - อันซวง ช่วงอันซวง - เบียนฮหว่า มักจะมีความหนาแน่นของจราจรสูงอย่างต่อเนื่อง เนื่องด้วยปริมาณจราจรที่หนาแน่นใกล้นครโฮจิมินห์ โครงการขยายความจุของระเบียงคมนาคมจำเป็นจะต้องได้รับการดำเนินการตามกำหนดการที่วางไว้

*** ปริมาณจราจรที่หนาแน่นทำให้เกิดคอขวดในช่วงถนนเหล่านี้

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.5.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N)							
กรุงเทพฯ	กวีเญิน (Quy Nhon)	SEC-2	1,338.0				
ไทย ช่วง บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ *438.0 กิโลเมตร							
บ้านพุน้ำร้อน	กาญจนบุรี	AH 123 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3521, 3329)	66.8	I	2	ดี	
กาญจนบุรี	กรุงเทพฯ	AH 123 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323, 4)	124.7	I	4	ดี	
กรุงเทพฯ	ฉะเชิงเทรา	AH 123 (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7)	84.6	I	4	ดี	**
ฉะเชิงเทรา	สระแก้ว	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304, 359, 33)	120.0	I	4	ดี	
สระแก้ว	อรัญประเทศ	AH 1 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33)	57.7	I	4	ดี	

ตารางที่ 4.5.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
กัมพูชา (Cambodia) ช่วง ปอยเปต (Poipet) - O Yadav 665.0 กิโลเมตร							
ปอยเปต (Poipet)	ศรีโสภณ (Sisophon)	AH 1 (NR 5)	48.0	III	2	ดี	
ศรีโสภณ (Sisophon)	เสียมราฐ (Siem Reap)	AH 21 (NR 6)	105.0	III	2	ดี	
เสียมราฐ (Siem Reap)	Dam Dek		33.0	III	2	ดี	
Dam Dek	เกาะแกร์ (Koh Ker)	AH 21 (NR 64)	80.0	III	2	พอใช้	**
เกาะแกร์ (Koh Ke)	พระวิหาร (Preah Vihear)	AH 1 (NR 64/62)	53.0	III	2	ดี	
พระวิหาร (Preah Vihear)	สตรึงเตร็ง (Stung Treng)	AH 21 (NR 9)	143.0	III	2	ดี	
สตรึงเตร็ง (Stung Treng)	รัตนคีรี (บันลุง) (Rattanakiri (Ban Lung))	AH 21 (NR 7/78)	135.0	III	2	ดี	
รัตนคีรี (บันลุง) (Rattanakiri (Ban Lung))	O Yadav	AH 21 (NR 78)	68.0	III	2	ดี	

ตารางที่ 4.5.1-2 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
เวียดนาม ช่วง เล ทัญ (Le Thanh) - กวีเญิน (Quy Nhon City) 234.0 กิโลเมตร							
เล ทัญ (Le Thanh)	เปลกู (PleiKu City)	NH19	74.0	III	2-4	ดี	**
เปลกู (PleiKu City)	อันเคว (An Khe)		93.0	III / IV	2	ดี	
อันเคว (An Khe)	จุดตัดอันเญิน (An Nhon Crossroad)		43.0	III / IV	2-4	ดี	
จุดตัดอันเญิน (An Nhon Crossroad)	กวีเญิน (Quy Nhon City)		24.0	III	2-4	ดี	

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, NH = National Highway, NR = National Road,

* 453.8 กิโลเมตร ผ่านเมือง

** ถนนช่วงนี้ได้รับการยกระดับ ปรับปรุงสภาพ อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรในระเบียงถนนนี้คาดว่าจะเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปออกทะเลจากจังหวัดภาคกลางของเวียดนามและจังหวัดทางตอนของกัมพูชา

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.5.1-3 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor: SEC-3)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
ระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor: SEC-3)							
กรุงเทพฯ	นำกัน (Nam Can)	SEC-3	1,079.0				
ไทย ช่วง กรุงเทพฯ - หาดเล็ก *411.8 กิโลเมตร							
กรุงเทพฯ	ระยอง	AH 19 (NH 7)	172.2	I	4	ดี	
ระยอง	จันทบุรี	AH 123 (NH 3)	130.4	I	4	ดี	
จันทบุรี	ตราด		68.7	I	4	ดี	
ตราด	หาดเล็ก		95.7	I	2-4	ดี	**
กัมพูชา (Cambodia) ช่วง เกาะกง (Koh Kong) - Lork 307.0 กิโลเมตร							
เกาะกง (Koh Kong)	สเรอัมเบล (Sre Ambel)	AH 123 (NH 48)	159.0	III	2	ดี	
สเรอัมเบล (Sre Ambel)	Veal Rign	AH 123 (NR 4)	40.0	III	2	ดี	
Veal Rign	กัมปอต (Kampot)	AH 123 (NR 3)	54.0	III	2	ดี	***
กัมปอต (Kampot)	กัมปงตรัก (Kampong Trach)	AH 123 (NR 33)	37.0	III	2	ดี	
กัมปงตรัก (Kampong Trach)	Lork		17.0	III	2	ดี	

ตารางที่ 4.5.1-3 รายละเอียดของเส้นทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หมายเลข ระยะทาง ชั้นทาง จำนวนช่องจราจร สภาพถนน จำแนกตามช่วงถนนและประเทศ แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor: SEC-3) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class)	จำนวนช่องจราจร	สภาพถนน	หมายเหตุ
เวียดนาม ช่วง ห่าเตียน (Ha Tien) - ปลายแหลมก่าเมา (Ca Mau Southern Tip) 360.2 กิโลเมตร							
ห่าเตียน (Ha Tien)	เคียนลอง (Kien Luong)	NH 80	25.6	III	2	ต้องปรับปรุง	ก
เคียนลอง (Kien Luong)	ลักซ้า (Rạch Giá City)		89.6	III	2-4	ดี	
ลักซ้า (Rạch Giá City)	จุดตัด มิญ เลือง (Min Luong Crossroad)	ผ่านทางเลี่ยงเมือง NH 80 ในลักซ้า และบางช่วงของ NH 61	27.0	III / IV	2	ต้องปรับปรุง	ข
จุดตัด มิญ เลือง (Min Luong Crossroad)	ก่าเมา (Ca Mau City)	NH 63	110.0	III	2	พอใช้	ค
ก่าเมา (Ca Mau City)	นำกัน (Nam Can)	NH 1A	50.0	III	2	ดี	ง
นำกัน (Nam Can)	ปลายแหลมก่าเมา (Ca Mau Southern Tip)	ถนน HCMC	56.0	IV	2	ดี	ง

หมายเหตุ : AH = Asian Highway, HCMC = Ho Chi Minh City, NH = National Highway, NR = National Road,

* 467 กิโลเมตร ผ่านเมือง ก) ถนนแคบ จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุง ข) ถนนจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติม ค) บางส่วนต้องได้รับการปรับปรุงเนื่องจากถนนยังคงคับแคบ ง) เพิ่งได้รับการยกระดับ

ที่มา : Asian Development Bank (2018)[3] และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

สภาพทางหลวงอาเซียน ประเมินจากปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ สภาพของผิวทาง การบำรุงรักษา และการมีป้ายจราจร สัญญาณจราจร และระบบระบายน้ำที่เพียงพอ จำแนกออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ดี (Good) พอใช้ (Fair) และต้องปรับปรุง (Poor) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-3** พบว่า ทางหลวงอาเซียนใน**แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** ในไทยอยู่ในสภาพดี (Good) ยกเว้นช่วงกาญจนบุรีถึงบ้านพุน้ำร้อน ในเมียนมาอยู่ในสภาพต้องปรับปรุง (Poor) ในกัมพูชา มีทั้งสภาพดี (Good) พอใช้ (Fair) และต้องปรับปรุง (Poor) และในเวียดนาม มีสภาพดีในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 และสภาพพอใช้ (Fair) ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 และ SEC-3

2) สภาพปัจจุบันทางถนนของไทย

ปัจจุบันทางหลวงอาเซียนที่อยู่บนระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ได้แก่ ทางหลวงอาเซียน สาย AH1 ช่วง บางปะอิน - อรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 264 กิโลเมตร และสาย AH123 บ้านพุน้ำร้อน - บ้านหาดเล็ก ระยะทางประมาณ 747.5 กิโลเมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-4**

3) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

(1) ไทย

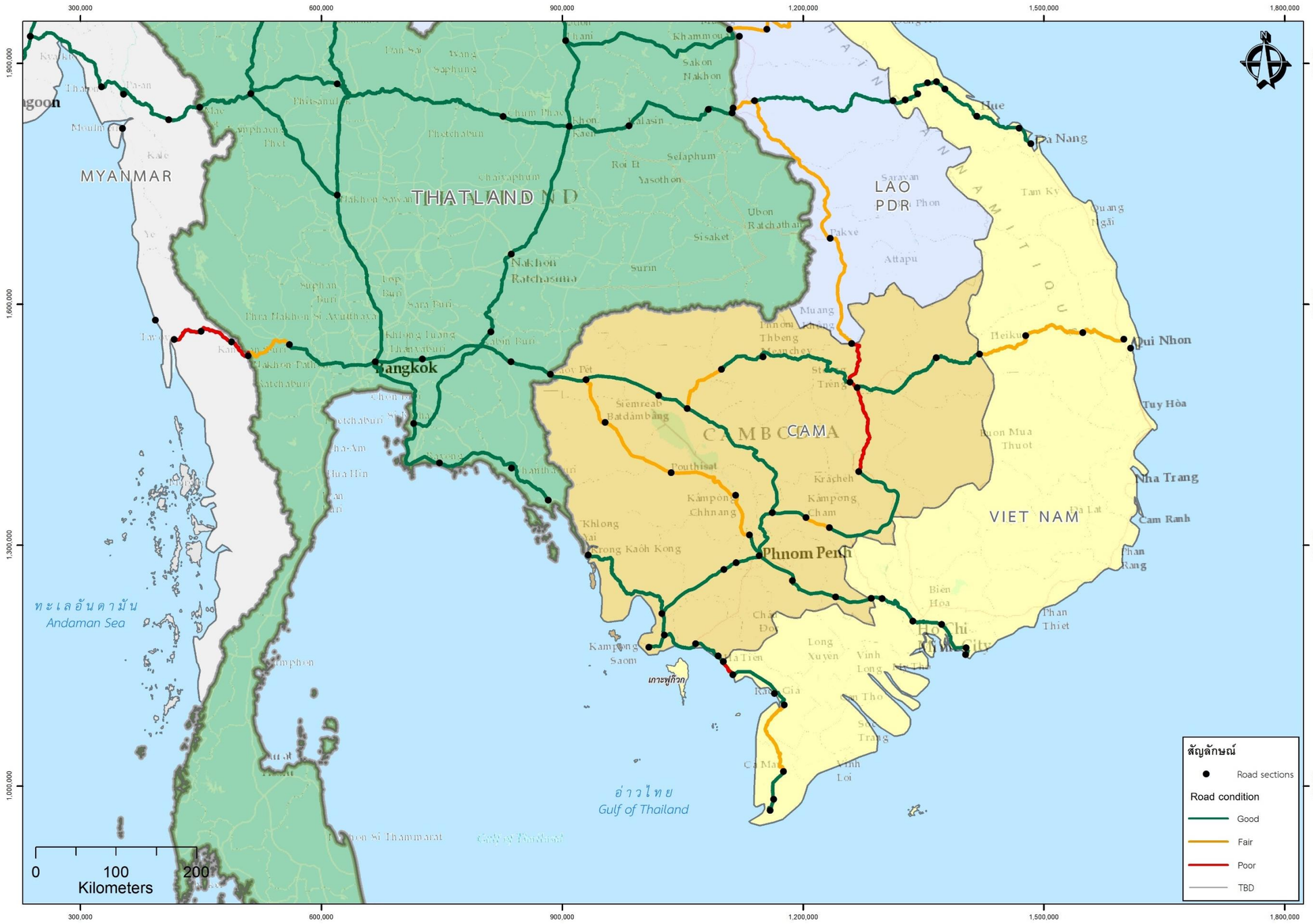
เส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ M71 ถนนกาญจนาภิเษก - ด่านอรัญประเทศ ระยะทาง 204 กิโลเมตร M7 กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ระยะทาง 153 กิโลเมตร M72 ชลบุรี - ตราด ระยะทาง 216 กิโลเมตร และ M81 บางใหญ่ - กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร จะมีบทบาทสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) (กรมทางหลวง, 2561) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-5** โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 สาย บางใหญ่ - กาญจนบุรี (กรมทางหลวง, 2564) มีระยะทางรวมประมาณ 96 กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ มีเริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกกับถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี - อ.พนมทวน) อ.ท่าม่วง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ โครงการเป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร (บริเวณที่มีการออกแบบทางบริการจะเพิ่มความกว้างเขตทางออกไปด้านละ 20 เมตร) ผิวทางเป็นแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

- **ช่วงที่ 1** บางใหญ่ - นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321) (กม.2+750 - กม.47+500) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 6 ช่องจราจร
- **ช่วงที่ 2** นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321) - กาญจนบุรี (กม.47+500 - กม. 96+410) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 4 ช่องจราจร

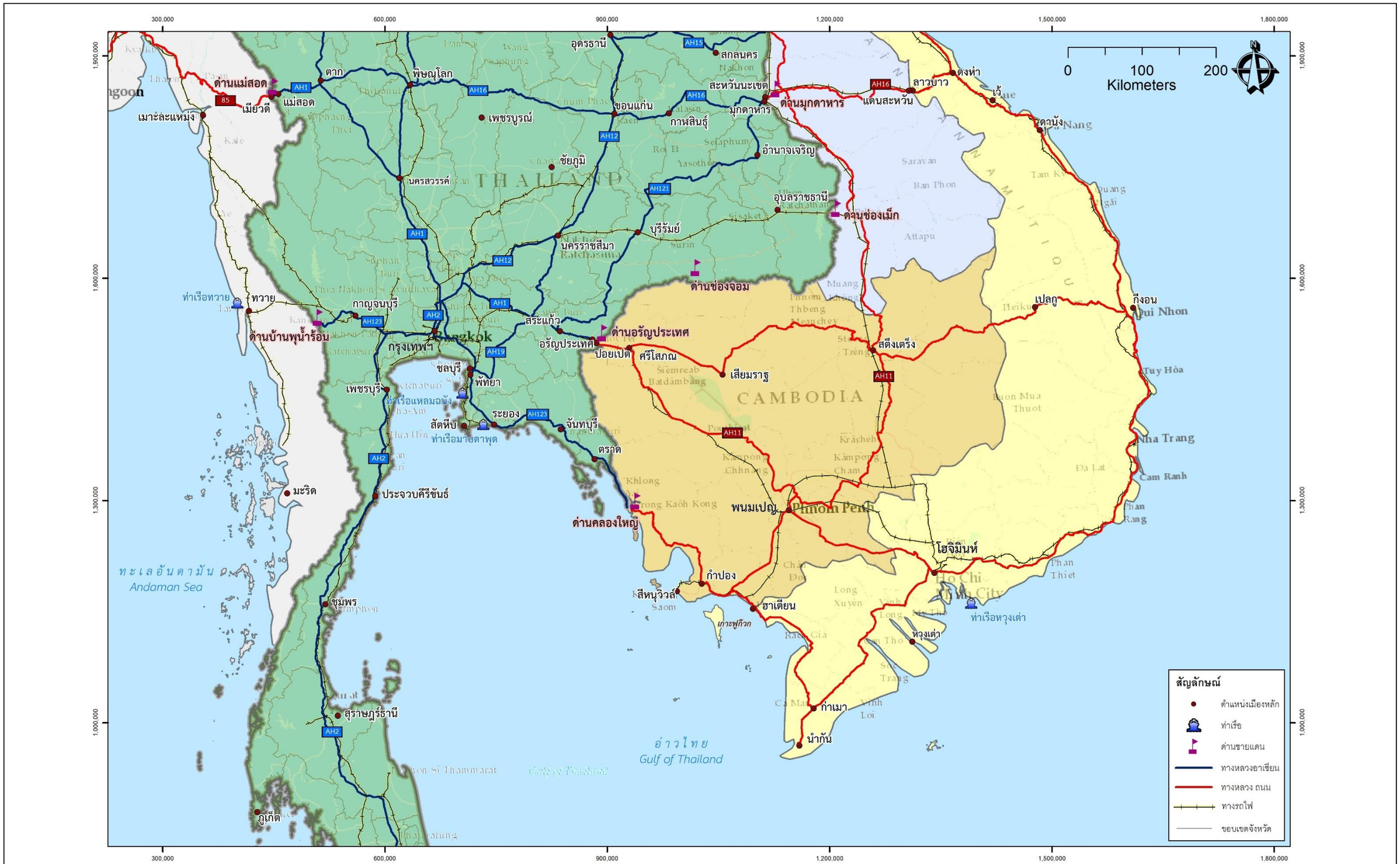
สถานะการดำเนินงานของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี มีรายละเอียดดังนี้

- **สัญญาก่อสร้างงานโยธา** แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 25 สัญญา ปัจจุบันลงนามสัญญาก่อสร้างครบถ้วนแล้ว โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างโยธาแล้วประมาณร้อยละ 55 (ข้อมูล ณ พฤษภาคม 2564)



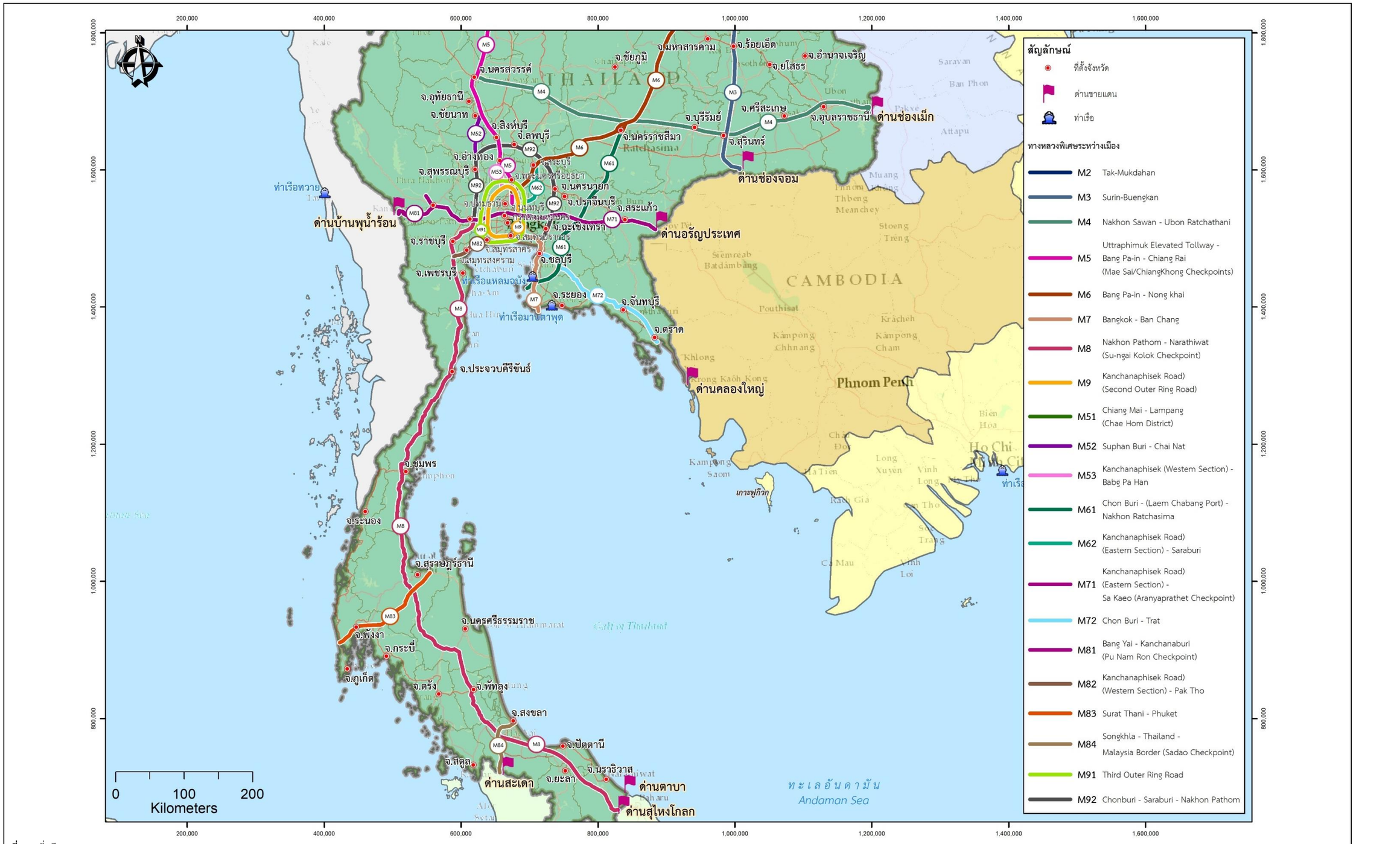
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-3 สภาพทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Road Conditions) ใน SEC



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-4 โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในไทย ตามแนว SEC



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-5 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ พ.ศ. 2560 - 2579 (ตามแนว SEC)

- **การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างงานระบบ พร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา** คณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2563 โดยมีพิธีลงนามสัญญาไปเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนทดลองวิ่งใช้ฟรี 3 เดือน ในช่วงปลายปี 2566 จากนั้นคาดว่าต้นปี 2567 จะเปิดเต็มรูปแบบและจัดเก็บค่าผ่านทางต่อไป
- **การให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area)** กรมทางหลวงอยู่ระหว่าง สรุปรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ และคาดสามารถเริ่มการหาตัวเอกชนร่วมลงทุนได้ในปี 2564 และเปิดให้บริการพร้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M71 สาย ถนนกาญจนาภิเษก - ด่านอรัญประเทศ ระยะทาง 204 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดสระแก้ว (ชายแดนไทย - กัมพูชา) โดยทางหลวงพิเศษสายนี้เป็นทางหลวงที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นเส้นทางต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (พุน้ำร้อน - บางใหญ่) โดยมีทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือเป็นตัวเชื่อมมอเตอร์เวย์ทั้ง 2 สายในเขตกรุงเทพมหานคร แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออกในเขตคันนายาว กรุงเทพฯ โดยเส้นทางจะผ่านเขตพื้นที่เขตมีนบุรี เขตหนองจอก แล้วหลังจากนั้นจะผ่านเข้าพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี แล้วสิ้นสุดที่ชายแดนไทย - กัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว รวมระยะทางประมาณ 204 กิโลเมตร และมีแผนในการพัฒนาทางหลวงสายหลักสายเดิมให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อลดงบประมาณค่าก่อสร้าง โดยเป็น 1 ใน 2 โครงการนำร่อง (สนธยา จงพันธนิมิตร, 2562)

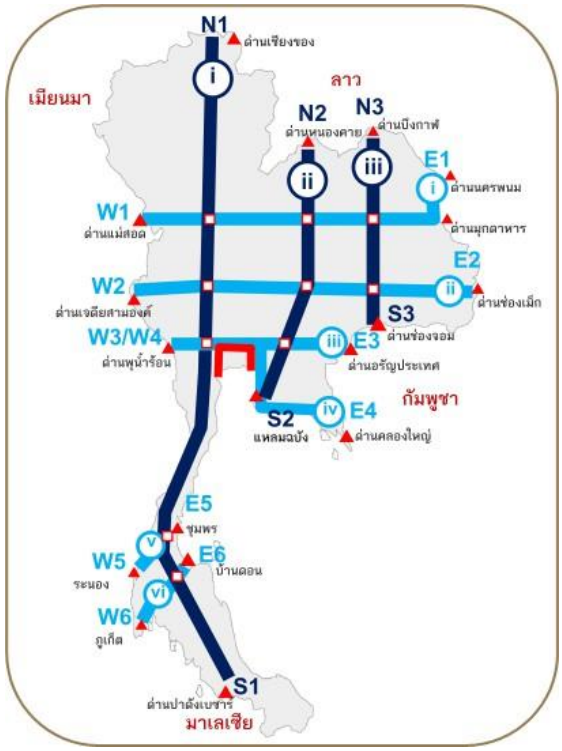
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M72 สาย ชลบุรี - ตราด ระยะทาง 210 กิโลเมตร ประกอบไปด้วย ช่วงเส้นทางชลบุรี - แกลง ระยะทาง 94 กิโลเมตร ช่วงเส้นทางแกลง - ตราด ระยะทาง 116 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษา

ล่าสุด กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาทบทวนเพื่อจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-6**

(2) กัมพูชา

โครงการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบไปด้วย

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - สีหนุวิลล์ (Phnom Penh - Sihanoukville Expressway) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-7** ดำเนินการก่อสร้างไปแล้วกว่าร้อยละ 51.35 โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดใช้การได้ในปี 2566 ใช้เงินลงทุนกว่า 2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยบริษัท PPSHV Expressway Co. Ltd. ภายใต้ความร่วมมือกับChina Road and Bridge Corporation (CRBC) เมื่อแล้วเสร็จจะเป็นทางพิเศษเส้นแรกของกัมพูชา มีขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้าง 24.5 เมตร ระยะทางรวม 190.3 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานแบบ Build - Operate - Transfer (BOT) โดยโครงการมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักเชื่อมต่อกรุงพนมเปญกับท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวของกัมพูชาให้รวดเร็วขึ้นจากเส้นทางเดิมซึ่งใช้เวลาเดินทาง 5 ชั่วโมง ให้เหลือเพียง 2.5 ชั่วโมง (Vireak, 2021)

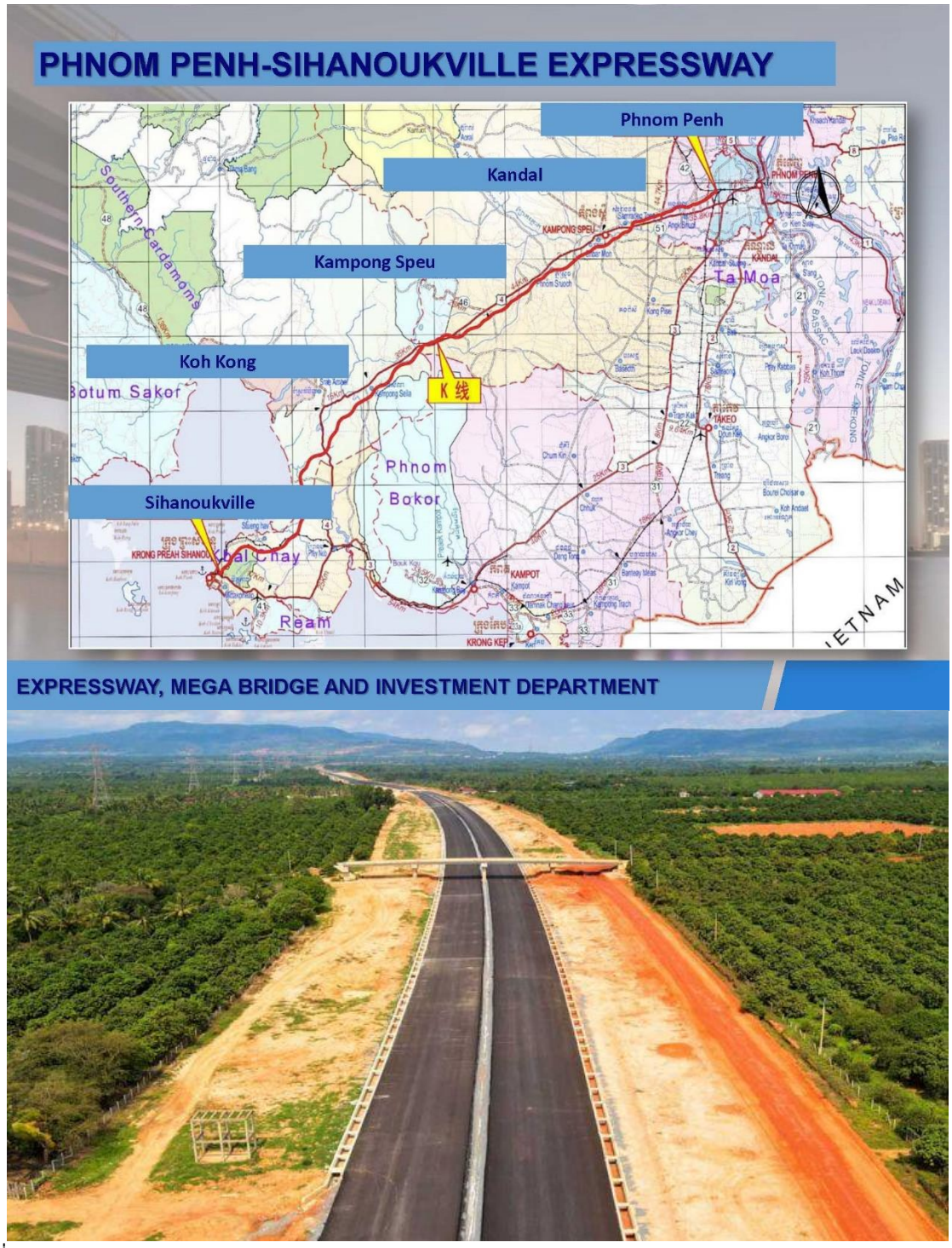


ที่มา : กรมทางหลวง (2564)

รูปที่ 4.5.1-6 แผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - บาเวต (Phnom Penh - Bavet Expressway) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-8** ผ่านการศึกษาความเหมาะสมเป็นครั้งแรกโดย Japan International Cooperation Agency (JICA) ประเทศญี่ปุ่น แต่ด้วยมูลค่าโครงการที่สูงเกินกว่า 2 พันล้านเหรียญสหรัฐ รัฐบาลจึงให้บริษัทที่ปรึกษาจากสาธารณรัฐประชาชนจีนทำการทบทวนการศึกษา โดยโครงการจะมีระยะทางรวม 135 กิโลเมตร เชื่อมระหว่าง กรุงพนมเปญ กับ ประตูชายแดนสากล บาเวต (Bavet) - ม้อกไป (Moc Bai) ตั้งอยู่ขอบชายแดนติดกับจังหวัดเต๋ยนิญ (Tây Ninh Province) ในเวียดนาม ปัจจุบัน โครงการฯ ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในการพิจารณาเพื่อก่อสร้างต่อจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - สีหนุวิลล์ (Phnom Penh - Sihanoukville Expressway) (Khmer Times, 2021)

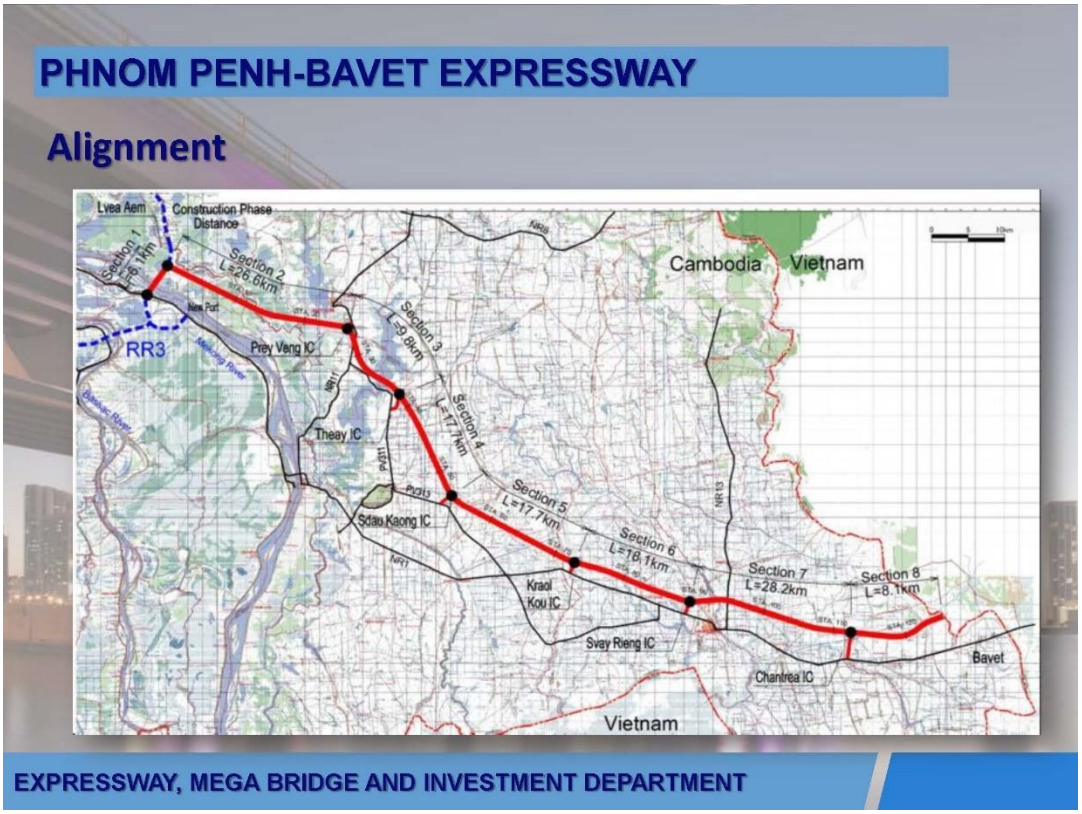
โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 3 (Ring Road 3) ระยะทาง 52 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 47 กิโลเมตรและถนนลาดยาง 5 กิโลเมตร) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-9** เชื่อมต่อจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (National Road 4) ทางฝั่งตะวันตกของกรุงพนมเปญ ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และ 2 (National Roads 3 and 2) ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (National Road 4) ทางฝั่งตะวันออกของกรุงพนมเปญ เพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Autonomous Port) โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายนปี 2565 ถนนวงแหวนเส้นนี้จะเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในประเทศ นอกจากนี้ ยังจะเชื่อมโยงกับทางหลวงอาเซียนและระเบียงเศรษฐกิจ GMS ซึ่งจะส่งเสริมการขนส่งข้ามพรมแดน โลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ (Khmer Times, 2021)



ที่มา : Vireak (2021)

รูปที่ 4.5.1-7 โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - สีหนุวิลล์

(Phnom Penh - Sihanoukville Expressway)



ที่มา : Cambodia expats online (2021)

รูปที่ 4.5.1-8 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง พนมเปญ - บาเวต (Phnom Penh - Bavet Expressway)



ที่มา : Property News (2020)

รูปที่ 4.5.1-9 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 3 (Ring Road 3)

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 4 (Ring Road 4) ระยะทางประมาณ 195 กิโลเมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-10** ผ่าน 14 ตำบล ใน 4 จังหวัด ประกอบไปด้วย 3 ตำบล ในจังหวัดกำปงสปือ (Kampong Speu) 1 ตำบล ในจังหวัดตาแก้ว (Takeo) 8 ตำบล ในจังหวัดกันดาล (Kandal) และ 2 ตำบล ในจังหวัดไพรแวง (Prey Veng) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโดย China Road and Bridge Corporation (CRBC) (Property News, 2020)



ที่มา : Property News (2020)

รูปที่ 4.5.1-10 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 4 (Ring Road 4)

(3) เมียนมา

โครงการทางหลวงแผ่นดิน สาย ทวาย (Dawei) - ด่านทิกิ (Htee Khee) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-11** เป็นโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน 2 ช่องจราจร ระยะทาง 140 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) ในเขตตะนาวศรี (Tanintharyi) กับด่านทิกิ (Htee Khee) ฝั่งชายแดนไทย แต่เดิมมีกำหนดเริ่มก่อสร้างในช่วงกลางปี 2564 ภายใต้เงินกู้จาก NEDA ซึ่งคาดว่าจะช่วยเร่งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) และการพัฒนาเศรษฐกินและสังคมในชุมชน รวมไปถึงการสร้างเสริมความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างเมียนมาและไทย อย่างไรก็ตาม การลงทุนต่างๆ ภายในทวายได้ถูกชะลอไป เนื่องจากเหตุการณ์รัฐประหารในเมียนมา



ที่มา : ไทยรัฐ (2554)

รูปที่ 4.5.1-11 โครงการทางหลวงแผ่นดิน สาย ทวาย (Dawei) - ด่านทิกิ (Htee Khee)

(4) เวียดนาม

โครงการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบไปด้วย โครงการตามแผนเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2564 - 2568 ดังนี้

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เส้นทาง Ben Luc - Long Thanh Expressway หรือถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ รอบที่ 3 (Ho Chi Minh City Ring 3) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 58 กิโลเมตร โดยมี 20 กิโลเมตรเป็นทางยกระดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-12** เชื่อมโยงท่าเรือหลักในเวียดนามตอนใต้ เช่น ท่าเรือนานาชาติ Thi Vai - Cai Mep กับท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airport) ที่ตั้งอยู่ประมาณ 40 กิโลเมตร ทางฝั่งตะวันออกของนครโฮจิมินห์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยเริ่มก่อสร้าง 5 มกราคม 2564 โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2568 โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง Ben Luc - Long Thanh ได้รับการอนุมัติในปี 2553 ด้วยมูลค่าการลงทุน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยบางส่วนเป็นเงินกู้จากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) 636 ล้านเหรียญสหรัฐ และเงินกู้จาก JICA 450 เหรียญสหรัฐ การก่อสร้างเริ่มในปี 2557 แต่ประสบปัญหาล่าช้าจากการพักการก่อสร้างสะพานขึงขนาดใหญ่สองแห่งในเส้นทางไปตั้งแต่กรกฎาคม 2561 อันเนื่องมาจากปัญหางบบานปลายไปกว่า 70 ล้านเหรียญสหรัฐ จนทำให้แผนการก่อสร้างถูกเลื่อนไปสิ้นสุดในปี 2566 แทนที่จะเป็นปี 2561



ที่มา : SW Property Vietnam (2019)

รูปที่ 4.5.1-12 โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง Ben Luc - Long Thanh Expressway

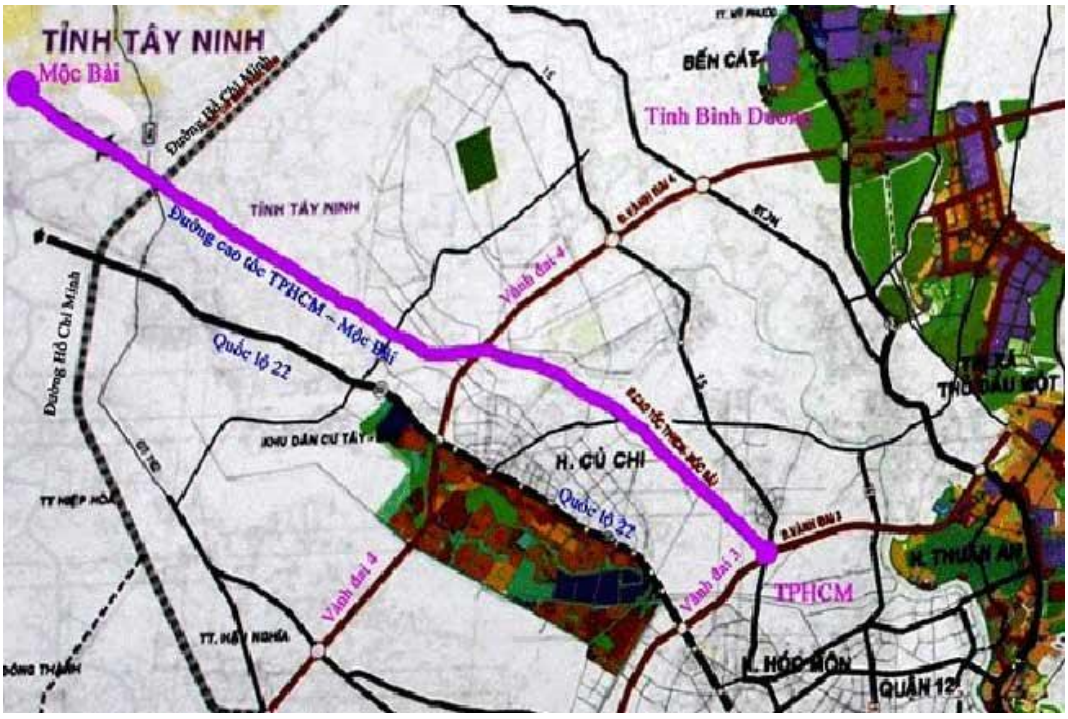
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เส้นทาง Bien Hoa - Vung Tau Expressway ทางพิเศษมีความยาว 53.7 กิโลเมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-13** ประกอบไปด้วยระยะทาง 34.2 กิโลเมตร ในจังหวัดด่งนาย (Dong Nai) และระยะทางอีก 19.5 กิโลเมตรในจังหวัดบ่าเหรี่ยะ (Ba Ria) - หวุงเต่า (Vung Tau) โครงการนี้ใช้เงินลงทุนกว่า 821.6 ล้านเหรียญสหรัฐ โครงการนี้จะกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ เพิ่มและส่งเสริมการเป็นเขตเศรษฐกิจหลักในภูมิภาคเวียดนามตอนใต้ โดยจะมีส่วนช่วยบรรเทาสภาพจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 51 และเพิ่มความจุในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างนครโฮจิมินห์กับท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ โครงการยังมีส่วนช่วยเสริมสร้างการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่เมืองเพื่อช่วยให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airports) ด้วย

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เส้นทาง นครโฮจิมินห์ - ม้อกไป (Ho Chi Minh City - Moc Bai Expressway) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 53 กิโลเมตร จากถนนวงแหวนรอบที่ 3 บริเวณขอบอำเภอฮ้อกโมน (Hoc Mon) ในนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 บริเวณเขตการค้าประตูชายแดน ม้อกไป (Moc Bai Border Gate Economic Zone) ในจังหวัดเต็ยนิญ (Tay Ninh) ทางตอนใต้ของเวียดนาม ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-14** ปัจจุบัน โครงการอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม ประมาณการมูลค่างานก่อสร้างกว่า 587 ล้านเหรียญสหรัฐ ภายใต้การลงทุนรูปแบบ Build - Operate - Transfer (BOT) โดยรัฐสนับสนุนค่าเวนคืนที่ดิน ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในปี 2566 และคาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในปี 2568 ทางพิเศษฯ สายใหม่นี้คาดว่าจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรแออัดและปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเต็ยนิญ (Tay Ninh) และเขตเศรษฐกิจพิเศษหลักทางตอนใต้ โดยจะช่วยเพิ่มความเร็วสูงสุดในการเดินทางได้ถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



ที่มา : SW Property Vietnam (2019)

รูปที่ 4.5.1-13 โครงการก่อสร้างทางพิเศษเส้นทาง Bien Hoa - Vung Tau Expressway



ที่มา : The Saigon Times (2020)

รูปที่ 4.5.1-14 โครงการก่อสร้างทางพิเศษ เส้นทาง นครโฮจิมินห์ - ม้อกไป

(Ho Chi Minh City - Moc Bai Expressway)

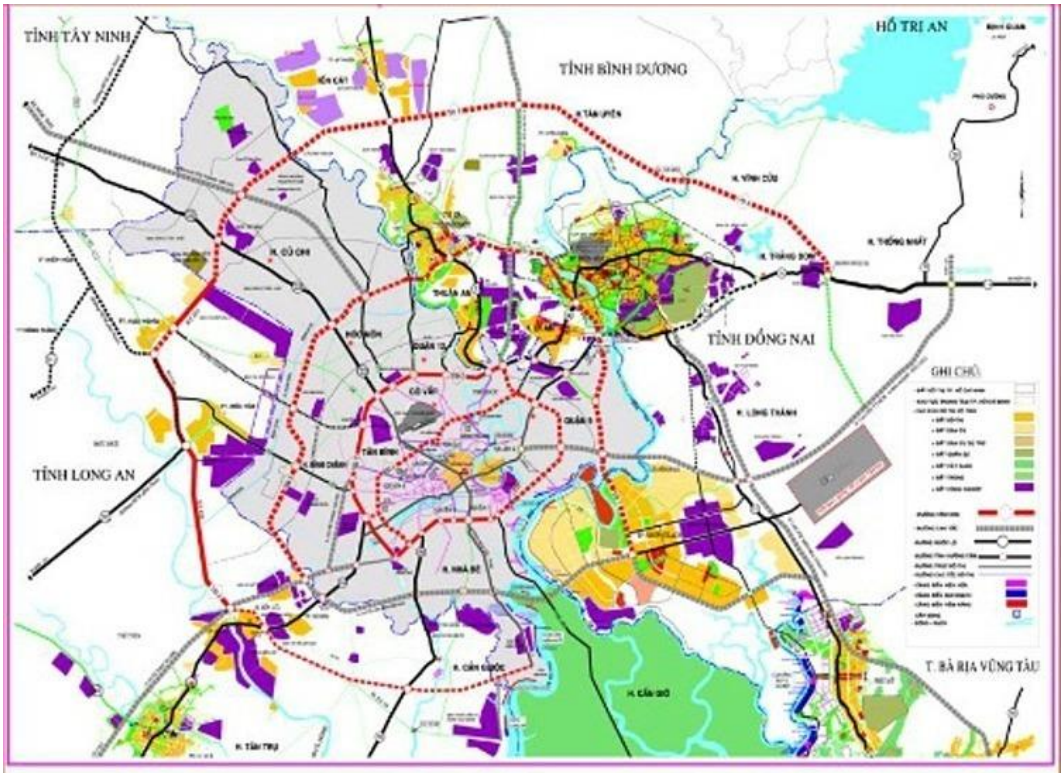
โครงการขยายทางหลวงพิเศษ นครโฮจิมินห์ - ล็องถั่ญ - เหย่าไย (Ho Chi Minh City - Long Thanh - Dau Giay Expressway) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-15** เป็นการขยายทางหลวงพิเศษจากขนาด 4 ช่องจราจรเดิมเป็น 8 - 10 ช่องจราจร ระหว่างปี 2564 - 2573 ภายใต้งบลงทุน 424.5 ล้านเหรียญสหรัฐ ทางหลวงพิเศษนี้ เป็นเส้นทางสำคัญที่ทำหน้าที่เชื่อมนครโฮจิมินห์ซึ่งเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเวียดนามกับท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airport) แห่งใหม่



ที่มา : Voice of Vietnam (2020)

รูปที่ 4.5.1-15 ทางหลวงพิเศษ นครโฮจิมินห์ - ล็องถั่ญ - เหย่าไย
(Ho Chi Minh City - Long Thanh - Dau Giay Expressway)

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ 2 (Ring Road No. 2) ดัง**รูปที่ 4.5.1-16** ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร ผ่านเขต Binh Chanh, 7, 9 และ Thu Duc ได้รับการคาดหวังให้เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญมากสำหรับนครโฮจิมินห์ในการลดปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้าสู่พื้นที่เมืองชั้นใน ตลอดช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ช่วงเส้นทาง 14 กิโลเมตรสุดท้ายของถนนเส้นนี้ ไม่สามารถดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงได้อันเนื่องมาจากปัญหาการเวนคืนที่ดิน ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการไหลเวียนจราจรที่เข้าและออกจากท่าเรือกัตลาย (Cat Lat Port) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนาม อย่างไรก็ตาม นครโฮจิมินห์กำลังพยายามเร่งรัดให้มีการอนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างอีก 2 ตอน รวม 6 กิโลเมตร ได้แก่ ช่วงตอนที่ 1 มีระยะทาง 3.5 กิโลเมตร เป็นถนน 6 ช่องจราจร และทางข้าม แยกใต้รถไฟฟ้า Metro Line สาย 1 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีเส้นทางจากสะพาน Phu Huu Bridge ในเขต District 9 ไปยังทางแยก Binh Thai Intersection บนถนน Hanoi Highway ในเขตอำเภอ Thu Duc มีมูลค่างานก่อสร้าง 9 ล้านล้าน VND และช่วงตอนที่ 2 มีระยะทาง 2.5 กิโลเมตร เป็นถนน 6 ช่องจราจร และทางข้ามแยก โดยเริ่มจากช่วงตอนที่ 1 ที่แยก Binh Thai Intersection ไปจนถึง Linh Dong Fork บนถนน Pham Van Dong Road ในเขตอำเภอ Thu Duc มีมูลค่างานก่อสร้าง 5.6 ล้านล้าน VND ส่วนที่เหลืออีก 8 กิโลเมตร นครโฮจิมินห์พยายามที่จะระดมทุนเพื่อแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงตอนย่อย



ที่มา : Viet Reader (2020)

รูปที่ 4.5.1-16 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City Ring Road)

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ 3 (Ring Roads No. 3) ระยะทางรวม 98.54 กิโลเมตร เชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1A และหมายเลข 22, ทางพิเศษสาย Ben Luc - Long Thanh, HCM City - Trung Luong, HCM City - Long Thanh - Dau Giay และ HCM City - Moc Bai expressways. ผ่าน นครโฮจิมินห์ (HCMC) จังหวัดด่งนาย (Dong Nai) บิ่นห์เยือง (Binh Duong) และลองอัน (Long an) จะช่วยลดเวลาในการเดินทางระหว่างชุมชนต่างๆ และลดจำนวนยานพาหนะที่ผ่านใจกลางเมือง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนท้องถนน โครงการแบ่งออกเป็น 4 ช่วงตอน ได้แก่ ช่วง Tan Van - Nhon Trach ระยะทาง 34.28 กิโลเมตร ช่วง My Phuoc - Tan Van ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร ช่วง Binh Chuan - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ระยะทาง 19.1 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 - Ben Luc ระยะทาง 28.86 กิโลเมตร ปัจจุบันเริ่มมีการก่อสร้างในช่วง 16 กิโลเมตรแรก

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ 4 (Ring Roads No. 4) ระยะทางรวม 198 กิโลเมตร คาดหวังให้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคโดยเฉพาะพื้นที่เขตเมืองท่าเรือ Hiep Phuoc Port ในอำเภอหญ่าแบ่ (Nhà Bè) โดยมีเส้นทางผ่านนครโฮจิมินห์และจังหวัดบ่าเหรี่ยะ (Ba Ria City) - หวุงเต่า (Vung Tau City) จังหวัดด่งนาย (Dong Nai) บิ่นห์เยือง (Binh Duong) และลองอัน (Long an) เพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคสำคัญทางตอนใต้ของเวียดนามและสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม

4.5.1.2 การพัฒนาทางราง

เส้นทางรถไฟ GMS ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-17**

1) สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบัน เส้นทางรถไฟที่ให้บริการ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562) ประกอบไปด้วย

- **รถไฟทางเดี่ยว**

ไทย

เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางบางซื่อ - กาญจนบุรี ระยะทาง 117 กิโลเมตร

เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - มาบตาพุต ระยะทาง 200 กิโลเมตร

เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 255 กิโลเมตร

กัมพูชา

เส้นทางอรัญประเทศ - ปอยเปต มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีอรัญประเทศ ถึงสถานีด่านพรมแดนบ้านคลองลึกฝั่งไทย ระยะทาง 6 กิโลเมตร จากนั้นเข้าสู่ช่วงข้ามสะพานรถไฟมิตรภาพไทย - กัมพูชา ความยาว 43 เมตร เพื่อข้ามชายแดนเข้าสู่ปอยเปต ฝั่งกัมพูชา

เวียดนาม

เส้นทางฮานอย (Hanoi) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ระยะทาง 1,726 กิโลเมตร โดยปัจจุบันมีเส้นทางส่วนต่อขยายไปยังคุนหมิง (Kunming) ผ่านประตูการค้าชายแดน Lao Cai เส้นทางส่วนต่อขยายไปยังหนานหนิง (Nanning) ผ่านประตูการค้าชายแดน Dong Dang และเส้นทางส่วนต่อขยายไปยังท่าเรือน้ำลึกไฮฟอง (Hai Phong)

- **รถไฟทางคู่**

ไทย

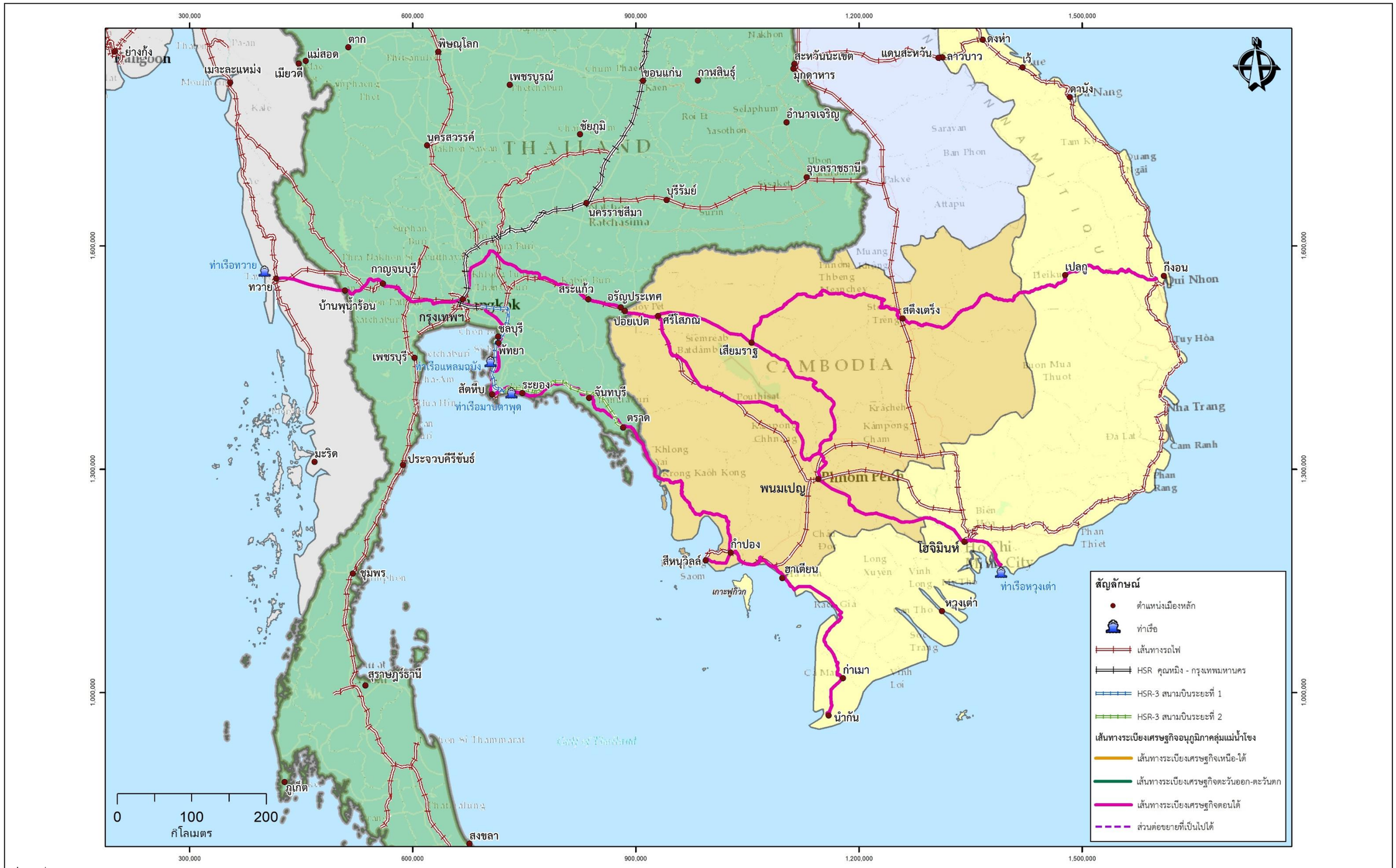
เส้นทางกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง ระยะทาง 140.42 กิโลเมตร

- **ท่าเรือบก**

ไทย

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD)

รองรับปริมาณคอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 400,000 ถึง 600,00 TEU (นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) ปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้าน TEU ปัจจุบันมีขบวนรถไฟให้บริการ 22 ขบวนต่อวัน ขบวนละ 68 TEU ทำให้ท่าเรือมีขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟได้สูงสุดประมาณ 546,040 TEU ต่อปี



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-17 โครงข่ายรถไฟ GMS ตามแนว SEC

กัมพูชา

ปัจจุบันมีท่าเรือบก (Dry Ports) 23 แห่ง (Ministry of Public Works and Transport, 2018) ให้บริการอยู่ในกัมพูชา ประกอบไปด้วย

บริเวณกรุงพนมเปญ (Phnom Penh) 15 แห่ง ได้แก่

So Nguon, Tech Srun, Teng Lay 1, Teng Lay 2, CWT, Olair World Wide, Bok Seng PPSEZ, Damco, Sokan Transport, Union, Hong Leng Huor, Hong Leng Huor, Royal Railway, Try Pheap, Chhay Da และ Sovannaphum

บริเวณจังหวัดบันเตียเมียนเจีย (Banteay Meanchey) 4 แห่ง ได้แก่

Chhay Chhay Investment, Chhun Lim, Cambodia Diamond, และ Real Deal Interrich

บริเวณจังหวัดสวายเรียง (Svay Rieng) 1 แห่ง ได้แก่ So Nguon

บริเวณจังหวัดเกาะกง (Koh Kong) 1 แห่ง ได้แก่ Koh Kong SEZ

บริเวณจังหวัดไพลิน (Pailin) 1 แห่ง ได้แก่ Chea Heang

บริเวณจังหวัดตะบองขมุม (Tbong Khmum) 1 แห่ง ได้แก่ Lim Bunna

ในจำนวน 23 แห่งนี้ มีเพียง 7 แห่ง ได้แก่ Tech Srun, Teng Lay 1, Teng Lay 2, CWT, Olair World Wide, Bok Seng PPSEZ ในกรุงพนมเปญ (Phnom Penh) และ So Nguon ในจังหวัดสวายเรียง (Svay Rieng) ที่อยู่ใน Annex 1 ของข้อตกลงระหว่างรัฐบาลเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือบกภายใต้ UNESCAP เมื่อ 7 พฤศจิกายน 2556

2) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

- **รถไฟทางเดี่ยว**

กัมพูชา

รัฐบาลกัมพูชาจะดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงทางรถไฟต่อจากปอยเปตไปจนถึงศรีโสภณ ระยะทาง 48 กิโลเมตร และจะขยายแนวเส้นทางสู่กรุงพนมเปญต่อไป

เวียดนาม

เส้นทางสายใหม่ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - หวุงเต่า (Vũng Tàu) ประกอบไปด้วย 3 สถานี ได้แก่ สถานีนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - Biên Hòa (Biên Hoà) – และหวุงเต่า (Vũng Tàu Port)

เส้นทางสายใหม่ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - ลอกนิง (Loc Ninh) ประกอบไปด้วย 3 สถานี ได้แก่ สถานีนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - Dĩ An และลอกนิง (Loc Ninh)

- **รถไฟทางคู่**

ไทย

โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อเพิ่มเส้นทางรถไฟทางคู่ คือ คลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 170 กิโลเมตร มีแผนจะเปิดให้บริการปี 2570 เส้นทางศรีราชา - มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 230 กิโลเมตร มีแผนจะเปิดให้บริการปี 2568 และเส้นทาง แหลมฉบัง - ทวาย ระยะทาง 440 กิโลเมตร ยังไม่มีแผนชัดเจน

- **รถไฟความเร็วสูง**

ไทย

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางการเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่รวมระยะทาง 220 กม. มีผู้เดินรถรายเดียวกันซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่ อีอีซี ภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที โดยมีระยะเวลาในการดำเนินโครงการ (ก่อสร้างและให้บริการ) ให้เอกชนร่วมทุนฯ 50 ปี

เวียดนาม

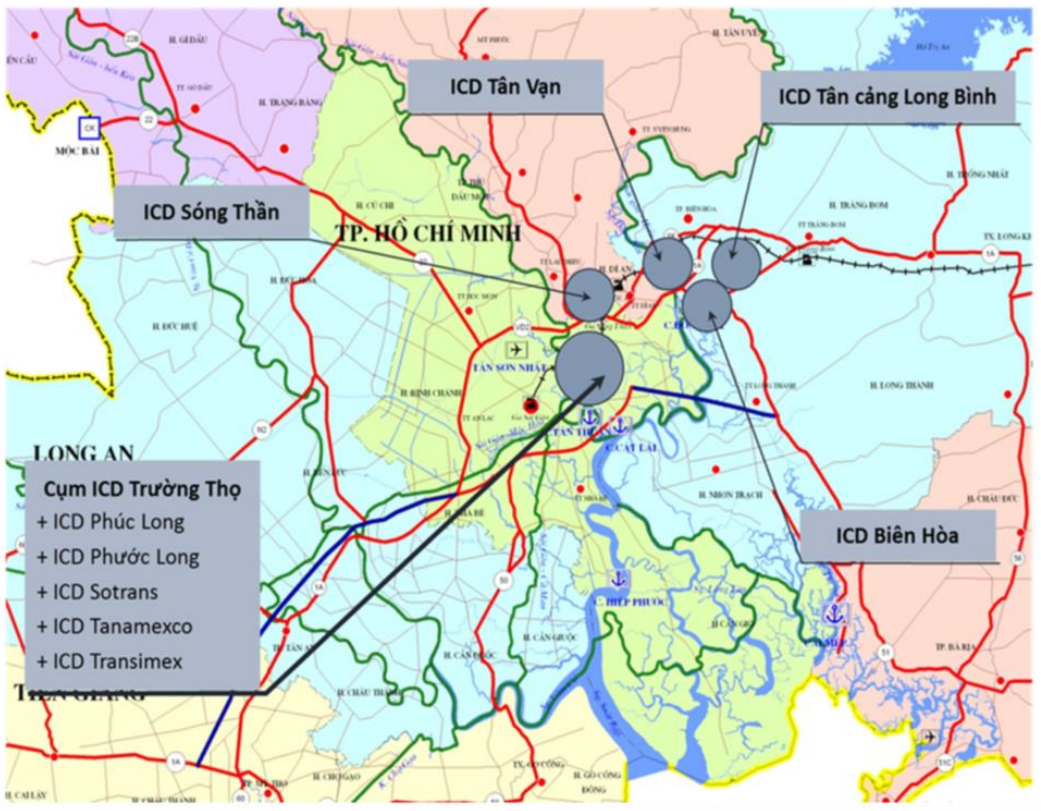
เส้นทางฮานอย (Hanoi) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ระยะทาง 1,570 กิโลเมตร เงินลงทุนประมาณ 55,850 ล้านเหรียญสหรัฐ ด้วยทุนสนับสนุนจากหน่วยงาน Official Development Assistance (ODA) จากญี่ปุ่น ร่วมกับ รัฐบาลเวียดนาม โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ช่วงได้แก่ ฮานอย (Hanoi) - เมืองวินห์ (Vinh City) ระยะทาง 285 กิโลเมตร เมืองวินห์ (Vinh City) - ญาจาง (NhaTrang) ความกว้างทางมาตรฐาน 1.435 เมตร ระยะทาง 896 กิโลเมตร และ ญาจาง (NhaTrang) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ระยะทาง 364 กิโลเมตร สำหรับรองรับความเร็วในการเดินรถระหว่าง 200 - 350 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เส้นทางรถไฟความเร็วสูงนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายรถไฟ Trans - Asian Railway Network ระยะเวลาดำเนินโครงการระหว่างปี 2563 - 2593

เส้นทางนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - เกิ่นเทอ (Can Tho) ความกว้างทางมาตรฐาน 1.435 เมตร ระยะทาง 139 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเวียดนาม กับสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ภายใต้บันทึกความเข้าใจในการร่วมทุน (Public - Private Partnership หรือ PPP) ระหว่าง MorFund Financial Inc. และ Phuong Nam Science and Technology Institute (PNSTI)

- **ท่าเรือบก**

เวียดนาม

เวียดนามตอนใต้ มีท่าเรือบกจำนวน 10 แห่ง อยู่ในนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) 6 แห่ง จังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) 2 แห่ง และ จังหวัดด่งนาย (Dong Nai) 2 แห่ง ซึ่งมีระยะทางอยู่ห่างจากทะเลประมาณ 20 - 70 กิโลเมตร 7 จาก 10 แห่งนี้มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางน้ำ ท่าเรือบกในเวียดนามตอนใต้ มีพื้นที่รวม 1,875 ไร่ ตั้งแต่ 8.125 ไร่ ใน Tan Tao ไปจนถึง 937.5 ไร่ ใน Long Binh แต่ละแห่งมีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ ปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือบก คิดเป็นร้อยละ 35 - 40 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-18**



ที่มา : UNESCAP (2017)

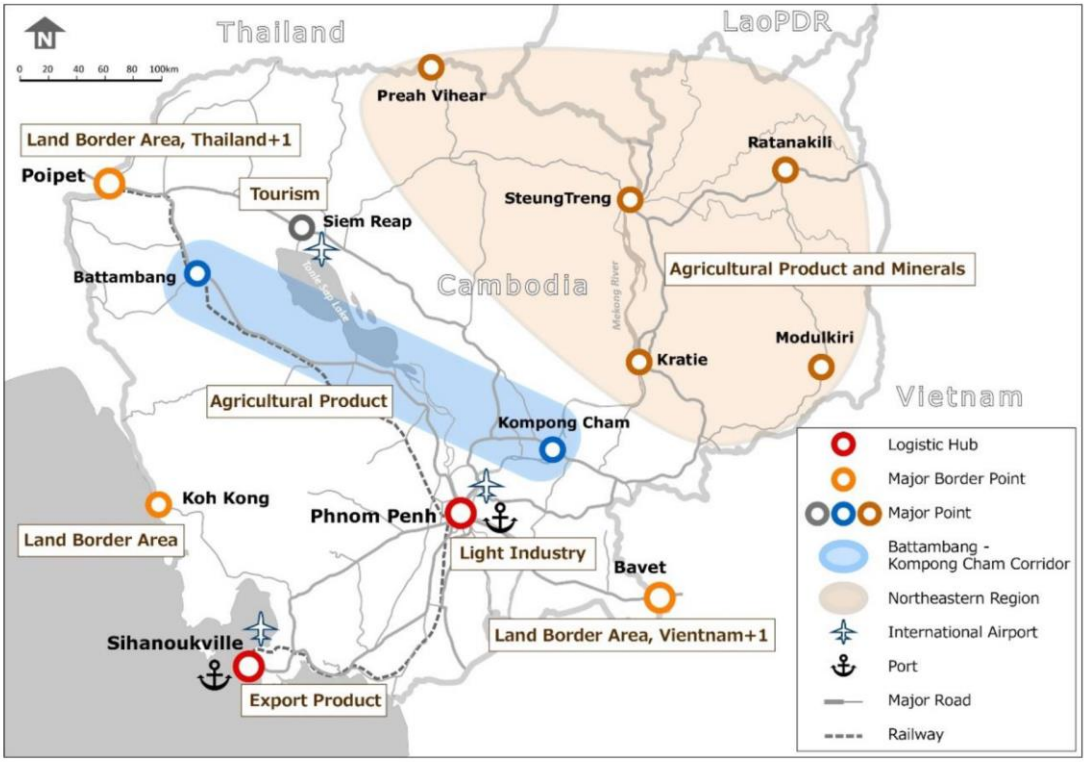
รูปที่ 4.5.1-18 ท่าเรือบกในเวียดนามตอนใต้

- **ศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub)**

กัมพูชา

Phnom Penh Logistics Complex (PPLC) เป็นโครงการโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางประเทศซึ่งจะสนับสนุนโครงข่ายกระจายสินค้าและทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบ เช่น ถนน ราง น้ำ และ อากาศ ภายในรัศมี 10 กิโลเมตรจากใจกลางเมือง PPLC จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งในอนุภูมิภาค โดยเมื่อ 4 มีนาคม 2564 The Ministry of Public Works and Transport และ YCH Group ของสิงคโปร์ ได้ลงนามในกรอบข้อตกลงที่จะพัฒนา PPLC เพื่อบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของกัมพูชาเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานโลกและห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคเพื่อขับเคลื่อนประเทศไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-19**

Sihanoukville Logistics Complex เป็นการพัฒนา Logistics Complex ภายใต้การร่วมทุน โดยมีพื้นที่ขนาด 375 ไร่ภายในเขตท่าเรือ Sihanoukville เป็นทำเลที่มีศักยภาพเบื้องต้น โดย Complex จะให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่าที่ทันสมัย ครบวงจร เพื่อรองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายในประเทศและระหว่างประเทศ



ที่มา : Ministry of Public Works and Transport, Kingdom of Cambodia (2018)

รูปที่ 4.5.1-19 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในกัมพูชา

4.5.1.3 การพัฒนาทางน้ำ

1) สภาพปัจจุบัน

ทางทะเล (Maritime Waterway)

(1) กัมพูชา

ท่าเรืออัตโนมัติสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port: PAS)

เป็นท่าเรือน้ำลึกทางทะเลหลักซึ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกทางทะเล ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 782 ไร่ ท่าเรืออัตโนมัติสีหนุวิลล์ เป็นท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวซึ่งตั้งอยู่ในอ่าวกำปงโสม ของกัมพูชา ซึ่งมีข้อได้เปรียบตามธรรมชาติ คือ มีระดับน้ำลึก และหมู่เกาะต่างๆ ที่รายล้อมอ่าวไว้ จึงสามารถป้องกันแรงลมพายุและคลื่นที่ซัดเข้าสู่ฝั่ง โดยอยู่ในทำเลซึ่งไม่จำเป็นจะต้องมีการขุดลอกช่องทางเดินเรืออย่างถาวร ท่าเรือแห่งนี้ก่อสร้างขึ้นตั้งแต่ปี 2499 และได้รับการขยายเรื่อยมาจนกระทั่งมีท่าเทียบเรือ 8 ท่า (berths) ซึ่งมีการติดตั้งด้วยอุปกรณ์ลำเลียงสินค้าที่ทันสมัย สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีระวางบรรทุกสินค้า 20,000 DWT (Deadweight Tonnage) หรือประมาณ 1,500 TEUs สำหรับเรือบรรทุกตู้สินค้า ปัจจุบันมีความจุท่าเรือที่ประมาณ 350,000 TEUs ต่อปี มีถนนหมายเลข 3 และ 4 (Nation Route No. 3 and 4) และทางรถไฟเชื่อมต่อกับกรุงพนมเปญเป็นระยะทาง 244, 226 และ 264 กิโลเมตร ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-20**



ที่มา : Sihanoukville Autonomous Port (2019)

รูปที่ 4.5.1-20 เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงท่าเรืออัตโนมัติสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port: PAS)

(2) เวียดนาม

- **ท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau Port)**

ท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau Port) เป็นกลุ่มของท่าเรือน้ำลึก ซึ่งเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของเวียดนาม โดยตั้งอยู่ในจังหวัดบ่าเหรี่ยะ (Ba Ria City) - หวุงเต่า (Vung Tau City) ทางตะวันออกเฉียงใต้ของเวียดนาม ซึ่งเป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนาม โดยตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจหลักของเวียดนาม อยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ 120 กิโลเมตร อีกทั้งเป็นประตูสู่เส้นทางเดินทะเลนานาชาติ และยังเป็นจุดสิ้นสุดของเส้นทาง Southern Economic Corridor และ Trans Asia ที่เชื่อมระหว่างเวียดนามและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน โดยมีทางหลวง NR51 ที่จะเชื่อมท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau) ไปยังนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) และศูนย์กลางการผลิตในจังหวัดด่งนาย (Dong Nai) และจังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-21**



ที่มา : VesselFinder (2021)

รูปที่ 4.5.1-21 ท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau)

- **ท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port)**

ท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) เป็นท่าเรือหลักของจังหวัดบิ่ญดิ่ญ (Bình Định Province) เวียดนาม โดยตั้งอยู่ในเขตท่าเรือทางปลายแหลมตะวันออกของเมืองกวีเญิน (Quy Nhon City) ท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) เป็นท่าเรือหลักที่เข้าถึงได้ง่ายที่สุดทั้งจากจังหวัดบิ่ญดิ่ญ (Bình Định Province) และจังหวัดในที่ราบสูงตอนกลางของมณฑลเกียไร (Gia Lai) และกอนตูม (Kon Tum) รวมไปถึงบางส่วนของ สปป.ลาว และกัมพูชา เช่น แขวงอัตตะปือ (Attapeu) และรัตนคีรี (Ratanakiri) มีทางหลวง NR 19 เชื่อมท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) กับมณฑลเกียไร (Gia Lai) และประตูชายแดนเลท้ั้ญ (Lệ Thanh) ที่ติดกับฝั่งกัมพูชา ซึ่งมีระยะทาง 247 กิโลเมตรจากท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) ทางหลวงสาย NR 19 นี้เชื่อมต่อท่าเรือกับโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-22**



ที่มา : Quy Nhon Port (2021)

รูปที่ 4.5.1-22 ท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port)

ทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Waterway)

ท่าเรืออัตโนมัติพนมเปญ (Phnom Penh Autonomous Port) ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำโตนเลสาบ (Tonle Sap River) ประมาณ 2 กิโลเมตร จากจุดเชื่อมต่อแม่น้ำโขง ห่างจากกรุงพนมเปญ เมืองหลวงของกัมพูชา ประมาณ 30 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากปากแม่น้ำโขงซึ่งออกสู่ทะเลจีนใต้ ประมาณ 318 กิโลเมตร โดยมีระยะทาง 110 กิโลเมตร ผ่านดินแดนของกัมพูชา และอีก 238 กิโลเมตร ผ่านดินแดนเวียดนาม มีความจุปัจจุบันประมาณ 104,000 TEUs ต่อปี ตามข้อตกลงอาเซียนอนุญาตให้เรือสินค้าสามารถแล่นผ่านเวียดนามได้อย่างเสรี โดยเรือขนาดระวาง 3,000 เมตริกตัน สามารถแล่นจากทะเลจีนใต้ไปยังกรุงพนมเปญได้ การขนส่งจากกรุงพนมเปญตอนเหนือไปยังแม่น้ำโขงและโตนเลสาบ สามารถใช้เรือท้องแบน (Barges) ขนาดระวาง 150 - 500 เมตริกตันได้ ในช่วงหน้าแล้ง มีขนาดการกินน้ำลึก 4.5 เมตร ส่วนในช่วงหน้าฝน มีขนาดการกินน้ำลึก 5.5 เมตร ท่าเรือประกอบไปด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่าสำหรับการขนสินค้าขึ้นและลง ด้วยความกว้างของแม่น้ำขนาดประมาณ 500 เมตร ทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการเดินเรือมีความปลอดภัยตลอดทั้งปี โดยท่าเทียบเรือที่ 1 จะสามารถรองรับเรือ 4 - 5 ลำในแต่ละครั้ง โดยท่าเทียบเรือใหม่ขนาด 300 เมตร x 20 เมตร สร้างขึ้นข้างๆ ท่าเทียบเรือเดิม ท่าเทียบเรือที่ 2 ประกอบไปด้วยโป๊ะเหล็ก 2 โป๊ะ ขนาด 45 เมตร x 15 เมตร พร้อมกับสายพานลำเลียง 2 สาย ติดตั้งอยู่บริเวณสะพานเหล็กท่าเรือแห่งนี้ เข้าถึงได้โดยถนน NH1

2) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

(1) เมียนมา

- **โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Port and Special Economic Zone)**

ท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Port) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บนปากแม่น้ำทวาย ในเมืองทวายซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาและเป็นเมืองหลวงของเขตตะนาวศรี (Tanintharyi) ภายหลังจาก

ก่อสร้างเสร็จ ท่าเรือทวายจะกลายเป็นหนึ่งในท่าเรือที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะเชื่อมประเทศต่างๆ ในมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ผ่านโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจ โดยไม่จำเป็นต้องแล่นเรือผ่านช่องแคบมะละกา โดยท่าเรือแห่งนี้จะมีความจุในการจัดการกับสินค้าปริมาณกว่า 100 ตันต่อปี โครงการประกอบไปด้วย 3 ช่วงการพัฒนา ได้แก่ 1. การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน 2. การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก และ 3. การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม โดยท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ซึ่งประกอบไปด้วย เขตอุตสาหกรรมทันสมัย เขตเทคโนโลยีสารสนเทศ เขตพิธีการส่งออก เขตท่าเรือ เขตขนส่ง เขตการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เขตธุรกิจบริการ เขตการค้าย่อย และเขตราชการ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-23**



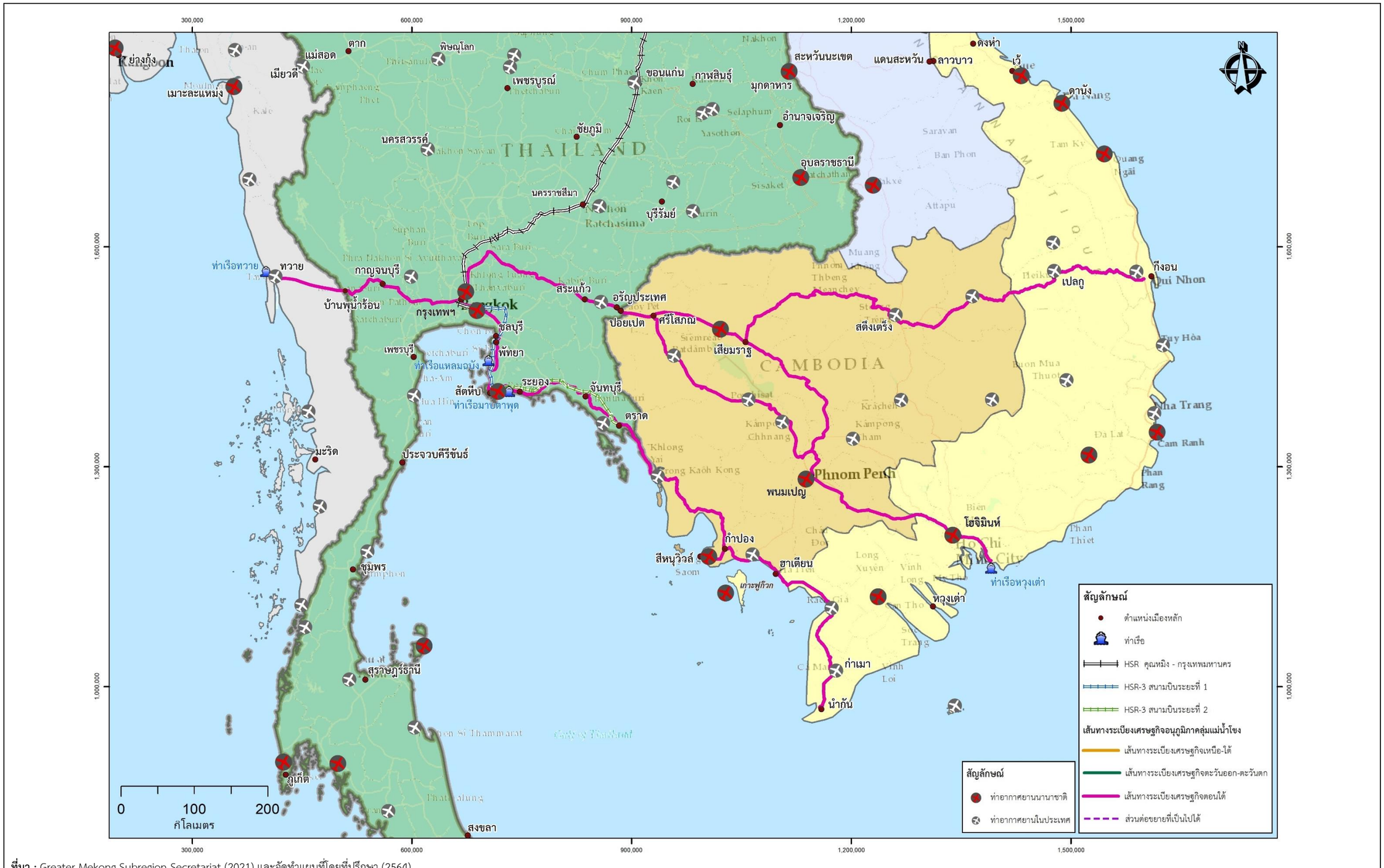
ที่มา : Chachavalpongpun (2011)

รูปที่ 4.5.1-23 โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
(Dawei Port and Special Economic Zone)

4.5.1.4 การพัฒนาทางอากาศ

1) สภาพปัจจุบัน

ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ประกอบไปด้วย ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ในไทย Phnom Penh และ Siem Reap International Airport ในกัมพูชา และ Tan Son Nhat และ Cam Ranh International Airport ในเวียดนาม ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-24**



ที่มา : Greater Mekong Subregion Secretariat (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-24 ท่าอากาศยานในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

2) โครงการพัฒนาที่สำคัญ

- ไทย

โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและมหานครการบินภาคตะวันออก ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-25** เป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักสำคัญของ อีอีซี มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลัก แห่งที่ 3” เชื่อมสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้ทั้ง 3 สนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารรวมกันได้มากถึง 200 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ โครงการฯ จะทำให้เกิดศูนย์กลางการพัฒนาธุรกิจเป้าหมาย โดยเฉพาะการเป็น “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และ Logistics & Aviation” รวมถึงการเป็นศูนย์กลางของ “มหานครการบินภาคตะวันออก” ที่จะครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่เมือง ประมาณ 30 กิโลเมตร โดยรอบสนามบิน (พัทยาถึงระยอง) ซึ่งเป็นการสานต่อเจตนารมณ์การพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ดที่ต้องการให้เกิดเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจสำคัญของประเทศไทย โดยเข้าเชื่อมโยงเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปทางตะวันออก ที่สามารถเชื่อมโยงกันได้สะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินและประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย



ที่มา : ไอที ธุรกิจ (2563)

รูปที่ 4.5.1-25 โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและมหานครการบินภาคตะวันออก

- เวียดนาม

โครงการท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airport) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-26** ตั้งอยู่ประมาณ 40 กิโลเมตร ทางฝั่งตะวันออกของนครโฮจิมินห์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยเริ่มก่อสร้าง 5 มกราคม 2564 โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2568 มีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 100 ล้านคนต่อปี เชื่อมต่อกับการขนส่งภาคพื้นดิน ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 51 โครงการขยายทางหลวงพิเศษ นครโฮจิมินห์ - ล็องถั่ญ - เหย่าไย (Ho Chi Minh City - Long Thanh - Dau Giay Expressway) ทางหลวงพิเศษ เหย่าไย - ฟานเที้ยต (Dau Giay -Phan Thiet Expressway) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เส้นทาง Bien Hoa - Vung Tau Expressway ในอนาคต



ที่มา : Vietnam Investment Review (2021)

รูปที่ 4.5.1-26 โครงการท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั่ญ (Long Thanh International Airport)

- **กัมพูชา**

โครงการยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ (Sihanouk International Airport's Upgrade) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-27** เป็นโครงการขยายความยาวของทางวิ่งจาก 2,550 เมตร เป็น 3,300 เมตร เพื่อรองรับอากาศยานลำตัวกว้าง (Code E Wide - Bodied Aircraft) เช่น Airbus A350s และ Boeing B777 ซึ่งจะช่วยให้รองรับเที่ยวบินที่ไปยังจุดหมายปลายทางที่ไกลขึ้นได้ เช่น ยุโรป และ ตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ยังมีการติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง LED ในเขตการบินใหม่ เพิ่มทางขับใหม่ (Taxiway) และยกระดับอาคารผู้โดยสาร (Terminal) เพื่อรองรับการจอดของอากาศยาน 13 ลำ และรองรับผู้โดยสาร 3.6 ล้านคนต่อปี ในช่วงที่ 1 ปลายปี 2573 และรองรับการจอดของอากาศยาน 19 ลำ และรองรับผู้โดยสาร 5 ล้านคนต่อปี ในช่วงที่ 2 ปลายปี 2583

โครงการท่าอากาศยานนานาชาติ Dara Sakor Airport แรกเริ่มเป็นโครงการซึ่งพัฒนาโดยบริษัทจีน Tianjin Union Development Group (UDG) แต่ในปัจจุบันอยู่ภายใต้การควบคุมของกลุ่มใหม่ คือ Coastal Airport Investment Company ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-28**

4.5.1.5 จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตลอด**แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** มีจุดผ่านแดนที่สำคัญ เสมือนเป็นประตูการค้าสำหรับจีนและอาเซียน ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-29** มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปล่อยร่วม หรือ Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ในไทย และจุดผ่านแดน Ou Ya Dav ในกัมพูชาที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ



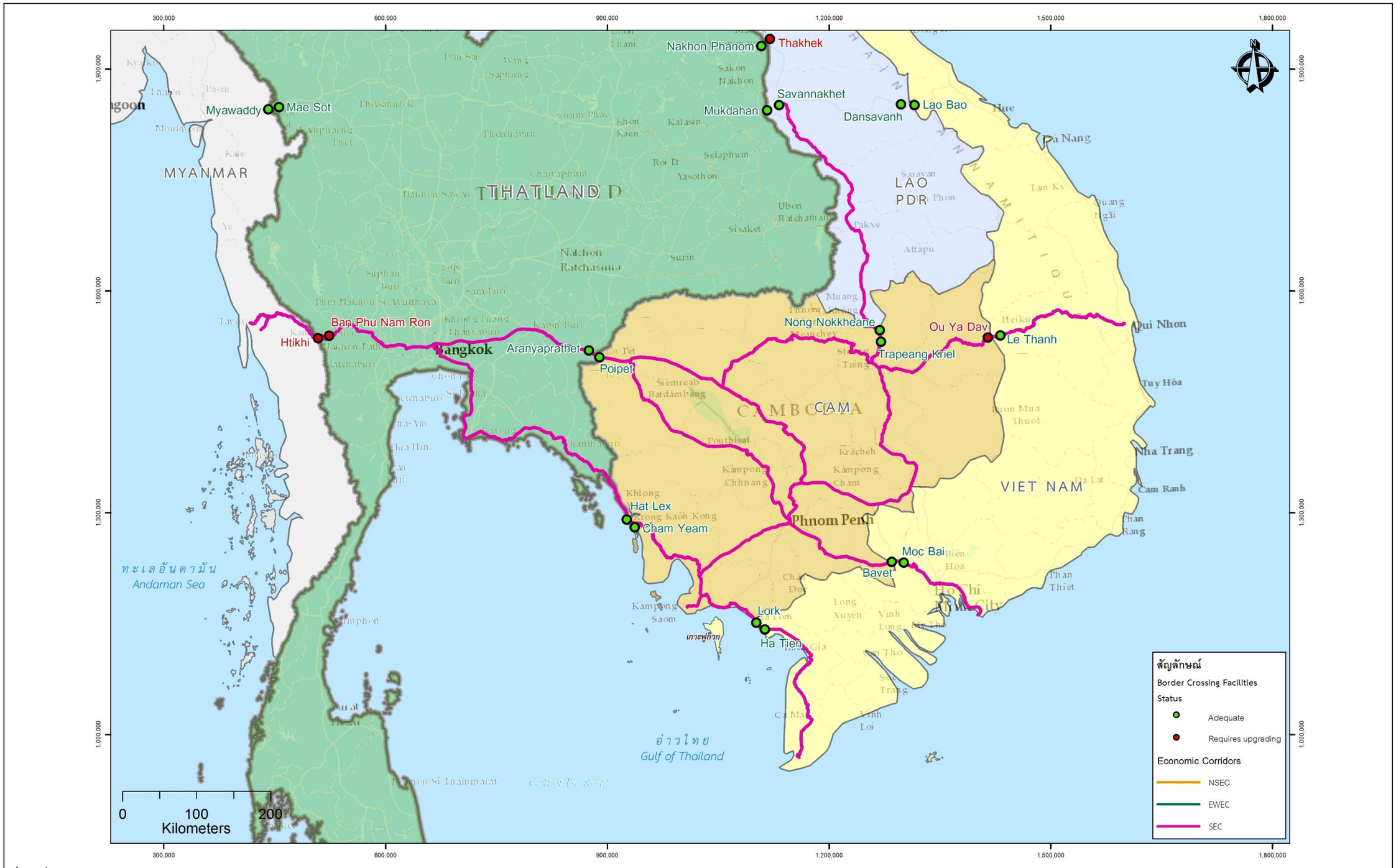
ที่มา : ASEAN News (2020)

รูปที่ 4.5.1-27 โครงการยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ (Sihanouk International Airport's Upgrade)



ที่มา : Asian Aviation (2021)

รูปที่ 4.5.1-28 โครงการท่าอากาศยานนานาชาติ Dara Sakor Airport



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.1-29 จุดผ่านแดนสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ตามแนว SEC

1) จุดผ่านแดนถาวร ทิกิ (Htee Khee) - บ้านพุน้ำร้อน

จุดผ่านแดนถาวร ทิกิ (Htee Khee) - บ้านพุน้ำร้อน ตั้งอยู่บริเวณช่องเขาพุน้ำร้อนซึ่งผ่านเทือกเขาตะนาวศรี บริเวณชายแดนไทย - เมียนมา ที่ระดับความสูง 350 เมตร จุดผ่านแดนแห่งนี้ คาดว่าจะทวีความสำคัญมากขึ้น หากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายเดินหน้าต่อ ซึ่งรวมไปถึงทางหลวงและทางรถไฟที่จะเชื่อมต่อกรุงเทพฯ เข้ากับท่าเรือทวาย ถนนทางฝั่งเมียนมาที่เชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Port) ผ่าน สิ่นผิ่วโด่ง (Sinbyudaing) และบ้านมิตตา (Myitta) เพิ่งได้รับการยกระดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-30**



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ (2563)

รูปที่ 4.5.1-30 จุดผ่านแดนถาวร ทิกิ (Htee Khee) - บ้านพุน้ำร้อน

2) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ - ปอยเปต

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทยตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ในกัมพูชา ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-31**

ตามกฎกระทรวงกำหนดด่านศุลกากรและด่านพรมแดน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 โดยกำหนดด่านพรมแดน จำนวน 2 แห่ง คือ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก และด่านพรมแดนบ้านเขาดิน



ที่มา : ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (2563)

รูปที่ 4.5.1-31 ด่านอรัญประเทศ - ปอยเปต

2.1) ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ตั้งอยู่เลขที่ 583 ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 1 กิโลเมตร อยู่ตรงข้ามบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรปอยเปต ของกัมพูชา เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 - 22.00 น. โดยปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- การอนุญาตรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เข้า - ออก ชั่วคราว
- ตรวจสอบรถบรรทุกสินค้านำเข้าและส่งออก
- ตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะเข้า - ออก

2.2) ด่านพรมแดนบ้านเขาดิน ตั้งอยู่เลขที่ 8 บ้านเขาดิน ตำบลคลองหาด อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว อยู่ตรงข้าม จังหวัดพระตะบอง ในกัมพูชา เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 - 22.00 น. โดยปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ตรวจสอบรถบรรทุกสินค้านำเข้าและส่งออก
- ตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะเข้า - ออก

3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก - เกาะกง (Koh Kong)

จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก พื้นที่ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตรงข้ามกับบ้านจามเยี่ยม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง ในกัมพูชา เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 - 22.00 น. และการขนส่งสินค้าลงเรือ เพื่อขนส่งไปยังกัมพูชา โดยท่าเทียบเรือของเอกชน 5 แห่ง คือ ท่าเทียบเรือชลาลัย ท่าเทียบเรือกัลปังหา ท่าเทียบเรือ ป.เกษมศิริ ท่าเทียบเรือ ส.กฤตรวัณ และท่าเทียบเรือทรัพย์ชโลธร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-32**



ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2557)[2]

รูปที่ 4.5.1-32 จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก - เกาะกง

4) ประตูชายแดนสากล ห่าเตียน (Ha Tien) - กัมปงตรัก (Kampong Trach)

ประตูชายแดนสากล ห่าเตียน (Ha Tien) - อยู่ห่างจาก บ้านห่าเตียน (Ha Tien) เวียดนาม ไปทางทิศตะวันตก 7 กิโลเมตร ทางฝั่งกัมพูชาตรงกับด่านชายแดนสากลกัมปงตรัก (Kampong Trach) ในกัมปงตรัก กำปอต ด่านชายแดนเปิดใช้งานในปี ค.ศ. 2007 โดยเปิดให้บริการเวลา 07.00 - 18.00 น. ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-33**



ที่มา : Sheisthelostgirl (2021)

รูปที่ 4.5.1-33 ประตูชายแดนสากล ห่าเตียน (Ha Tien) - กัมปงตรัก (Kampong Trach)

5) ประตูชายแดนสากล ม็อกบาย (Moc Bai) - บาเวต (Bavet)

ประตูชายแดนสากล ม็อกบาย (Moc Bai) - บาเวต (Bavet) ตั้งอยู่ขอบชายแดนระหว่างจังหวัดเต็ยนิญ (Tây Ninh Province) ในเวียดนามกับประตูชายแดนบาเวต (Bavet) จังหวัดสวายเรียง (Svay Rieng Province) ในกัมพูชา ประตูชายแดนสากลนี้ เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย (Trans-Asian Highway) ที่เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญ (Phnom Penh) ในกัมพูชากับนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh

City) ในเวียดนาม ทางฝั่งเวียดนามมีทางหลวงแผ่นดินสาย 22 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอุโมงค์กู๋จี (Cu Chi) กับนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) ซึ่งอยู่ห่างออกไป 70 กิโลเมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-34**



ที่มา : My Vietnam Visa (2018) and Hummel (2021)

รูปที่ 4.5.1-34 ประตูชายแดนสากล ม็อกบาย (Moc Bai) - บาเวต (Bavet)

6) จุดผ่านแดนสากล เล ทัญ (Le Thanh) - O Yadav

จุดผ่านแดนสากล เล ทัญ (Le Thanh) - O Yadav ดูแลพื้นที่ 18 กิโลเมตรของพรมแดนเวียดนามในอำเภอ Duc Co และ La Grai จังหวัด Gia Lai ในภาคกลางของเวียดนามซึ่งติดกับพรมแดนกัมพูชาบริเวณจังหวัดรัตนคีรี (Ratanakiri) ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-35**



ที่มา : Le (2019)

รูปที่ 4.5.1-35 จุดผ่านแดนสากล เล ทัญ (Le Thanh) - O Yadav

4.5.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC มีความเจริญก้าวหน้าและศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยมีองค์ประกอบหลักในการบูรณาการกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้ากับระเบียงเศรษฐกิจ คือ ความหลากหลายด้าน โครงสร้างเศรษฐกิจและรายได้ ทรัพยากรธรรมชาติ และตลาดแรงงาน และมีการสร้างองค์ประกอบอื่นๆ ในการสนับสนุนให้เกิดความก้าวหน้าในการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC เป็นฐานการพัฒนาโครงข่ายการผลิตที่ดีในการผนวกเข้ากับห่วงโซ่คุณค่าระดับโลก (Global Value Chains) โดยมีแรงผลักดันที่สำคัญต่อการเจริญเติบโต ได้แก่ ตลาด ฐานการเกษตรและอุตสาหกรรม และสินทรัพย์ด้านการท่องเที่ยวระดับโลก

ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC มีฐานการผลิตที่เข้มแข็งในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประกอบไปด้วย ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมไปถึงในนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh) และหวุงเต่า (Vung Tau) ในเวียดนาม การเชื่อมโยงศูนย์กลางการผลิตเหล่านี้เข้าด้วยกันจะช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจขึ้นมากมายตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC สำหรับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ พื้นที่ SEC หลายพื้นที่ มีข้อได้เปรียบด้านการผลิตและการแปรรูปผลผลิต ทางการเกษตร ป่าไม้ และประมง ซึ่งก่อให้เกิดโอกาสในการลงทุนอื่นๆ โดยพื้นที่ที่มีห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถส่งเสริมกิจการด้านการผลิตได้ ด้วยการลงทุนโดยตรง (FDI) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดระเบียงเศรษฐกิจย่อยเฉพาะด้าน

กัมพูชา ไทย และเวียดนาม ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้กว่า 20 ล้านคนต่อปี โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่ง มีศักยภาพที่ดีสำหรับการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยสร้างงานเพิ่มรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC ที่มีการพัฒนาที่ด้อยกว่าในกัมพูชาและเวียดนาม พื้นที่ที่มีการท่องเที่ยวที่หลากหลายสามารถสร้างความเชื่อมโยงที่ดีขึ้นตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวครบวงจรในหลายประเทศ

ระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 ทวาย (Dawei) - หวุงเต่า (Vung Tau) เป็นระเบียงเศรษฐกิจย่อยที่ใหญ่และพลุกพล่านที่สุดในบรรดาระเบียงเศรษฐกิจย่อยทางตอนใต้ทั้งหมด และยังเป็นระเบียงเศรษฐกิจย่อยที่มีการพัฒนามากที่สุดในกัมพูชา พร้อมกับแรงงานที่มีทักษะและมีการศึกษาสูงเมื่อเทียบกับระเบียงเศรษฐกิจย่อยอื่นๆ การเติบโตอย่างรวดเร็วของระเบียงเศรษฐกิจย่อยคาดว่าจะดำเนินต่อไป ท่าอากาศยานนานาชาติ 2 แห่งในกัมพูชา อยู่บนระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้ ในพนมเปญ (Phnom Penh) และเสียมเรียบ (Siem Reap) ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากที่สุดในประเทศ ทรัพยากรทางการเกษตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเพาะปลูกข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา และถั่วหลากหลายชนิด ในเกือบทุกจังหวัดในระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้ โรงงานสิ่งทอหลายแห่งมีการยึดฐานการผลิตบริเวณนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน พนมเปญ (Phnom Penh) และกันดาล (Kandal) ระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้เป็น

ภูมิภาคที่เจริญมากที่สุดในเวียดนามด้วย โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรสูงกว่าทั้งประเทศ ในเดือนมีนาคม 2561 เมียนมาอนุมัติการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินระยะทาง 156.5 กิโลเมตร ด้วยเงินกู้จากรัฐบาลไทย ถนนเส้นนี้จะเชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei) ในเมียนมา ไปยังกรุงเทพฯ โดยท่าเรือน้ำลึกจะเชื่อมประเทศต่างๆ ในมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ผ่านโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจ โดยไม่จำเป็นต้องแล่นเรือผ่านช่องแคบมะละกา

โอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมภาคบริการ (การเงิน การธนาคาร สุขภาพ การศึกษาและการฝึกอบรม บริการทางธุรกิจ)
- น้ำมันและก๊าซ (การผลิตและการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปิโตรเลียม)
- การคมนาคม (ทางบก ท่าเรือทางทะเล และการบริการด้านการขนส่งทางทะเล)
- การสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot) และศูนย์กระจายสินค้า ห้องเย็น และโกดัง)
- การท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และนิเวศ (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมไปถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และ บริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันทนาการ)
- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา ถั่วต่างๆ อาหารแปรรูป)
- การผลิต (ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรกลทางการเกษตร เคมีภัณฑ์ พลาสติก เสื้อผ้า สิ่งทอ เครื่องใช้ในบ้าน เฟอร์นิเจอร์ไม้ อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมชีวเคมี และอุตสาหกรรมการผลิตเบาอื่นๆ
- พลังงานทางเลือก (เอทานอล จาก อ้อยและมันสำปะหลัง)

ระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 กรุงเทพมหานคร - กวีเญิน (Quy Nhon) พื้นที่ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้ ในกัมพูชามีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านทรัพยากรน้ำ ป่าไม้ และแร่ธาตุ (เช่น บอกไซต์ ในมณฑลคีรี (Mondulkiri)) มีหลายๆ พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาพลังงานทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัตนคีรี (Rattanakiri) และมณฑลคีรี (Mondulkiri) การเติบโตการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่นี่มีความโดดเด่นมาก ในเวียดนาม แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้มีความหนาแน่นประชากรเบาบางและมีพื้นที่ป่าไม้และเกษตรกรรมที่กว้างขวางใหญ่โต ซึ่งเหมาะสำหรับการปลูกป่าเพื่ออุตสาหกรรมรวมไปถึงการเพาะปลูกไร่สวนเชิงพาณิชย์ เช่น ยาพารา กาแฟ อ้อยน้ำตาลและถั่วต่างๆ นอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเล และ มีศักยภาพในการเป็นท่าเรือหลักสำหรับจังหวัดในภูมิภาค Tay Nguyen ของเวียดนามและตอนใต้ของ สปป.ลาว จังหวัด Binh Dinh สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมประมงและผลิตภัณฑ์ทางทะเลในภูมิภาค Tay Nguyen ในขณะที่จังหวัด Gia Lai สามารถมุ่งเป้าไปที่อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และปศุสัตว์ เช่น วัว ควาย

โอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมการประมงและการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล รวมไปถึงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- การพัฒนาท่าเรือทางทะเล (Quy Nhon)
- ป่าไม้ รวมไปถึงการแปรรูปไม้
- การท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม และเชิงนิเวศ (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมไปถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และบริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันทนาการ)
- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร (การปลูกป่าเพื่ออุตสาหกรรม เช่น ยางพารา ยูคาลิปตัส และอะคาเซีย และเพาะปลูกไร่สวนเชิงพาณิชย์ เช่น ยาพารา ชา และอ้อยน้ำตาล เป็นต้น
- อุตสาหกรรมเหมืองแร่ (การผลิตและการแปรรูปผลิตภัณฑ์แร่ธรรมชาติ)
- การพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังน้ำ
- การปศุสัตว์ (วัว และควาย)

ระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-3 กรุงเทพฯ - นำกัน (Nam Can) การพัฒนาโรงงานไฟฟ้าพลังน้ำในเกาะกง (Koh Kong) และการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งเพื่อการท่องเที่ยว เป็นโอกาสหลักตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยนี้ในกัมพูชา ระเบียงเศรษฐกิจย่อยเกี่ยวข้องกับการผลิตทางการเกษตรเป็นหลักและมีแรงงานภาคเกษตรที่มีขนาดใหญ่ ในพื้นที่ SEC ในเวียดนาม จังหวัด Kien Giang และ Ca Mau มีข้อได้เปรียบด้านการผลิตข้าวและการประมง ภูมิทัศน์ที่มีลักษณะเด่นมีศักยภาพสูงในการสร้างการเติบโตด้านการท่องเที่ยวฝั่งตะวันออกและตะวันตกของจังหวัด Kien Giang และ Ca Mau มีทางออกสู่ทะเลพร้อมด้วยชายฝั่งที่ยาว ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีความได้เปรียบในการขยายอุตสาหกรรมการแปรรูปประมงและทรัพยากรทางทะเล

โอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-3 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมการประมงและการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล รวมไปถึงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และชายฝั่ง (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมไปถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และ บริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันทนาการ)
- เกษตรกรรม (ข้าว ทุเรียน พริกไทย ผักและผลไม้ อาหารแปรรูป)
- การผลิต (ปุ๋ย กิจการประมง แก้ว สิ่งทอ และอุตสาหกรรมการผลิตเบาอื่นๆ)
- พลังงานทางเลือก (ไบโอดีเซลจากน้ำมันปาล์มและเอทานอลจากอ้อยน้ำตาล)

โดยสามารถสรุปเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ได้ดัง**ตารางที่ 4.5.2-1** และ**รูปที่ 4.5.2-1**

ตารางที่ 4.5.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/การลงทุน	หมายเหตุ
เมียนมา	**เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ)**[a]	ตั้งอยู่ที่ บ้านนาบูเล เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ทางตอนใต้ของเมียนมา	โลจิสติกส์ ท่าเรือน้ำลึก อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น ยานยนต์ เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ โรงกลั่นน้ำมัน พลาสติกส์ การแปรรูปสินค้าเกษตร อาหาร สิ่งทอ มูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 300,000 ล้านบาท[e]	มีเป้าหมายการเป็นจุดเชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สำคัญระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับ เอเชียใต้ และเชื่อมโยงกับโครงการ EEC ของไทย
ไทย	**เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)**[b]	จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา	อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร หุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร มูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 650,000 ล้านบาท[f]	มีการสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี[c]	อ.เมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี	ศูนย์โลจิสติกส์และฐานการผลิตเชื่อมโยงตามแนวทวาย - ESB มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตอาหารสัตว์ เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร มุ่งเน้นกิจกรรมการท่องเที่ยว การค้าและบริการ โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 727 ล้านบาท และมีนิติบุคคลตั้งใหม่จำนวน 102 ราย มูลค่าการจดทะเบียน 165.41 ล้านบาท[s]	

ตารางที่ 4.5.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) (ต่อ)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/การลงทุน	หมายเหตุ
ไทย (ต่อ)	**เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว**[c]	อ.อรัญประเทศ และ อ.วัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว	ศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติก อาหารสัตว์ Metal Parts/Layer Cake/Wafer โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 1,881 ล้านบาท และมีนิติบุคคลตั้งใหม่จำนวน 137 ราย มูลค่าการจดทะเบียน 302.63 ล้านบาท[g]	สามารถเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC รวมทั้งการเชื่อมโยงสู่กรุงพนมเปญในกัมพูชา
	เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด[c]	อ.คลองใหญ่ จังหวัดตราด	ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางการบริการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค มุ่งเน้นกิจกรรมการท่องเที่ยว การค้า และบริการ โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 287 ล้านบาท และมีนิติบุคคลตั้งใหม่จำนวน 75 ราย มูลค่าการจดทะเบียน 116.18 ล้านบาท[g]	สามารถเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC รวมทั้งการเชื่อมโยงสู่ท่าเรือสีหนุวิลล์ของกัมพูชา
กัมพูชา	**เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ)**[d]	จังหวัดบันเตียเมียนเจย	อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมจิลเวอรี่ มูลค่าการลงทุน 15 ล้านเหรียญสหรัฐ[h]	ห่างจากชายแดนไทยเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 250 กิโลเมตร

ตารางที่ 4.5.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) (ต่อ)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/การลงทุน	หมายเหตุ
กัมพูชา (ต่อ)	**เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ)**[d]	จังหวัดพนมเปญ (เมืองหลวงของกัมพูชา)	อุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และอุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การแปรรูปอาหาร เป็นต้น มูลค่าการลงทุน 68 ล้านเหรียญสหรัฐ[h]	ห่างจากเมืองหลวงและท่าเรือพนมเปญ 18 และ 48 กิโลเมตร ตามลำดับ และห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 210 กิโลเมตร
	เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2)[d]	จังหวัดพระสีหนุ	อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และอุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม เครื่องยนต์ และส่วนประกอบจักรยานยนต์ มูลค่าการลงทุน 320 ล้านเหรียญสหรัฐ[h]	ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ 3 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 12 กิโลเมตร และห่างจากกรุงพนมเปญ 210 กิโลเมตร

ที่มา : [a] สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง (2564)
[b] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561)
[c] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)
[d] กระทรวงพาณิชย์ (2563)
[e] ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ (2564)[2]
[f] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2562)
[g] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)
[h] Open Development Cambodia (2016)
และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

โดยมีข้อมูลการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในพื้นที่ของประเทศต่างๆ ดังนี้

1) เมียนมา

เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) ตั้งอยู่ที่ บ้านนาบูเล เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ทางตอนใต้ของเมียนมา เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมา ห่างจากย่างกุ้งประมาณ 600 กิโลเมตร และห่างชายแดนไทย - เมียนมา 132 กิโลเมตร มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการลงทุน อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เน้นการลงทุนสูง (Capital - intensive) โดยมีแนวคิดที่จะเปิดกว้างให้นักลงทุนนานาชาติเข้าร่วมพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษแบบครบวงจร ซึ่งในระยะยาวจะเป็นจุดเชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สำคัญระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ และเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของไทย (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง, 2564)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.5.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

2) ไทย

2.1) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา โดยเป็นการพัฒนาพื้นที่ในเขต 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนที่จะยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบด้วย (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร และ (2) การพัฒนา 5 อุตสาหกรรมอนาคต คือ หุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล การแพทย์ครบวงจร ซึ่งเป็น การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีการสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการลงทุนของอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้งมีการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการจัดระบบการสะสมเทคโนโลยี ซึ่งปรากฏเป็นแผนการพัฒนา 8 แผน ประกอบด้วย 1) แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2) แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) แผนปฏิบัติการการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี 4) การการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว 5) แผนปฏิบัติการการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชน 6) แผนปฏิบัติการการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน 7) แผนปฏิบัติการการประชาสัมพันธ์และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการกับประชาชน และ 8) แผนปฏิบัติการการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อม อันจะเป็นการยกระดับของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับภูมิภาคและการส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อการพัฒนาประเทศในภาพรวม

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีบทบาทหลักในการกำกับและติดตามการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ และตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ได้ดำเนินการในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 5 ส่วน ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา โครงการศึกษาการจัดการมลพิษทางอากาศในพื้นที่อุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

ส่วนการสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชน โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้มีมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำแนกเป็น 2 กรณี คือ 1) กรณีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ จะได้รับสิทธิและประโยชน์ ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการลงทุนร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 3 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกิจการในกลุ่ม A1 A2 และ A3 และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมอีก 2 ปี สำหรับกิจการในหมวด 8 และกิจการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีเป้าหมายใน

หมวด 8 โดยมีเงื่อนไข คือ ต้องมีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาตามที่กำหนด ได้แก่ ความร่วมมือในโครงการ Work - integrated Learning (WiL) สหกิจศึกษา และทวิภาคี หรือความร่วมมือเพื่อพัฒนาบุคลากรไทยในด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอื่นๆ ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ต้องยื่นแผนความร่วมมือในการรับนักเรียนหรือนักศึกษาเข้าฝึกอาชีพ โดยมีจำนวนนักเรียนหรือนักศึกษาที่จะรับเข้าฝึก อาชีพไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดในโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน หรือไม่น้อยกว่า 40 คน แล้วแต่จำนวนใดต่ำกว่า และ 2) กรณีตั้งโครงการในเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สิทธิและประโยชน์ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 2 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกิจการในกลุ่ม A1 A2 และ A3 และให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมอีก 1 ปี สำหรับกิจการในหมวด 8 การพัฒนาเทคโนโลยีเป้าหมาย และกิจการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีเป้าหมายในหมวด 8

2.2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่ที่สอง เมื่อ 24 เมษายน 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 2/2558 ครอบคลุม 1 อำเภอ ในพื้นที่ 2 ตำบล คือ อำเภอเมือง ตำบลแก่งเสี้ยน และตำบลบ้านเก่า (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559[1])

โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากมีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 7 หมวด 73 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ อุตสาหกรรมเบา ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด่านศุลกากร CIQ ความมั่นคง พัฒนาระบบประปา การผังเมือง และสาธารณสุข

โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี มีมูลค่าการลงทุน และการขอรับส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 723 ล้านบาท ในประเภทกิจการ ได้แก่ อาหารสัตว์ เครื่องสำอาง และผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 93 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 155.21 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ

2.3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่แรก 19 มกราคม 2558 ตามประกาศ

กรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 ครอบคลุม 2 อำเภอ ในพื้นที่ 4 ตำบล (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559[1]) ดัง**ตารางที่ 4.5.2-2**

ตารางที่ 4.5.2-2 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว

อำเภอ	ตำบล
อรัญประเทศ	(1) ท่าข้าม (2) บ้านด่าน และ (3) ป่าไร่
วัฒนานคร	(4) ผักขะ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 6 หมวด 52 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด่านศุลกากร CIQ ความมั่นคง พัฒนาระบบประปา การผังเมือง และสาธารณสุข

โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีมูลค่าการลงทุนและการขอรับส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 1,960 ล้านบาท ในประเภทกิจการ ได้แก่ บรรจุภัณฑ์พลาสติก อาหารสัตว์ Metal Parts Layer Cake และ Wafer

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 133 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 296.63 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ

2.4) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด จัดตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่แรก 19 มกราคม 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 ครอบคลุม 1 อำเภอ ในพื้นที่ 3 ตำบล คือ อำเภอคลองใหญ่ ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก

โดยประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีจำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม 4 หมวด 34 ประเภทกิจการที่ส่งเสริม ได้แก่ เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร เซรามิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด่านศุลกากร CIQ ความมั่นคง พัฒนาระบบประปา การผังเมือง และสาธารณสุข

โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด มีมูลค่าการลงทุนและการขอรับส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 280 ล้านบาท ในประเภทกิจการ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว การค้าและบริการ

(2) นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 74 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 111.18 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs มีประเภทกิจการ

3) กัมพูชา

3.1) เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ) ก่อตั้งเมื่อปี 2549 มีพื้นที่ 464 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ในจังหวัดบันเตียเมียนเจย อยู่ในเขตแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Corridor) : เส้นเหนือ (N) โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง พัฒนาโดยกลุ่มนักลงทุนจีน Chhay Chhay Investment Ltd มีอาณาเขตห่างจากชายแดนไทยเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 250 กิโลเมตร จึงมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา ผ่านชายแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เหมาะสำหรับโรงงานที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศไทยหรือผลิตและส่งกลับไปยังประเทศไทยเพื่อจำหน่ายผลิตต่อหรือส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง กิจการหลักที่ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง คือ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมจิวเวอรี่ มีมูลค่าการลงทุนรวม 15,000,000 เหรียญสหรัฐ (กระทรวงพาณิชย์, 2563)

3.2) เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ) อยู่ในจังหวัดพนมเปญเมืองหลวงของกัมพูชา ก่อตั้งเมื่อปี 2549 มีพื้นที่ 360 เฮกตาร์ อยู่ในเขตแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Corridor) : เส้นใต้ (S) พัฒนาโดยกลุ่มนักลงทุนญี่ปุ่น Phnom Penh SEZ Co., Ltd. มีระยะทางห่างจากเมืองหลวงและ ท่าเรือพนมเปญ 18 และ 48 กิโลเมตร ตามลำดับ และห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 210 กิโลเมตร มีความพร้อม ด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเนื่องจากอยู่ใกล้เมืองหลวง และมีความสะดวกด้านการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ จึงเหมาะสำหรับโรงงานที่จำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าไปยังหลายประเทศทั่วโลก กิจการหลักที่ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และอุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และการแปรรูปอาหาร เป็นต้น มีมูลค่าการลงทุนรวม 68,000,000 เหรียญสหรัฐ (กระทรวงพาณิชย์, 2563)

3.3) เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2)

เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2) อยู่ในจังหวัดพระสีหนุ ก่อตั้งเมื่อปี 2551 มีพื้นที่ 1,113 เฮกตาร์ อยู่ในเขตแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Corridor) : เลียบชายฝั่ง พัฒนาโดย Sihanoukville Special Economic Zone Co.,Ltd มีระยะทางห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ 3 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 12 กิโลเมตร และห่างจากกรุงพนมเปญ 210 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือสีหนุวิลล์ หรือท่าเรือ จังหวัดตราด เหมาะสำหรับโรงงานที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากไทย หรือต้องการส่งออก

สินค้าไปยังประเทศที่สาม ผ่านทางท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ กิจการหลักที่ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และอุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม และเครื่องยนต์ และส่วนประกอบจักรยานยนต์มีมูลค่าการลงทุนรวม 320,000,000 เหรียญสหรัฐ (กระทรวงพาณิชย์, 2563)

การลงทุนของภาคเอกชน ที่เป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ซึ่งมีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในเขตพื้นที่เมียนมา ไทย และกัมพูชา โดยในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีจุดเด่นของที่ตั้งที่สามารถพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่นได้ ดังนั้นการลงทุนของภาคเอกชนที่สำคัญจึงเป็นอุตสาหกรรมด้านโลจิติกส์และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางเรือขนาดใหญ่ โดยเชื่อมต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรีมีที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร และท่องเที่ยว โดยมีมีธุรกิจตั้งใหม่ 93 ราย วงเงิน 155.21 ล้านบาท และเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดมุ่งเน้นกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว การค้า และบริการ มีธุรกิจตั้งใหม่ 74 ราย วงเงิน 111.18 ล้านบาท ส่วนเขตเศรษฐกิจในประเทศกัมพูชาซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราค่าแรงขั้นต่ำ การลงทุนของภาคเอกชนจึงมุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อาทิ เครื่องนุ่งห่ม อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ส่วนประกอบรถยนต์และจักรยานยนต์ เป็นต้น

4.6 การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

สาธารณูปโภค คือ บริการสาธารณะที่จัดทำขึ้นเพื่ออำนวยประโยชน์แก่ประชาชนในสิ่งอุปโภคที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต ทั้งนี้ สาธารณูปโภคที่เป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อการผลิต ได้แก่ การไฟฟ้า และการประปา ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การเพิ่มผลผลิตทั้งในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เกิดการกระจายรายได้ และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านการผลิตและการขายสินค้า ซึ่งถือได้ว่าเป็นเป้าหมายสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยมีรายละเอียดในการพัฒนาดังนี้

4.6.1 การพัฒนาด้านพลังงานไฟฟ้า

การพัฒนาด้านพลังงานไฟฟ้ามีความสำคัญสำหรับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เนื่องจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทำให้มีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการที่จีนได้เข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมา เป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจ จึงมีข้อจำกัดในทางเลือกการรับการลงทุน ทำให้มีเงื่อนไขการลงทุนที่มีความยืดหยุ่น ในขณะที่สหรัฐอเมริกาก็มีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่ประเทศในอนุภูมิภาคเช่นกัน

โดยไทยมีนโยบายเป็นศูนย์กลางด้านพลังงานของอาเซียนภายใต้แผนพัฒนาด้านพลังงานของประเทศ (Thailand Power Development Plan: PDP) พ.ศ. 2561 - 2580 ศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่าย/การซื้อขายไฟฟ้าในภูมิภาค (Grid Connectivity Hub) หรือ Regional Energy Trading Hub) โดยจะเป็นทั้งผู้รับซื้อ และผู้ขายไฟฟ้าต่อให้แก่ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) อีกด้วย

4.6.1.1 ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงพึ่งพาพลังงานไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงฟอสซิลมากที่สุดและมีแนวโน้มที่อัตราการพึ่งพาจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต (โดยเฉพาะเวียดนาม และไทย) และรองลงมา คือ ไฟฟ้าพลังงานน้ำและพลังงานชีวภาพ ซึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่แพร่หลายในกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ทั้งนี้ ประเทศที่มีกำลังการผลิตไฟฟ้าสูงสุด ในเชิงเปรียบเทียบระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม อย่างไรก็ดี แม้ไทยจะมีการผลิตไฟฟ้าสำรอง (Reserve Margin) ในระดับสูง (ร้อยละ 40) แต่คาดว่าในปี 2026 - 2027 กำลังการผลิตไฟฟ้าจะเพิ่มขึ้นตามความต้องการใช้ไฟฟ้าในประเทศจึงทำให้ไม่มีอุปทานไฟฟ้าเหลือสำหรับการส่งออก และคาดว่าเวียดนามจะประสบภาวะขาดแคลนไฟฟ้าโดยเฉพาะในภาคใต้ของเวียดนามกว่า 1.5 - 5 พันล้านกิโลวัตต์ ตั้งแต่ปี 2021 เป็นต้นไป นอกจากนี้ไทย และเวียดนามนำเข้าไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำจาก สปป.ลาว ในปริมาณมาก ส่วนเมียนมา และกัมพูชายังมีกำลังการผลิตไฟฟ้าไม่มากพอเพื่อรองรับความต้องการใช้ภายในประเทศจึงต้องนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เวียดนามมีศักยภาพด้านพลังงานแสงอาทิตย์และลมสูงที่สุดในภูมิภาค (ธนิษฐา สุกกล่ำ, 2564) รายละเอียดกำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศในอนุภูมิภาคตาม**ตารางที่ 4.6.1-1**

ตารางที่ 4.6.1-1 ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง			
ประเทศ	**กำลังการผลิตไฟฟ้ารวม**	**กำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน**	**สถานการณ์นำเข้า/ส่งออกไฟฟ้า**
1. ไทย	ไทยมีกำลังการผลิตติดตั้ง 49,608 เมกะวัตต์ โดยเป็นไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติร้อยละ 56 ถ่านหินร้อยละ 18 นำเข้าไฟฟ้าร้อยละ 14 พลังงานหมุนเวียนร้อยละ 10 พลังงานน้ำร้อยละ 2 และน้ำมันร้อยละ 0.4 (สถานะเดือนพฤศจิกายน 2020)	จากข้อมูลของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ในปี 2020 พบว่าไทยมีกำลังการผลิตพลังงานหมุนเวียน 3,045.43 เมกะวัตต์ คิดเป็นร้อยละ 6.72 จากกำลังการผลิตทั้งหมด โดยมาจากพลังงานน้ำ ความร้อนใต้พิภพ พลังงานแสงอาทิตย์ กังหันลม และไทยมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพลังงานเชื้อเพลิงชีวมวล (Biomass)	ไทยส่งออกไฟฟ้าไป สปป.ลาว ด้วยระบบส่งไฟฟ้าแรงดัน 115 กิโลโวลต์ และ 22 กิโลโวลต์ และมาเลเซียด้วยระบบไฟฟ้าแรงสูงกระแสตรง (HVDC) 300 กิโลโวลต์ อีกทั้งยังส่งไปกัมพูชาบริเวณชายแดนไทย - กัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
2. สปป.ลาว	สปป.ลาว มีกำลังการผลิตไฟฟ้าติดตั้งรวม 9,972 เมกะวัตต์ สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ 52,211 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง	พลังงานหมุนเวียนหลักคือ พลังงานน้ำ และมีโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหิน 1 แห่ง โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานชีวมวล 4 แห่ง และโครงการพลังงานแสงอาทิตย์ 6 แห่ง โดย สปป.ลาว คาดการณ์ว่าจะก่อสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่มอีก 13 แห่ง รวมกำลังการผลิตติดตั้ง 732 เมกะวัตต์ โดยจะมีแหล่งไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 90 แห่ง รวมทั้งกำลังการผลิต 10,704 เมกะวัตต์	สปป.ลาว มีการผลิตไฟฟ้าเกินความต้องการภายในประเทศจึงต้องส่งออกไปยังเพื่อนบ้าน 6,935 เมกะวัตต์ ได้แก่ ไทย 5,935 เมกะวัตต์ เวียดนาม 570 เมกะวัตต์ กัมพูชา 320 เมกะวัตต์ และเมียนมา 10 เมกะวัตต์ และส่งออกไปมาเลเซียและสิงคโปร์ผ่านไทยในระบบสายส่งร่วม

ตารางที่ 4.6.1-1 ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ต่อ)

ภาพรวมด้านพลังงาน/การซื้อ - ขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง			
ประเทศ	**กำลังการผลิตไฟฟ้ารวม**	**กำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน**	**สถานการณ์นำเข้า/ส่งออกไฟฟ้า**
3. เมียนมา	เมียนมามีกำลังการผลิตติดตั้งรวม 6,034 เมกะวัตต์ จากพลังน้ำ 3,262 เมกะวัตต์ ก๊าซธรรมชาติ 2,496 เมกะวัตต์ ถ่านหิน 120 เมกะวัตต์ น้ำมัน 116 เมกะวัตต์ และพลังงานแสดงอาทิตย์ 40 เมกะวัตต์	เมียนมาพึ่งพาพลังงานน้ำมากที่สุด รัฐบาลจึงจำเป็นต้องสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อนเพิ่มขึ้นเพื่อสนองความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี ข้อดีของโรงไฟฟ้าพลังความร้อน คือ สามารถผลิตไฟฟ้าได้โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องฤดูกาล	เมียนมานำเข้าไฟฟ้าจาก สปป.ลาว ปีละ 10 เมกะวัตต์ และจะซื้อเพิ่มอีก 20 เมกะวัตต์ ภายในปี 2022 ขณะเดียวกัน สปป.ลาว และเมียนมาได้ลงนามในสัญญาความร่วมมือในการซื้อไฟฟ้า 100 เมกะวัตต์ ในปี 2023 และ 300 เมกะวัตต์ ในปี 2025
4. เวียดนาม	รายงานในปี 2018 พบว่า เวียดนามมีแหล่งพลังงานที่หลากหลาย เช่น ถ่านหินน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและพลังงานหมุนเวียน กำลังการผลิตติดตั้งรวม ณ เดือนพฤศจิกายน 2018 อยู่ที่ 47,750 เมกะวัตต์	เวียดนามได้เพิ่มเป้าหมายกำลังการผลิตทดแทนที่ไม่ใช่พลังน้ำในแผนพัฒนาไฟฟ้าจากร้อยละ 9.4 เป็นร้อยละ 21 ของกำลังการผลิตติดตั้งทั้งหมดในปี 2030 และลดส่วนแบ่งกำลังการผลิตถ่านหินจากร้อยละ 52 เป็นร้อยละ 43 โดยเวียดนามพยายามส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก ได้แก่ พลังงานหมุนเวียน และพลังงานสะอาด เวียดนามมีแหล่งพลังงานแสงอาทิตย์ 92 แห่ง และพลังงานลม 10 แห่ง ที่มีกำลังราว 6,000 เมกะวัตต์ โดยโรงไฟฟ้าจำนวนหนึ่งเป็นการเปิดให้นักลงทุนต่างชาติ เช่น ไทย ฟิลิปปินส์ จีน สิงคโปร์ และซาอุดีอาระเบีย เข้ามาร่วมกิจการ	รายงานของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งชาติเวียดนามระบุว่า เวียดนามมีการนำเข้าไฟฟ้าจาก สปป.ลาว 572 เมกะวัตต์ และจีนกว่า 450 เมกะวัตต์ การนำเข้าคิดเป็นเกือบร้อยละ 2 ของการผลิตไฟฟ้าทั้งหมด
5. กัมพูชา	รายงานของ EAC ของกัมพูชา ในปี 2020 พบว่า กัมพูชามีกำลังการผลิตติดตั้งภายในประเทศ 2,916 เมกะวัตต์ โดยมาจากถ่านหินและน้ำมันเชื้อเพลิงรวม 1,318 เมกะวัตต์ และจากพลังงานหมุนเวียนรวม 1,597 เมกะวัตต์	กัมพูชาพยายามแบ่งการใช้พลังงานเป็นพลังงานฟอสซิลร้อยละ 80 และพลังงานหมุนเวียนร้อยละ 20 ให้ได้ภายในปี 2030 ซึ่งเป็นความพยายามที่สวนทางกับนานาประเทศที่หันมาใช้พลังงานสะอาด กัมพูชาใช้พลังงานน้ำประมาณร้อยละ 50 ซึ่งทำให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับระบบนิเวศ และใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์น้อยกว่าร้อยละ 2	กัมพูชานำเข้าไฟฟ้าประมาณ 980 เมกะวัตต์ ได้แก่ (1) 277.3 เมกะวัตต์ มาจากไทย (2) 332.45 เมกะวัตต์ ส่งจากเวียดนาม และ (3) 371 เมกะวัตต์ มาจาก สปป.ลาว

ที่มา : ธนิษฐา สุกกล่ำ (2564)

ทั้งนี้ การซื้อขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการในระดับทวิภาคีมากกว่าระดับพหุภาคี ระบบสายส่งไฟฟ้าภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่สามารถใช้งานเชื่อมโยงกันได้ (Interoperability) เนื่องจากแต่ละประเทศมีระดับกำลังสายส่งที่แตกต่างกันและเชื่อมโยงโครงข่ายไฟฟ้าในลักษณะต่างฝ่ายต่างทำ อย่างไรก็ดีประเทศสมาชิกได้เริ่มส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงานอย่างบูรณาการมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระทรวงพลังงานของไทย มีแผนพัฒนาระบบโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อระบบไฟฟ้ากับประเทศเพื่อนบ้านแบบระบบต่อระบบ (Grid - to - Grid) ตามเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางในการซื้อขายพลังงานไฟฟ้าในภูมิภาค รวมถึงพัฒนาให้เป็นระบบสายส่งไฟฟ้าแบบอัจฉริยะ (Smart Grid) เพื่อสนับสนุนและเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาระบบสายส่งไฟฟ้าตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) และรองรับการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าในอาเซียน (ASEAN Power Grid: APG) สามารถสรุปความร่วมมือด้านพลังงานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ดัง**ตารางที่ 4.6.1-2**

ตารางที่ 4.6.1-2 ความร่วมมือด้านพลังงานของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศ	ความร่วมมือทางด้านพลังงานของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
1. สปป.ลาว	- ไทยกับ สปป.ลาว ได้ลงนามใน MOU จำนวน 5 ฉบับ ในการซื้อขายพลังงานรวม 9,000 เมกะวัตต์ มีการซื้อขายไปแล้ว 5,935 เมกะวัตต์ และมีโครงการที่ลงนามสัญญาซื้อขายไฟฟ้าและอยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน 4 โครงการ มีกำลังการผลิต 2,357 เมกะวัตต์ ได้แก่ (1) เซเปียน - เซน้ำน้อย (2) น้ำเงี้ยบ 1 (3) ไซยะบุรี และ (4) น้ำเทิน 1 - การไฟฟ้าสปป.ลาวจะขายไฟฟ้าส่วนเกินจากโครงการน้ำงึม 1 น้ำลึก 1 เซเสด 1 เซเสด 2 และน้ำเทิน 2 ให้ไทยในลักษณะ Non - Firm ซึ่งเป็นการทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้าไม่เกิน 5 ปี และจะได้รับเฉพาะค่าพลังงานไฟฟ้า (Energy Payment) และ สปป.ลาว จะซื้อไฟฟ้าจากไทยเมื่อกำลังการผลิตไม่พอ - สปป.ลาว มีระบบสายส่งไฟฟ้าทั้งหมดรวม 65,563 กิโลเมตร และมีสถานีจ่ายไฟฟ้าถึง 74 แห่ง - การส่งไฟฟ้าระหว่างเพื่อนบ้านเป็นลักษณะ Grid - to - Grid ดังนั้น ความแตกต่างของระบบสายส่งไฟฟ้าจึงส่งผลต่อเสถียรภาพของการจ่ายไฟฟ้า กฟผ. ของไทยได้แก้ปัญหาดังกล่าวโดยการสร้างสถานีรวบรวมไฟฟ้าเป็นการรวมสายส่งหลายโครงการเข้าด้วยกัน แทนที่เป็น 1 ระบบสายส่งต่อ 1 โครงการ ไทยกับ สปป.ลาว มีสายส่งรวม 6 สาย และสถานีรวบรวม 4 สถานี
2. เมียนมา	- เมียนมามีความประสงค์จะเชื่อมต่อระบบสายส่งกับไทยบริเวณแม่สอด - เมียวดี ที่จะส่งผ่านจากพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังเมืองเมียวดี เมียนมา ซึ่งในพื้นที่มีสายไฟขนาด 250 กิโลโวลต์รองรับ - กฟผ. ลงทุนโรงไฟฟ้าในเมียนมา 3 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำสาละวินตอนบน (มายตง) ตั้งอยู่ที่เมืองมายตง กำลังผลิต 7,000 เมกะวัตต์ ซึ่ง กฟผ. อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (EGATi) ถือหุ้นร้อยละ 30 มีกำหนดจ่ายไฟเข้าระบบในปี 2027 - 2028 ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมโครงการ (2) โครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำฮัจยี ตั้งอยู่ในจังหวัดผาอัน รัฐคะหยิ่น กำลังผลิตรวม 1,360 เมกะวัตต์ ซึ่งผู้ร่วมพัฒนาโครงการได้ชะลอการศึกษาโครงการออกไปเพื่อรอความชัดเจนจากรัฐบาลเมียนมา และ (3) โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนมะริด ตั้งอยู่ที่เมืองมะริด ในเขตตะนาวศรี กำลังผลิต 1,800 - 2,500 เมกะวัตต์ มีแผนจ่ายไฟเข้าระบบในปี 2021 - 2022 โดยโครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอพิจารณาอนุมัติรายงานความเหมาะสมจากรัฐบาลเมียนมาและจะดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

ตารางที่ 4.6.1-2 ความร่วมมือด้านพลังงานของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)

ประเทศ	ความร่วมมือทางด้านพลังงานของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
3. เวียดนาม	- ไทยและเวียดนามลงนามสัญญาการพัฒนารวม (Joint Development Agreement: JDA) เมื่อเดือนกันยายน 2020 ในโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนกวางจิ 1 ในเวียดนาม โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ได้แก่ กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล ร้อยละ 40 เอ็กโก กรุ๊ป ร้อยละ 30 และราช กรุ๊ป ร้อยละ 30 มีกำลังการผลิต 1,320 เมกะวัตต์ จำนวน 2 หน่วย หน่วยละ 660 เมกกะวัตต์ เป็นโรงไฟฟ้าถ่านหินประเภทซับบิทูมินัสที่ใช้เทคโนโลยีแบบ Ultra - Supercritical ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดในขณะนี้ มีกำหนดการเริ่มเดินเครื่องเชิงพาณิชย์ในปี 2025 โดยจะจำหน่ายไฟฟ้าให้แก่การไฟฟ้าเวียดนาม (Vietnam Electricity - EV) ภายใต้สัญญาการซื้อขายไฟฟ้าระยะเวลา 25 ปี ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดสรรที่ดินและพิจารณาในอนุญาตที่เกี่ยวข้อง
4. กัมพูชา	- ไทยและกัมพูชาได้จัดทำคำแถลงร่วมว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงานกับราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อร่วมกันพัฒนาพลังงานน้ำ และส่งเสริมการซื้อขายไฟฟ้าภายในอนุภูมิภาค การส่งพลังงานไฟฟ้าระหว่างกัมพูชากับไทยอยู่ที่ระดับ 22 กิโลวัตต์ และ 115 กิโลวัตต์ โดยมีการลงนามข้อตกลงกับจังหวัดตราดเพื่อจัดหาพลังงานให้แก่เกาะกงและปอยเปตในกัมพูชา ใช้สายแรงดัน 22 กิโลวัตต์ พื้นที่ข้างต้นเชื่อมต่อกันตั้งแต่ปี 2001 และตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2007 ได้นำเข้าไฟฟ้าผ่านสายส่งแรงดัน 115 กิโลวัตต์ จากสถานีย่อยและส่งไปยังพระตะบองเสียมราฐ เป็นต้น

ที่มา : ธนิษฐา สุกกล่ำ (2564)

โครงการเชื่อมโยงสายส่งภายในภูมิภาคอาเซียนเป็นไปตาม “แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC)” ใน 3 มิติ ได้แก่

1) การเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การสร้างถนน รางรถไฟ สะพาน ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และโครงสร้างพื้นฐาน

2) การเชื่อมโยงระหว่างองค์กร เช่น การปรับปรุงกฎระเบียบด้านการขนส่ง ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง การค้าและการลงทุน

3) การเชื่อมโยงระดับประชาชน เช่น การสร้างความเข้าใจและความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชน รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีทักษะและขีดความสามารถสอดรับกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ซึ่งพลังงานเป็นหนึ่งในการเชื่อมโยงในมิติทางกายภาพตามแผนปฏิบัติการว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงานอาเซียน (ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation: APAEC) ซึ่งปัจจุบันกำลังดำเนินการตามแผน APAEC ระยะที่ 2 (ค.ศ. 2021 - 2025) เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงและความเชื่อมโยงด้านพลังงาน และมีโครงการ APG เป็น 1 ใน 7 โครงการสำคัญด้านพลังงาน ประกอบด้วย

1) ASEAN Power Grid (APG)
2) Trans - ASEAN Gas Pipeline (TAGP)
3) Coal and Clean Coal Technology (CCT)
4) Energy Efficiency and Conservation (EE& C)
5) Renewable Energy (RE)
6) Regional Energy Policy and Planning (REPP)
7) Civilian Nuclear Energy (CNE)

อย่างไรก็ดี การเชื่อมต่อโครงข่ายสายส่งไฟฟ้าภายในอนุภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพยังประสบความท้าทายทั้งในเชิงโครงสร้าง ภูมิศาสตร์ และนโยบาย จึงเป็นช่องทางให้ประเทศมหาอำนาจเข้ามามีบทบาท และขยายอิทธิพลผ่านความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา เช่น ข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ของจีนผ่านการลงทุนพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำของจีนบนเส้นทางแม่น้ำโขงใน สปป.ลาว และกัมพูชา นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการเสริมสร้างขีดความสามารถในสาขาต่างๆ ในอนุภูมิภาคโดยประเทศมหาอำนาจขนาดกลาง เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อินเดีย และออสเตรเลีย เพื่อคานอิทธิพลของจีนในอนุภูมิภาคด้วย

4.6.1.2 กรอบความร่วมมือด้านพลังงานในอนุภูมิภาคที่สำคัญ

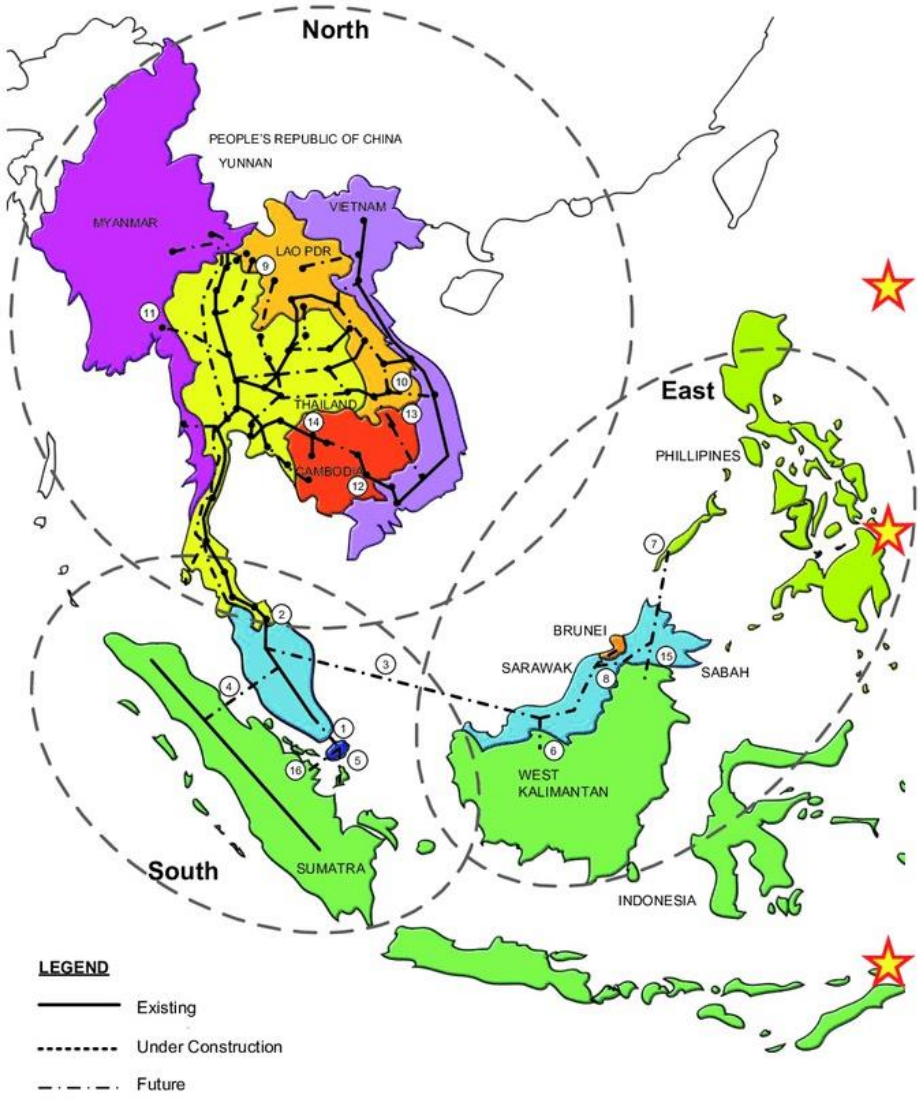
1) โครงการ Japan - U.S. Mekong Power Partnership (JUMPP)

- สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นได้จัดตั้งกรอบความร่วมมือ JUMPP ในเดือนสิงหาคม 2019 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพลังงานไฟฟ้า กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมการลงทุนด้านพลังงาน และการบูรณาการโครงข่ายไฟฟ้าและเชื่อมโยงตลาดซื้อขายพลังงานในอนุภูมิภาค อย่างไรก็ดี ความร่วมมือส่วนใหญ่เน้นด้านการเสริมสร้างขีดความสามารถมากกว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องในการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) สำหรับการดำเนินความร่วมมือ และกำหนดจัดการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสร่วมกับกลุ่ม Friends of Lower Mekong เป็นประจำ
- สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นภายใต้กลุ่ม Quad สนับสนุนการเงินแก่ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงผ่าน JBIC และ Overseas Private Investment Corporation (OPIC) ของสหรัฐอเมริกา รวมทั้งความร่วมมือระหว่าง JBIC, OPIC, กระทรวงการต่างประเทศและการค้า (Department of Foreign Affairs and Trade: DFAT) และ Export Finance and Insurance Corporation (EFIC) ของออสเตรเลีย แต่ยังไม่มีความคืบหน้าที่เป็นรูปธรรม

2) ASEAN Power Grid (APG)

APG เป็นกรอบความร่วมมือเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายสายส่งไฟฟ้าอาเซียน ริเริ่มในปี 1997 เพื่อสร้างการเชื่อมโยงด้านพลังงานระหว่าง 10 ประเทศสมาชิกอาเซียน ประกอบด้วย 16 โครงการ ดัง**รูปที่ 4.6.1-1** คิดเป็นกำลังไฟฟ้าที่ถ่ายเทระหว่างประเทศสมาชิกรวม 28,485 - 31,705 เมกะวัตต์ โดยมีโครงการที่ดำเนินการเสร็จแล้ว 7,720 เมกะวัตต์

APG มีความตกลงระดับทวิภาคีจำนวน 6 โครงการเพื่อเชื่อมโยง (1) สิงคโปร์ - มาเลเซีย (2) ไทย - มาเลเซีย (3) ไทย - กัมพูชา - สปป.ลาว - เวียดนาม และในการประชุมรัฐมนตรีอาเซียนด้านพลังงาน และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (ASEAN Ministers on Energy Meeting and Associated Meetings: AMEM) ครั้งที่ 38 ได้รับรองแผนปฏิบัติการความร่วมมือด้านพลังงานอาเซียน ระยะที่ 2 ซึ่งรวมถึงโครงการนำร่องเพื่อซื้อขายไฟฟ้าแบบพหุภาคีภายในอาเซียนโดยขยายจาก 3 ประเทศเป็น 4 ประเทศ คือ สปป.ลาว - ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์ (Lao PDR - Thailand - Malaysia - Singapore Power Integration Project: LTMS - PIP) (**รูปที่ 4.6.1-2**) ปริมาณ 100 เมกะวัตต์ โดยมีกรอบระยะเวลาการดำเนินงานภายในปี 2002 - 2023 ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่มีการริเริ่มซื้อขายพลังงานไฟฟ้าแบบพหุภาคีในอาเซียน โดยสปป.ลาว มีหน้าที่ส่งพลังงานไฟฟ้าให้ครบถ้วนตามสัญญา ส่วนไทยและมาเลเซียจะคิดอัตราค่าใช้บริการสายส่งหรือ Wheeling Charge

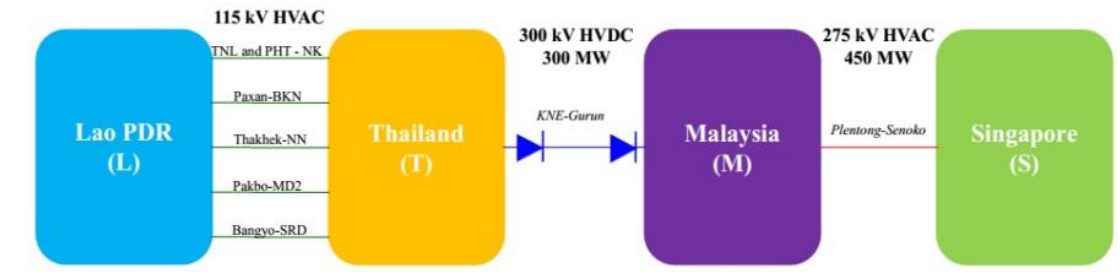


		Earliest COD
1)	P.Malaysia - Singapore (New)	post 2020
2)	Thailand - P.Malaysia	
•	Sadao - Bukit Keteri	Existing
•	Khlong Ngae - Gurun	Existing
•	Su Ngai Kolok - Rantau Panjang	TBC
•	Khlong Ngae – Gurun (2nd Phase, 300MW)	TBC
3)	Sarawak - P. Malaysia	2025
4)	P.Malaysia - Sumatra	2020
5)	Batam - Singapore	2020
6)	Sarawak - West Kalimantan	2015
7)	Philippines - Sabah	2020
8)	Sarawak - Sabah – Brunei	
•	Sarawak –Sabah	2020
•	Sabah – Brunei	Not Selected
•	Sarawak – Brunei	2018
9)	Thailand - Lao PDR	
•	Roi Et 2 - Nam Theun 2	Existing
•	Sakon Nakhon 2 – Thakhek – Then Hinboun (Exp.)	Existing
•	Mae Moh 3 - Nan - Hong Sa	2015
•	Udon Thani 3- Nabong (converted to 500KV)	2019
•	Ubon Ratchathani 3 – Pakse – Xe Pian Xe Namnoy	2019
•	Khon Kaen 4 – Loei 2 – Xayaburi	2019
•	Nakhon Phanom – Thakhek	2015
•	Thailand – Lao PDR (New)	2019-2023
10)	Lao PDR - Vietnam	2016-TBC
11)	Thailand - Myanmar	2018-2026
12)	Vietnam - Cambodia (New)	TBC
13)	Lao PDR - Cambodia	2017
14)	Thailand - Cambodia (New)	post 2020
15)	East Sabah - East Kalimantan	post 2020
16)	Singapore – Sumatra	post 2020

Priority Projects

ที่มา : ธนิษฐา สุกกล่ำ (2564)

รูปที่ 4.6.1-1 โครงการย่อยภายใต้ APG



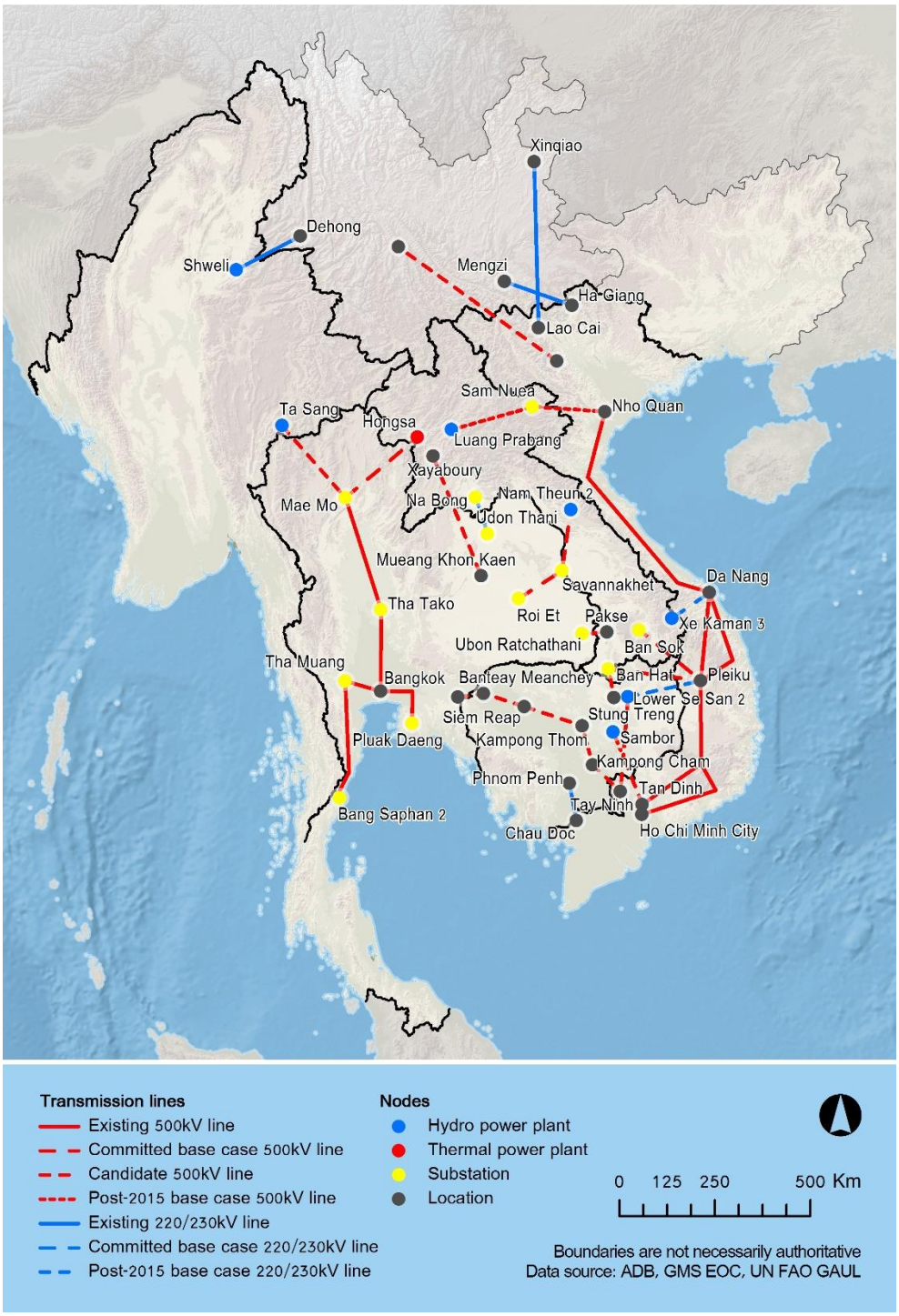
ที่มา : ธนิษฐา สุกกล่ำ (2564)

รูปที่ 4.6.1-2 การซื้อขายไฟฟ้าแบบพหุภาคีระหว่าง สปป.ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์

ประเทศมหาอำนาจโดยเฉพาะจีนสนใจกรอบความร่วมมือ APG เพื่อเชื่อมโยงกับ BRI โดยจีนแสดงความพร้อมในการเข้ามาพัฒนาระบบไฟฟ้าในลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Grid) และมีส่วนร่วมในกลไกความร่วมมือด้านไฟฟ้าที่สำคัญกับกลุ่มประเทศอาเซียน 2 กรอบ ได้แก่ ผู้บริหารสูงสุดของกิจการไฟฟ้าอาเซียน (Heads of ASEAN Power Utilities/Authorities: HAPUA) และคณะกรรมการที่ปรึกษาการพัฒนาระบบสายส่งไฟฟ้าในอาเซียน (ASEAN Power Grid Consultative Committee: APGCC) รวมถึงคณะกรรมการประสานงานการซื้อขายไฟฟ้าภายในภูมิภาค (Regional Power Trade Coordination Committee: RPTCC) ภายใต้ GMS นอกจากนี้ จีนยังเชื่อมต่อท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวเบงกอลผ่านเมียนมาเข้าจีนภายใต้การเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน (Trans - ASEAN Gas Pipeline: TAGP) อีกด้วย

4.6.1.3 การดำเนินนโยบายของไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางการซื้อขายพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาค

การเตรียมความพร้อมของไทย อาทิ การดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) และการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ในการวิจัยและพัฒนาแพลตฟอร์มตลาดกลางซื้อขายพลังงานไฟฟ้าแห่งชาติ และจัดทำแผนที่นำทางแพลตฟอร์มดิจิทัลการไฟฟ้าแห่งชาติ (National Energy Trading Platform: NETP) เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านพลังงานไฟฟ้าและจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลอย่างบูรณาการ นอกจากนี้ กระทรวงพลังงานได้ประกาศแผนแม่บทการพัฒนาระบบโครงข่าย Smart Grid ของไทย พ.ศ. 2558 - 2579 โดยมอบหมายให้ กฟผ. รับผิดชอบเรื่องการเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า (Grid Connection) และการเป็นศูนย์กลางการซื้อขายพลังงาน (Energy Trading Hub) เพื่อใช้ประโยชน์จากการที่ไทย ซึ่งมีกำลังไฟฟ้าสำรองเกินความต้องการ ในการเป็นตัวกลางซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว และขายให้แก่เมียนมา และกัมพูชา โดยเก็บค่าผ่านสายส่งไฟฟ้า (Wheeling price) ซึ่งระบบ Smart Grid จะช่วยทำให้การซื้อขายไฟฟ้ามีประสิทธิภาพ และมีความยืดหยุ่นต่อการส่งไฟฟ้าจากแหล่งผลิตที่แตกต่างกันได้ดียิ่งขึ้น แสดงภาพรวมของโครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาคได้ดัง**รูปที่ 4.6.1-3** โดยความท้าทายของไทยในการดำเนินนโยบายศูนย์กลางการซื้อขายไฟฟ้าในภูมิภาคมีดังต่อไปนี้



ที่มา : Greater Mekong Subregion Information Portal (2017)

รูปที่ 4.6.1-3 โครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาค

1) ปัญหาเชิงโครงสร้างพื้นฐานทางพลังงาน ได้แก่

(1) ระบบสายส่งไฟฟ้าและฐานข้อมูลด้านพลังงานในอนุภูมิภาคไม่สอดคล้องกัน เช่น สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมามีมาตรฐานสายส่งไฟฟ้าที่ต่ำกว่าไทย แรงดันสายส่งของไทยอยู่ที่ระดับ 500 กิโลวัตต์ ในขณะที่แรงดันสายส่งของแหล่งผลิตในเมียนมาและกัมพูชาบางแห่งอยู่ที่ 220/230 กิโลวัตต์ อย่างไรก็ดี ภาคเอกชนด้านพลังงานแจ้งว่าสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ในเชิงเทคนิค โดยการตั้งสถานีรับส่งไฟฟ้าย่อย (Substation) เพื่อแปลงแรงดันไฟฟ้า

(2) ความท้าทายในการเชื่อมโยงสายส่งข้ามประเทศผ่านแนวชายแดนที่มีสภาพทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยซึ่งมีต้นทุนและความเสี่ยงสูง เช่น ผ่านพื้นที่เขตอุทยานหรือพื้นที่ชนกลุ่มน้อย นอกจากนี้ การลงทุนของจีนในการพัฒนาสายส่งไฟฟ้าแห่งชาติใน สปป.ลาว ยังจำกัดเพียงพื้นที่ในภาคเหนือของประเทศซึ่งเป็นประโยชน์กับจีนเพียงประเทศเดียวมากกว่าการเชื่อมโยงของอนุภูมิภาคเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

(3) สถานที่ตั้งของแหล่งผลิตไฟฟ้าในประเทศหนึ่งไม่สอดคล้องกับพื้นที่ที่มีความต้องการบริโภคพลังงานสูง (High Demand Loader) ในอีกประเทศหนึ่ง ทำให้ต้องวางแนวสายส่งระยะที่ไกลขึ้น และส่งผลต่อต้นทุนและการสูญเสียไฟฟ้าระหว่างขนส่ง

(4) ไทยขาดการพัฒนาอุตสาหกรรมการสำรองไฟฟ้าสำหรับโครงข่ายไฟฟ้า (Grid Energy Storage) ซึ่งจะช่วยให้การกักเก็บและจ่ายไฟฟ้าภายในและระหว่างประเทศให้มีเสถียรภาพมากขึ้น

2) ความท้าทายด้านการเมือง ได้แก่

(1) ข้อร้องเรียนของภาคประชาสังคมในไทยเกี่ยวกับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการไฟฟ้าใน สปป.ลาว และจีน เช่น กรณีการปล่อยน้ำของเขื่อนวิ่งหง มณฑลยูนนาน

(2) คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (Mekong Regional Commission: MRC) ไม่มีอำนาจในการบังคับบทลงโทษทางกฎหมาย หรือการออกมาตรการเยียวยาต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ซึ่งสร้างความห่วงกังวลให้แก่ผู้ลงทุนสร้างโรงไฟฟ้าหรือสายส่งข้ามประเทศในกรณีที่เกิดปัญหา

(3) ความเสี่ยงจากแรงกดดันในประเทศทางผ่าน เช่น ข้อเรียกร้องของประชาชนในท้องถิ่นเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการสร้างสายส่ง สถานีรวบรวมไฟฟ้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และการขาดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายที่ครอบคลุมด้านการจ่ายไฟฟ้ากรณีที่มีการส่งไฟฟ้าข้ามหลายประเทศ

(4) ความเสี่ยงที่ประเทศผู้นำเข้าไฟฟ้า เช่น เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย จะสามารถหาแหล่งพลังงานอื่นๆ ที่มีราคาต่ำกว่าไทย โดยเฉพาะก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG) ซึ่งทั้งสามประเทศมีแหล่งพลังงานสำรอง LNG ในระดับสูงและมีศักยภาพด้านพลังงานหมุนเวียน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์และลม ซึ่งมีการลงทุนจากต่างประเทศสูงขึ้นขณะที่ต้นทุนต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศผู้นำเข้าไฟฟ้าเหล่านี้อาจไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้าไฟฟ้าในปริมาณมากตามการคาดการณ์

(5) ประเทศผู้ผลิตไฟฟ้า เช่น สปป.ลาว จีน เวียดนาม ไม่มีเจตจำนงทางการเมืองร่วมในการส่งเสริมความร่วมมือด้านการซื้อขายไฟฟ้าในระดับภูมิภาคเนื่องจากเล็งเห็นผลประโยชน์เชิงพาณิชย์เพื่อผลิตและส่งขายให้ได้ปริมาณมากที่สุดมากกว่าการบริหารจัดการการผลิตไฟฟ้าร่วมกันอย่างยั่งยืนในระดับภูมิภาค

4.6.2 การพัฒนาด้านทรัพยากรน้ำ

1) อ่างเก็บน้ำ

ทรัพยากรน้ำถือเป็นปัจจัยที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำรงชีวิตและการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาด้านทรัพยากรน้ำจึงมีความสำคัญสำหรับประเทศต่างๆ เพื่อให้สามารถคงความเสถียรภาพของทรัพยากรน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นการใช้ในครัวเรือน และใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน ที่จะนำไปสู่การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อให้เห็นถึงความพร้อมด้านการพัฒนาทรัพยากรน้ำในประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จึงได้รวบรวมและสรุปการพัฒนาแหล่งเก็บกักน้ำ (อ่างเก็บน้ำ) และการใช้ประโยชน์ของแต่ละประเทศ จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development, 2020) สืบค้นในเดือนกันยายน 2564 ได้ดัง**รูปที่ 4.6.2-1** และ**ตารางที่ 4.6.2-1** พบว่า ใน GMS มีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 1,385 แห่ง ใช้สำหรับการผลิตน้ำประปา 382 แห่ง ผลิตไฟฟ้า 984 แห่ง และการใช้ประโยชน์ร่วม 13 แห่ง โดยประเทศที่มีอ่างเก็บน้ำมากที่สุด คือ สปป.ลาว จำนวน 403 แห่ง ซึ่งเกือบทั้งหมดใช้เพื่อการผลิตไฟฟ้า รองลงมาคือ เวียดนาม 294 แห่ง จีนตอนใต้ 216 แห่ง เมียนมา 210 แห่ง ไทย 182 แห่ง และกัมพูชา มีอ่างเก็บน้ำน้อยที่สุด 80 แห่ง

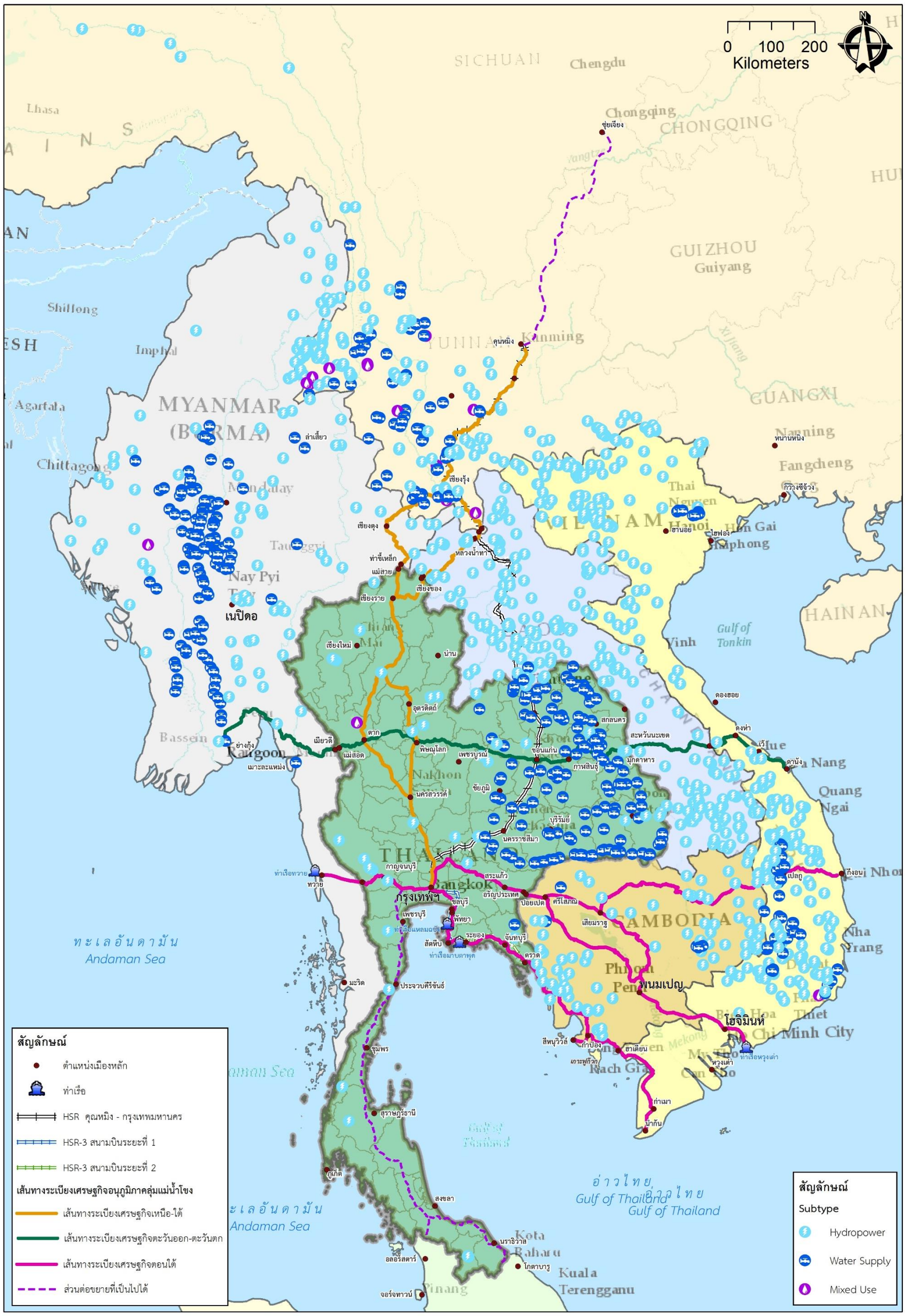
- **การพัฒนาในไทย**

จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า ในไทยมีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 182 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-2** ส่วนใหญ่ดำเนินการแล้ว 173 แห่ง (ร้อยละ 95.05) อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 แห่ง (ร้อยละ 2.20) และอยู่ในแผนการพัฒนา 2 แห่ง (ร้อยละ 1.10) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปามากที่สุด 142 แห่ง ซึ่งอยู่ในสถานะดำเนินการแล้วทั้งหมด รองลงมาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้า จำนวน 39แห่ง ดำเนินการแล้ว 30 แห่ง และแหล่งเก็บน้ำที่ใช้ประโยชน์ร่วม 1 แห่ง คือ เขื่อนภูมิพล จังหวัดตาก ดำเนินการโดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ที่ให้ประโยชน์ทั้งด้านการผลิตไฟฟ้า น้ำเพื่อการเกษตร และการรักษาระบบนิเวศ

ตารางที่ 4.6.2-1 จำนวนอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

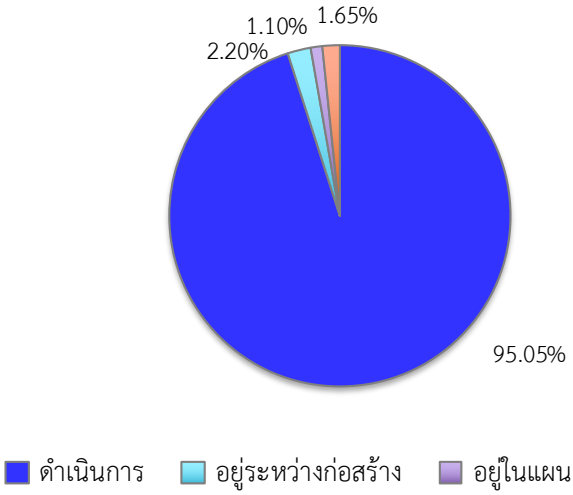
อ่างเก็บน้ำ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ไทย	142	39	1	182
กัมพูชา	5	75	0	80
เมียนมา	119	89	2	210
สปป.ลาว	3	400	0	403
เวียดนาม	47	244	3	294
จีนตอนใต้	66	137	13	216
รวม	**382**	**984**	**19**	**1,385**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020)



ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.6.2-1 อ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



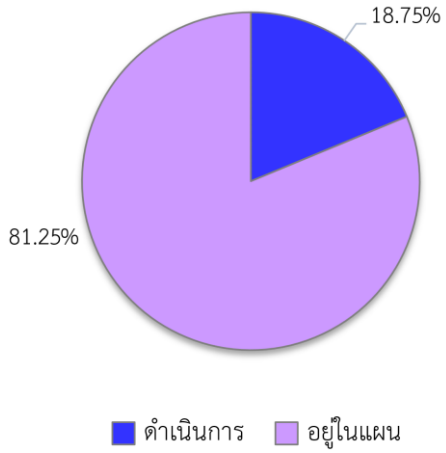
สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ดำเนินการ	142	30	1	173
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	0	4	0	4
อยู่ในแผน	0	2	0	2
อื่นๆ	0	3	0	3
รวม	**142**	**39**	**1**	**182**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.6.2-2 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของไทย

- **การพัฒนาในกัมพูชา**

จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า กัมพูชามีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 80 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-3** ส่วนใหญ่อยู่ในแผนการพัฒนา 65 แห่ง (ร้อยละ 81.25) และดำเนินการแล้ว 15 แห่ง (ร้อยละ 18.75) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้ามากที่สุด 75 แห่ง ซึ่งอยู่ในสถานะดำเนินการแล้วเพียง 10 แห่ง และเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปาจำนวน 5 แห่ง ดำเนินการแล้วทั้งหมด



สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)		รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	
ดำเนินการ	5	10	15
อยู่ในแผน	0	65	65
รวม	**5**	**75**	**80**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

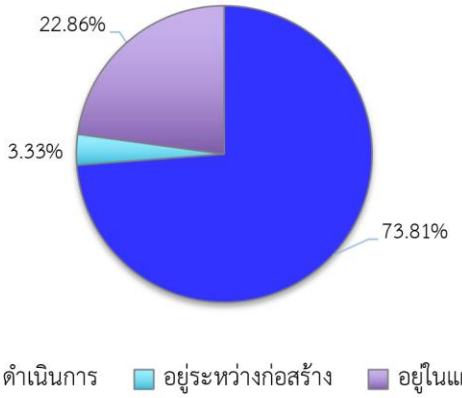
รูปที่ 4.6.2-3 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของกัมพูชา

- **การพัฒนาในเมียนมา**

จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า เมียนมามีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 210 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-4** ส่วนใหญ่ดำเนินการแล้ว 155 แห่ง (ร้อยละ 73.81) อยู่ในแผนการพัฒนา 48 แห่ง (ร้อยละ 22.86) และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 7 แห่ง (ร้อยละ 3.33) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปามากที่สุด 119 แห่ง ซึ่งอยู่ในสถานะดำเนินการแล้วทั้งหมด รองลงมาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้า จำนวน 89 แห่ง ดำเนินการแล้ว 34 แห่ง และแหล่งเก็บน้ำที่ใช้ประโยชน์ร่วม 2 แห่ง

- **การพัฒนาใน สปป.ลาว**

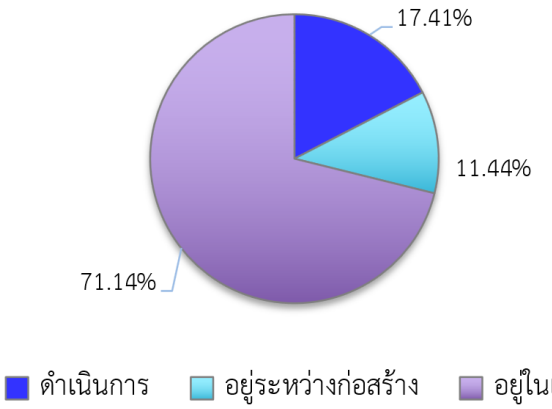
จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า สปป.ลาว มีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 403 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-5** ส่วนใหญ่อยู่ในแผนพัฒนา 286 แห่ง (ร้อยละ 71.14) ดำเนินการแล้ว 70 แห่ง (ร้อยละ 17.41) และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 46 แห่ง (ร้อยละ 11.44) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้ามากที่สุด 400 แห่ง ซึ่งมีการดำเนินการแล้ว 67 แห่ง รองลงมาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปา จำนวน 3 แห่ง ดำเนินการแล้วทั้งหมด



สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ดำเนินการ	119	34	2	155
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	0	7	0	7
อยู่ในแผน	0	48	0	48
รวม	**119**	**89**	**2**	**210**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.6.2-4 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของเมียนมา



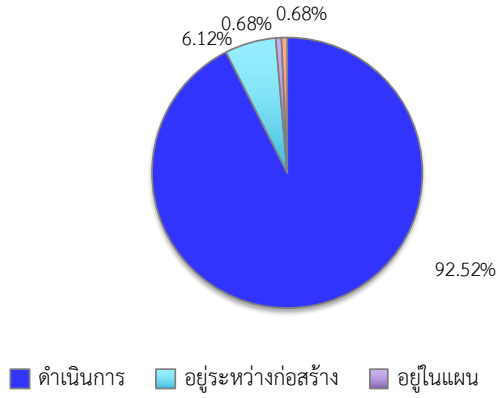
สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)		รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	
ดำเนินการ	3	67	70
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	0	46	46
อยู่ในแผน	0	286	286
รวม	**3**	**400**	**403**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.6.2-5 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของ สปป.ลาว

- **การพัฒนาในเวียดนาม**

จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า เวียดนาม มีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 294 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-6** ส่วนใหญ่ดำเนินการแล้ว 272 แห่ง (ร้อยละ 92.52) อยู่ระหว่างก่อสร้าง 18 แห่ง (ร้อยละ 6.12) และอยู่ในแผนพัฒนา 2 แห่ง (ร้อยละ 0.68) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้ามากที่สุด 244 แห่ง ซึ่งมีการดำเนินการแล้ว 222 แห่ง รองลงมาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปา จำนวน 47 แห่ง ดำเนินการแล้วทั้งหมด และแหล่งเก็บน้ำที่ใช้ประโยชน์ร่วม 3 แห่ง



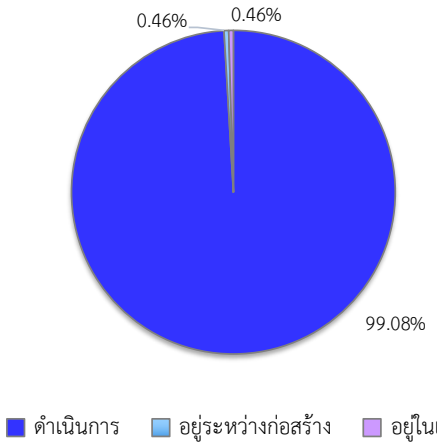
สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ดำเนินการ	47	222	3	272
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	0	18	0	18
อยู่ในแผน	0	2	0	2
อื่นๆ	0	2	0	2
รวม	**47**	**244**	**3**	**294**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.6.2-6 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของเวียดนาม

- **การพัฒนาในจีนตอนใต้**

จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development: USAID) พบว่า จีนตอนใต้ มีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 216 แห่ง ดัง**รูปที่ 4.6.2-7** ส่วนใหญ่ดำเนินการแล้ว 214 แห่ง (ร้อยละ 99.08) อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 แห่ง (ร้อยละ 0.46) และอยู่ในแผนพัฒนา 1 แห่ง (ร้อยละ 0.46) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตไฟฟ้ามากที่สุด 137 แห่ง ซึ่งมีการดำเนินการแล้ว 136 แห่ง รองลงมาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำเพื่อผลิตน้ำประปา จำนวน 66 แห่ง ดำเนินการแล้วทั้งหมด และแหล่งเก็บน้ำที่ใช้ประโยชน์ร่วม 13 แห่ง ดำเนินการแล้ว 12 แห่ง



สถานะ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ดำเนินการ	66	136	12	214
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	0	1	0	1
อยู่ในแผน	0	0	1	1
รวม	**66**	**137**	**13**	**216**

ที่มา : United States Agency for International Development (2020) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

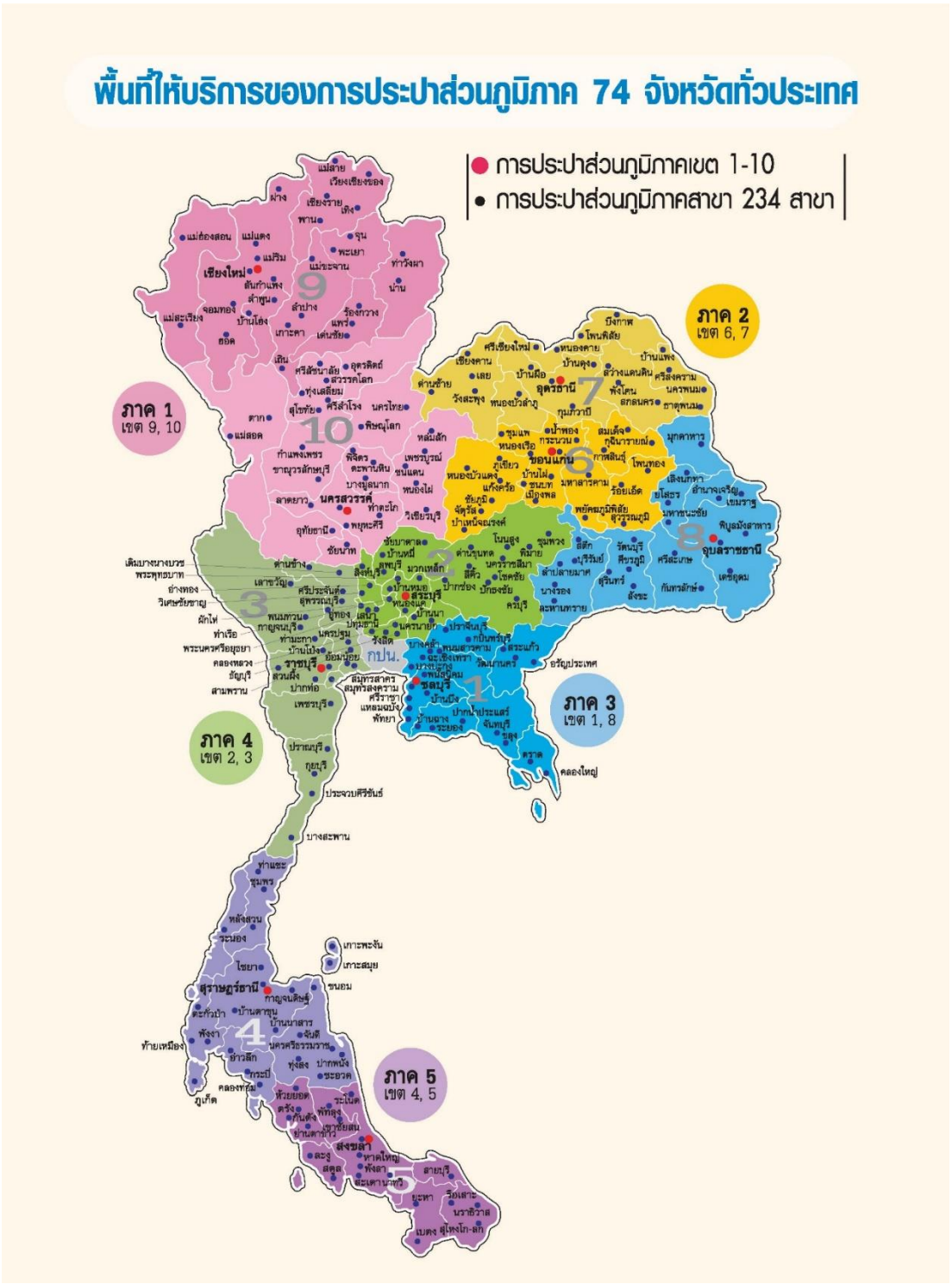
รูปที่ 4.6.2-7 สถานะของการพัฒนาอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของจีนตอนใต้

2) ระบบประปาในไทย

การพัฒนาระบบประปา ที่เป็นสาธารณูโภคที่เป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการขยายพื้นที่ให้บริการประปาครอบคลุมในทุกจังหวัด โดยสามารถสรุปจำแนกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ดังนี้ (**รูปที่ 4.6.2-8**)

- **ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)** ประกอบไปด้วย จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ มีระบบบริการประปาครอบคลุมพื้นที่เขตเมือง ในพื้นที่ความรับผิดชอบของการประส่วนภูมิภาคเขต 9 (เชียงใหม่) การประส่วนภูมิภาคเขต 10 (นครสวรรค์) นอกจากนี้มีระบบประปาของ อปท. และประปาหมู่บ้าน

- **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)** ประกอบไปด้วย จังหวัดตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มีระบบบริการประปาครอบคลุมพื้นที่เขตเมือง ในพื้นที่ความรับผิดชอบของการประส่วนภูมิภาคเขต 10 (นครสวรรค์) การประส่วนภูมิภาคเขต 6 (ขอนแก่น) การประส่วนภูมิภาคเขต 8 (อุบลราชธานี) สำหรับนอกเขตเมืองมีระบบประปาของ อปท. และประปาหมู่บ้าน



ที่มา : การประปาส่วนภูมิภาค (2564)

รูปที่ 4.6.2-8 พื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค 74 จังหวัดทั่วประเทศ (ยกเว้นกรุงเทพฯ นนทบุรี และสมุทรปราการ)

- **ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** ประกอบไปด้วย จังหวัดกาญจนบุรี กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด มีระบบบริการประปาครอบคลุมพื้นที่เขตเมือง ในพื้นที่ความรับผิดชอบการประส่วนภูมิภาคเขต 3 (ราชบุรี) การประส่วนภูมิภาคเขต 1 (ชลบุรี) สำหรับนอกเขตเมืองมีระบบประปาของ อปท. และประปาหมู่บ้าน ส่วนกรุงเทพมหานครฯ อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของการประปานครหลวง โดยการประปานครหลวงมีจำนวนผู้ใช้น้ำประมาณ 2.1 ล้านราย คิดเป็นประชากรประมาณ 10 ล้านคน หรือเป็นร้อยละ 99 ของประชากรในพื้นที่รับผิดชอบ (กรุงเทพฯ นนทบุรี และสมุทรปราการ)

4.6.3 การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

1) การพัฒนาระบบสถานีขนส่งสินค้า

กรมการขนส่งทางบก มีสถานีขนส่งสินค้าในการกำกับดูแล จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ทำหน้าที่หลักเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าใน เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา ซึ่งมีบทบาท และเป็นกลไกสำคัญในการจัดระเบียบและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เนื่องจากสถานีขนส่งสินค้าเป็นสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ โดยภายในสถานีขนส่งสินค้า ประกอบด้วยอาคารชานชาลาขนถ่ายสินค้า อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงานกลาง อาคารที่พัก อาคารโรงอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ลานจอดรถบรรทุก เครื่องชั่งน้ำหนักรถ เป็นต้น โดยกรมการขนส่งทางบก ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ของสถานีขนส่งสินค้า เน้นการ ควบคุม กำกับ ดูแล ผู้ประกอบการที่เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า รวมถึงยกระดับการให้บริการต่อผู้ประกอบการ

กรมการขนส่งทางบก เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้า และมีแผนในการพัฒนา “สถานีขนส่งสินค้า” เพื่อเพิ่มศักยภาพของไทยในการเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของ ASEAN ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย ในปี 2558 - 2565 โดยสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง จะทำหน้าที่เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน (Node) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญ และรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง ประกอบด้วย แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก 8 แห่ง เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและกระจายสินค้าภายในประเทศอย่างเป็นระบบ รองรับการพัฒนาเส้นทางหลักระหว่างเมืองพร้อมเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าชายแดนอีก 11 แห่ง ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ รองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาลเชื่อมระบบการขนส่งผ่านแดนสู่ภูมิภาค ASEAN โดยภายในสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าต่างๆ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้า (Warehouse) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) รวมถึงลานเปลี่ยนหัวลาก - หางพ่วง และพื้นที่เขตปลอดอากรสำหรับสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดชายแดน นอกจากนี้ ยังดำเนินการควบคู่กับการยกระดับเพิ่มศักยภาพสถานีขนส่งสินค้าที่ให้บริการแล้ว 3 แห่ง ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า)

รวมเป็น 22 แห่ง ทั่วประเทศ ในส่วนของแผนเปิดให้บริการสถานีขนส่งสินค้าครบทั้ง 19 แห่ง ในปี 2566 โดยมีการดำเนินการ ดังนี้ โครงการนำร่อง 2 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย เริ่มการก่อสร้างตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ โดยทางกรมขนส่งทางบกได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา และทางขนส่งทางบกจะเป็นผู้เปิดให้บริการและบริหารเองในเดือนพฤษภาคม 2564 ไปพลางๆ ก่อนในระยะเวลาดำเนินการที่ให้เอกชนเปิดให้บริการโครงการอย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2565 และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ระยะที่ 2 ที่คณะกรรมการ PPP เสนอมา เป็นการก่อสร้างขยายให้ส่วนพื้นที่ปฏิบัติงาน เช่น อาคารเปลี่ยนถ่ายและบรรจุสินค้าและลายกองเก็บตู้สินค้า เป็นต้น เพื่อรองรับเส้นทางรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะกำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2568 และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม โดยกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างกระบวนการเวนคืนที่ดิน และเตรียมดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่ภาครัฐรับผิดชอบ ในปี 2565 - 2567 และมีแผนเปิดให้บริการในปี 2568 โดยการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 9 แห่ง (เชียงราย, ตาก, หนองคาย, มุกดาหาร, สระแก้ว, ตราด, กาญจนบุรี, สงขลา, นราธิวาส) ดำเนินการวางผังและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี 2561 และมีแผนการเปิดให้บริการในปี 2565 สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก 8 แห่ง (เชียงใหม่, นครสวรรค์, พิษณุโลก, ขอนแก่น, อุบลราชธานี, นครราชสีมา, ปราจีนบุรี, สุราษฎร์ธานี) เตรียมการวางผังและออกแบบรายละเอียดในปี 2561 และมีแผนการเปิดให้บริการในปี 2566 โดยกรมการขนส่งทางบกเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่สนใจเข้ามาร่วมลงทุนและบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า ทั้ง 19 แห่ง ในรูปแบบ Public - Private Partnership (PPP) โดยอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน (กระทรวงคมนาคม, 2563) (**รูปที่ 4.6.3-1** และ**รูปที่ 4.6.3-2**)

กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ รวมกับการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคในปีงบประมาณ 2558 และได้ระบุจังหวัดที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า จำนวน 17 แห่ง ประกอบด้วยจังหวัดชายแดน 9 แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาสและเมืองหลัก 8 แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรีและ สุราษฎร์ธานี โดยแบ่งระยะการดำาเนินการ เป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 (เปิดให้บริการปี 2568) สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี หนองคาย ขอนแก่น และมุกดาหาร

ระยะที่ 2 (เปิดให้บริการปี 2569) สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ สงขลา เชียงราย และตาก

ระยะที่ 3 (เปิดให้บริการปี 2570) สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครราชสีมา พิษณุโลก นราธิวาส และสระแก้ว



ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2563)

รูปที่ 4.6.3-1 โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคของกรมการขนส่งทางบก



ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2563)

รูปที่ 4.6.3-2 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าต่างๆ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้า (Warehouse) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

2) การพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสาร

การพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารของไทยมีการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีเส้นทางการเดินรถอย่างทั่วถึงให้ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก รวดเร็วและสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน โดยในปีงบประมาณ 2563 ได้ดำเนินการกำหนด/ปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง รวม 164 เส้นทาง ปัจจุบันมีเส้นทางรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งสิ้น 3,419 เส้นทาง เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 7 เส้นทาง ดังนี้เส้นทางรถโดยสารประจำทางกรมการขนส่งทางบกได้พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีเส้นทางการเดินรถอย่างทั่วถึงให้ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งในปัจจุบันสามารถเปิดการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างไทยและ สปป.ลาว จำนวน 13 เส้นทาง ได้แก่

(1) สายที่ 1 หนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์
(2) สายที่ 2 อุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์
(3) สายที่ 3 อุบลราชธานี - ปากเซ
(4) สายที่ 4 มุกดาหาร - สะหวันนะเขต
(5) สายที่ 5 ขอนแก่น - นครหลวงเวียงจันทน์
(6) สายที่ 6 กรุงเทพฯ - นครหลวงเวียงจันทน์
(7) สายที่ 7 นครพนม - ท่าแขก
(8) สายที่ 8 เชียงใหม่ - เชียงราย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - อุดมไชย - หลวงพระบาง
(9) สายที่ 9 อุดรธานี - หนองคาย - วังเวียง
(10) สายที่ 10 กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี - ปากเซ
(11) สายที่ 11 เชียงราย - เชียงของ - บ่อแก้ว
(12) สายที่ 14 เลย - แขวงไชยบุรี - แขวงหลวงพระบาง
(13) สายที่ 15 น่าน - แขวงหลวงพระบาง

4.7 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องสามารถนำสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาในอนาคตของประเด็นที่ศึกษา ทั้ง 3 แนวระเบียงเศรษฐกิจ มาวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงปัญหาหรืออุปสรรค และผลกระทบต่อประเทศไทย และเชื่องโยงปัญหาหรืออุปสรรคดังกล่าวสู่การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามแนวระบียงเศรษฐกิจ สะท้อนความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ (รายละเอียดใน**บทที่ 5**)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้แบ่งประเด็นการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ประเด็นหลัก คือ 1) โครงสร้างพื้นที่ฐาน 2) สิ่งอำนวยความสะดวก และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษ จำแนกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจดัง**ตารางที่ 4.7-1** ถึง **4.7-3**

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
1. โครงสร้างพื้นฐาน	1.1 ทางถนน	ทางหลวงส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี และได้มาตรฐาน โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศจีน ที่มีมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ Primary หรือมีการควบคุมทางเข้าออก ทำให้สามารถควบคุมเวลาในการขนส่งได้ดีมีความน่าเชื่อถือ (Reliability) สูง รองลงมาคือเส้นทางในประเทศไทย มีมาตรฐานชั้นทาง ระดับ I คือเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป ในขณะที่ เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) และ NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) ใน สปป.ลาว และเมียนมาร์ตามลำดับ มีมาตรฐานชั้นทางระดับ II หรือต่ำกว่า เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เป็นหนึ่งในเส้นทางที่มีความพลุกพล่านที่สุดสำหรับการค้า การขนส่ง หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)	โครงการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นการยกระดับทางหลวงให้มีมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ Primary หรือมีการควบคุมทางเข้าออก โดยโครงการพัฒนาที่สำคัญประกอบไปด้วยโครงการใน สปป.ลาว ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น (Bokeo - Boten Expressway) โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - บ่อเต็น (Vientiane - Boten Expressway) โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ปากเซ (Vientiane - Pakse Expressway) และโครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย (Vientiane-Hanoi Expressway) ส่วนโครงการในประเทศไทย ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M5 สาย กรุงเทพมหานคร - ด่านแม่สาย/เชียงของ หรือ มอเตอร์เวย์สายเหนือ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M6 สาย บางปะอิน - หนองคาย ช่วง นครราชสีมา - หนองคาย และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M61 สาย ท่าเรือแหลมฉบัง - นครราชสีมา	- ความล่าช้าในการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษ - ความไม่ชัดเจนในการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงของให้เป็นรูปธรรม	- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งในมิติของความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา และขยายการเข้าถึงตลาดการค้าในจีนและคาบสมุทรอินโดจีนได้ดีขึ้น - การเชื่อมต่อชายแดนกับท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่สะดวกขึ้น เป็นการเพิ่มศักยภาพและขยายโอกาสให้แก่ตลาดการค้า การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมากยิ่งขึ้น	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมใน สปป.ลาว ที่ได้มาตรฐานสูงขึ้น และมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกในเวียดนามที่ดีขึ้น จะทำให้มีการ ย้ายฐานการผลิตจากไทยไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ใน สปป.ลาว และเวียดนามมากขึ้น - แหล่งทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน สปป.ลาว มาจากประเทศจีนเป็นหลัก อาจส่งผลต่อการสร้างเงื่อนไขในการผูกขาดบริการโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว ซึ่งเป็นผลเสียต่อผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ ในไทย

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.2 ทางน้ำ	**เส้นทางขนส่งทางน้ำในประเทศ** มีเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างท่าเรือกวนเหล่ยในประเทศจีน กับ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 2) ในไทย ซึ่งให้บริการการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้ **เส้นทางขนส่งทางทะเล** มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง มีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า ที่มีขนาดกว้างใหญ่ จึงทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นประตูการค้าสำหรับไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้ รวมทั้งมีพื้นที่สนับสนุนสำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ และทางน้ำเข้า - ออก ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เชื่อมโยงกับภาคต่างๆ ของประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านได้	การพัฒนายกระดับท่าเรือกวนเหล่ยในจีน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 2) ในประเทศไทย เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงได้อย่างปลอดภัยได้มาตรฐานสากล	ในช่วงแล้ง ระดับน้ำมีปัญหา ไม่สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้	เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่ประหยัดต้นทุน โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสินค้าต่อมวลหรือต่อปริมาตรต่ำ เช่น สินค้าเทกอง และมีระยะทางในการขนส่งที่ไกล ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน	สินค้าที่ส่งจากจีนยังไม่สามารถออกสู่ทะเลได้อย่างต่อเนื่อง โดยจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้ากับการขนส่งทางถนน ซึ่งทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงขึ้น

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.3 ทางราง	มีเส้นทางรถไฟทางคู่ที่เปิดใช้การแล้ว ระหว่างกรุงเทพ ฯ กับ รังสิต และ ระหว่างชุมทางบ้านภาชี กับ ลพบุรี และรถไฟทางสามระหว่างรังสิตและชุมทางบ้านภาชี และมีเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว ระหว่างกรุงเทพ ฯ กับ เวียงจันทน์	การพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ระหว่าง ลพบุรี กับ เชียงของ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่าง กรุงเทพ ฯ กับ หนองคาย ระหว่าง กรุงเทพ ฯ กับ พิษณุโลก และ ระหว่างสนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ และ อู่ตะเภา โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สายบ่อเต็น - เวียงจันทน์ ท่าแขก - หวุงอ่าง ใน สปป.ลาว และ สายอู้ซี - บ่อหาน ในจีน	- ความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง - ความไม่ชัดเจนในการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงของให้เป็นรูปธรรม	- การพัฒนาโครงข่ายทางราง ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งในมิติของความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา และขยายการเข้าถึงตลาดการค้าในจีนและคาบสมุทรอินโดจีนได้ดีขึ้น - การเชื่อมต่อชายแดนกับท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่สะดวกขึ้น เป็นการเพิ่มศักยภาพและขยายโอกาสให้แก่ตลาดการค้า การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมากยิ่งขึ้น	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมใน สปป.ลาว ที่ได้มาตรฐานสูงขึ้น และมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกในเวียดนามที่ดีขึ้น จะทำให้สินค้าส่งออกบางส่วนของจีน ย้ายฐานการผลิตจากไทยไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ใน สปป.ลาว และเวียดนามมากขึ้น - แหล่งทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน สปป.ลาว มาจากประเทศจีนเป็นหลัก อาจส่งผลต่อการสร้างเงื่อนไขในการผูกขาดบริการโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว ซึ่งเป็นผลเสียต่อผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ ในไทย

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.4 ทางอากาศ	ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบไปด้วย Jinghong International Airport ในจีน ท่าอากาศยานนานาชาติวัตไต และท่าอากาศยานนานาชาติหลวงพระบาง ใน สปป.ลาว ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ในไทย	โครงการพัฒนาเพื่อยกระดับความจุท่าอากาศยานนานาชาติ	- ความไม่แน่นอนของอุปสงค์ของผู้มาใช้บริการสนามบิน หลังสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 - สนามบินมีสภาพคับคั่งในบางช่วงเวลา ระดับการให้บริการขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหาร Slot เวลาของสนามบิน	เป็นทางเลือกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสินค้าต่อมวลหรือต่อปริมาตรสูง เช่น สินค้าเน่าเสียง่าย สินค้าประเภทพัสดุ และมีระยะทางในการขนส่งที่ไกล ระหว่างประเทศไทยและประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน	การพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้านให้ดีขึ้นส่งผลกระทบต่อบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
2. สิ่งอำนวยความสะดวก	2.1 สะพาน	เส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) มีสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เชื่อมระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ขณะที่ เส้นทาง NSEC-2 มีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์) เชื่อมระหว่างไทยกับ สปป.ลาว		- สะพานมิตรภาพมีสภาพคับคั่งในบางช่วงเวลา ระดับการให้บริการขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหาร Slot เวลาของสะพานมิตรภาพ	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าการลงทุนบริเวณชายแดน ในขณะที่สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ	การผ่านพิธีศุลกากรการกักและตรวจโรค (CIQ) ทำให้เกิดลักษณะคอขวดขึ้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือในการให้บริการในมิติด้านความตรงต่อเวลา

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.2 ด่าน	จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - สปป.ลาว (Lao PDR) บ่อหาน (Mohan) - บ่อเต็น (Boten) และจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญในเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - เมียนมา (Myanmar) ตาลั่ว (Daluo) - เมืองลา (Mongla) และ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 และ 2 เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญในเส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) ขณะที่ จุดผ่านแดนถาวร จีน (PRC) - สปป.ลาว (Lao PDR) บ่อหาน (Mohan) - บ่อเต็น (Boten) และจุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์) เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญในเส้นทาง NSEC-2	การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) เช่น การติดตั้งระบบ IT เพื่อรองรับกระบวนการทำงานในลักษณะ พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หรือ Common Control Area: CCA การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว ซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันจะปฏิบัติงาน ตรวจร่วมกันเพื่อให้มีการตรวจเพียงครั้งเดียวโดยเป็นการตรวจที่เน้นเฉพาะการตรวจขาเข้าซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้า (Observation at the country of entry in Common Control Area : CCA) หรือ Single Stop Inspection (SSI) และการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกันโดยหน่วยที่เกี่ยวข้อง ณ ด่านพรมแดนของประเทศใดประเทศหนึ่ง เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกันโรคพืชและสัตว์ โดยปฏิบัติหน้าที่พร้อมกันตรวจตราทั้งคน (Passport/Visa, Driving License , Foreign Exchange, Custom, Health/ Epidemiological) พาหนะ (Registration, Roadworthiness, Insurance) และสินค้า (Custom, Quality, Phytosanitary /Plant Protection, Veterinary) หรือ Single Window Inspection (SWI) ภายใต้ข้อตกลง GMS Cross-Border Transport Agreement (GMS-CBTA)	- ความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ในประเทศเพื่อนบ้าน และ ความร่วมมือกันในการผลักดันให้ GMS-CBTA สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม	สามารถลดการหยุดระหว่างทาง (Intermediary Stops) หรือการเปลี่ยนขนถ่าย (Trans - Shipment) รวมทั้งลดระยะเวลาในการข้ามแดน (Crossing Border Time) ลงได้	-

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.3 ท่าเรือบก	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD) สามารถรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้าน TEU ลดความแออัดบริเวณหน้าท่าเรือแหลมฉบัง	การพัฒนาท่าเรือบกในประเทศไทย ในรูปแบบ Mid-Range Dry Port (ประมาณ 300 กิโลเมตร) หลังท่าเรือ หรือ ด่านชายแดน ได้แก่ ท่าเรือบกเด่นชัย 330 กิโลเมตรจากด่านเชียงของ และ ท่าเรือบกนครราชสีมา 356 กิโลเมตรจากด่านหนองคาย และโครงการท่าเรือบก - ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) และเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) สนับสนุนการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ โดย TDP ถูกออกแบบให้เชื่อมต่อกับเส้นทางการค้าทางทะเล ท่าอากาศยานและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยหนุนและเสริมศักยภาพด้านการค้าและการลงทุน	- ความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือบก	- การพัฒนาท่าเรือบกพร้อมเส้นทางรถไฟเชื่อมด่านชายแดนจะช่วยลดความแออัดจากกระบวนการ CIQ บริเวณชายแดนหรือหน้าท่าเรือ และช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่ระบบราง	การพัฒนาท่าเรือบกที่ล่าช้ากว่าการพัฒนาเขตโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นการดึงดูดนักลงทุนจากไทยไปตั้งฐานการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน
	2.4 ไฟฟ้า	- ไทยส่งออกไฟฟ้าไป สปป.ลาว และมาเลเซีย - สปป.ลาว ส่งออกไฟฟ้าไปเวียดนาม และส่งออกไปมาเลเซียและสิงคโปร์ผ่านไทยในระบบสายส่งร่วม - เมียนมานำเข้าไฟฟ้าจาก สปป.ลาว	- ไทยกับ สปป.ลาว ได้ลงนามใน MoU จำนวน 5 ฉบับ ในการซื้อขายพลังงาน - กฟผ. ของไทยลงทุนโรงไฟฟ้าในเมียนมา 3 โครงการ - ไทยและเวียดนามลงนามสัญญาการพัฒนารวม โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนที่ใช้เทคโนโลยีแบบ Ultra-Supercritical สปป.ลาว และเมียนมาได้ลงนามในสัญญาความร่วมมือในการซื้อไฟฟ้าในปี 2023	ระบบสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาคไม่สอดคล้องกัน โดย สปป.ลาว และเมียนมามีมาตรฐานสายส่งไฟฟ้าที่ต่ำกว่าไทย	- รับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านได้กรณีกำลังการผลิตไม่พอ - สาธารณูปโภค ที่ดี สามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ	ความแตกต่างของระบบสายส่งไฟฟ้าส่งผลต่อเสถียรภาพของการจ่ายไฟฟ้า จึงทำให้ กฟผ. ของไทยต้องแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการสร้างสถานีรวบรวมไฟฟ้าเป็นการรวมสายส่งหลายโครงการเข้าด้วยกัน

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.5 น้ำ	- อ่างเก็บน้ำในไทยและเมียนมา ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตน้ำประปา - อ่างเก็บน้ำใน สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ	- แผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำเพื่อใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำของไทย 2 แห่ง เมียนมา 7 แห่ง สปป.ลาว 286 แห่ง และเวียดนาม 2 แห่ง - แผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำเพื่อใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำและผลิตน้ำประปาร่วมของจีนตอนใต้ 1 แห่ง	ประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้คำนึงถึงการขาดเสถียรภาพของทรัพยากรน้ำ โดยมีแผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ ซึ่งการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำจำเป็นต้องใช้เงินทุนและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงอาจทำให้แผนงานไม่ได้ดำเนินการอย่างรวดเร็ว	- สาธารณูปโภคที่ดีสามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ - อ่างเก็บน้ำสำหรับผลิตไฟฟ้าพลังน้ำช่วยเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานไฟฟ้าภายในประเทศ	อ่างเก็บน้ำมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ
3. เขตเศรษฐกิจพิเศษ	3.1 จีนตอนใต้	เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน และเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน : อุตสาหกรรมการผลิต การแปรรูป พลังงานสะอาด โลจิสติกส์ และบริการทันสมัย	Made in China 2025 หรือ Industry 4.0 มุ่งพัฒนาจีน จากประเทศการผลิตยักษ์ใหญ่เป็นประเทศการผลิตที่แข็งแกร่งภายในปี ค.ศ.2025) โดยเปลี่ยนจากเน้นปริมาณสู่การผลิตที่เน้นคุณภาพมีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต		ตลาดสินค้าส่งออกผ่านด่านเชียงของ เชียงแสน แม่สาย	

ตารางที่ 4.7-1 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	3.2 สปป.ลาว	เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม : พื้นที่การค้า โลจิสติกส์ การศึกษา การบริการทางการแพทย์ การท่องเที่ยว การเงินและการธนาคาร โดยมีบริษัท ยูนนาน ไห่เฉิง เป็นผู้ได้รับสัมปทานดำเนินการ	พัฒนาเขตเศรษฐกิจบ่อเต็นแดนงามให้เป็นเขตร่วมมือมิตรภาพลาว-จีน และวางบทบาทให้เป็นจุดเชื่อมโยงจีนเข้าสู่ ASEAN		เป็นช่องทางการค้าที่มีศักยภาพ เชื่อมโยงการขนส่ง สินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	
	3.3 ไทย	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย : ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ อุตสาหกรรมการผลิตยางเครป ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์	การพัฒนาตามแผนแม่บทเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ระยะที่ 2 ระยะที่ 2 (2561 - 2566) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ พื้นที่กิจกรรมหลักและศักยภาพผู้ประกอบการท้องถิ่น	ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นที่ต้องมีการลงทุนใหม่ และการดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนและความเข้าใจของภาคประชาชนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่	สะพานเชื่อมโยงกับเมียนมา และ สปป.ลาว มีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเชื่อมโยงจีนตอนใต้	

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
1. โครงสร้างพื้นที่ฐาน	1.1 ทางถนน	ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 และหมายเลข 16 ในเมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม อยู่ในสภาพดี มีมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ I ถึง III มีช่องจราจร ตั้งแต่ 2 ถึง 4 ช่อง	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ M2 ตาก - มุกดาหาร จะมีบทบาทสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่เป็นรองกว่าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จึงมีบทบาทในการรวมและกระจายการขนส่งจากแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ มากกว่าจะพัฒนาให้เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก	ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายในการรวมและกระจายการขนส่งจากแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และการเป็น Landbridge เชื่อมทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้	การขนถ่ายสินค้าในลักษณะ Landbridge อาจส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน
	1.2 ทางน้ำ	เส้นทางขนส่งทางทะเล มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกทางฝั่งตะวันตกในเมียนมา ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้ง และท่าเรือติลาวา และท่าเรือน้ำลึกทางฝั่งตะวันออกในเวียดนาม ได้แก่ ท่าเรือดานัง	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนถ่ายสินค้าให้มากขึ้น		ไทยสามารถสร้างโอกาสจากแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก - ตะวันออก ซึ่งทำหน้าที่เป็น Landbridge เชื่อมทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ ด้วยการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าให้เกิดขึ้นระหว่างการขนถ่ายสินค้าโดยนำเข้าวัตถุดิบจากท่าเรือต้นทางและส่งออกผลิตภัณฑ์ไปยังท่าเรือปลายทางได้	แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาไม่สูงมากจนอาจทำให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.3 ทางราง	รถไฟทางเดี่ยว เส้นทาง ย่างกุ้ง (Yangon) - เมาะละแหม่ง (Mawlamyine)	โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย สะหวันนะเขต (Savannakhet) - ลาวบาว (Lao Bao) อยู่ระหว่างการดำเนินการ และโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ สาย ท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa-an) - เมียวดี (Myawaddy) และ โครงการรถไฟทางคู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ในประเทศไทย อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม	แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่เป็นรองกว่าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จึงมีบทบาทในการรวมและกระจายการขนส่งจากแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ มากกว่าจะพัฒนาให้เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก	- การพัฒนาโครงข่ายทางราง ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการให้บริการขนส่ง ทั้งในมิติของความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา และขยายการเข้าถึงตลาดการค้าในคาบสมุทรอินโดจีนได้ดีขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก - ตะวันออก ทำหน้าที่เป็น Landbridge เชื่อมทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้	แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาไม่สูงมากจนอาจทำให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.4 ทางอากาศ	ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญประกอบไปด้วย Yangon International Airport ในเมียนมา ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในไทย และ Danang International Airport ในเวียดนาม	โครงการพัฒนาเพื่อยกระดับความจุท่าอากาศยานนานาชาติ	- ความไม่แน่นอนของอุปสงค์ของผู้มาใช้บริการสนามบินหลังสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 - สนามบินมีสภาพคับคั่งในบางช่วงเวลา ระดับการให้บริการขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหาร Slot เวลาของสนามบิน	เป็นทางเลือกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสินค้าต่อมวลหรือต่อปริมาตรสูง เช่น สินค้าเน่าเสียง่าย สินค้าประเภทพัสดุ และมีระยะทางในการขนส่งที่ไกล ระหว่างประเทศไทยและประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน	การพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้านให้ดีขึ้นส่งผลกระทบต่อบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค
2. สิ่งอำนวยความสะดวก	2.1 สะพาน	สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา (แม่สอด - เมียวดี) ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 อำเภอ แม่สอด จังหวัดตาก และ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) เป็นสะพานมิตรภาพที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ		- สะพานมิตรภาพมีสภาพคับคั่งในบางช่วงเวลา ระดับการให้บริการขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหาร Slot เวลาของสะพานมิตรภาพ	สะพานมิตรภาพทั้งสอง เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ	การผ่านพิธีศุลกากร การกักและตรวจโรค (CIQ) ทำให้เกิดลักษณะคอขวดขึ้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือในการให้บริการในมิติด้านความตรงต่อเวลา

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.2 ด่าน	จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา (แม่สอด - เมียวดี) ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 อำเภอ แม่สอด จังหวัดตาก จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) และ จุดผ่านแดนถาวร แดนสะหวัน (Dansavanh) - ลาวบาว (Lao Bao) เป็นจุดผ่านแดนที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ	การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) เช่น การติดตั้งระบบ IT เพื่อรองรับกระบวนการทำงานในลักษณะพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หรือ Common Control Area: CCA การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันจะปฏิบัติงาน ตรวจร่วมกันเพื่อให้มีการตรวจเพียงครั้งเดียวโดยเป็นการตรวจที่เน้นเฉพาะการตรวจขาเข้าซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้า (Observation at the country of entry in Common Control Area : CCA) หรือ Single Stop Inspection (SSI) และการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน โดยหน่วยที่	- ความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ในประเทศเพื่อนบ้าน และ ความร่วมมือกันในการผลักดันให้ GMS-CBTA สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม	สามารถลดการหยุดระหว่างทาง (Intermediary stops) หรือการเปลี่ยนขนถ่าย (Trans - Shipment) รวมทั้งลดระยะเวลาในการข้ามแดน (Crossing Border Time) ลงได้	

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
			เกี่ยวข้อง ณ ด่านพรมแดนของประเทศใดประเทศหนึ่ง เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกันโรคพืชและสัตว์ โดยปฏิบัติหน้าที่พร้อมกันตรวจตราทั้งคน (Passport/Visa, Driving License, Foreign Exchange, Custom, Health/ Epidemiological) พาหนะ (Registration, Roadworthiness, Insurance) และสินค้า (Custom, Quality, Phytosanitary /Plant Protection, Veterinary) หรือ Single Window Inspection (SWI) ภายใต้ข้อตกลง GMS Cross-Border Transport Agreement (GMS-CBTA)			

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.3 ท่าเรือบก		การพัฒนาท่าเรือบกในประเทศไทย ในรูปแบบ Mid-Range Dry Port (ประมาณ 300 กิโลเมตร) หลังท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือบกขอนแก่น 710 กิโลเมตรจากท่าเรือดานัง และ 980 กิโลเมตรจากท่าเรือติลาวา	- ความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือบก	การพัฒนาท่าเรือบกพร้อมเส้นทางรถไฟเชื่อมด่านชายแดนจะช่วยลดความแออัดจากกระบวนการ CIQ บริเวณชายแดนหรือหน้าท่าเรือ และช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่ระบบราง	การพัฒนาท่าเรือบกที่ล่าช้ากว่าการพัฒนาเขตโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นการดึงดูดนักลงทุนจากไทยไปตั้งฐานการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.4 ไฟฟ้า	- ไทยส่งออกไฟฟ้าไปสปป.ลาว และมาเลเซีย - สปป.ลาวส่งออกไฟฟ้าไปเวียดนาม และส่งออกไปมาเลเซียและสิงคโปร์ผ่านไทยในระบบสายส่งร่วม - เมียนมานำเข้าไฟฟ้าจากสปป.ลาว	- ไทยกับสปป.ลาว ได้ลงนามใน MOU จำนวน 5 ฉบับ ในการซื้อขายพลังงาน - กฟผ. ของไทยลงทุนโรงไฟฟ้าในเมียนมา 3 โครงการ - ไทยและเวียดนามลงนามสัญญาการพัฒนารวม โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนที่ใช้เทคโนโลยีแบบ Ultra - Supercritical สปป.ลาว และเมียนมาได้ลงนามในสัญญาความร่วมมือในการซื้อไฟฟ้าในปี 2023	ระบบสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาคไม่สอดคล้องกัน โดย สปป.ลาว และเมียนมามีมาตรฐานสายส่งไฟฟ้าที่ต่ำกว่าไทย	- รับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านได้ กรณีกำลังการผลิตไม่พอ - สาธารณูปโภคที่ดีสามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ	ความแตกต่างของระบบสายส่งไฟฟ้าส่งผลต่อเสถียรภาพของการจ่ายไฟฟ้า จึงทำให้ กฟผ. ของไทยต้องแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการสร้างสถานีรวบรวมไฟฟ้าเป็นการรวมสายส่งหลายโครงการเข้าด้วยกัน
	2.5 น้ำ	- อ่างเก็บน้ำในไทยและเมียนมา ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตน้ำประปา - อ่างเก็บน้ำใน สปป.ลาว และเวียดนาม ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ	แผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำเพื่อใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำของไทย 2 แห่ง เมียนมา 7 แห่ง สปป.ลาว 286 แห่ง และเวียดนาม 2 แห่ง	ประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้คำนึงถึงการขาดเสถียรภาพของทรัพยากรน้ำ โดยมีแผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ ซึ่งการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำจำเป็นต้องใช้เงินทุนและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงอาจทำให้แผนงานไม่ได้ดำเนินการอย่างรวดเร็ว	- สาธารณูปโภคที่ดีสามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ - อ่างเก็บน้ำสำหรับผลิตไฟฟ้าพลังน้ำช่วยเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานไฟฟ้าภายในประเทศ	อ่างเก็บน้ำมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ

ตารางที่ 4.7-2 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
3. เขตเศรษฐกิจพิเศษ	3.1 ไทย	**เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก:** ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ เครือข่ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง บรรจุภัณฑ์พลาสติก วัสดุก่อสร้างยานยนต์ เครื่องจักร และชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ **เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร:** ศูนย์ค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตพลาสติก อาหาร หมักสำเร็จรูป เครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้าง	พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ให้เพียงพอ	ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นที่ต้องมีการลงทุนใหม่ และการดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุน และความเข้าใจของภาคประชาชนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่	เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับเมียนมา และ สปป.ลาว และเชื่อมโยงท่าเรือดานัง เวียดนาม ผ่านเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม)	
	3.2 สปป.ลาว	**เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน:** พัฒนาโดยรัฐบาล สปป.ลาว ร่วมกับกลุ่มนักลงทุนมาเลเซีย เพื่อพัฒนาให้เป็นเขตการค้า การบริการและอุตสาหกรรม	การลงทุนโครงการสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การแก้ไขปัญหาสิ่งกีดขวางของโครงการก่อสร้างทางด่วนนครหลวงเวียงจันทน์ - วังเวียง โครงการก่อสร้างทางด่วนศูนย์การค้า Lao-ITECC - ดงหมากคาย และโครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว - จีน		สามารถเชื่อมโยงการค้าในเขตฯ และกับเมียนมา และเวียดนาม	

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
1. โครงสร้างพื้นที่ฐาน	1.1 ทางถนน	ถนนท้องถิ่นในเมียนมาและเวียดนาม ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 และ 123 ในไทย และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 21 และ 123 ในกัมพูชา ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี ยกเว้นบางส่วนในกัมพูชา เมียนมา และเวียดนาม ที่จะต้องปรับปรุง บางเส้นทางมีมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ I ถึง IV มีช่องจราจร ตั้งแต่ 2 ถึง 4 ช่อง	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 สาย บางใหญ่ – กาญจนบุรี M71 สาย ถนนกาญจนาภิเษก – ด่านอรัญประเทศในไทย โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเส้นทาง พนมเปญ – สีหนุวิลล์ พนมเปญ – บาเวต ถนนวงแหวนรอบที่ 3 และ 4 ในกัมพูชา ทางหลวงแผ่นดิน สาย ทวาย - ด่านทิกิในเมียนมา ทางหลวงพิเศษ เส้นทาง Ben Luc - Long Thanh Expressway หรือถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ รอบที่ 3 ทางหลวงพิเศษ เส้นทาง Bien Hoa - Vung Tau Expressway ทางหลวงพิเศษ เส้นทาง นครโฮจิมินห์ - ม๊อกไป ทางหลวงพิเศษ นครโฮจิมินห์ - ล็องถั่ญ - เหย่าไย และ ถนนวงแหวนนครโฮจิมินห์ 2 3 4 ในเวียดนามเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ โดยเส้นทางส่วนใหญ่เป็นการขยายโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านพรมแดนที่สำคัญ	การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษมีความล่าช้า	การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งในมิติของความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา และขยายการเข้าถึงตลาดการค้าในคาบสมุทรอินโดจีน ได้ดีขึ้น	การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในประเทศเพื่อนบ้านที่ได้มาตรฐานสูงขึ้นและมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกที่ดีขึ้น จะทำให้มีการย้ายฐานการผลิตจากไทย ไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ใน ประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.2 ทางน้ำ	เส้นทางขนส่งทางน้ำในประเทศมีท่าเรืออัตโนมัติพนมเปญ (Phnom Penh Autonomous Port) ริมแม่น้ำโตนเลสาบ (Tonle Sap River) ในกัมพูชาเป็นท่าเรือที่สำคัญ ในขณะที่ท่าเรืออัตโนมัติสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port: PAS) ในกัมพูชา ท่าเรือหวุงเต่า (Vung Tau Port) และท่าเรือกวีเญิน (Quy Nhon Port) ในเวียดนาม เป็นท่าเรือทางทะเลที่สำคัญ	โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เป็นโครงการพัฒนาทางทะเลที่สำคัญ	ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมา ทำให้ขาดความต่อเนื่องในนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในภูมิภาคช่วยเพิ่มเส้นทางเลือกในการส่งออก นำเข้าสินค้าผ่านประตูการค้าที่หลากหลายขึ้น	การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในประเทศเพื่อนบ้านที่ได้มาตรฐานสูงขึ้นและมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกที่ดีขึ้น จะทำให้มีการย้ายฐานการผลิตจากไทย ไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.3 ทางราง	เส้นทางส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดี่ยวซึ่งเชื่อมต่อกับกรุงเทพ ฯ ไปทางทิศตะวันตก ได้แก่ กาญจนบุรี และทางทิศตะวันออก ได้แก่ มาบตาพุต และอรัญประเทศ และเชื่อมต่อไปยังปอยเปต ในกัมพูชา โดยมีบางช่วง ได้แก่ กรุงเทพ ฯ – แหลมฉบัง ที่มีการพัฒนาเป็นระบบทางคู่	รถไฟทางคู่ ไทย มีการศึกษาเพื่อเพิ่มเส้นทาง ได้แก่ เส้นทาง ศรีราชา - มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี – ตราด เส้นทาง คลองสิบเก้า – อรัญประเทศ และเส้นทาง แหลมฉบัง - ทวาย กัมพูชาจะดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงทางรถไฟต่อจากปอยเปตไปจนถึงศรีโสภณ และ เวียดนามจะพัฒนาระบบรางเชื่อมระหว่าง นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - หวุงเต่า (Vũng Tàu) และ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - ลอกนิง (Loc Ninh) รถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เส้นทางฮานอย (Hanoi) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - เกิ่นเทอ (Can Tho)	- ความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง - ความไม่ชัดเจนในการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้เป็นรูปธรรม	การพัฒนาโครงข่ายทางราง ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งในมิติของความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา และขยายการเข้าถึงตลาดการค้าในคาบสมุทรอินโดจีน ได้ดีขึ้น	การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในประเทศเพื่อนบ้านที่ได้มาตรฐานสูงขึ้นและมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกในประเทศเพื่อนบ้านที่ดีขึ้น จะทำให้มีการย้ายฐานการผลิตจากไทยไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	1.4 ทางอากาศ	ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบไปด้วย ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภาในไทย Phnom Penh และ Siem Reap International Airport ในกัมพูชา และ Tan Son Nhat และ Cam Ranh International Airport ในเวียดนาม	โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและมหานครการบินภาคตะวันออกในไทย โครงการยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ และ โครงการท่าอากาศยานนานาชาติ Dara Sakor Airport ในกัมพูชา	- ความไม่แน่นอนของอุปสงค์ของผู้มาใช้บริการสนามบิน หลังสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 - สนามบินมีสภาพคับคั่งในบางช่วงเวลา ระดับการให้บริการขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหาร Slot เวลาของสนามบิน	เป็นทางเลือกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสินค้าต่อมวลหรือต่อปริมาตรสูง เช่น สินค้าเน่าเสียง่าย สินค้าประเภทพัสดุ และมีระยะทางในการขนส่งที่ไกล ระหว่างประเทศไทยและประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน	การพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้านให้ดีขึ้นส่งผลกระทบต่อบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
2. สิ่งอำนวยความสะดวก	2.1 ด่าน	จุดผ่านแดนตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Economic) มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปล่อยร่วม หรือ Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ในไทย และจุดผ่านแดน Ou Ya Dav ในกัมพูชาที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ	การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) เช่น การติดตั้งระบบ IT เพื่อรองรับกระบวนการทำงานในลักษณะ พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หรือ Common Control Area: CCA การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันจะปฏิบัติงาน ตรวจร่วมกันเพื่อให้มีการตรวจเพียงครั้งเดียวโดยเป็นการตรวจที่เน้นเฉพาะการตรวจขาเข้าซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้า (Observation at the country of entry in Common Control Area : CCA) หรือ Single Stop Inspection (SSI) และการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน โดยหน่วยที่เกี่ยวข้อง ณ ด่านพรมแดนของประเทศใดประเทศ	- ความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ในประเทศเพื่อนบ้าน และ ความร่วมมือกันในการผลักดันให้ GMS-CBTA สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม	สามารถลดการหยุดระหว่างทาง (Intermediary Stops) หรือการเปลี่ยนขนถ่าย (Trans - Shipment) รวมทั้งลดระยะเวลาในการข้ามแดน (Crossing Border Time) ลงได้	

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
			หนึ่ง เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมืองและกักกันโรคพืชและสัตว์ โดยปฏิบัติหน้าที่พร้อมกันตรวจตราทั้งคน (Passport/Visa, Driving License, Foreign Exchange, Custom, Health/Epidemiological) พาหนะ (Registration, Roadworthiness, Insurance) และสินค้า (Custom, Quality, Phytosanitary/Plant Protection, Veterinary) หรือ Single Window Inspection (SWI) ภายใต้ข้อตกลง GMS Cross-Border Transport Agreement (GMS-CBTA)			

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.2 ท่าเรือบก	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD) มี ขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้าน TEU กัมพูชา มีท่าเรือบก 23 แห่ง มีเพียง 7 แห่งที่อยู่ใน Annex 1 ของข้อตกลงระหว่างรัฐบาลเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือบกภายใต้ UNESCAP	กัมพูชา มีการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) 2 แห่ง คือ Phnom Penh Logistics Complex (PPLC) ในกรุงพนมเปญ ซึ่งจะสนับสนุนโครงข่ายกระจายสินค้าและทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบ เช่น ถนน ราง น้ำ และ อากาศ ภายในรัศมี 10 กิโลเมตรจากใจกลางเมือง และ Sihanoukville Logistics Complex ในสีหนุวิลล์เพื่อรองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายในประเทศและระหว่างประเทศ เวียดนามตอนใต้ มีการพัฒนาท่าเรือบกจำนวน 10 แห่ง อยู่ในนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) 6 แห่ง จังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) 2 แห่ง และ จังหวัดด่งนาย (Dong Nai) 2 แห่ง ซึ่งมีระยะทางอยู่ห่างจากทะเลประมาณ 20 - 70 กิโลเมตร 7 จาก 10 แห่งนี้มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางน้ำ	ที่ตั้งของท่าเรือบกในประเทศกัมพูชาอยู่ห่างจากท่าเรือน้ำลึกไม่มากนัก จึงทำให้การขนส่งทางรางไม่คุ้มค่าผู้ประกอบการในกัมพูชาจึงขนส่งสินค้าทางรางผ่านชายแดนมาใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในประเทศไทยแทน	การพัฒนาท่าเรือบกพร้อมเส้นทางรถไฟเชื่อมด่านชายแดนจะช่วยลดความแออัดจากกระบวนการ CIQ บริเวณชายแดนหรือหน้าท่าเรือ และช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่ระบบราง	การพัฒนาท่าเรือบกที่ล่าช้ากว่าการพัฒนาเขตโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านจะเป็นการดึงดูดนักลงทุนจากไทยไปตั้งฐานการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
	2.3 ไฟฟ้า	- ไทยส่งออกไฟฟ้าไปส่งไปกัมพูชาบริเวณชายแดนไทย - เวียดนามพยายามส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก - กัมพูชาพยายามเพิ่มการใช้พลังงานเป็นพลังงานฟอสซิลทำให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับระบบนิเวศ	- ไทยและเวียดนามลงนามสัญญาการพัฒนารวม โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนที่ ใช้เทคโนโลยีแบบ Ultra-Supercritical - ไทยและกัมพูชาได้จัดทำคำแถลงร่วมว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงานกับราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อร่วมกันพัฒนาพลังงานน้ำ และส่งเสริมการซื้อขายไฟฟ้าภายในอนุภูมิภาค	ระบบสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาคไม่สอดคล้องกัน โดยกัมพูชามีมาตรฐานสายส่งไฟฟ้าที่ต่ำกว่าไทย	- รับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านได้กรณีกำลังการผลิตไม่พอ - สาธารณูปโภคที่ดี สามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ	ความแตกต่างของระบบสายส่งไฟฟ้าส่งผลต่อเสถียรภาพของการจ่ายไฟฟ้า จึงทำให้ กฟผ. ของไทยจึงต้องแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการสร้างสถานีรวบรวมไฟฟ้าเป็นการรวมสายส่งหลายโครงการเข้าด้วยกัน
	2.4 น้ำ	- อ่างเก็บน้ำในไทย ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตน้ำประปาอ่างเก็บน้ำในกัมพูชา และเวียดนาม ส่วนใหญ่เป็นอ่างเก็บน้ำใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ	แผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำเพื่อใช้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำของไทย 2 แห่ง กัมพูชา 65 แห่ง และเวียดนาม 2 แห่ง	ประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้คำนึงถึงการขาดเสถียรภาพของทรัพยากรน้ำ โดยมีแผนพัฒนาอ่างเก็บน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ ซึ่งการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำจำเป็นต้องใช้เงินทุนและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงอาจทำให้แผนงานไม่ได้ดำเนินการอย่างรวดเร็ว	- สาธารณูปโภคที่ดี สามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ - อ่างเก็บน้ำสำหรับผลิตไฟฟ้าพลังน้ำช่วยเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานไฟฟ้าภายในประเทศ	อ่างเก็บน้ำมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ

ตารางที่ 4.7-3 การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

ประเด็นที่ศึกษา		สภาพปัจจุบัน	แผนพัฒนาในอนาคต	ปัญหา/อุปสรรค	ผลกระทบต่อไทย	
					บวก	ลบ
3. เขตเศรษฐกิจพิเศษ	3.1 ไทย	เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด	พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ให้เพียงพอ	ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นที่ต้องมีการลงทุนใหม่ และการดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุน และความเข้าใจของภาคประชาชนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่	ขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าชายแดน	
	3.2 กัมพูชา	เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ และเขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงภายในประเทศให้เพียงพอ	ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานในกัมพูชาเพื่อรองรับการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่เพียงพอ	เชื่อมโยงการค้าและการผลิตกับไทยผ่านด่านชายแดน	
	3.3 เวียดนาม	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย: โลจิสติกส์ ท่าเรือน้ำลึก อุตสาหกรรมขนาดใหญ่	มีเป้าหมายการเป็นจุดเชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สำคัญระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ และเชื่อมโยงกับโครงการ EEC ของไทย	ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องมีการลงทุนจำนวนมาก และการหยุดชะงักการก่อสร้างในช่วงต้นปี 2564	เชื่อมโยงการค้ากับไทยที่ชายแดนกาญจนบุรี	

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

4.8 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

จากการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง และเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) รวมทั้งศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว สามารถสรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจ ได้ดังนี้

4.8.1 ความพร้อมในการพัฒนา

4.8.1.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

- ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมาก แนวระเบียงพาดผ่านพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติและมีความหลากหลายทางเศรษฐกิจตลอดแนวระเบียง รวมทั้งยังมีแหล่งมรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติต่างๆ
- ตอนเหนือของแนวระเบียงเศรษฐกิจมีลักษณะเป็นภูเขาและที่สูง สลับไปกับหุบเขาและที่ราบพร้อมกับทิวทัศน์ที่สวยงาม มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรป่าไม้และแร่ธาตุ พร้อมกับความหลากหลายทางชีวภาพ ชุมชนมีการตั้งรกรากกระจายพื้นที่และเป็นแหล่งชุมชนที่มีหลากหลายของชาติพันธุ์
- ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนและไทยซึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรม แนวระเบียง NSEC ทำหน้าที่เป็นเส้นทางการค้าทางบกหลักระหว่างยูนนานในจีนกับไทย และทำหน้าที่เปิดทางให้ยูนนานซึ่งไม่มีพื้นที่ติดทะเลสามารถเข้าถึงชายฝั่งทะเลที่แหลมฉบังได้ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-2
- ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ยังเป็นเส้นทางการค้าหลักระหว่างจีนกับเวียดนามตอนเหนือ จีนมีการใช้พรมแดนร่วมกับประเทศต่างๆ ในอาเซียนผ่านระเบียงเศรษฐกิจนี้ จึงเสมือนเป็นประตูการค้าสำหรับจีนและอาเซียน แนวระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ขยายความเชื่อมโยงไปทางตอนเหนือของยูนนานและกวางสีไปยังส่วนที่เหลือของจีน เมียนมาไปยังเอเชียใต้ ผ่านประตูชานแดน ด่านตามู (Tamu) และด่านมอเรห์ (Moreh) และยังขยายความเชื่อมโยงไปยังตอนใต้ ไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ และส่วนที่เหลือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 กรุงเทพฯ - คุนหมิง มีทางหลวงอาเซียน ระดับชั้นทางสูงและสภาพทางดี และยังมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับทั้งทางถนนและทางรางอย่างชัดเจน จึงมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่า

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 คุนหมิง - กรุงเทพฯ ทำให้ด่านบ่อหาน (Mohan) ในจีนและบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว เป็นจุดเชื่อมทางบกระหว่างจีนกับคาบสมุทรอินโดจีน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อเขตการค้าเสรีจีน - อาเซียน ในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจทั้งสองเข้าด้วยกัน บ่อหาน (Mohan) และบ่อเต็น (Boten) มีจุดแข็งและบทบาทในตัวในการเป็นท่าเรือนานาชาติซึ่งเกี่ยวโยงกับความร่วมมือในภูมิภาค ซึ่งจะกลายเป็นเครื่องยนต์หลักในการสร้างการเติบโตใน แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 เป็นแพลตฟอร์มที่สำคัญสำหรับการค้า เทคโนโลยี และความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมใน GMS จีน สปป.ลาว และไทย ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในละแวกใกล้เคียงกับชายแดนตลอดแนว NSEC-1 ซึ่งจะสร้างโอกาสในการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การผลิต และบริการข้ามพรมแดน

- โครงการพัฒนาระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 คุนหมิง - กรุงเทพ ฯ และ NSEC-2 คุนหมิง - แหลมฉบัง เช่น โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย อวี้ซี - บ่อหาน (Yuxi - Mohan Railway or Yumo Railway) โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย บ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten-Vientiane Railway) โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย เวียงจันทน์ - หวุงอ๋าง (Vientiane - Vung Ang Railway) โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย ท่าแขก - หวุงอ๋าง (Vientiane - Vung Ang Railway) โครงการท่าเรือบก - ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) และเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือบกท่าแขก (Thakhek Dry Port) มีส่วนช่วยในการพลิกโฉมประเทศ สปป.ลาว จากที่เคยเป็นประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล (Landlock) เป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อกับประตูค้า (Gateway) ในอนุภูมิภาค เช่น ท่าเรือบก - ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) และเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) มีระบบรถไฟสาย เวียงจันทน์ - หวุงอ๋าง (Vientiane - Vung Ang Railway) เชื่อมต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกหวุงอ๋างได้ อีกทั้งยังทำหน้าที่เสมือนเป็นประตูการค้าของสมาชิกอาเซียนในคาบสมุทรอินโดจีนเพื่อการติดต่อค้าขายกับจีนตอนใต้ต่อเนื่องไปถึงจีนตอนกลางได้อีกด้วย นอกจากนี้ เส้นทางที่เคยมีลักษณะเป็นคอขวด (Bottleneck) ก็ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น เช่น โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น (Bokeo - Boten Expressway) โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - บ่อเต็น (Vientiane - Boten Expressway) โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ปากเซ (Vientiane - Pakse Expressway) และโครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย (Vientiane - Hanoi Expressway) ยังช่วยให้โครงข่ายโลจิสติกส์ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 และ NSEC-2 เกิดความเชื่อมโยงกันมากขึ้น โดยปริมาณการค้าระหว่างจีนกับ สปป.ลาว และเวียดนาม คาดว่าจะเพิ่มขึ้นโดยตรงจากการเข้าถึงแนวระเบียงคมนาคมโลจิสติกส์ที่พัฒนาขึ้นร่วมกัน ส่วนไทยนั้น จะได้รับประโยชน์จากการโครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย บ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten - Vientiane Railway) หากมีการเร่งพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ เส้นทาง นครราชสีมา - หนองคาย เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางเข้ากับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของ สปป.ลาว เพื่อเข้าสู่ประเทศจีนต่อไป ในส่วนของท่าเรือบก (Dry Port) จะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มพื้นที่ครอบคลุมในการเข้าถึงประตูการค้าชายแดน เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 หนองคาย - ท่านาแล้ง ให้มากยิ่งขึ้น

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 แหลมฉบัง - ฮานอย (Ha Noi) เป็นอีกระเบียงหนึ่งที่เชื่อมกับหนานหนิง (Nanning) และกวางสี (Guangxi) ในจีน ซึ่งช่วยย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังฮานอย (Ha Noi) ได้ถึง 150 กิโลเมตร เปรียบเทียบกับเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปยังฮานอย (Ha Noi) ผ่านระเบียงเศรษฐกิจ EWEC แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 นี้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจาก สปป.ลาว ไปยังประตูการค้าทางทะเลที่หวุงอ๋าง (Vung Ang) ในเวียดนาม และบูรณาการเข้ากับยุทธศาสตร์ของ สปป.ลาว ในการแปลงจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปสู่สะพานเศรษฐกิจ สปป.ลาว และไทย ได้ก่อตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน เพื่อเปิดโอกาสให้เกิดความร่วมมือด้านการค้า การผลิต และการบริการต่างๆ ข้ามพรมแดน

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 เหมาะสำหรับการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าสำหรับการท่องเที่ยวในอนาคต เนื่องจากมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ทำให้การท่องเที่ยวในลักษณะหลายจุดหมายปลายทางในทริปเดียวทำได้ง่ายขึ้นและน่าดึงดูดใจขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว

- เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน และการจัดตั้งเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน ถูกพัฒนาเพื่อสนับสนุนการเติบโตของยูนนานที่เป็นสำคัญของแนวระเบียง รวมทั้งนโยบายเมืองหัวสะพานยูนนานเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญด้านโลจิสติกส์

- เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ) ตั้งอยู่ใกล้บริเวณเขตชายแดน สปป.ลาว - จีนตอนใต้ บนเส้นทางสาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เชื่อมโยงการขนส่ง สินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ที่ได้รับการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ ที่ที่ตั้งที่ได้เปรียบประกอบกับการเชื่อมโยงกับเมียนมา สปป.ลาว ด้วยสะพาน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เชื่อมโยงกับจีนตอนใต้

4.8.1.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

- ระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นสะพานเศรษฐกิจที่มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้ ช่วยทำให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลอย่าง สปป.ลาว สามารถเข้าชายฝั่งทะเลได้ที่ท่าเรือดานัง เวียดนาม

- มีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ เนื่องจากมีท่าเรือขนาดใหญ่บริเวณปลายระเบียงทั้งสองฝั่ง คือ ท่าเรือติลาวา (Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) or Thilawa Port) ทางฝั่งตะวันตกในเมียนมา และท่าเรือดานังทางฝั่งตะวันออกในเวียดนาม

- แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก EWEC นี้เป็นศูนย์กลางของจุดตัดของเส้นทางต่างๆ ในอินโดจีน ทำให้เป็นชุมทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ขอนแก่น ซึ่งเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพฯ และฮานอย (Ha Noi) ตาก และพิษณุโลก โดยอาศัยระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ NSEC และเชื่อมไปยังสะหวันนะเขต (Savannakhet) ผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC

- แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) พาดผ่าน 2 รัฐ และ 3 ภูมิภาค ของเมียนมา ได้แก่ รัฐ Kayin และ Mon และภูมิภาค Bago Yangon และ Ayeyarwady รัฐและภูมิภาคเหล่านี้ มีศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวและการผลิตเพื่อเพิ่มคุณค่า
- แต่ละพื้นที่มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ของตน ในไทย มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 แห่ง ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ใน สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน - เซโน โดยเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายที่จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะช่วยสร้างพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมให้กับประเทศพร้อมกับการระดมทุนในตำแหน่งยุทธศาสตร์ที่สำคัญ
- ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC พาดผ่าน กวางจิ (Quang Tri) เถื่อเทียน - เว้ (Thua Thien - Hue) กว๋างนาม (Quang Nam) และสิ้นสุดที่ท่าเรือดานัง (Da Nang Port) ในเมืองดานัง ในเวียดนาม จังหวัดเหล่านี้มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมที่จะดึงดูดโครงการที่มีการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

4.8.1.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

- มีความพร้อมในการเป็นฐานการพัฒนาโครงข่ายการผลิตที่ดีในการผนวกเข้ากับห่วงโซ่คุณค่าระดับโลก (Global Value Chains) โดยมีแรงผลักดันที่สำคัญต่อการเจริญเติบโต ได้แก่ ตลาด ฐานการเกษตรและอุตสาหกรรม และสินทรัพย์ด้านการท่องเที่ยวระดับโลก
- มีความเจริญก้าวหน้าและศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยมีองค์ประกอบหลักในการบูรณาการกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้ากับระเบียงเศรษฐกิจ คือ ความหลากหลายด้านโครงสร้างเศรษฐกิจและรายได้ ทรัพยากรธรรมชาติ และตลาดแรงงาน และมีการสร้างองค์ประกอบอื่นๆ ในการสนับสนุนให้เกิดความก้าวหน้าในการพัฒนา
- ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC มีฐานการผลิตที่เข้มแข็งในไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประกอบไปด้วย ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมไปถึงในโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh) และหวุงเต่า (Vung Tau) ในนิยมเวียดนาม การเชื่อมโยงศูนย์กลางการผลิตเหล่านี้เข้าด้วยกันจะช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจขึ้นมากมายตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC สำหรับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ
- พื้นที่ SEC หลายพื้นที่ มีข้อได้เปรียบด้านการผลิตและการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ป่าไม้ และประมง ซึ่งก่อให้เกิดโอกาสในการลงทุนอื่นๆ โดยพื้นที่ที่มีห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถส่งเสริมกิจการด้านการผลิตได้ด้วยการลงทุนโดยตรง (FDI) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดระเบียงเศรษฐกิจย่อยเฉพาะด้าน
- กัมพูชา ไทย และเวียดนาม ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้กว่า 20 ล้านคนต่อปี โดยมีไทย เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่ง มีศักยภาพที่ดีสำหรับการเจริญเติบโตด้าน

การท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยสร้างงาน เพิ่มรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC ที่มีการพัฒนาที่ด้อยกว่าในกัมพูชาและเวียดนาม พื้นที่ที่มีการท่องเที่ยวที่หลากหลายสามารถสร้างความเชื่อมโยงที่ดีขึ้นตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวครบวงจรในหลายประเทศ

- ระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 ทวาย (Dawei) - หวุงเต่า (Vung Tau) เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei) ในเมียนมา ไปยังกรุงเทพฯ โดยท่าเรือน้ำลึกจะเชื่อมประเทศต่างๆ ในมหาสมุทรอินเดีย กับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ผ่านโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจ โดยไม่จำเป็นต้องแล่นเรือผ่านช่องแคบมะละกา

- เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย 4 เขต คือ 1) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่ครอบคลุม 3 จังหวัดเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออกของไทย มีการสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค 2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี เชื่อมโยงกับเมียนมา มุ่งเน้นการเป็นศูนย์โลจิสติกส์และฐานการผลิตเชื่อมโยงตามแนวทวาย - ESB 3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว สามารถเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC รวมทั้งการเชื่อมโยงสู่กรุงพนมเปญ กัมพูชา และ 4) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด สามารถเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC รวมทั้งการเชื่อมโยงสู่ท่าเรือสีหนุวิลล์ กัมพูชา

- เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชา 3 เขต คือ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ) ห่างจากชายแดนไทยเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 250 กิโลเมตร 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ) ห่างจากเมืองหลวงและท่าเรือพนมเปญ 18 และ 48 กิโลเมตร ตามลำดับ และห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 210 กิโลเมตร และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2) ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ 3 กิโลเมตร ห่างจาก ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 12 กิโลเมตร และห่างจากกรุงพนมเปญ 210 กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่มุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น และอุตสาหกรรมเบา

4.8.2 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา

4.8.2.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

- NSEC ตอนเหนือของแนวระเบียงเศรษฐกิจมีลักษณะเป็นภูเขาและที่สูง มีข้อจำกัดในการทำความเร็วในการขนส่ง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางการขนส่ง

- โครงข่ายถนนใน สปป.ลาว และบางส่วนในเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงในทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 กรุงเทพฯ - คุนหมิง เส้นทางที่ผ่านเมียนมา มีสภาพถนนดี แต่ยังมีปัญหาด้านความมั่นคงในส่วนที่ผ่านเมียนมา

- โครงสร้างพื้นฐานทางรางยังไม่สมบูรณ์ จึงทำให้การขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง - ถนน ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

4.8.2.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

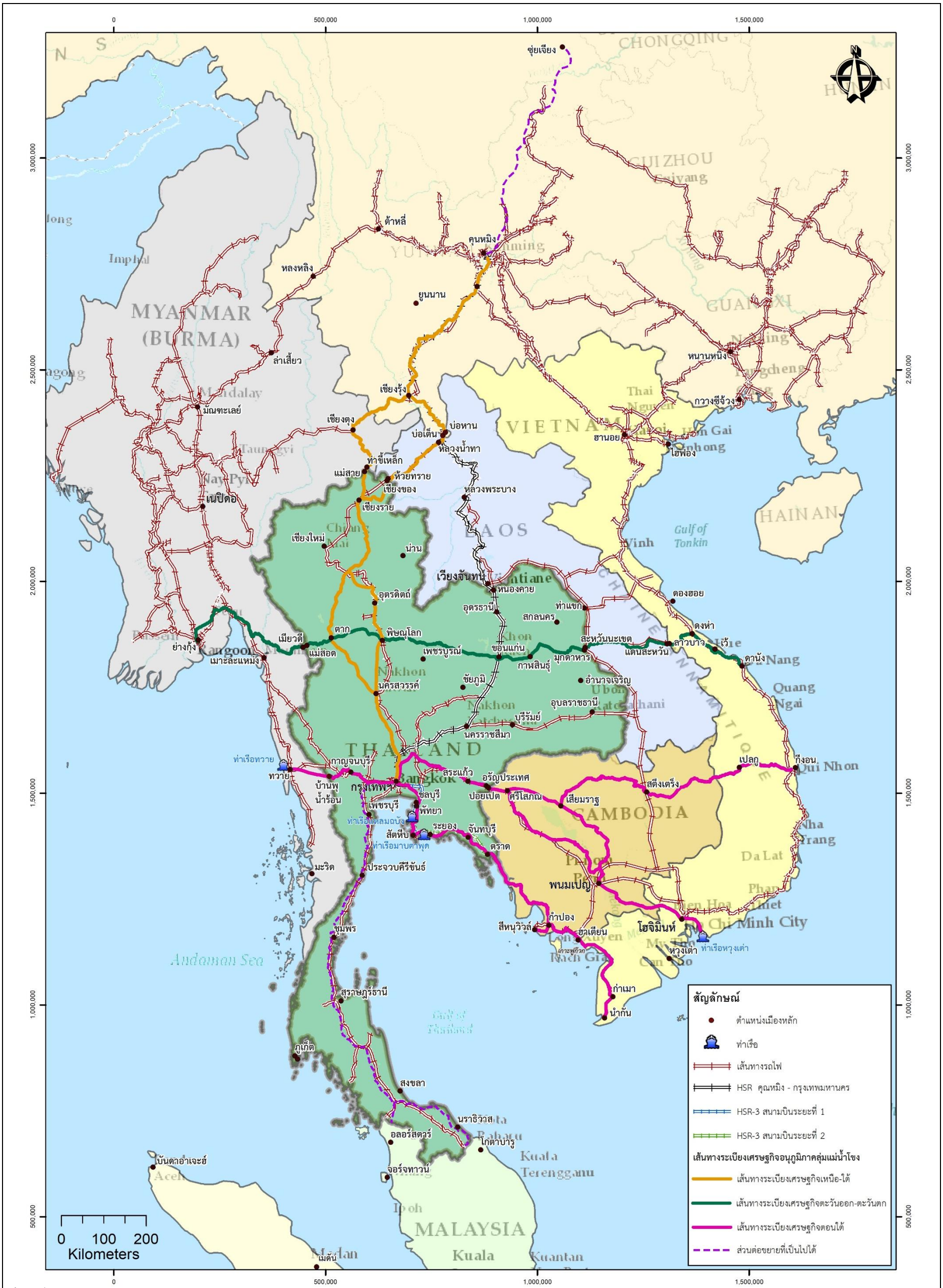
- ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ห่างไกลจากศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักและการที่มีประชากรเบาบาง จึงขาดตลาดที่มีศักยภาพชัดเจนในการรองรับการค้าระหว่างประเทศตามแนวระเบียง
- โครงข่ายถนนใน สปป.ลาว และบางส่วนในเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงในทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน
- แนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC มีสภาพถนนดี แต่ยังมีปัญหาด้านความมั่นคงในส่วนที่ผ่านเมียนมา
- ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC เพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง - ถนน ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

4.8.2.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

- โครงข่ายถนนในกัมพูชาและบางส่วนในเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงในทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน
- แนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC ผ่านพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การผลิต และการท่องเที่ยว ทำให้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษให้ครอบคลุมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญ
- โครงสร้างพื้นฐานทางรางยังไม่สมบูรณ์ โดยเฉพาะในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Costal Corridor : SEC-3) จึงทำให้การขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง - ถนน ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

จากความพร้อมในการพัฒนา และปัญหาและอุปสรรคในด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละแนวระเบียง สะท้อนให้เห็นว่าการเชื่อมโยงตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคร่วมกันอย่างบูรณาการ โดยเฉพาะการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในการลงทุนจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นแนวทางการพัฒนาของภาครัฐในการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานในการลงทุน โดยมีเป้าหมายในการดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งสนามบิน ถนน รถไฟ รถไฟฟ้า สะพาน และท่าเรือน้ำลึก รวมถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ส่งเสริมการผลิตสินค้าและบริการตามความต้องการของนักลงทุน อีกทั้งการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นพื้นที่ที่นักลงทุนให้ความสนใจและสร้างมูลค่าการลงทุนจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง 3 แนวระเบียงเศรษฐกิจหลักที่มี

เส้นทางพลาดผ่านไทย และการพัฒนารถไฟความเร็วสูงคุณหมิง - กรุงเทพฯ เชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินของไทย ดัง**รูปที่ 4.8.2-1** ที่มีศักยภาพด้านพื้นที่รวมถึงตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในส่วนกลางทวีปเอเชีย ซึ่งมีประชากรมากกว่าครึ่งของโลกอาศัยอยู่ ด้วยจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการเติบโตอย่างก้าวกระโดด ดังนั้นอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทวีปเอเชียจึงเป็นกลุ่มประเทศที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รุ่งเรืองแห่งยุคสมัย และพัฒนาไปสู่มหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกในอนาคตต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.8.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนารถไฟความเร็วสูง
ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 แนว



บทที่ 5

การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

บทที่ 5
การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

5.1 วัตถุประสงค์

การศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่และประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทานในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) จำนวน 3 ระเบียง คือ (1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) (2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ (3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีวัตถุประสงค์ในการประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อช่วยสร้างมูลค่าและคุณค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจของไทยและประเทศเพื่อนบ้านตลอดห่วงโซ่อุปทาน ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทั้ง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้

5.2 วิธีการศึกษา

จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง นำมาซึ่งขั้นตอนการศึกษาและคัดเลือกสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ รวมถึงประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน เพื่อศึกษาความพร้อม ปัญหา และอุปสรรคในการขนส่งสินค้าผ่านอุตสาหกรรมที่ได้คัดเลือก โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารวิชาการของหน่วยงานต่างๆ ทั้งจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในด้านการสนับสนุนภาครัฐ สถิติข้อมูลด้านการตลาด รวมทั้งการแปรรูปทั้งในและต่างประเทศ

2) การศึกษาศักยภาพของห่วงโซ่อุปทานสินค้าของไทยเมื่อเทียบกับคู่แข่งในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

- ศึกษาฐานการผลิตสินค้าของไทย เป็นการศึกษาแนวโน้มการผลิตสินค้า แหล่งการผลิตสินค้า รวมถึงมูลค่าการผลิตสินค้าในไทย
- ศึกษาศักยภาพด้านคุณภาพและการส่งออก เป็นการศึกษาคุณภาพสินค้าในตลาด และมูลค่าการส่งออก
- ศึกษาการกระจายสินค้าตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นการศึกษาเส้นทางการค้าของสินค้าตามระเบียงเศรษฐกิจฯ ด่านศุลกากรที่เชื่อมต่อกับประเทศคู่ค้า รวมถึงภาพรวมการส่งออกสินค้าในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ

5.3 การคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่

5.3.1 การจัดกลุ่มอุตสาหกรรม

ในการพิจารณาคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) นั้น ที่ปรึกษาฯ ได้นำการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (Thailand Standard Industrial Classification: TSIC 2009) ที่กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างใหม่ตามหลักเกณฑ์การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมสากล (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities: ISIC Rev. 4) ที่ได้จัดทำขึ้นโดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations, 2008) โดยนำการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Common Industrial Classification; ACIC) และโครงสร้างการจำแนกอุตสาหกรรมในภูมิภาคอาเซียน (East Asia Expert Meeting on Manufacturing Statistic; EAMS) ผนวกเข้าด้วยกันและได้ร่วมกับสำนักงานสถิติแห่งชาติในการวิเคราะห์ กำหนดนิยามอุตสาหกรรมกำหนดรหัสและจัดประเภทอุตสาหกรรมตามหลักเกณฑ์มาตรฐานสากล มาใช้เป็นกรอบในการกำหนดประเภทอุตสาหกรรมที่จะคัดเลือก โดยแบ่งออกเป็น 21 หมวดใหญ่ 88 หมวดย่อย 243 หมู่ใหญ่ 441 หมู่ย่อย และ 1,091 กิจกรรม (กองส่งเสริมการมีงานทำ กรมจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2552) ทั้งนี้ สามารถแสดงรายละเอียดโครงสร้างการจัดประเภทอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ดัง**ตารางที่ 5.3.1-1**

ตารางที่ 5.3.1-1 โครงสร้างการจัดประเภทอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ลำดับ	ประเภท	หมวดใหญ่	หมวดย่อย	หมู่ใหญ่	หมู่ย่อย	กิจกรรม
1	A	เกษตรกรรม การป่าไม้และการประมง	01 - 03	011 - 032	0111 - 0322	01111 - 03229
2	B	การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	05 - 09	051 - 099	0510 - 0990	05100 - 09900
3	C	การผลิต	10 - 33	101 - 332	1011 - 3320	10111 - 33200
4	D	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ	35	351 - 353	3510 - 3530	35101 - 35302
5	E	การจัดหาน้ำ การจัดการน้ำเสียและของเสีย รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	36 - 39	360 - 390	3600 - 3900	36001 - 39000
6	F	การก่อสร้าง	41 - 43	410 - 439	4100 - 4390	41001 - 43909
7	G	การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์	45 - 47	451 - 479	4510 - 4799	45101 - 47999
8	H	การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	49 - 53	491 - 532	4911 - 5320	49110 - 53200
9	I	ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	55 - 56	551 - 563	5510 - 5630	55101 - 56304
10	J	ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	58 - 63	581639	5811 - 6399	58111 - 63990

ตารางที่ 5.3.1-1 โครงสร้างการจัดประเภทอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (ต่อ)

ลำดับ	ประเภท	หมวดใหญ่	หมวดย่อย	หมู่ใหญ่	หมู่ย่อย	กิจกรรม
11	K	กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	64 - 66	641 - 663	6411 - 6630	64110 - 66302
12	L	กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์	68	681 - 682	6810 - 6820	68101 - 68202
13	M	กิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์และกิจกรรมทางวิชาการ	69 - 75	691 - 750	6910 - 7500	69100 - 75000
14	N	กิจกรรมการบริหารและการบริการสนับสนุนอื่นๆ	77 - 82	771 - 829	7710 - 8299	77101 - 82990
15	O	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	84	841 - 843	8411 - 8430	84111 - 84300
16	P	การศึกษา	85	851 - 856	8510 - 8560	85101 - 85602
17	Q	กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	86 - 88	861 - 889	8610 - 8890	86101 - 88909
18	R	ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	90 - 93	900 - 932	9000 - 9329	90001 - 93299
19	S	กิจกรรมการบริการด้านอื่นๆ	94 - 96	941 - 963	9411 - 9630	94110 - 96309
20	T	กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือน กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเองเพื่อใช้ในครัวเรือน ซึ่งไม่สามารถจำแนกกิจกรรมได้อย่างชัดเจน	97 - 98	970 - 982	9700 - 9820	97000 - 98200
21	U	กิจกรรมขององค์การระหว่างประเทศและภาคีสมาชิก	99	990	9900	99001 - 99009
รวมจำนวนเลขรหัส			**88**	**243**	**441**	**1,091**

ที่มา : กองส่งเสริมการมีงานทำ กรมจัดหางาน กระทรวงแรงงาน (2552)

จากนั้นจึงจัดประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกันเข้าอยู่ในกลุ่มเดียวกัน โดยเป็นการจำแนกรายละเอียดตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของไทย ที่จัดทำขึ้นโดยกองบัญชีประชาชาติ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)[2] แบ่งออกเป็นภาคเกษตร และภาคนอกเกษตร (ประกอบด้วยภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ) นำมาสู่การจัดกลุ่มอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ 3 กลุ่ม คือ 1) ภาคเกษตร 2) ภาคอุตสาหกรรม และ 3) ภาคบริการ แสดงได้ดัง**ตารางที่ 5.3.1-2**

ตารางที่ 5.3.1-2 สรุปกลุ่มอุตสาหกรรมจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

หมวด		ประเภท	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ
ภาคเกษตร		A	เกษตรกรรม การป่าไม้และการประมง
นอกภาคเกษตร	ภาคอุตสาหกรรม	B	การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน
		C	การผลิต
		D	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ
		E	การจัดหาน้ำ การจัดการน้ำเสียและของเสีย รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง
	ภาคบริการ	F	การก่อสร้าง
		G	การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์
		H	การส่งของและสถานที่เก็บสินค้า
		I	ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร
		J	ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร
		K	กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย
		L	กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์
		M	กิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์ และกิจกรรมทางวิชาการ
		N	กิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุน
		O	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ
		P	การศึกษา
		Q	กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์
		R	ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ
		S	กิจกรรมการบริการด้านอื่นๆ
		T	กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือน กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเองเพื่อใช้ในครัวเรือน

หมายเหตุ : ประเภท U กิจกรรมขององค์การระหว่างประเทศและภาคีสมาชิกไม่ถูกรวมอยู่ในโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)[2]

5.3.2 เกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

เมื่อได้มีการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจแล้ว การดำเนินการในขั้นถัดไป คือ การจัดทำเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่ 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) โดยยึดข้อมูลการส่งออกเป็นหลักในการวิเคราะห์ เนื่องจากภาคการส่งออกของไทยเป็นเครื่องจักรสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เศรษฐกิจไทยมีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูง สามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ไทยได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่เหล่านี้ ส่วนหนึ่งได้ถูกนำมาใช้เพื่อการพัฒนาประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่ม และลดต้นทุนการผลิต เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยเสริมสร้างความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี รวมถึงขยายการลงทุน และสร้างความต้องการแรงงานทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ ได้แบ่งเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพดังกล่าวออกเป็น 3 ระดับ คือ

1) มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่ได้มีการจำแนกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมจากสินค้าที่มีมูลการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก มีวัตถุประสงค์เพื่อการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการส่งออก ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงโอกาสที่อุตสาหกรรมนั้นๆ จะสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ ในการศึกษาได้ใช้มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในปี 2562 เป็นปีฐาน เนื่องจากเป็นปีที่มีสถานการณ์ปกติ ก่อนการระบาดของโรคโควิด-19

2) ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีมูลการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก ต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออก ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่สินค้านั้นๆ ยังเป็นที่ต้องการของตลาดปลายทาง และจะสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

3) อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีมูลการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มของการส่งออกที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูง ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสินค้าแต่ละประเภทในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

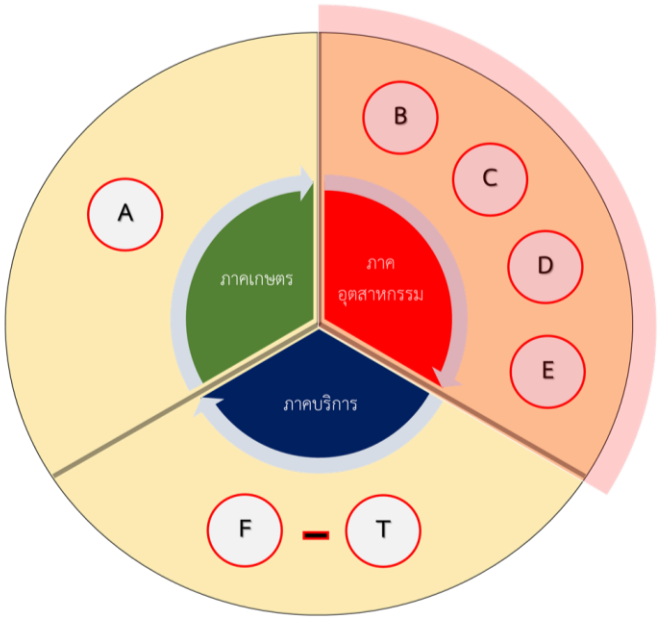
ทั้งนี้ สามารถอธิบายรายละเอียดการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ ได้ดังนี้ (**ตารางที่ 5.3.2-1**)

5.3.3 การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ

1) การคัดเลือกระดับที่ 1 ตามเกณฑ์มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ในการคัดเลือกกลุ่มอุตสาหกรรม ที่ปรึกษาฯ ได้แบ่งกลุ่มอุตสาหกรรมออกเป็น 3 กลุ่มดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น คือ 1) ภาคเกษตร 2) ภาคอุตสาหกรรม และ 3) ภาคบริการ โดยผลที่ได้ พบว่าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในภาคอุตสาหกรรมมากที่สุด เนื่องจากสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่ผลิตเพื่อการอุปโภคบริโภคหรือจัดจำหน่าย โดยมีปัจจัยการผลิตทั้งที่ดิน แรงงาน และทุน อีกทั้งมีการประกอบกิจกรรมของมนุษย์ตั้งแต่หัตถกรรมไปจนถึงเทคโนโลยีขั้นสูง ที่วัตถุดิบถูกแปรเปลี่ยนไปเป็นผลิตภัณฑ์ในระดับอุตสาหกรรม รองลงมาคือ ภาคเกษตร ส่วนภาคบริการนั้นถือว่าไม่มีการส่งออกที่เป็นรูปธรรม เนื่องจากเป็นการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการ หรืออำนวยความสะดวกแก่ผู้เข้ารับบริการตามความต้องการของผู้เข้ารับบริการ และถึงแม้ว่าการขายส่งและขายปลีกจะรวมอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการก็เป็นแต่เพียงการนำผลได้จากภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตรไปจัดจำหน่ายเท่านั้น

ตารางที่ 5.3.2-1 กรอบแนวทางการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ

การจัดกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	การจัดทำเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GME Economic Corridors) ทั้ง 3 ระเบียง ได้แก่ NSEC EWEC และ SEC		
	เกณฑ์การคัดเลือก	**แนวทางการดำเนินงาน**	**ผลที่คาดว่าจะได้รับ**
	**ระดับที่ 1** มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	ดำเนินการเปรียบเทียบกลุ่มอุตสาหกรรมที่ได้จากการจัดกลุ่มสินค้าแต่ละประเภทตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ตลอดจนทำการจำแนกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมจากสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก เพื่อคัดเลือกกลุ่มอุตสาหกรรมที่ศักยภาพการส่งออกในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ทั้งนี้ โดยใช้ปี 2562 เป็นปีฐาน เนื่องจากเป็นปีที่มีสถานการณ์ปกติ ก่อนการระบาดของโรคโควิด-19	กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการส่งออกสินค้า
	ระดับที่ 2 ความต่อเนื่องของสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	ดำเนินการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออก โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก ตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ที่สินค้าในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจนั้นๆ จะสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออก
การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (Thailand Standard Industrial Classification: TSIC 2009)	**ระดับที่ 3** อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	ดำเนินการเปรียบเทียบอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของสินค้าแต่ละประเภทตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 – 2563) โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก เพื่อวิเคราะห์ถึงแนวโน้มการเจริญเติบโตของสินค้าในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

จากนั้นจึงทำการจำแนกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมออกเป็น 2 ประเภท คือ 1) สินค้าอาหาร (Food) และ 2) สินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีมูลการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกของแต่แนวระเบียงเศรษฐกิจก่อนพิจารณาวัดมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม เพื่อให้ได้มาซึ่งกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด รวมถึงเกิดความชัดเจนในการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมต่อไปในอนาคต

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) สูงกว่ากลุ่มสินค้าอาหาร (Food) คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 75,976.10 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 7 รายการ ได้แก่ (1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ (2) ยางพารา (3) ผลิตภัณฑ์ยาง (4) ไม้แปรรูป (5) วงจรพิมพ์ (6) ยางยานพาหนะ และ (7) ผลิตภัณฑ์ยางในขณะที่กลุ่มสินค้าอาหาร (Food) มีมูลค่าเพียง 31,395.76 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 3 รายการ ได้แก่ (1) ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง (2) ลำไยแห้งและ (3) ผลไม้แปรรูป (**ตารางที่ 5.3.3-1**) ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จะพิจารณาเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพต่อไป

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) สูงกว่าอุตสาหกรรมการผลิตในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 35,759.83 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 4 รายการ ได้แก่ (1) ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง (2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (3) สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ และ (4) ลำไยแห้ง ในขณะที่กลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) มีมูลค่าเพียง 8,220.11 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 6 รายการ (1) อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด (2) ผ้าผืนและด้าย (3) วงจรพิมพ์ (4) ยางพารา (5) รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ และ (6) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ (**ตารางที่ 5.3.3-2**) ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก จะพิจารณาเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพต่อไป

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) สูงกว่าอุตสาหกรรมการผลิตในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 42,948.67 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 8 รายการ ได้แก่ (1) รถยนต์นั่ง (2) รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (3) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ (4) สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ (5) ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ (6) ผ้าผืนและด้าย (7) สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ และ (8) ยางยานพาหนะ ในขณะที่กลุ่มสินค้าอาหาร (Food) มีมูลค่าเพียง 14,942.34 ล้านบาท ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 2 รายการ ได้แก่ (1) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และ (2) สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ (**ตารางที่ 5.3.3-3**) ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ จะพิจารณาเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพต่อไป

ตารางที่ 5.3.3-1 ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดนของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (TSIC 2009)			การจัดกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	มูลค่า[1/] (ล้านบาท)	การแบ่งประเภทสินค้า	ผลการคัดเลือกระดับที่ 1
		หมวดใหญ่	หมวดย่อย	รายละเอียดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ				
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	ประเภท C	ผลิตภัณฑ์อาหาร	การแปรรูปและถนอมผลไม้และผัก	ภาคอุตสาหกรรม	27,295.32	Food	X
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์	การผลิตคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง	ภาคอุตสาหกรรม	14,151.24	Non - Food	√
3	ยางพารา	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	24,715.21	Non - Food	√
4	ผลิตภัณฑ์ยาง	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	19,929.52	Non - Food	√
5	ไม้แปรรูป	ประเภท C	การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ และไม้ก๊อก ยกเว้น เฟอร์นิเจอร์ การผลิตสิ่งของจากฟางและวัสดุถักสาน	การผลิตผลิตภัณฑ์จากไม้ ไม้ก๊อก ฟางและวัสดุถักสาน	ภาคอุตสาหกรรม	13,807.02	Non - Food	√
6	ลำไยแห้ง	ประเภท C	ผลิตภัณฑ์อาหาร	การแปรรูปและถนอมผลไม้และผัก	ภาคอุตสาหกรรม	3,734.57	Food	X
7	วงจรพิมพ์	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์	การผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และแผ่นวงจร	ภาคอุตสาหกรรม	1,843.92	Non - Food	√
8	ยางยานพาหนะ	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	903.90	Non - Food	√
9	ผลิตภัณฑ์ยาง	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	625.29	Non - Food	√
10	ผลไม้แปรรูป	ประเภท C	ผลิตภัณฑ์อาหาร	การแปรรูปและถนอมผลไม้และผัก	ภาคอุตสาหกรรม	365.87	Food	X
มูลค่ารวม 10 อันดับ						**107,371.86**		

สรุปการคัดเลือกระดับที่ 1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ		
- กลุ่มสินค้าอาหาร (Food) (ล้านบาท)	**31,395.76**	X
- กลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) (ล้านบาท)	**75,976.10**	√

หมายเหตุ : [1/]ใช้มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในปี 2562 เป็นปีฐาน เนื่องจากเป็นปีที่มีสถานการณ์ปกติก่อนการระบาดของโรคโควิด-19

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-2 ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดนของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (TSIC 2009)			การจัดกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	มูลค่า[1/] (ล้านบาท)	การแบ่งประเภทสินค้า	ผลการคัดเลือก
		หมวดใหญ่	หมวดย่อย	รายละเอียดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ				
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	ประเภท C	ผลิตภัณฑ์อาหาร	การแปรรูปและถนอมผลไม้และผัก	ภาคอุตสาหกรรม	16,048.50	Food	√
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	ประเภท C	การผลิตเครื่องดื่ม	การผลิตเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ การผลิตน้ำแร่และน้ำดื่มบรรจุขวดประเภทอื่นๆ	ภาคอุตสาหกรรม	12,252.31	Food	√
3	อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์	การผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และแผ่นวงจร	ภาคอุตสาหกรรม	5,718.61	Non - Food	X
4	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	ประเภท C	การผลิตสัตว์	การผลิตสัตว์	ภาคอุตสาหกรรม	119.27	Food	√
5	ลำไย แห้ง	ประเภท C	ผลิตภัณฑ์อาหาร	การแปรรูปและถนอมผลไม้และผัก	ภาคอุตสาหกรรม	7,459.02	Food	√
6	ผ้าผืนและด้าย	ประเภท C	การผลิตสิ่งทอ	การปั่นด้าย การทอละการตกแต่งสำเร็จสิ่งทอ	ภาคอุตสาหกรรม	669.82	Non - Food	X
7	วงจรพิมพ์	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์	การผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และแผ่นวงจร	ภาคอุตสาหกรรม	463.45	Non - Food	X
8	ยางพารา	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	518.89	Non - Food	X
9	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	ประเภท C	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและกึ่งพ่วง	การผลิตยานยนต์	ภาคอุตสาหกรรม	677.66	Non - Food	X
10	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	ประเภท C	การผลิตเครื่องจักรที่ใช้งานทั่วไป	การผลิตเครื่องจักรที่ใช้งานทั่วไป	ภาคอุตสาหกรรม	171.68	Non - Food	X
มูลค่ารวม 10 อันดับ						**44,099.21**		

สรุปการคัดเลือกระดับที่ 1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ		
- กลุ่มสินค้าอาหาร (Food) (ล้านบาท)	**35,879.10**	√
- กลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) (ล้านบาท)	**8,220.11**	X

หมายเหตุ : [1/]ใช้มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในปี 2562 เป็นปีฐาน เนื่องจากเป็นปีที่มีสถานการณ์ปกติก่อนการระบาดของโรคโควิด-19

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-3 ผลการคัดเลือกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามมูลค่าการค้าผ่านแดนของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (TSIC 2009)			การจัดกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	มูลค่า[1/] (ล้านบาท)	การแบ่งประเภทสินค้า	ผลการคัดเลือก
		หมวดใหญ่	หมวดย่อย	รายละเอียดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ				
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	ประเภท C	การผลิตเครื่องดื่ม	การผลิตเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ การผลิตน้ำแร่และน้ำดื่มบรรจุขวดประเภทอื่นๆ	ภาคอุตสาหกรรม	14,942.34	Food	X
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	ประเภท C	การผลิตสัตว์	การผลิตสัตว์	ภาคอุตสาหกรรม	3,112.19	Food	X
3	รถยนต์นั่ง	ประเภท C	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและกึ่งพ่วง	การผลิตยานยนต์	ภาคอุตสาหกรรม	12,548.70	Non - Food	√
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	ประเภท C	การผลิตอุปกรณ์ขนส่งอื่นๆ	การผลิตจักรยานยนต์	ภาคอุตสาหกรรม	6,221.65	Non - Food	√
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	ประเภท C	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและกึ่งพ่วง	การผลิตยานยนต์	ภาคอุตสาหกรรม	5,732.19	Non - Food	√
6	สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ	ประเภท B	การขายส่ง ยกเว้น ยานยนต์และจักรยานยนต์	กานขายส่งสินค้าเฉพาะทางอื่นๆ	ภาคอุตสาหกรรม	4,350.60	Non - Food	√
7	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	ประเภท C	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและกึ่งพ่วง	การผลิตยานยนต์	ภาคอุตสาหกรรม	4,082.46	Non - Food	√
8	ผ้าผืนและด้าย	ประเภท C	การผลิตสิ่งทอ	การปั่นด้าย การทอและการตกแต่งสำเร็จสิ่งทอ	ภาคอุตสาหกรรม	3,739.49	Non - Food	√
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	ประเภท C	การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	ภาคอุตสาหกรรม	2,959.47	Non - Food	√
10	ยางยานพาหนะ	ประเภท C	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง	ภาคอุตสาหกรรม	3,314.11	Non - Food	√
มูลค่ารวม 10 อันดับ						**61,003.20**		

สรุปการคัดเลือกระดับที่ 1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ		
- กลุ่มสินค้าอาหาร (Food) (ล้านบาท)	**18,054.53**	X
- กลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) (ล้านบาท)	**42,948.67**	√

หมายเหตุ : [1/]ใช้มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในปี 2562 เป็นปีฐาน เนื่องจากเป็นปีที่มีสถานการณ์ปกติก่อนการระบาดของโรคโควิด-19

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

2) การคัดเลือกระดับที่ 2 ตามเกณฑ์ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

หลังจากที่ได้คัดเลือกกลุ่มอุตสาหกรรมตามเกณฑ์การคัดเลือกระดับที่ 1 แล้ว ที่ปรึกษาฯ จะนำสินค้าอุตสาหกรรมตามกลุ่มที่คัดเลือกมาแล้วมาวิเคราะห์ถึงความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะมีความต้องการของตลาด และสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกตามเกณฑ์มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 7 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 2 รายการ คือ (1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ และ (2) ยางพารา ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมชนิดอื่นๆ พบว่า ไม่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้า (**ตารางที่ 5.3.3-4**)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกตามเกณฑ์มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 3 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 2 รายการ คือ (1) ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง และ (2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมชนิดอื่นๆ พบว่า ไม่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้า (**ตารางที่ 5.3.3-5**)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกตามเกณฑ์มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 8 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 3 รายการ คือ (1) รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (2) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และ (3) ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมชนิดอื่นๆ พบว่า ไม่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้า (**ตารางที่ 5.3.3-6**)

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ผลลัพธ์ในการคัดเลือกสินค้าตามเกณฑ์ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) ของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจแล้ว ที่ปรึกษาจะนำผลที่ได้เข้าสู่เกณฑ์การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในระดับที่ 3 ต่อไป

3) การคัดเลือกระดับที่ 3 ตามเกณฑ์อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

จากการคัดเลือกสินค้าระดับที่ 2 ตามเกณฑ์ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง นำมาสู่การดำเนินการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพผ่านอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพ และแนวโน้มของการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า

ตารางที่ 5.3.3-4 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10	ผลการคัดเลือกระดับที่ 2
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563			
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	582.04	915.99	1,238.50	1,853.73	3,417.88	3,997.67	1,581.14	7,640.05	27,295.32	32,351.80	Food		
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	12,401.21	14,613.26	10,493.51	7,680.32	11,894.44	9,817.26	21,410.00	14,675.36	14,151.24	27,827.48	Non - Food	ต่อเนื่อง	√
3	ยางพารา	287.23	1,152.79	844.60	1,132.02	613.18	829.39	2,952.42	28,467.21	24,715.21	19,914.56	Non - Food	ต่อเนื่อง	√
4	ผลิตภัณฑ์ยาง	*	*	*	*	*	*	*	25,164.29	19,929.52	18,607.19	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
5	ไม้แปรรูป	*	*	*	*	*	*	*	13,628.10	13,807.02	10,232.53	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
6	ลำไยแห้ง	*	*	*	*	*	*		1,163.15	3,734.57	5,723.15	Food		
7	วงจรพิมพ์	*	9.04	17.33	621.51	1,998.29	1,690.40	2,054.81	2,373.89	1,843.92	1,458.19	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
8	ยางยานพาหนะ	*	*	*	*	*	*	*	473.66	903.90	1,146.76	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
9	ผลิตภัณฑ์ยาง	*	*	*	*	*	*	*	906.56	625.29	611.41	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
10	ผลไม้แปรรูป	*	*	*	*	*	*		324.69	365.87	518.81	Food		

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-5 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10 ปี	ผลการคัดเลือกระดับที่ 2
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563			
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	1,076.41	2,700.07	4,281.50	7,244.42	9,653.33	17,494.15	741.60	13,928.00	16,048.50	10,908.18	Food	ต่อเนื่อง	√
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,211.02	3,824.46	6,229.85	7,967.13	10,432.15	11,785.16	12,695.25	12,906.69	12,252.31	10,766.20	Food	ต่อเนื่อง	√
3	อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด	*	*	*	*	*	*	5,365.07	3,011.17	5,718.61	8,565.10	Non - Food		
4	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	31.75	119.27	4,859.16	Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
5	ลำไย แห้ง	*	*	*	*	*	*	11,412.70	9,807.87	7,459.02	1,628.73	Food	ไม่ต่อเนื่อง	X
6	ผ้าผืนและด้าย	253.68	343.45	344.45	329.90	330.68	514.43	588.15	955.01	669.82	1,310.14	Non - Food		
7	วงจรพิมพ์	158.71	245.85	326.55	247.60	205.67	144.96	340.08	426.12	463.45	730.84	Non - Food		
8	ยางพารา	*	*	*	*	*	*	*	1,114.41	518.89	583.58	Non - Food		
9	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	*	*	*	*	*	*	*	80.83	677.66	503.28	Non - Food		
10	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	19.31	171.68	420.21	Non - Food		

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-6 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10 ปี	ผลการคัดเลือกระดับที่ 2
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563			
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	2,310.59	3,203.08	3,940.47	4,940.20	6,786.46	8,497.45	10,172.48	12,992.87	14,942.34	14,223.65	Food		
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	2,464.61	3,112.19	10,340.13	Food		
3	รถยนต์นั่ง	*	*	*	*	*	*	*	6,967.77	12,548.70	8,502.98	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	x
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	1,658.34	2,778.82	2,755.92	3,334.75	4,368.30	5,385.04	6,206.24	6,444.62	6,221.65	4,697.24	Non - Food	ต่อเนื่อง	√
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และส่วนประกอบ	2,375.70	3,602.34	3,686.55	4,157.78	4,278.30	5,035.76	4,838.05	5,584.40	5,732.19	4,259.03	Non - Food	ต่อเนื่อง	√
6	สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	1,806.53	4,350.60	3,616.10	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	x
7	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	1,544.90	2,110.13	2,660.26	4,424.51	4,410.39	3,113.09	3,219.97	3,569.48	4,082.46	3,436.07	Non - Food	ต่อเนื่อง	√
8	ผ้าผืนและด้าย	*	*	*	*	*	2,853.40	3,168.30	3,775.07	3,739.49	3,173.81	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	x
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	3,056.45	2,959.47	3,009.95	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	x
10	ยางยานพาหนะ	2,531.28	2,871.83	2,915.54	2,687.54	*	*	*	2,654.74	3,314.11	2,609.27	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง	x

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 2 รายการ พบว่า ยางพาราเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด เท่ากับร้อยละ 153.96 โดยที่เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบมีการขยายตัวเท่ากับร้อยละ 19.99

ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ (ไทย) และไปสิ้นสุดที่เมืองคุณหมิง (จีน) นั้น จะเลือกยางพาราเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าดังกล่าวต่อไป โดยแสดงผลการวิเคราะห์ได้ดัง**ตารางที่ 5.3.3-7**

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 2 รายการ พบว่า ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด เท่ากับร้อยละ 228.74 โดยที่เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มีการขยายตัวเท่ากับร้อยละ 16.22

ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ที่มีจุดเริ่มต้นจากเมาะละแหม่ง (เมียนมา) ผ่านไทยเข้าสู่ สปป.ลาว และสิ้นสุดที่ดานัง (เวียดนาม) นั้น จะเลือกผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง เป็นสิ้นค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ได้ดัง**ตารางที่ 5.3.3-8**

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 3 รายการ พบว่า รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด เท่ากับร้อยละ 14.79 โดยที่ยานพาหนะและส่วนประกอบและเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ มีการขยายตัวเท่ากับร้อยละ 12.45 และร้อยละ 8.42 ตามลำดับ

ดังนั้น สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ (ไทย) เข้าสู่กัมพูชาและเวียดนาม ตามลำดับนั้น จะเลือกรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้สามารถแสดงผลวิเคราะห์ได้ดัง**ตารางที่ 5.3.3-9**

4) สรุปการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ

เมื่อได้พิจารณาคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามเกณฑ์การคัดเลือกทั้ง 3 ระดับในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจแล้ว ถัดไปจะเป็นการศึกษาวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานในเชิงลึก โดยเลือกพิจารณาจากสินค้าที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมยางพารา

ตารางที่ 5.3.3-7 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	ผลการคัดเลือกระดับที่ 3
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563				
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	582.04	915.99	1,238.50	1,853.73	3,417.88	3,997.67	1,581.14	7,640.05	27,295.32	32,351.80	Food			
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	12,401.21	14,613.26	10,493.51	7,680.32	11,894.44	9,817.26	21,410.00	14,675.36	14,151.24	27,827.48	Non - Food	ต่อเนื่อง	19.99%	X
3	ยางพารา	287.23	1,152.79	844.60	1,132.02	613.18	829.39	2,952.42	28,467.21	24,715.21	19,914.56	Non - Food	ต่อเนื่อง	153.96%	√
4	ผลิตภัณฑ์ยาง	*	*	*	*	*	*	*	25,164.29	19,929.52	18,607.19	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
5	ไม้แปรรูป	*	*	*	*	*	*	*	13,628.10	13,807.02	10,232.53	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
6	ลำไยแห้ง	*	*	*	*	*	*		1,163.15	3,734.57	5,723.15	Food			
7	วงจรพิมพ์	*	9.04	17.33	621.51	1,998.29	1,690.40	2,054.81	2,373.89	1,843.92	1,458.19	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
8	ยางยานพาหนะ	*	*	*	*	*	*	*	473.66	903.90	1,146.76	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
9	ผลิตภัณฑ์ยาง	*	*	*	*	*	*	*	906.56	625.29	611.41	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
10	ผลไม้แปรรูป	*	*	*	*	*	*		324.69	365.87	518.81	Food			

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-8 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10 ปี	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	ผลการคัดเลือกระดับที่ 3
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563				
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	1,076.41	2,700.07	4,281.50	7,244.42	9,653.33	17,494.15	741.60	13,928.00	16,048.50	10,908.18	Food	ต่อเนื่อง	228.74%	√
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,211.02	3,824.46	6,229.85	7,967.13	10,432.15	11,785.16	12,695.25	12,906.69	12,252.31	10,766.20	Food	ต่อเนื่อง	16.22%	X
3	อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด	*	*	*	*	*	*	5,365.07	3,011.17	5,718.61	8,565.10	Non - Food			
4	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	31.75	119.27	4,859.16	Food	ไม่ต่อเนื่อง		
5	ลำไย แห้ง	*	*	*	*	*	*	11,412.70	9,807.87	7,459.02	1,628.73	Food	ไม่ต่อเนื่อง		
6	ผ้าผืนและด้าย	253.68	343.45	344.45	329.90	330.68	514.43	588.15	955.01	669.82	1,310.14	Non - Food			
7	วงจรพิมพ์	158.71	245.85	326.55	247.60	205.67	144.96	340.08	426.12	463.45	730.84	Non - Food			
8	ยางพารา	*	*	*	*	*	*	*	1,114.41	518.89	583.58	Non - Food			
9	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	*	*	*	*	*	*	*	80.83	677.66	503.28	Non - Food			
10	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	19.31	171.68	420.21	Non - Food			

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.3.3-9 ผลการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน (ล้านบาท)										การแบ่งประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าตลอดระยะเวลา 10 ปี	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	ผลการคัดเลือกระดับที่ 3
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563				
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	2,310.59	3,203.08	3,940.47	4,940.20	6,786.46	8,497.45	10,172.48	12,992.87	14,942.34	14,223.65	Food			
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	2,464.61	3,112.19	10,340.13	Food			
3	รถยนต์นั่ง	*	*	*	*	*	*	*	6,967.77	12,548.70	8,502.98	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	1,658.34	2,778.82	2,755.92	3,334.75	4,368.30	5,385.04	6,206.24	6,444.62	6,221.65	4,697.24	Non - Food	ต่อเนื่อง	14.79%	√
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และส่วนประกอบ	2,375.70	3,602.34	3,686.55	4,157.78	4,278.30	5,035.76	4,838.05	5,584.40	5,732.19	4,259.03	Non - Food	ต่อเนื่อง	8.42%	x
6	สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	1,806.53	4,350.60	3,616.10	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
7	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	1,544.90	2,110.13	2,660.26	4,424.51	4,410.39	3,113.09	3,219.97	3,569.48	4,082.46	3,436.07	Non - Food	ต่อเนื่อง	12.45%	x
8	ผ้าผืนและด้าย	*	*	*	*	*	2,853.40	3,168.30	3,775.07	3,739.49	3,173.81	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	*	*	*	*	*	*	*	3,056.45	2,959.47	3,009.95	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		
10	ยางยานพาหนะ	2,531.28	2,871.83	2,915.54	2,687.54	*	*	*	2,654.74	3,314.11	2,609.27	Non - Food	ไม่ต่อเนื่อง		

หมายเหตุ : * ไม่ใช่สินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกในปีนั้นๆ

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมผลไม้

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

5.4 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor): อุตสาหกรรมยางพารา

ยางพาราเป็นสินค้าเกษตรที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยเป็นอย่างมาก โดยไทยถือเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกยางพาราสู่ตลาดโลกมากที่สุด รองลงมาคือ อินโดนีเซีย เวียดนาม และมาเลเซีย และจากการที่ราคายางพาราในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นในช่วงปี 2553 - 2556 ทำให้ประเทศอื่นๆ ในอาเซียน เช่น สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ขยายพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในปัจจุบันได้มีการส่งออกยางพาราเพิ่มมากขึ้น (ญาณี ศรีมณี และทวีพล จันทนะสาโร, 2555) สำหรับการส่งออกยางพาราของไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) ไทยมีการส่งออกไปตลาดโลกเฉลี่ยปีละ 4.08 ล้านตัน มูลค่าเฉลี่ยปีละ 217,059 ล้านบาท หรือมีส่วนแบ่งการตลาดในตลาดโลกร้อยละ 40.78 และเมื่อเทียบกับการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยแล้วมูลค่าการส่งออกยางพาราในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามีสัดส่วนต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์คิดเป็นร้อยละ 16.20 ซึ่งสูงเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือข้าว มีสัดส่วนร้อยละ 12.79 และผลไม้ มีสัดส่วนร้อยละ 11.37 ตามลำดับ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)[1] ซึ่งถือได้ว่ายางพาราเป็นสินค้าเกษตรส่งออกที่นำรายได้เข้าประเทศมากที่สุดเมื่อเทียบกับสินค้าเกษตรอื่นๆ (สำนักส่งเสริมการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม, 2563)

5.4.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดยางพาราโลก

สถานการณ์ยางพาราของโลกในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) (Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC), 2021) การผลิตยางพาราเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 1.08 ต่อปี (**ตารางที่ 5.4.1-1**) จาก 12.496 ล้านตันในปี 2559 เพิ่มขึ้นเป็น 13.841 ล้านตันในปี 2562 และลดลงเหลือ 12.966 ล้านตันในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 6.32 เมื่อเทียบกับปี 2562 สำหรับความต้องการใช้ยางพาราโลกเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.72 ต่อปี จาก 12.726 ล้านตันในปี 2559 เพิ่มขึ้นเป็น 13.909 ล้านตันในปี 2562 และลดลงเหลือ 12.910 ล้านตันในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 7.18 เมื่อเทียบกับปี 2562 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้เกิดการหยุดผลิตของภาคโรงงาน รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออกโดยเฉพาะประเทศผู้ใช้ยางพารา ได้แก่ จีน สหรัฐอเมริกา อินเดีย และมาเลเซีย เป็นต้น

ตารางที่ 5.4.1-1 การผลิตและการใช้ยางพาราของโลก ในช่วงปี 2559 - 2563

หน่วย : ล้านตัน

	ปี					อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
	2559	2560	2561	2562	2563	
การผลิต	12.496	13.381	13.839	13.841	12.966	1.08
การใช้	12.726	13.328	13.898	13.909	12.910	0.72
ส่วนต่าง	-0.230	0.053	-0.059	-0.068	0.056	

ที่มา : Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) (2021)

การส่งออกยางพาราของโลกในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) มีปริมาณเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.75 ต่อปี (**ตารางที่ 5.4.1-2**) โดยประเทศผู้ส่งออกยางพารารายใหญ่ของโลกมีแนวโน้มการส่งออกลดลง ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย โดยมีการส่งออกลดลงในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 1.43 ร้อยละ 3.49 และร้อยละ 0.45 ต่อปีตามลำดับ ในขณะที่เวียดนาม กัมพูชา และประเทศอื่นๆ มีการส่งออกยางพาราเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 7.71 ร้อยละ 23.34 และร้อยละ 22.38 ต่อปีตามลำดับ ในปี 2563 ไทยที่มีการส่งออกมากที่สุดจำนวน 3.735 ล้านตัน รองลงมาคือ อินโดนีเซีย และเวียดนาม โดยมีการส่งออก 2.455 ล้านตัน และ 1.670 ล้านตัน ตามลำดับ โดยส่วนแบ่งการตลาดของไทยลดลงจากร้อยละ 41.34 ในปี 2559 เหลือร้อยละ 37.96 ในปี 2563 เนื่องจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกาที่ยืดเยื้อรวมทั้งการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

ตารางที่ 5.4.1-2 การส่งออกยางพาราโลก ในช่วงปี 2559 - 2563

ปี	ปริมาณการส่งออก (ล้านตัน)						
	ไทย	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	เวียดนาม	กัมพูชา	อื่นๆ	รวม
2559	3.816	2.603	1.052	1.253	0.145	0.335	9.204
2560	4.401	3.276	1.217	1.381	0.188	0.127	10.590
2561	4.455	2.954	1.120	1.500	0.217	0.236	10.482
2562	3.979	2.582	1.057	1.634	0.282	0.451	9.985
2563	3.735	2.455	1.104	1.670	0.338	0.488	9.840
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	**-1.43**	**-3.49**	**-0.45**	**7.71**	**23.34**	**22.38**	**0.75**

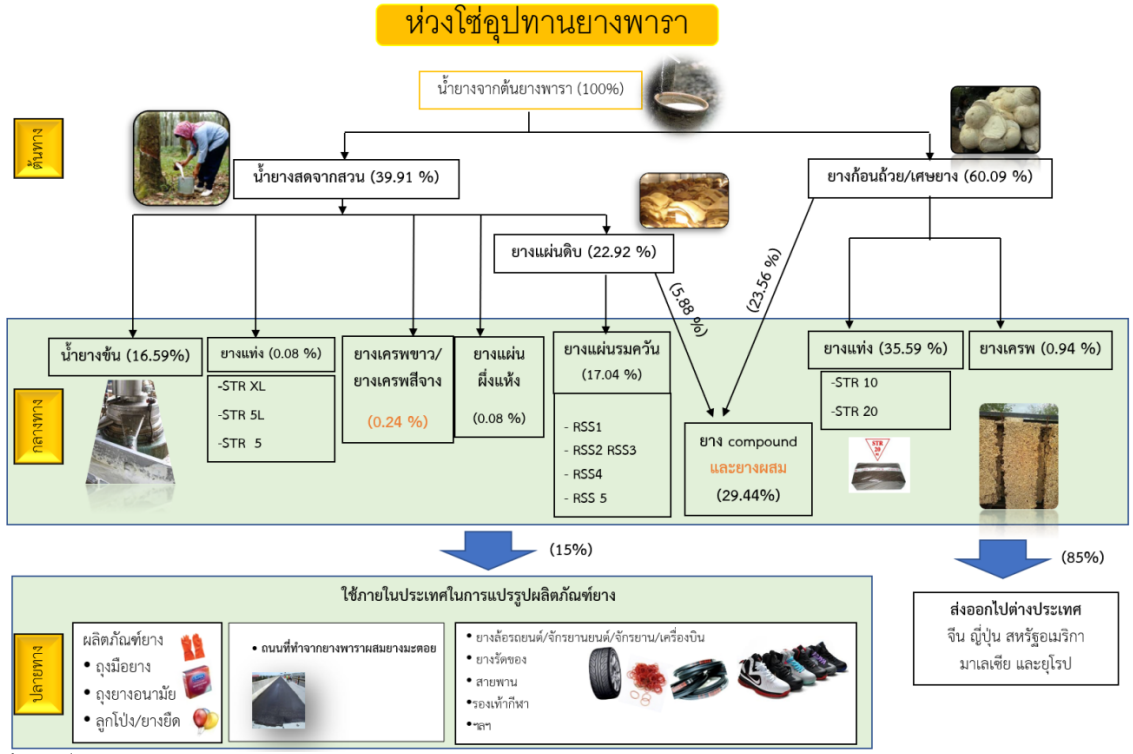
ที่มา : Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) (2021) และกรมศุลกากร (2564)

5.4.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดยางพาราไทย

1) การผลิต

สำหรับสถานการณ์การผลิตยางพาราของไทย มีห่วงโซ่อุปทานยางพาราซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยในแต่ละช่วงจะมีกิจกรรมเชื่อมโยงสัมพันธ์กัน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับปัจจัยการผลิต โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่กระบวนการผลิต

การจัดจำหน่าย ตลอดจนการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคคนสุดท้าย รวมทั้งการส่งออกยางพาราแปรรูปขั้นต้นไปยังผู้ใช้ในต่างประเทศ ภายในห่วงโซ่อุปทานของยางพารามีผู้เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่และบทบาทในสินค้ายางพาราที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) เกษตรกร (2) ตัวกลางซื้อ - ขายยางพารา (3) ผู้แปรรูปยางขั้นต้น (4) ผู้ส่งออก และ (5) ผู้แปรรูปผลิตภัณฑ์ยาง (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2563) (**รูปที่ 5.4.2-1**) โดยรายละเอียดของแต่ละส่วนมีดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.4.2-1 ห่วงโซ่อุปทานยางพาราไทย

เกษตรกร เกษตรกรชาวสวนยางทำการปลูกยางพาราเพื่อเก็บเกี่ยวผลผลิตและจำหน่ายผลผลิตให้ตัวกลางซื้อขายยางพาราและโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น โดยเกษตรกรจะจำหน่ายยางพาราใน 3 รูปแบบ ได้แก่ น้ำยางสดคิดเป็นร้อยละ 16.99 ยางแผ่นดิบร้อยละ 22.92 และยางก้อนถ้วยร้อยละ 60.09 ของผลผลิตทั้งหมด

ตัวกลางซื้อขายยางพารา เป็นผู้ที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างเกษตรกรและผู้แปรรูปยางขั้นต้น โดยทำการรับซื้อยางพาราจากเกษตรกรและจำหน่ายให้แก่ผู้แปรรูปยางขั้นต้น หรือจัดให้บริการการประมูลซื้อขายยางพาราระหว่างเกษตรกรและผู้แปรรูปยางขั้นต้นหรือขายยางพาราให้แก่พ่อค้าผู้จัดหายางพาราให้แก่ผู้แปรรูปยางขั้นต้น โดยตัวกลางซื้อขายยางพาราประกอบด้วย สถาบันเกษตรกร สหกรณ์ พ่อค้ารวบรวมยาง ตลาดกลางยางพารา และจุดรวบรวมยางพาราของกลุ่มเกษตรกร เป็นต้น โดยข้อมูลผู้ขออนุญาตค้ายางของกรมวิชาการเกษตรในปี 2562 มีผู้ขออนุญาตค้ายางจำนวนทั้งสิ้น 2,490 ราย

ผู้แปรรูปยางขั้นต้น ประกอบไปด้วยโรงงานที่ทำการแปรรูปยางก้อนถ้วย น้ำยางสด และยางแผ่นดิบให้อยู่ในรูปของยางแปรรูปขั้นต้น ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น ยางแท่ง ยางเครป

ยางแผ่นผึ่งแห้ง ยางคอมปาวด์ และยางผสม เป็นต้น จากข้อมูลผู้ขออนุญาตโรงทำยางของกรมวิชาการเกษตรในปี 2562 มีผู้ขออนุญาตโรงทำยางจำนวน 708 รายโดยจะนำผลผลิตน้ำยางสดมาแปรรูปน้ำยางข้นร้อยละ 16.59 นำผลผลิตยางแผ่นดิบมาแปรรูปเป็นยางแผ่นรมควันร้อยละ 17.04 และแปรรูปเป็นยางคอมปาวด์หรือยางผสมร้อยละ 5.88 และนำยางก้อนถ้วยมาแปรรูปเป็นยางคอมปาวด์หรือยางผสมร้อยละ 23.56 และแปรรูปเป็นยางแท่งร้อยละ 35.59 ของผลผลิตทั้งหมด

ผู้ส่งออก ผู้ส่งออกยางพาราส่วนใหญ่เป็นบริษัทผู้แปรรูปยางขั้นต้นเป็นหลัก จากข้อมูลผู้ขออนุญาตส่งออกยางพารา จากข้อมูลกรมวิชาการเกษตร ในปี 2562 มีผู้ขออนุญาตเป็นผู้ส่งออกจำนวน 439 ราย ซึ่งผลผลิตยางแปรรูปขั้นต้นทั้งหมดจะถูกส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าหลัก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย และยุโรป คิดเป็นร้อยละ 85 ของผลผลิตทั้งหมด

ผู้แปรรูปผลิตภัณฑ์ยาง เป็นผู้ที่ใช้ยางแปรรูปขั้นต้นมาผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยาง ได้แก่ ยางรถยนต์ ยางรัดของ ถุงมือยาง พื้นรองเท้า กาว/เทปพันสายไฟ ท่อยาง สายพานลำเลียง ยางขัดสีข้าว อุปกรณ์กีฬา เป็นต้น และจากข้อมูลกรมวิชาการเกษตร ในปี 2562 มีผู้จดทะเบียนเป็นผู้ใช้ยางจำนวน 282 ราย ซึ่งผลผลิตยางแปรรูปขั้นต้นจะถูกนำมาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ยางหรือเพื่อการคมนาคมคิดเป็นร้อยละ 15 ของผลผลิตทั้งหมด

ปริมาณการผลิตยางพาราของไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 4.27 ล้านตัน ในปี 2559 เพิ่มขึ้นเป็น 4.77 ล้านตัน ในปี 2562 และลดลงเหลือ 4.68 ล้านตันในปี 2563 โดยในภาพรวมการผลิตยางพาราเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 2.60 ต่อปี แสดงได้ดัง**ตารางที่ 5.4.2-1**

ตารางที่ 5.4.2-1 การผลิตยางพาราของไทย ปี 2559 - 2563

รายการ	ปี					อัตราขยายตัว (ร้อยละ)
	2559	2560	2561	2562	2563	
ผลผลิตยางแห้ง (ล้านตัน)	4.27	4.43	4.74	4.77	4.68	2.60

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[1]

2) การตลาด

ความต้องการใช้ยางพาราแยกตามชนิดของยาง ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) ความต้องการใช้ยางพาราของไทย ลดลงจาก 617,269 ตัน ในปี 2559 เหลือ 581,585 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 1.04 ต่อปี (**ตารางที่ 5.4.2-2**) โดยความต้องการใช้ยางพาราแยกตามชนิดได้ดังนี้

(1) ยางแผ่นรมควัน มีการใช้ในประเทศลดลงจาก 124,618 ตัน ในปี 2559 เหลือ 87,132 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 17.06 ต่อปี

(2) ยางแท่ง มีการใช้ในประเทศลดลงจาก 247,168 ตัน ในปี 2559 เหลือ 230,214 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3.50 ต่อปี

(3) น้ำยางข้น มีการใช้ในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 182,884 ตัน ในปี 2559 เป็น 222,061 ตัน ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11.44 ต่อปี

(4) ยางอื่นๆ มีการใช้ในประเทศลดลงจาก 62,599 ตัน ในปี 2559 เหลือ 42,178 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10.27 ต่อปี

ตารางที่ 5.4.2-2 ความต้องการใช้ยางพาราภายในไทย จำแนกตามชนิดยาง ปี 2559 - 2563

หน่วย : ตัน

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	อื่นๆ	รวม
2559	124,618	247,168	182,884	62,599	617,269
2560	151,420	277,106	178,293	46,424	653,243
2561	125,490	274,373	188,241	43,531	631,635
2562	47,686	223,602	357,181	34,614	663,084
2563	87,132	230,214	222,061	42,178	581,585
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	**- 17.06**	**- 3.50**	**11.44**	**- 10.27**	**- 1.04**

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

ความต้องการใช้ยางพาราแยกตามประเภทอุตสาหกรรม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ความต้องการใช้ยางพาราของไทยแยกตามประเภทอุตสาหกรรม ดังนี้ (**ตารางที่ 5.4.2-3**)

(1) อุตสาหกรรมยางล้อ เป็นอุตสาหกรรมที่มีความต้องการใช้ยางพารามากที่สุด มีการใช้ยางพาราลดลงจาก 373,922 ตัน ในปี 2559 เหลือ 303,895 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 4.06 ต่อปี

(2) อุตสาหกรรมถุงมือยาง มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 72,992 ตัน ในปี 2559 เป็น 75,366 ตัน ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.17 ต่อปี

(3) อุตสาหกรรมยางยืด มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 97,174 ตัน ในปี 2559 เป็น 114,530 ตัน ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.34 ต่อปี

(4) อุตสาหกรรมยางรัดของ มีการใช้ยางพาราลดลงจาก 21,541 ตัน ในปี 2559 เหลือ 3,764 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 37.20 ต่อปี

(5) อุตสาหกรรมอื่นๆ มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 51,640 ตัน ในปี 2559เป็น 84,030 ตัน ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.20 ต่อปี

ตารางที่ 5.4.2-3 ความต้องการใช้ยางพาราภายในประเทศ จำแนกตามอุตสาหกรรม ปี 2559 - 2563

หน่วย : ตัน

ปี	ยางล้อ	ถุงมือยาง	ยางยืด	ยางรัดของ	อื่นๆ	รวม
2559	373,922	72,992	97,174	21,541	51,640	617,269
2560	412,801	55,367	111,500	27,546	46,029	653,243
2561	416,049	51,537	113,850	4,723	45,476	631,635
2562	413,019	64,378	111,471	8,605	65,611	663,084
2563	303,895	75,366	114,530	3,764	84,030	581,585
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	**- 4.06**	**2.17**	**3.34**	**- 37.20**	**14.20**	**- 1.04**

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

การส่งออก ในปี 2563 ไทยเป็นประเทศที่ส่งออกยางพารามากที่สุดของโลก มีการส่งออกจำนวน 3.735 ล้านตัน โดยส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังมากที่สุดโดยมีสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 42.51 ลำดับรองลงมา ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์ และด่านสะเดา มีสัดส่วนร้อยละ 26.90 และร้อยละ 15.35 ตามลำดับ (**ตารางที่ 5.4.2-4**) ซึ่งหากเปรียบเทียบสัดส่วนการส่งออกจะพบว่าการส่งออกผ่านด่านปาดังเบซาร์และท่าเรือสงขลาลดลง เนื่องจากการปิดเมืองและการตรวจเอกสารทางฝั่งมาเลเซียจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง ด่านสะเดา และด่านศุลกากรอื่นๆ ทดแทน

การส่งออกยางพาราในปี 2563 ลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 0.244 ล้านตัน เนื่องจากปริมาณผลผลิตยางพาราลดลงจากปรากฏการณ์ลานีญ่าทำให้เกิดฝนตกหนักและเกิดภาวะอุทกภัยในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะภาคใต้ และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออกและอัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น สำหรับการส่งออกยางพาราของไทยแยกตามชนิดยางในช่วงปี 2559 - 2563 การส่งออกยางผสม (Mixture) มีการส่งออกเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 17.91 ต่อปี ในขณะที่การส่งออกน้ำยางข้น ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน ยางคอมปาวด์ และยางอื่นๆ มีการส่งออกลดลงในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.15 ร้อยละ 9.47 ร้อยละ 11.42 ร้อยละ 17.02 และร้อยละ 14.34 ตามลำดับ (**ตารางที่ 5.4.2-5**)

ตารางที่ 5.4.2-4 ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทยผ่านท่าเรือ/ด่านศุลกากร ปี 2559 - 2563

หน่วย : ล้านตัน

ปี	กรุงเทพฯ	สงขลา	แหลมฉบัง	ปาดังเบซาร์	สะเดา	อื่นๆ	รวม
2559	0.359	0.106	1.341	1.281	0.423	0.306	**3.816**
2560	0.230	0.163	1.670	1.504	0.443	0.391	**4.401**
2561	0.179	0.180	1.790	1.408	0.520	0.378	**4.455**
2562	0.113	0.178	1.685	1.238	0.504	0.261	**3.979**
2563	0.154	0.161	1.609	1.018	0.581	0.212	**3.735**
สัดส่วน ปี 2563 (ร้อยละ)	**4.07**	**4.25**	**42.51**	**26.90**	**15.35**	**6.92**	**100.00**

ที่มา : สถาบันพลาสติก (2564)

ตารางที่ 5.4.2-5 ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทย จำแนกตามชนิดยาง ปี 2559 - 2563

หน่วย : ตัน

ประเภทยาง	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราขยายตัวเฉลี่ย
ยางแท่ง	1,734	1,585	1,529	1,478	1,092	**-9.47**
ยางผสม	678	1,145	1,370	1,233	1,489	**17.91**
น้ำยางข้น	667	696	765	656	682	**-0.15**
ยางแผ่นรมควัน	570	709	558	477	379	**-11.42**
ยางคอมปาวด์	103	73	85	52	48	**-17.02**
ยางอื่นๆ	64	193	148	83	45	**-14.34**
รวม	**3,816**	**4,401**	**4,455**	**3,979**	**3,735**	

ที่มา : สถาบันพลาสติก (2564)

สำหรับประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย (**ตารางที่ 5.4.2-6**) ได้แก่

(1) จีนนำเข้ายางพาราจากไทยในปี 2559 มีปริมาณ 2.260 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเป็น 2.736 ล้านตันในปี 2561 และลดลงเหลือ 2.327 ล้านตันในปี 2563 ส่งผลให้มีแนวโน้มนำเข้ายางพาราจากไทยลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.31 ต่อปี

(2) มาเลเซียมีแนวโน้มนำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มขึ้นจาก 0.365 ล้านตัน ในปี 2559 เป็น 0.387 ล้านตัน ในปี 2563 มีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.95 ต่อปี

(3) ญี่ปุ่นมีแนวโน้มนำเข้ายางพาราจากไทยลดลงจาก 0.217 ล้านตัน ในปี 2559 เหลือ 0.156 ล้านตัน ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 7.19 ต่อปี

(4) สหรัฐอเมริกานำเข้ายางพาราจากไทยในปี 2559 มีปริมาณ 0.190 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเป็น 0.228 ล้านตัน ในปี 2562 และลดลงเหลือ 0.168 ล้านตันในปี 2563 ส่งผลให้ภาพรวมมีแนวโน้มการนำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.01 ต่อปี

ตารางที่ 5.4.2-6 ปริมาณการส่งออกยางพาราของไทย จำแนกตามประเทศคู่ค้า ปี 2559 - 2563

หน่วย : ล้านตัน

ปี	จีน	มาเลเซีย	ญี่ปุ่น	สหรัฐอเมริกา	อื่นๆ	รวม
2559	2.260	0.365	0.217	0.190	0.784	**3.816**
2560	2.789	0.407	0.219	0.178	0.808	**4.401**
2561	2.736	0.434	0.214	0.198	0.873	**4.455**
2562	2.305	0.398	0.201	0.228	0.847	**3.979**
2563	2.327	0.387	0.156	0.168	0.697	**3.735**
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	**- 1.31**	**0.95**	**- 7.19**	**0.01**	**- 1.86**	**- 1.43**

ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

จากข้อมูลสถานการณ์การผลิตและการใช้ยางพาราของโลก จะเห็นได้ว่าความต้องการใช้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราที่น้อยกว่าการขยายตัวของผลผลิตโลกซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มผลผลิตของไทยและประเทศผู้ปลูกยางพารารายใหม่ ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศผู้ปลูกยางพารามีการแข่งขันเพื่อแย่งส่วนแบ่งในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ในขณะที่จีนเป็นประเทศผู้ใช้ยางพารารายใหญ่อันดับหนึ่งของโลก การวิจัยพลวัตของห่วงโซ่อุปทานสินค้ายางพาราในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่มีเส้นทางการเชื่อมโยงทั้งเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนามไปจนถึงจีนตอนใต้จึงเป็นโอกาสในการเสริมความสามารถในการแข่งขันในการส่งออกสินค้ายางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทยไปยังประเทศดังกล่าว โดยอาศัยความร่วมมือภายใต้อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ในการพัฒนายางพาราทั้งด้านการผลิตและการตลาดร่วมกัน ซึ่งไทยสามารถใช้ความร่วมมือดังกล่าวเป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับประเทศให้เป็นศูนย์กลางยางพาราครบวงจร (Hub) ในระดับภูมิภาคและในระดับโลกต่อไป

5.4.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

1) การผลิตยางพาราของไทย

เนื้อที่กรีด ปี 2559 - 2563 เนื้อที่กรีดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 18.47 ล้านไร่ ในปี 2559 เป็น 20.58 ล้านไร่ ในปี 2563 เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 2.89 ต่อปี (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)[2] (**ตารางที่ 5.4.3-1**) เนื่องจากในช่วงปี 2553 - 2554 ราคายางพาราอยู่ในระดับสูงจูงใจให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูกโดยเฉพาะในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งยางพาราที่ปลูกในช่วงเวลาดังกล่าวเริ่มกรีดได้ในปี 2559 เป็นต้นมา

ตารางที่ 5.4.3-1 เนื้อที่กรีด ผลผลิต ผลผลิตต่อไร่ ปี 2559 - 2563

ปี	เนื้อที่กรีด (ล้านไร่)	ผลผลิต (ล้านตัน)		ผลผลิต/ไร่ (ยางดิบ) (กก.)	ต้นทุนการผลิตยางแผ่นดิบ (บาท/กก.)
		ยางดิบ	ยางแห้ง		
2559	18.47	4.34	4.27	235	60.50
2560	19.11	4.50	4.43	236	57.97
2561	20.02	4.81	4.74	240	55.87
2562	20.46	4.84	4.77	237	56.53
2563*	20.58	4.75	4.68	231	57.77
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	**2.89**	**2.54**	**2.54**	**-0.34**	**-1.17**

หมายเหตุ : * ประมาณการ

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[2]

ผลผลิตต่อไร่ ปี 2559 - 2563 ผลผลิตต่อไร่มีแนวโน้มลดลงจาก 235 กิโลกรัมต่อไร่ (ยางดิบ) ในปี 2559 เหลือ 231 กิโลกรัมต่อไร่ (ยางดิบ) ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 0.34 ต่อปีเนื่องจากมีพื้นที่เปิดกรีดใหม่จากการขยายพื้นที่ปลูกในปี 2553 - 2554 ส่งผลให้มีพื้นที่กรีดได้เพิ่มขึ้น แต่ต้นยางพาราที่เริ่มให้ผลผลิตจะมีผลผลิตต่อไร่ต่ำตามช่วงอายุของต้นยางพาราจึงทำให้ผลผลิตต่อไร่ในภาพรวมทั้งประเทศมีค่าต่ำลง (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)

ผลผลิตรวม ปี 2559 - 2563 ผลผลิตยางพารามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 4.34 ล้านตัน (ยางดิบ) ในปี 2559 เป็น 4.75 ล้านตัน (ยางดิบ) ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.54 ต่อปี เนื่องจากในช่วงปี 2553 - 2554 ราคายางพาราอยู่ในระดับสูงจูงใจให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูกโดยเฉพาะในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้ยางพาราที่ปลูกในปี 2553 และ 2554 เริ่มเปิดกรีดได้ในปี 2559 และ 2560 เป็นต้นมา โดยปัจจุบันไทยมีเนื้อที่ปลูกยางพารามากเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากอินโดนีเซีย แต่ไทยเป็นประเทศที่มีผลผลิตยางพารามากที่สุดของโลก (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)[2]

ต้นทุนการผลิต ปี 2559 - 2563 ต้นทุนการผลิตยางแผ่นดิบมีแนวโน้มลดลง จากกิโลกรัมละ 60.50 บาท ในปี 2559 เหลือกิโลกรัมละ 57.77 บาท ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 1.17 ต่อปี (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)[2] (**ตารางที่ 5.4.3-1**)

แหล่งผลิตที่สำคัญ จากข้อมูลเนื้อที่กรีด ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ที่ประมาณการของปี 2563 ไทยมีเนื้อที่กรีดทั้งสิ้น 20.58 ล้านไร่ (**ตารางที่ 5.4.3-2**) ผลผลิตทั้งประเทศมี 4.75 ล้านตัน (ยางดิบ) ผลผลิตต่อไร่ต่อปีเฉลี่ย 231 กิโลกรัม (ยางดิบ) โดยภาคใต้มีเนื้อที่กรีดมากที่สุด รองลงมา คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคเหนือ โดยมีพื้นที่กรีด 12.07 ล้านไร่ 5.03 ล้านไร่ 2.21 ล้านไร่ และ 1.27 ล้านไร่ ตามลำดับ หรือเป็นร้อยละ 58.65 ร้อยละ 24.44 ร้อยละ 10.74 และร้อยละ 6.17 ตามลำดับ สำหรับข้อมูลเนื้อที่กรีดในระดับจังหวัด จังหวัดที่มีเนื้อที่กรีดสูงสุดคือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีเนื้อที่กรีดจำนวน 2.12 ล้านไร่ รองลงมาคือ สงขลา นครศรีธรรมราช ตรัง และยะลา มีเนื้อที่กรีดจำนวน 1.74 ล้านไร่ 1.55 ล้านไร่ 1.31 ล้านไร่ และ 1.15 ล้านไร่ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)[1] ตามลำดับ

ตารางที่ 5.4.3-2 เนื้อที่กรีด และปริมาณผลผลิต (ยางดิบ) รายภาคและจังหวัดที่สำคัญ ปี 2563*

ประเทศ/ภาค/จังหวัด	เนื้อที่กรีด (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	ผลผลิตต่อไร่ (กิโลกรัม)
รวมทั้งประเทศ	**20,579,196**	**4,750,946**	**231**
ภาคเหนือ	**1,265,266**	**224,602**	**178**
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	**5,034,607**	**1,107,704**	**220**
ภาคกลาง	**2,210,816**	**443,138**	**200**
ภาคใต้	**12,068,507**	**2,975,502**	**247**
1. สุราษฎร์ธานี	2,124,613	531,153	250
2. สงขลา	1,735,701	458,225	264
3. นครศรีธรรมราช	1,552,741	389,738	251
4. ตรัง	1,306,208	330,471	253
5. ยะลา	1,149,392	267,808	233
6. นราธิวาส	867,531	170,904	197
7. พัทลุง	833,410	212,520	255
8. บึงกาฬ	778,885	185,375	238
9. เลย	691,154	161,730	234
10. พังงา	566,155	142,671	252

หมายเหตุ : * ประมาณการ

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[1]

2) การผลิตยางพาราของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

สำหรับการผลิตยางพาราของประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงนอกจากไทย มีดังนี้

2.1) เวียดนาม เป็นประเทศที่มีการปลูกยางพารามานาน แต่เมื่อเกิดสงครามในประเทศขึ้น การพัฒนายางพาราได้หยุดชะงักลง และเริ่มมีการพัฒนาการผลิตยางพาราอีกครั้งเมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา เนื้อที่ปลูกยางพาราของเวียดนามประมาณร้อยละ 60 เป็นเนื้อที่ของรัฐซึ่งมีการบริหารจัดการที่ดีมีการใช้ยางพาราพันธุ์ดี ให้ผลผลิตสูง ที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 40 เป็นของภาคเอกชนและเกษตรกรรายย่อย

เวียดนามมีการพัฒนาการผลิตยางพาราจนกระทั่งเป็นประเทศผู้ผลิตรายใหญ่อันดับ 3 ของโลกรองจากไทยและอินโดนีเซีย ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2563) เวียดนามมีการขยายเนื้อที่ปลูกยางพาราไปในทั่วทุกภาคของประเทศ โดยมีแนวโน้มการขยายตัวของเนื้อที่กรีดเฉลี่ยในอัตราร้อยละ 4.29 ต่อปี (Association of Natural Producing Countries, 2021) แหล่งปลูกยางพาราที่สำคัญอยู่ทางตอนใต้ของประเทศ เมื่อรัฐบาลสนับสนุนส่งเสริมและพัฒนาการผลิตยางพารา ทำให้มีการขยายเนื้อที่ปลูกเพิ่มขึ้นในแถบพื้นที่สูง พื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเล และพื้นที่ในภาคตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งมีชายแดนติดต่อกับจีน สำหรับผลผลิตยางพาราในช่วงปี 2559 - 2563 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.20 ต่อปี จาก 1.035 ล้านตันในปี 2559 เป็น 1.222 ล้านตัน ในปี 2563 ในขณะที่ผลผลิตต่อไร่ต่อปีลดลงจาก 267 กิโลกรัม ในปี 2559 เหลือ 266 กิโลกรัม ในปี 2563 หรือลดลงในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.11 ต่อปี โดยเป็นผลจากการลดลงของผลผลิตต่อไร่ในปี 2561 และปี 2563 ในภาพรวมผลผลิตของเวียดนามมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่กรีดยางและการสนับสนุนของภาครัฐ ทั้งด้านการปลูกทดแทน การพัฒนาจัดการด้านเขตกรรม การปรับปรุงการกรีดยางที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งการใช้พันธุ์ที่ได้รับการปรับปรุง

2.2) กัมพูชา การปลูกยางพาราในกัมพูชาส่วนใหญ่รัฐบาลให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้เช่าปลูก (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2561) มีระยะเวลาสัญญามากกว่า 90 ปี และมีข้อกำหนดห้ามปรับเปลี่ยนไปปลูกพืชอื่น โดยพันธุ์พื้นเมืองที่นิยมปลูกในอดีตเป็นพันธุ์ GT1 ซึ่งปัจจุบันได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นยางพันธุ์ดีตามคำแนะนำของสถาบันวิจัยยางของกัมพูชา เนื่องจากให้ปริมาณผลผลิตที่ไม่แตกต่างกัน แต่สามารถกรีดต้นยางพาราได้เมื่อต้นยางอายุ 5 ปี ซึ่งบริษัทผู้เช่าจะทำการแปรรูปเป็นยางแท่งและส่งออก ในช่วงปี 2554 - 2558 เนื้อที่ปลูกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จาก 1.332 ล้านไร่ ในปี 2554 เป็น 2.430 ล้านไร่ ในปี 2558 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.57 ต่อปี ในขณะที่ผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 0.051 ล้านตัน ในปี 2554 เป็น 0.127 ล้านตัน ในปี 2558 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.92 ต่อปี

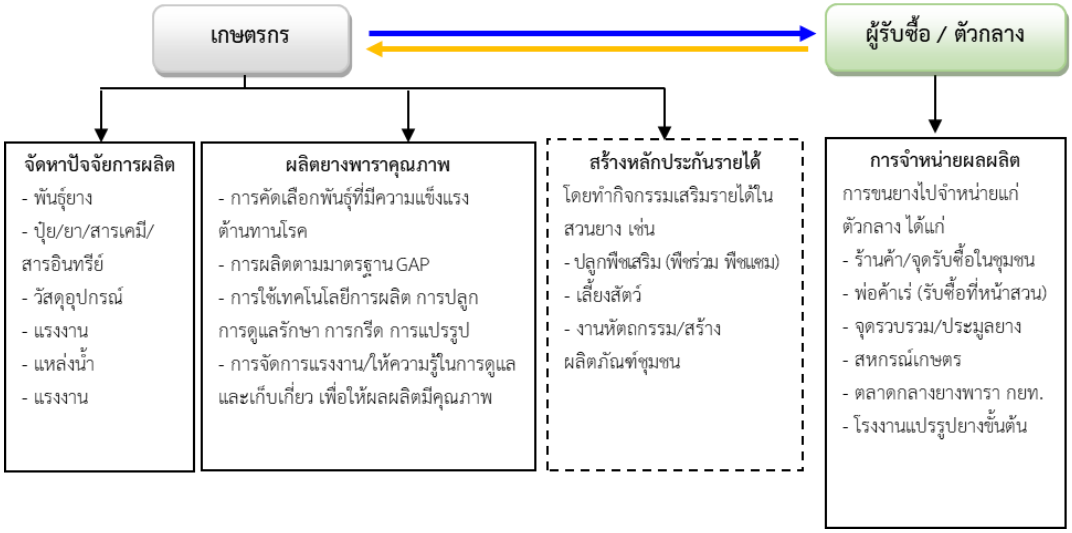
2.3) เมียนมา เริ่มมีการปลูกยางพาราตั้งแต่ปี 2420 โดยนำพันธุ์ยางพารามาจากศรีลังกา แต่เริ่มมีการปลูกเพื่อเป็นการค้าตั้งแต่ปี 2448 หรือประมาณ 108 ปีที่ผ่านมา โดยบริษัทผลิตภัณฑ์ยางของอังกฤษเข้ามาสนับสนุนให้เมียนมาปลูกยางพาราในภาคใต้ของประเทศแหล่งที่ปลูกยางพาราที่สำคัญอยู่ทางตอนใต้ ได้แก่ เขตตะนาวศรี รัฐมอญ รัฐกะเหรี่ยง มีเนื้อที่เพาะปลูกประมาณ ร้อยละ 80 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราทั้งหมด ต่อมามีการขยายเนื้อที่ปลูกยางพาราไปทางตอนกลางของประเทศ ได้แก่ เขตพะโค รัฐกะยา และเขตมัณฑะเลย์ มีเนื้อที่ปลูกยางพาราประมาณร้อยละ 18 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราทั้งหมด ส่วนทางตะวันตกของประเทศมีการปลูกยางพาราไม่มากนัก ประมาณร้อยละ 2 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราทั้งหมดสำหรับทางตอนเหนือของประเทศไม่มีการปลูกยางพาราหรือมีการปลูกยางพาราน้อยมาก ได้แก่ รัฐคะฉิ่น รัฐฉาน ภาคสไกง์ และรัฐชิน เมียนมานิยมปลูกยางพาราพันธุ์ BPM24 ซึ่งเป็นพันธุ์มาจากอินโดนีเซีย และพันธุ์ BB260 จากมาเลเซีย เนื่องจากต้นยางพาราทั้งสองพันธุ์มีความต้องการปริมาณน้ำฝนไม่มาก เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศของเมียนมา นอกจากนี้มีการปลูกยางพาราพันธุ์ RRIT251 จากไทย และพันธุ์ BB350 จากมาเลเซียบ้างเล็กน้อย สำหรับยางพาราพันธุ์ RRIM600 ที่นิยมปลูกมากในไทยจะมีการปลูกบ้างแต่ไม่มากนักที่รัฐคะฉิ่นและรัฐฉาน ผลผลิตยางพาราที่เกษตรกรผลิตได้อยู่ในรูปยางดิบ ได้แก่

น้ำยางสด ยางแผ่นดิบ และยางก้อนถ้วย/เศษยาง ซึ่งสามารถแปรรูปเบื้องต้นเป็น ยางแผ่นรมควัน และยางแท่ง เกษตรกรประมาณร้อยละ 90 เป็นเกษตรกรรายย่อย มีเนื้อที่ถือครองรายละประมาณ 5 - 20 เอเคอร์ และประมาณร้อยละ 10 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราทั้งหมดเป็นของเอกชน และรัฐบาล มีเนื้อที่ถือครองประมาณ 1,000 - 2,000 เอเคอร์ และจากการที่ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อยขาดเงินทุนเพื่อการดูแลบำรุงรักษาต้นยางพารา ประกอบกับมีเพียงร้อยละ 2 เท่านั้นที่ได้การตัดโค่นปลูกใหม่ด้วยยางพาราพันธุ์ดี และอีกประมาณร้อยละ 98 เป็นต้นยางพาราที่มีอายุมาก ทำให้ผลผลิตต่อไร่ค่อนข้างต่ำประมาณ 144 กิโลกรัม สำหรับข้อมูลการผลิต ในปี 2556 เมียนมามีเนื้อที่ปลูกยางพารา 3.589 ล้านไร่ เพิ่มขึ้นจาก 3.396 ล้านไร่ของปีที่ผ่านมา หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.68 มีเนื้อที่กรีด 1.319 ล้านไร่ เพิ่มขึ้นจาก 1.240 ล้านไร่ของปีที่ผ่านมา หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.37 และมีผลผลิต 164,830 ตัน เพิ่มขึ้นจาก 149,619 ของปีที่ผ่านมา หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.17

2.4) สปป.ลาว ปัจจุบันยางพารากลายเป็นพืชเศรษฐกิจใหม่ของ สปป.ลาว ทำให้มีการขยายเนื้อที่ปลูกยางพาราไปทั่วประเทศ โดยมีนักลงทุนจากต่างชาติเข้าไปขยายแหล่งเพาะปลูกยางพาราอย่างจริงจังตั้งแต่ปี 2547 ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 77 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราทั้งหมดเป็นการลงทุนโดยชาวต่างชาติ โดยจีนเข้าไปเพาะปลูกยางพาราทางตอนเหนือ เวียดนามเข้าไปเพาะปลูกยางพาราทางตอนใต้ และไทยเข้าไปเพาะปลูกยางพาราทางตอนกลางของประเทศเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการใช้ยางพาราของประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะจีนที่ความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากข้อมูลการสำรวจเบื้องต้นในปี 2556 พบว่า เนื้อที่เพาะปลูกยางพาราของ สปป.ลาว มีประมาณ 1,875,000 ไร่ โดยแขวงที่มีเนื้อที่ปลูกมากที่สุด ได้แก่ แขวงหลวงน้ำทา รองลงมา ได้แก่ แขวงอุดมไชย หลวงพระบาง และแขวงจำปาสัก สำหรับสถานการณ์การผลิตยางพาราของ สปป.ลาว จากข้อมูลแผนกกสิกรรม และป่าไม้รายแขวง พบว่า เนื้อที่ปลูกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 176,281 ไร่ ในปี 2550 เป็น 1,558,500 ไร่ ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เท่า โดยเนื้อที่ปลูกส่วนใหญ่จะอยู่ในภาคเหนือ ได้แก่ แขวงหลวงน้ำทา ไชยะบุรี บ่อแก้ว และพงสาลี รองลงมาได้แก่ ภาคใต้ แขวงจำปาสัก สาละวัน และอัตตะปือ และภาคกลาง ได้แก่ แขวงสะหวันนะเขต เวียงจันทน์ คำม่วน โดยในปี 2553 ภาคเหนือมีเนื้อที่ปลูกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.77 รองลงมาได้แก่ภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 19.45 ของเนื้อที่ปลูกยางพาราของ สปป.ลาว ทั้งหมด

ทั้งนี้ นอกเหนือประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงรวมทั้งไทยแล้ว จีนตอนใต้ก็มีการปลูกยางพาราเช่นกัน

3) การจัดการห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของยางพารา ห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ในส่วนต้นน้ำของสินค้ายางพารา มีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา (**รูปที่ 5.4.3-1**) ดังนี้



หมายเหตุ : เส้นประ หมายถึง ผลประโยชน์ทางอ้อม

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.4.3-1 กิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของเกษตรกร

3.1) กิจกรรมการปลูก

(1) การเตรียมพื้นที่ เป็นการเตรียมสถานที่สำหรับการปลูกสร้างสวนยางพาราโดยมีทั้งเกษตรกรที่ดำเนินการปรับเตรียมพื้นที่เองหรือจ้างวานแรงงานอื่นในการจัดเตรียมพื้นที่สวนยางพารา

(2) การวางแนวและขุดหลุม เป็นการกำหนดระยะในการปลูกเพื่อให้การปลูกต้นยางพาราเรียงเป็นระเบียบเรียบร้อย มีระยะห่างระหว่างต้นที่เหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของต้นยางพารา รวมทั้งสะดวกต่อการดูแลและเก็บเกี่ยวผลผลิต

(3) การจัดหาต้นพันธุ์ โดยต้นพันธุ์/ต้นยางชำถุงต้องมีคุณลักษณะที่ดีตรงตามคำแนะนำของสถาบันวิจัยยาง การยางแห่งประเทศไทย ใช้ต้นยางชำถุงขนาด 1 - 2 ฉัตร และเลือกต้นที่สมบูรณ์แข็งแรง ปราศจากโรค

(4) การปลูก ควรปลูกต้นยางพาราในช่วงฤดูฝน และให้รอยต่อระหว่างรากกับตาอยู่ระดับปากหลุม

(5) การดูแลรักษา การดูแลรักษาต้นยางพาราโดยทั่วไปมีกิจกรรมย่อย ดังนี้

- **การปลูกพืชคลุมดิน** โดยทั่วไปเกษตรกรนิยมปลูกพืชคลุมดินตะกูลถั่วเพื่อเพิ่มอินทรียวัตถุ ป้องกันการชะล้างพังทลายและควบคุมวัชพืช
- **การคลุมโคน** เป็นการรักษาความชื้นในดินช่วงฤดูแล้งและป้องกันวัชพืชในระหว่างแถวต้นยางพารา
- **การให้ปุ๋ย** การให้ปุ๋ยแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะก่อนเปิดกรีด และระยะหลังเปิดกรีด โดยเกษตรกรสามารถเลือกใส่ปุ๋ยเคมีสำเร็จรูปหรือปุ๋ยเคมีผสมเอง
- **การตัดแต่งกิ่ง** จะทำการแต่งกิ่งในช่วงฤดูฝนและปลายฤดูฝนเพื่อป้องกันต้นยางพาราโน้มหรือโค้งลงเมื่อมีฝนตกและลมพัดแรงจนลำต้นไม่สามารถรับน้ำหนักน้ำฝนบนใบได้

- **การสร้างทรงพุ่ม** จะดำเนินการในต้นยางพาราที่ไม่มีการแตกกิ่งให้มีการแตกกิ่งหรือกิ่งแขนงในระดับ 2 - 2.5 เมตร
- **การทำแนวป้องกันไฟ** โดยกำจัดวัชพืชรอบแนวสวนเป็นแนวกว้างไม่ต่ำกว่า 3 เมตร และเก็บวัชพืชออกให้หมด
- **การป้องกันรอยไหม้จากแสงแดด** โดยต้นยางพาราที่ปลูกในเขตแห้งแล้งมักเกิดรอยไหม้จากแสงแดดซึ่งเกิดจากการที่เนื้อเยื่อส่วนนั้นได้รับแสงแดดเป็นเวลานานจนเซลล์เนื้อเยื่อเสียหายจนไม่สามารถเจริญเติบโตได้
- **การไถพรวนและการฉีดพ่นยากำจัดวัชพืช** เพื่อกำจัดวัชพืชทั้งวัชพืชฤดูเดียว วัชพืชข้ามปี และวัชพืชกลุ่มเฟิร์น
- **การป้องกันและกำจัดโรค** โรคที่สำคัญที่มักพบในยางพารา เช่น โรคใบร่วงและฝักเน่า โรคราแป้ง โรคใบจุดก้างปลา โรคราสีชมพู โรคเส้นดำ และโรครากขาว เป็นต้น
- **การกำจัดแมลงศัตรู** แมลงศัตรูของต้นยางพาราที่พบได้บ่อยคือ ปลวก และหนอนทราย ซึ่งจะสร้างความเสียหายให้แก่รากและลำต้นของยางพารา
- **การเสริมรายได้ในสวนยาง** เกษตรกรชาวสวนยางสามารถปลูกพืชเสริมในสวนยางพาราในช่วงที่อายุต้นยางพาราไม่เกิน 3 ปี และการปลูกพืชที่ทนต่อสภาพร่มเงาสวนยางพารา หลังจากที่ต้นยางพารามีทรงพุ่มใบที่ปิดกั้นแสงแดดลงมาระหว่างแถวของต้นยางพารา รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์ในสวนยางพารา

(6) การกรีดยาง การกรีดยางจะเริ่มกรีดครั้งแรกเมื่อต้นยางพารามีขนาดเส้นรอบลำต้นไม่ต่ำกว่า 50 เซนติเมตร เมื่อวัดที่ความสูง 150 เซนติเมตร

(7) การแปรรูปและจำหน่ายยาง ผลผลิตยางพาราที่เกษตรกรจำหน่ายมี 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ น้ำยางสด ยางแผ่นดิบ และยางก้อนถ้วย โดยรูปแบบผลผลิตของเกษตรกรขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย โดยส่วนใหญ่แล้วผลผลิตที่ผลิตจะต้องอิงกับแหล่งรับซื้อหรือความพร้อมในการแปรรูปของเกษตรกร

3.2) กิจกรรมการจำหน่าย เกษตรกรสามารถขนส่งผลผลิตยางพาราเพื่อไปจำหน่ายยังตัวกลางที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างเกษตรกรและโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น ดังนี้

(1) ร้านค้า/จุดรับซื้อในชุมชน
(2) พ่อค้าเร่ (รับซื้อที่หน้าสวน)
(3) จุดรวบรวมยางพารา/จุดประมูลยางพาราของกลุ่มเกษตรกร
(4) สหกรณ์เกษตร/สหกรณ์สวนยางที่มีการรับซื้อยาง/รวบรวมยางพาราเพื่อการประมูล
(5) ตลาดกลางยางพาราของการยางแห่งประเทศไทย
(6) โรงงานแปรรูปยางขั้นต้น เช่น โรงงานน้ำยางข้น โรงงานยางแผ่นรมควัน และโรงงานยางแท่ง เป็นต้น

4) ศักยภาพในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานช่วงต้นน้ำ ศักยภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานต้นน้ำในด้านต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือของยางพาราไทยก่อนที่จะมีการจัดการส่งออก ซึ่งในช่วงต้นน้ำจะเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของเกษตรกร (ประยูร โตสงวน, 2564) ซึ่งมีการวัดศักยภาพของโลจิสติกส์ใน 3 ด้าน ดังนี้

4.1) ด้านต้นทุนการผลิต (Cost) ซึ่งเกษตรกรส่วนใหญ่ปลูกอิสระแยกกัน ไม่นิยมการรวมกลุ่มเกษตร เพื่อรวมกันซื้อปัจจัยการผลิต การใช้แรงงานภายในสวนยางพาราจะมีทั้งเกษตรกรที่ใช้แรงงานตนเองในการดูแลจัดการสวนยางพารา บางแห่งมีการจ้างแรงงานภายนอกครัวเรือนโดยมีทั้งรูปแบบการจ้างเหมาตามกิจกรรม/จ้างรายวัน/การจ้างดูแลจัดการสวนแบบแบ่งผลผลิต สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งน้ำยางสดของเกษตรกรไปจำหน่ายโดยส่วนใหญ่จะจำหน่ายผลผลิตในพื้นที่ระยะทางเฉลี่ย 3 กม. (สถาบันวิจัยยาง, 2557)

4.2) ด้านเวลา (Time) เกษตรกรชาวสวนยางพาราส่วนใหญ่นิยมซื้อขายยางพาราแบบทันที (Spot) ไม่มีการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้า ส่วนเวลาในการเคลื่อนย้ายผลผลิตจากสวนไปยังจุดรับซื้อใช้เวลาไม่เกิน 1 วัน โดยใช้แรงงานตนเองหรือแรงงานจ้างในสวนยางพาราในการขนส่งยางพาราไปจุดรับซื้อ โดยระยะเวลาที่ใช้หลังการกรีด/แปรรูปไปจนถึงจุดรับซื้อจะมีความแตกต่างตามชนิดของผลผลิตที่จำหน่าย หากเป็นน้ำยางสดเกษตรกรต้องนำน้ำยางไปจำหน่ายยังจุดรับซื้อทันทีหรือใส่แอมโมเนียเพื่อรักษาสภาพได้ระยะเวลาหนึ่ง หากเป็นยางก้อนถ้วยระยะเวลาในการเก็บผลผลิตและการจำหน่ายจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับจำนวนมีดในการกรีด (จำนวนครั้งหรือจำนวนวันที่กรีดยางก่อนเก็บยางก้อนถ้วยไปจำหน่าย) และความพร้อมในการนำยางก้อนถ้วยไปจำหน่าย ในส่วนของยางแผ่นดิบเกษตรกรสามารถเก็บรักษาไว้จนถึงช่วงเวลาที่พร้อมนำไปจำหน่าย ทางด้านคุณภาพของผลผลิต น้ำยางสดจะมีคุณภาพสูงที่สุดหากไม่มีการปนเปื้อนระหว่างขั้นตอนการเก็บเกี่ยวและการขนส่ง ในขณะที่คุณภาพของยางแผ่นดิบและยางก้อนถ้วยจะอยู่ที่ขั้นตอนการผลิตเป็นหลักและมีข้อได้เปรียบเมื่อเทียบกับน้ำยางสดคือยางแผ่นดิบและยางก้อนถ้วยสามารถเก็บรักษาไว้ได้ระยะเวลาหนึ่งก่อนพร้อมนำไปจำหน่ายโดยไม่ทำให้คุณภาพด้อยลงมากนัก สำหรับระยะเวลาการชำระเงินให้กับเกษตรกรมีหลายรูปแบบทั้งจ่ายล่วงหน้า และการจ่ายเงินสด เช็ค และการโอนเข้าบัญชีของเกษตรกรหลังการเสร็จสิ้นการประมูล (กรณีขายยางผ่านตลาดกลางยางพารา กยท. หรือจุดประมูลยางพารา) ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ไม่เกิน 1 วัน

4.3) ด้านความน่าเชื่อถือ (Reliability) ปัจจุบันกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีมาตรฐานสินค้ายางพาราอยู่ 4 รายการ ได้แก่ (1) การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับยางพารา เล่ม 1 : การผลิตน้ำยางสด (2) การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับยางพารา เล่ม 2 : การผลิตยางก้อนถ้วย (3) การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับผลิตยางแผ่นรมควันตามมาตรฐานสินค้าเกษตร GAP และ (4) มาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 5906-2556 เรื่องการปฏิบัติที่ดีสำหรับการผลิตยางแผ่นรมควัน (GOOD MANUFACTURING PRACTICES FOR RIBBED SMOKED SHEET) แต่โดยส่วนใหญ่มาตรฐานที่มีเป็นมาตรฐานภาคสมัครใจจึงทำให้การปฏิบัติตามมาตรฐานอยู่ในวงจำกัด ทางด้านความสะอาดและคุณภาพของผลผลิตของเกษตรกร ผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้น/สหกรณ์/การยางแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ

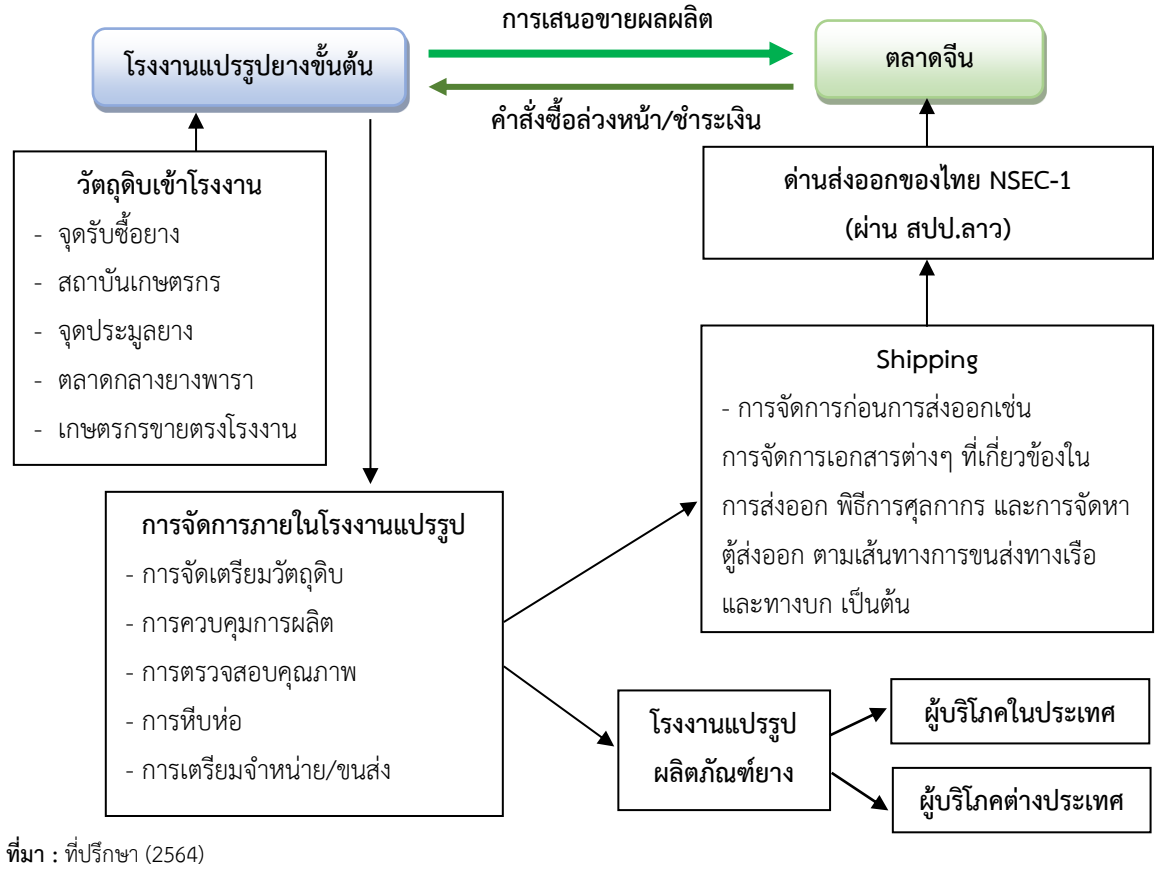
รณรงค์/ประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกรผลิตยางพาราที่มีคุณภาพไร้สิ่งแปลกปลอมและสิ่งปนเปื้อนเพื่อลดปัญหาสิ่งปลอมปนหลุดเข้าไปในกระบวนการแปรรูปยางขั้นต้น สำหรับความเชื่อถือในการซื้อขายผลผลิตยางพาราของเกษตรกรกับผู้รับซื้อ เนื่องจากส่วนใหญ่เกษตรกรจะขายผลผลิตให้แก่จุดรับซื้อภายในชุมชนหรือในพื้นที่ทำให้ผู้ซื้อและผู้ขายมีความเชื่อถือกัน

5.4.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

ห่วงโซ่อุปทานระดับกลางน้ำจะเริ่มต้นหลังจากตัวกลางได้รวบรวมผลผลิตยางพาราจากเกษตรกร โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่การรวบรวมผลผลิตจากตัวกลางที่เป็นผู้รวบรวมผลผลิตยางพาราจนถึงการแปรรูปโดยในส่วนนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องและมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร ได้แก่ ร้านค้า/จุดรับซื้อในชุมชนพ่อค้าเร่ (รับซื้อที่หน้าสวน) จุดรวบรวม/ประมูลยางสหกรณ์การเกษตร และตลาดกลางยางพาราการยางแห่งประเทศไทย เพื่อส่งต่อผลผลิตยางพาราของเกษตรกรไปยังโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น (โรงงานยางแผ่นรมควัน โรงงานยางแท่ง โรงงานน้ำยางข้น และโรงทำยางอื่นๆ) รวมทั้งการรับซื้อยางหน้าโรงงาน โดยการแปรรูปยางขั้นต้นให้อยู่ในรูปของยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง STR น้ำยางข้น ยางเครพและยางแปรรูปขั้นต้นอื่นๆ เพื่อจำหน่ายแก่โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศหรือส่งออกตามคำสั่งซื้อและความต้องการของผู้ใช้ยางในตลาดต่างประเทศเช่นตลาดหลักอย่างจีน ซึ่งโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดราคารับซื้อยางพาราจากเกษตรกร โดยอ้างอิงราคาจากราคาขายให้แก่ลูกค้าในตลาดปลายทางและอ้างอิงราคายางในตลาดล่วงหน้าต่างประเทศ (อัทธ์ พิศาลวานิช, 2559) จากนั้นจึงนำผลผลิตมาบริหารจัดการภายในโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น เพื่อเตรียมการส่งออกและจำหน่ายแก่โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ โดยในส่วนของการดำเนินการส่งออกผู้ส่งออกส่วนใหญ่จะจ้างบริษัทชิปปิ้ง (Shipping) เป็นผู้ดำเนินการแทนในการจัดหาตู้สินค้าทั้งทางบกและทางเรือ รวมทั้งการจัดทำเอกสารพิธีการศุลกากรตามเส้นทางการขนส่งที่ลูกค้าต้องการ (**รูปที่ 5.4.4-1**)

1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของยางพารา การจัดการห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการยางพาราก่อนการส่งออกยางพาราแปรรูปขั้นต้นไปยังตลาดจีน โดยในช่วงกลางน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา ดังนี้

1.1) กิจกรรมจัดหาและนำเข้าวัตถุดิบ โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นหรือผู้ส่งออกจะรับคำสั่งซื้อจากผู้ใช้ยางในจีนล่วงหน้า เพื่อนำมาวางแผนในการจัดหาวัตถุดิบสำหรับใช้ในการแปรรูปและส่งออกในแต่ละเดือนให้กับลูกค้า โดยช่องทางการจัดหาวัตถุดิบหลักจะได้จากพ่อค้ารับซื้อยางพาราจากเกษตรกรในท้องถิ่นซึ่งเป็นเครือข่ายของโรงงาน รวมทั้งการรับซื้อยางพาราจากสหกรณ์ จุดประมูลยาง ตลาดกลางยางพารา และจากเกษตรกรที่นำยางพารามาขายหน้าโรงงาน โดยจะมีการกำหนดราคารับซื้อและคุณภาพของผลผลิตยางพารา



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.4.4-1 กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น

1.2) กิจกรรมการจัดการภายในโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น เป็นการจัดการเพื่อทำให้ผลผลิตยางแปรรูปขั้นต้นมีคุณภาพตรงตามความต้องการของผู้ซื้อก่อนการส่งออก ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิต โดยกระบวนการจัดการยางพาราภายในโรงโรงงานแปรรูปยางพาราขั้นต้น (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2559) มีดังนี้

(1) โรงงานแปรรูปยางแผ่นรมควัน โรงงานจะนำยางแผ่นดิบที่จัดหามาได้ไปทำความสะอาดโดยการล้างน้ำจากนั้นจึงนำมาแขวนในราวและผึ่งให้หมาดก่อนนำเข้าตู้อบเพื่อรมควันให้แห้ง ในโรงรมควันที่ใช้วิธีการเผาไหม้จะรมควันให้ยางแห้งที่อุณหภูมิประมาณ 50 ถึง 60 องศาเซลเซียส ใช้เวลาประมาณ 4 ถึง 10 วัน ทั้งนี้ขึ้นกับความหนาและปริมาณของยางแผ่นที่บรรจุในโรงรม ยางแผ่นรมควันที่ได้จากการผลิตจะต้องมีการตรวจสอบเพื่อทำการจัดชั้นของยางแผ่นรมควันด้วยสายตา ซึ่งสามารถแบ่งชั้นของยางแผ่นรมควันได้ทั้งหมด 5 ชั้น คือ ยางแผ่นรมควันชั้น 1 ถึงชั้น 5 และขั้นตอนสุดท้ายของการผลิตยางแผ่นรมควันคือการอัดเป็นก้อนน้ำหนักก้อนละประมาณ 111.11 กิโลกรัม แล้วฉาบหรือเคลือบก้อนยางด้วยสารละลายยางผสมกับแป้งเพื่อป้องกันยางติดกัน

(2) โรงงานแปรรูปยางแท่ง วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยางแท่ง มี 2 ชนิด คือ ยางแท่งที่ผลิตจากน้ำยางสดและยางแท่งที่ผลิตจากยางแห้ง (ยางแผ่นดิบและยางก้อนถ้วย) ถ้าผลิตจากน้ำยางสดจะได้ยางแท่งที่มีคุณภาพดี ส่วนการผลิตจากยางแห้งจะได้ยางแท่งที่มีคุณสมบัติตามวัตถุดิบที่ใช้ ซึ่งยางแท่ง

จะถูกแบ่งเป็นชั้นๆ ตามระดับของคุณภาพโดยแบ่งเป็น 5 ระดับการผลิตยางแท่งของไทยส่วนใหญ่ใช้ยางดิบเป็นวัตถุดิบโดยมีขั้นตอนจากการตัดยางดิบให้เป็นชิ้นเล็กๆ มาผ่านกระบวนการล้างเพื่อชำระสิ่งสกปรกแล้วผ่านกระบวนการอบแห้งและบีบอัดเป็นแท่งสี่เหลี่ยมให้ได้ขนาดตามที่มาตรฐานได้กำหนดไว้ โดยก่อนกระบวนการหีบห่อจะมีเจ้าหน้าที่ตัดชิ้นส่วนยางเพื่อนำไปทดสอบค่าทางวิทยาศาสตร์ตามข้อกำหนดของกรมวิชาการเกษตร แล้วจึงผ่านขั้นตอนการตรวจหาโลหะที่ปนมากับยาง จากนั้นจึงหีบห่อตามรูปแบบที่ลูกค้าต้องการแล้วนำจัดเก็บก่อนส่งมอบให้ลูกค้าต่อไป

(3) โรงงานแปรรูปน้ำยางข้น การทำน้ำยางข้น คือ จากการนำน้ำยางสดจากการรวบรวมจากเกษตรกรมาแปรรูป โดยน้ำยางสดที่ซื้อมาจะประกอบด้วยส่วนที่เป็นยาง (Dry Rubber Content) เฉลี่ยประมาณร้อยละ 35 สารละลายที่ไม่ใช่ยาง (Non - rubber - solid) ร้อยละ 5 และน้ำ (Watery) มาผ่านกระบวนการแปรรูปให้อยู่ในรูปของน้ำยางข้นที่มีเนื้อยางแห้งอย่างน้อยร้อยละ 60 น้ำยางที่ได้นี้จึงเรียกกันว่า “น้ำยางข้น” (Concentrated Latex) ซึ่งวิธีทำน้ำยางสดให้เป็นน้ำยางข้นอย่างง่ายๆ มี 3 วิธี คือ

วิธีการระเหยน้ำ โดยการให้ความร้อนเพื่อให้ส่วนที่เป็นน้ำระเหยออกไป เรียกว่า Evaporation Method น้ำยางข้นที่ได้ เรียกว่า Evaporation Latex

วิธีทำให้เกิดครีม โดยการเสริมสารบางอย่าง (Creaming Agent) ลงไปเพื่อทำให้อนุภาคยางโตขึ้นและหยุดการเคลื่อนที่เรียกว่า Creaming Method และน้ำยางที่ได้ เรียกว่า Creamed Latex

วิธีใช้เครื่องปั่นหนีศูนย์กลาง โดยการแยกเอาส่วนที่ไม่ใช่ยางออก ซึ่งมีทั้งส่วนที่เป็นน้ำและส่วนที่เป็นของแข็ง (Non - rubber - solid) ออกจากส่วนที่เป็นยางโดยใช้แรงเหวี่ยง (Centrifuging Force) น้ำยางที่ได้เรียกว่า Centrifuged Latex วิธีนี้นิยมกันมากเพราะทำได้เร็วและน้ำยางข้นที่ได้มีความบริสุทธิ์สูงขึ้นด้วยปัจจุบันโรงงานในไทยทั้งหมดผลิตน้ำยางข้นด้วยวิธีใช้เครื่องปั่นหนีศูนย์กลาง ซึ่งมีขั้นตอนการผลิตดังนี้

- การรับน้ำยางสด น้ำยางสดจะถูกรักษาสภาพไม่ให้จับตัวด้วยแอมโมเนียและสารเคมีอื่น และถูกถ่ายผ่านตะแกรงกรองลงสู่รางรับน้ำยางสด และน้ำยางสดจะไหลจากรางรับน้ำยางสดลงสู่บ่อรับน้ำยางสด
- การเตรียมน้ำยางสด มีการปรับสภาพน้ำยางสดให้เหมาะสมต่อกระบวนการปั่นแยกด้วยการเติมแอมโมเนีย เพื่อให้น้ำยางมีปริมาณแอมโมเนียเกินกว่าร้อยละ 0.4 โดยน้ำหนัก และเติม Diammonium Hydrogen Phosphate (DAP) เพื่อให้แมกนีเซียมตกตะกอนเป็นขี้แป้งและทิ้งไว้ 1 คืนก่อนจะนำน้ำยางเข้าเครื่องปั่น
- การปั่น การปั่นแยกน้ำยางสดจะได้น้ำยาง 2 ส่วน คือ หางน้ำยางและน้ำยางข้น ในการปั่นแยกจะมีการล้างเครื่องทุกๆ 2 หรือ 3 ชั่วโมง เนื่องจากการอุดตันของยางและกากขี้แป้ง บริเวณหัวของเครื่องจักร
- ทั้งนี้น้ำยางข้นที่ได้หลังจากผ่านขั้นตอนการปั่นแล้ว จะต้องใช้เวลาบ่มประมาณ 22 วัน ก่อนนำไปจำหน่ายให้ลูกค้า

จากฐานข้อมูล Rubber Intelligence Unit พบว่า ผู้ประกอบการโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นของไทยในปี 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 823 ราย (**ตารางที่ 5.4.4-1**) โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้จำนวน 509 ราย ภาคกลางและตะวันออก 247 ราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 62 ราย และภาคเหนือ 5 ราย และเมื่อแยกเป็นชนิดยางพบว่าไทยมีโรงงานกแปรรูปยางแท่งจำนวน 107 ราย ยางแผ่นรมควัน 320 ราย น้ำยางข้น 151 ราย ยางผสม 33 ราย ยางสกิม 9 ราย ยางเครพ 52 ราย และยางอื่นๆ 151 ราย ซึ่งโรงงานส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่ปลูกยางเพื่อการรวบรวมผลผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการและลดต้นทุนในการขนส่ง สำหรับห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นถือเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการแปรรูปยางพาราจากเกษตรกรเพื่อนำส่งออกไปยังต่างประเทศ เนื่องจากยางพาราของไทยเป็นสินค้าที่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก โดยกว่าร้อยละ 87 ของผลผลิตยางทั้งประเทศถูกแปรรูปเพื่อส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ส่วนที่เหลือร้อยละ 13 ถูกใช้เพื่อการแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ

ตารางที่ 5.4.4-1 จำนวนผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นของไทย ปี 2564

หน่วย : ราย

จังหวัด	ยางแท่ง STR	ยางแผ่นรมควัน	น้ำยางข้น	ยางผสม	ยางสกิม	ยางเครพ	อื่นๆ	รวม
รวมทั้งประเทศ	**107**	**320**	**151**	**33**	**9**	**52**	**151**	**823**
ภาคใต้	**56**	**233**	**95**	**3**	**4**	**23**	**95**	**509**
สงขลา	23	59	34	2	2	8	34	162
นครศรีธรรมราช	5	45	16	1	1	6	16	90
ตรัง	4	46	15			2	15	82
สุราษฎร์ธานี	7	18	9		1	3	9	47
พัทลุง	2	22	7				7	38
สตูล	2	17	1			2	1	23
ยะลา	4	7	4			1	4	20
กระบี่	1	7	3				3	14
ชุมพร	3	5	1				1	10
ภูเก็ต	3	1	3				3	10
ปัตตานี	1	1	2				2	6
นราธิวาส		4						4
ระนอง		1				1		2
พังงา	1							1
ภาคกลางและตะวันออก	39	60	52	24	4	16	52	247
กรุงเทพมหานคร	18	18	23	10	1	6	23	99
ระยอง	4	8	9	3	1	3	9	37
ชลบุรี	9	7	6	3	1	3	6	35

ตารางที่ 5.4.4-1 จำนวนผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นของไทย ปี 2564 (ต่อ)

หน่วย : ราย

จังหวัด	ยางแท่ง STR	ยางแผ่นรมควัน	น้ำยางข้น	ยางผสม	ยางสกิม	ยางเครพ	อื่นๆ	รวม
ภาคกลางและตะวันออก (ต่อ)	39	60	52	24	4	16	52	247
สมุทรสาคร	5	10	7	4		2	7	35
สมุทรปราการ		2	1	2	1	2	1	9
ตราด	1	1	3				3	8
จันทบุรี	1	6						7
นนทบุรี		2	2				2	6
นครปฐม		2		1				3
กาญจนบุรี		2						2
ฉะเชิงเทรา		1		1				2
ปทุมธานี	1	1						2
สระแก้ว			1				1	2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	**11**	**25**	**3**	**6**	**1**	**13**	**3**	**62**
สกลนคร		3	1		1	9	1	15
บึงกาฬ	3	1		2		1		7
บุรีรัมย์	2	4		1				7
อุบลราชธานี	1	5						6
ศรีสะเกษ	1	4						5
อุดรธานี	2	1		2				5
ขอนแก่น		1	1				1	3
หนองบัวลำภู			1			1	1	3
เลย		1				1		2
มุกดาหาร	1			1				2
ยโสธร		1				1		2
ร้อยเอ็ด		2						2
ชัยภูมิ		1						1
นครราชสีมา	1							1
สุรินทร์		1						1
ภาคเหนือ	**1**	**2**	**1**				**1**	**5**
เชียงใหม่			1				1	2
เชียงราย		2						2
ลำปาง	1							1

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 7 กันยายน 2564

ที่มา : Rubber Intelligence Unit (2021)

1.3) กฎหมาย ระเบียบ และมาตรฐานในการผลิตและส่งออกยางแปรรูปขั้นต้น การผลิตยางแปรรูปขั้นต้นของไทยได้มีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการยางต้องขอใบอนุญาตค้ายาง ใบอนุญาตตั้งโรงทำยาง และหากมีการส่งออกต้องขอใบอนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. 2542 และมีข้อกำหนดในการส่งออกยางแปรรูปขั้นต้นได้กำหนดให้มีการทดสอบคุณภาพยางในส่วนของยางแท่ง และมีการกำหนดรูปแบบและวิธีการหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ของยางแท่ง ยางแผ่นรมควันอัดก้อน และน้ำยางข้น เพื่อให้ยางแปรรูปขั้นต้นที่ส่งออกไปได้คุณภาพตามเกณฑ์ที่กรมวิชาการเกษตรกำหนดโดยกฎหมาย/ระเบียบในการส่งออกยางของไทยมีดังนี้

การนำเข้า - ส่งออกยางพาราของไทยผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. 2542 ซึ่งกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ ผู้ที่จะส่งออกยางจะต้องดำเนินการ ดังนี้ (**รูปที่ 5.4.4-2**)

(1) ผู้ส่งออกยางพาราไปนอกราชอาณาจักรจะต้องขออนุญาตเป็นผู้ค้ายางและขออนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักรตาม พ.ร.บ. ควบคุมยาง พ.ศ. 2542 จากฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยางกรมวิชาการเกษตร

(2) ขอใบผ่านด่านศุลกากรในการส่งยางออกนอกราชอาณาจักรจากฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร

(3) ชำระเงินสงเคราะห์กองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (CESS) ที่ฝ่ายการเงิน สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง

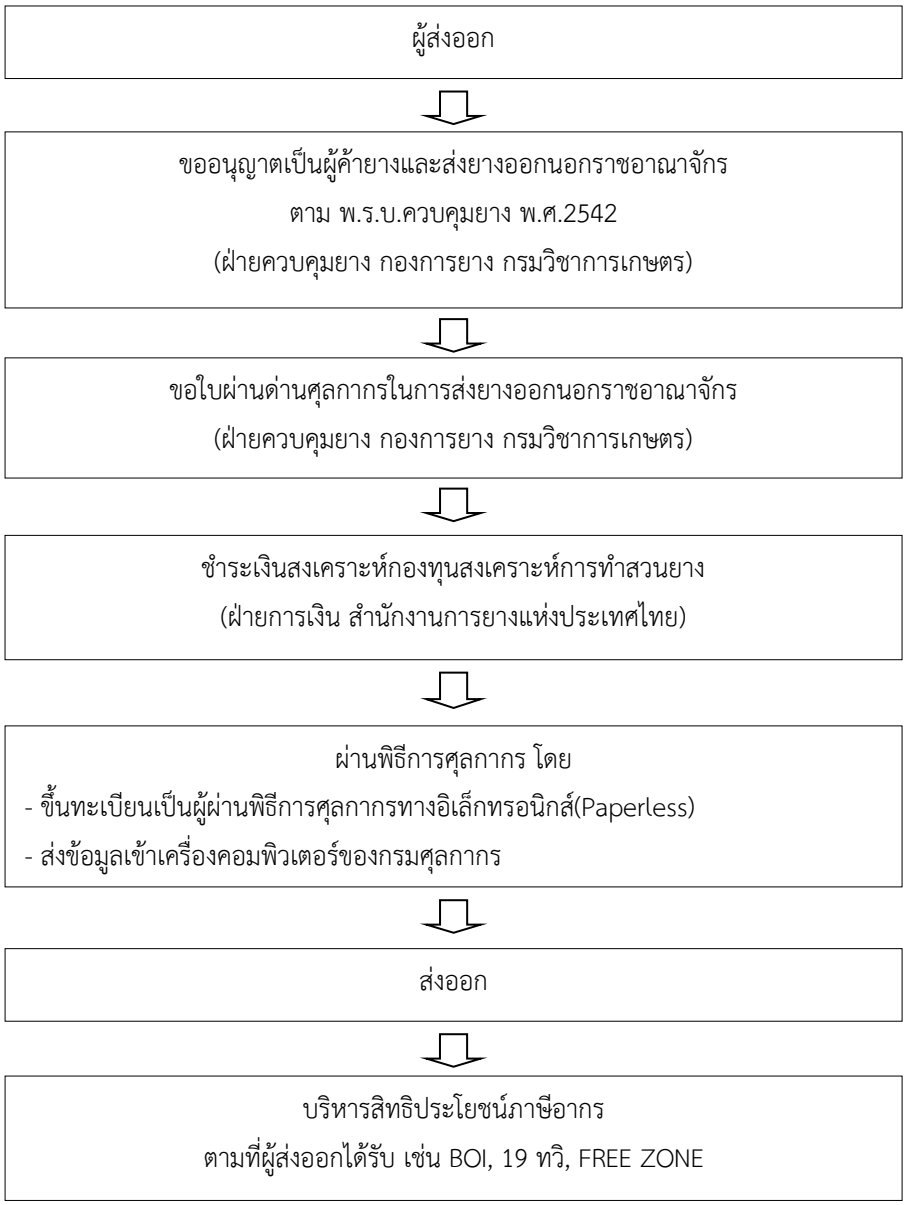
(4) ผ่านพิธีการศุลกากร โดยขึ้นทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (Paperless) และส่งข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

(5) ส่งออก

(6) บริหารสิทธิประโยชน์ภาษีอากรตามที่ผู้ส่งออกได้รับ เช่น BOI, 19 ทวิ, FREE ZONE

ทั้งนี้ อัตราค่าธรรมเนียมตาม พ.ร.บ. ควบคุมยาง พ.ศ. 2542 มี ดังนี้

- ใบอนุญาตนำเข้าซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ด หรือตาของต้นยาง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตส่งออกซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ด หรือตาของต้นยาง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตขยายพันธุ์ต้นยางเพื่อการค้า ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตค้ายาง ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตตั้งโรงทำยาง ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตเป็นผู้นำยางเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับละ 5,000 บาท
- ใบอนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักร ฉบับละ 5,000 บาท
- ใบผ่านด่านศุลกากร (เก็บตามน้ำหนักของยางที่นำเข้าหรือส่งออก) กิโลกรัมละ 0.50 บาท



ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

รูปที่ 5.4.4-2 กระบวนการส่งออกยางพาราออกนอกราชอาณาจักร

- ใบอนุญาตเป็นผู้จัดให้มีการวิเคราะห์หรือการทดสอบคุณภาพยาง ฉบับละ 1,000 บาท
- ใบอนุญาตนำยางเข้าใน ผ่าน หรือออกจากเขตควบคุมการขนย้ายยาง ฉบับละ 500 บาท
- ใบแทนใบอนุญาต ฉบับละ 200 บาท
- การต่ออายุใบอนุญาตครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตแต่ละฉบับ

สำหรับอัตราภาษีการนำเข้ายางพาราของไทยแยกได้ ดังนี้

- ยางแผ่นรมควันร้อยละ 0
- ยางแท่ง ร้อยละ 5
- น้ำยางข้นร้อยละ 0

2) ศักยภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

การวัดศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพาราไทย เพื่อการส่งออกใน 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้น ซึ่งมีการวัดศักยภาพของโลจิสติกส์ 3 ด้าน ดังนี้

2.1) ด้านต้นทุน การจัดการของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นมีต้นทุนด้านการบริหารจัดการและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้าย แปรรูป การจัดเก็บ และการกระจายผลผลิตให้มีศักยภาพก่อนการส่งออก โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่ (1) ต้นทุนในการจัดซื้อวัตถุดิบ ซึ่งจะรวมถึงค่าจ้างแรงงานที่ต้องจ่ายในการขนถ่ายวัตถุดิบยางจากตัวกลางในการรับซื้อยางพารา (2) ต้นทุนการบริหารจัดการการผลิตในโรงงาน เพื่อให้ผลผลิตมีคุณภาพก่อนการส่งออกและการจำหน่ายแก่โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ เช่น การควบคุมมาตรฐานยางแท่งโดยการทดสอบคุณภาพผ่านห้องทดลองทางวิทยาศาสตร์ที่ได้รับการรับรองจากกรมวิชาการเกษตร การคัดเกรดคุณภาพยางแผ่นรมควันให้ได้มาตรฐานที่การยางแห่งประเทศไทยกำหนด และการกำหนดระยะเวลาการจัดเก็บน้ำยางข้นก่อนการส่งมอบเพื่อให้ค่าทางวิทยาศาสตร์ของน้ำยางข้นมีคุณสมบัติตรงตามที่ผู้ซื้อกำหนด และ (3) ต้นทุนการตรวจสอบสินค้าก่อนการส่งออก เช่น การสุ่มตรวจรับรองคุณภาพสินค้าว่าตรงตามคุณภาพชั้นของยางที่ส่งออก การจ้างบริษัทชิปปิ้งเพื่อจัดหาตู้ขนส่งสินค้า การจัดการเอกสารต่างๆ ด้านพิธีการศุลกากร ในการส่งออก เป็นต้น จะเห็นว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่การเก็บเกี่ยวผลผลิตจนกระทั่งการปล่อยตู้สินค้าส่งออก ซึ่งเป็นต้นทุนที่ผู้ประกอบการโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นต้องบริหารจัดการ

2.2) ด้านเวลา โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นมีการทำข้อตกลงในจัดหาผลผลิตยางพารากับพ่อค้าหรือตัวกลางเครือข่ายเพื่อจัดหาวัตถุดิบให้เพียงพอต่อกำหนดแผนการส่งออกล่วงหน้า รวมถึงต้องวางแผนการผลิตเพื่อให้มีผลผลิตส่งออกในแต่ละเดือนตามเวลาที่ได้ตกลงกับลูกค้าปลายทางไว้ โดยปกติในกลุ่มยางแห้งเช่นยางแท่งและยางแผ่นรมควันสามารถจัดเก็บวัตถุดิบได้เป็นระยะเวลานานพอสมควร แต่ในส่วนของน้ำยางข้นจะมีข้อจำกัดในการจัดเก็บน้ำยางสดซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักจะใช้เวลาในการจัดเก็บที่สั้นในการจัดการควรคุมวัตถุดิบในส่วนนี้จึงต้องมีการควบคุมคุณภาพมากกว่ายางแห้ง อย่างไรก็ตามในช่วงสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้ประกอบการต้องเพิ่มมาตรการการตรวจคัดกรองแรงงานในทุกกระบวนการในโรงงานแปรูปรวมทั้งส่วนของการจัดเก็บผลผลิตและการส่งออกเพื่อป้องกันการระบาดในโรงงานไม่ให้โรงงานต้องหยุดการดำเนินการผลิต และการเว้นระยะห่างในการทำงานตามมาตรการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรคโควิด-19 เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการผลิตและการส่งออกสินค้าให้ลูกค้าในตลาดปลายทางทันตามกำหนด

2.3) ด้านความน่าเชื่อถือ โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นต้องส่งมอบยางแปรรูปขั้นต้นให้กับลูกค้าที่ตลาดจีนให้ครบทั้งปริมาณ คุณภาพ และเวลา โดยปริมาณการส่งมอบผลผลิตให้กับลูกค้าเป็นไปตามคำสั่งซื้อที่ทำสัญญาไว้ล่วงหน้า สำหรับคุณภาพของผลผลิตโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นได้ดำเนินการตามข้อกำหนดของตลาดปลายทางอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการมีหน่วยงานของรัฐที่คอยควบคุมคุณภาพผลผลิตที่ส่งออกทำให้สามารถตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) มายังโรงงานแปรรูปได้ จากการดำเนินการส่งออกของโรงงานแปรรูปขั้นต้นที่ผ่านมาลูกค้าในตลาดปลายทางมีความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพยางแปรรูปขั้นต้นของไทยซึ่งเป็นคู่ค้ากันมายาวนาน

5.4.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

ห่วงโซ่อุปทานระดับปลายน้ำจะเริ่มต้นหลังการแปรรูปยางพาราขั้นต้นและดำเนินการทางด้านเอกสารการส่งออกเสร็จ ในส่วนของการขนส่งยางแปรรูปขั้นต้นออกผ่านด่านศุลกากรของไทยไปตามแนวเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) และแม่น้ำโขง และการกระจายยางแปรรูปขั้นต้นไปยังลูกค้าที่อยู่ในจีน

1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของยางพารา การจัดการห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ในช่วงปลายน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการส่งออกยางพาราแปรรูปขั้นต้นไปยังตลาดจีน โดยในช่วงปลายน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา ดังนี้

1.1) กิจกรรมการส่งออกยางพาราผ่านด่านศุลกากรของไทย

จากข้อมูลสถิติการส่งออกยางพาราจากไทยไปจีนในช่วงปี 2554 - 2564 พบว่าการส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของและเชียงแสนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ มีการส่งออกยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ ในพิกัด 400129 และ 400130 เป็นหลัก (**ตารางที่ 5.4.5-1** และ **ตารางที่ 5.4.5-2**) โดยในอดีตช่วงปี 2554 - 2560 มีปริมาณการส่งออกยางแปรรูปขั้นต้นผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนเฉลี่ย 8,452 ตัน เป็นมูลค่า 493 ล้านบาท และส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของเฉลี่ย 9,119 ตัน เป็นมูลค่า 587 ล้านบาท ในช่วงปี 2561 - 2563 การส่งออกยางพาราไปยังจีน ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนไม่มีการส่งออกในขณะที่การส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของยังมีปริมาณการส่งออกเฉลี่ย 10,815 ตันต่อปี

1.2) โครงสร้างเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ เส้นทางขนส่งทางบก (NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)) จากคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ ระยะทางรวมประมาณ 1,890 กิโลเมตร (ดัง**รูปที่ 5.4.5-1**) เริ่มจากคุนหมิงผ่านเมืองยวี่ซี ผูเอ่อร์และเชียงรุ้ง (จิ่งหง) เขตสิบสองปันนา ระยะทางประมาณ 520 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางและถนนคอนกรีต 4 - 6 ช่องทางจราจร จากนั้นผ่านเข้าสู่ด่านศุลกากรบ่อหานที่ชายแดนของจีน ซึ่งติดกับด่านศุลกากรบ่อเต็น ชายแดนของ สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร รวมระยะทางในจีนประมาณ 700 กิโลเมตร โดยรถบรรทุกสินค้าใช้เวลาเดินทางประมาณ 14 - 16 ชั่วโมง เนื่องจากมีการจำกัดความเร็วของรถบนเส้นทางด่วนไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถบรรทุกสินค้ามีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (หัวลาก) หรือขนถ่ายสินค้าที่ด่านศุลกากรบ่อเต็น และทำการขนส่งตู้สินค้าจากไทยกลับไป ขณะที่รถสินค้าจากไทยเมื่อได้รับการขนถ่ายสินค้าแล้ว จะขนส่งตามเส้นทางผ่านแขวงหลวงน้ำทา เวียงภูคา สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 - 8 ชั่วโมง เนื่องจากเส้นทางแคบคดเคี้ยวตามไหล่เขาและชำรุดบางส่วน ทำให้ยากต่อการเดินรถสินค้าขนาดใหญ่ จากนั้นเข้าสู่ด่านศุลกากรห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว รวมระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร เมื่อผ่านด่านแล้วข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เข้าสู่ด่านศุลกากรเชียงของ มุ่งสู่ตลาดปลายทางในกรุงเทพฯ โดยในช่วงอำเภอเชียงของถึงจังหวัดเชียงรายสภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร คดเคี้ยว เสียเวลาเดินรถประมาณ 2 ชั่วโมง และเข้าสู่ถนนสายหลักที่สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางและคอนกรีต 4 - 6 ช่องจราจร รวมระยะทางในไทยประมาณ 940 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทางรวมประมาณ 16 - 18 ชั่วโมง

ตารางที่ 5.4.5-1 ปริมาณการส่งออกยางพาราผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนและทั้งประเทศ ปี 2554 - 2564 (ม.ค. - ก.ค.)

หน่วย : ตัน

ชนิดยาง	ด่าน	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
น้ำยาง	ทั้งประเทศ	**244,985**	**296,575**	**287,078**	**328,124**	**322,736**	**373,588**	**436,440**	**516,484**	**399,986**	**384,578**	**207,874**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	1	60	153	132	210						
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)		60			60						
	อื่นๆ	244,985	296,455	286,925	327,992	322,466	373,588	436,440	516,484	399,986	384,578	207,874
ยางแผ่นรมควัน	ทั้งประเทศ	**165,383**	**180,665**	**276,349**	**210,173**	**198,224**	**145,522**	**257,964**	**128,545**	**77,760**	**62,650**	**61,663**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	1,353	3,880	5,481	5,955	3,119	3,078	2,051				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	622	3,243	1,743	8,691	3,908	4,858	6,592	1,860	15,302		
	อื่นๆ	163,408	173,542	269,125	195,527	191,197	137,586	249,321	126,685	62,458	62,650	61,663
ยางแท่ง	ทั้งประเทศ	**627,583**	**725,622**	**921,377**	**974,398**	**1,249,726**	**1,077,097**	**996,324**	**823,310**	**738,674**	**523,462**	**360,749**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)		354	501	730	906	2,788	397				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)		317			1,685	3,101	3,040		1,750	4,800	
	อื่นๆ	627,583	724,951	920,876	973,668	1,247,134	1,071,208	992,887	823,310	736,924	518,662	360,749
ยางคอมปาวด์	ทั้งประเทศ	**338,030**	**501,362**	**609,874**	**731,101**	**364,009**	**132,686**	**88,535**	**65,667**	**25,224**	**26,873**	**17,036**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	**1,540**	**525**	**821**	**2,473**	**30**		**30**				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	155	2,010	1,284	730	148		687				
	อื่นๆ	336,335	498,827	607,769	727,897	363,831	132,686	87,819	65,667	25,224	26,873	17,036
ยางอื่นๆ	ทั้งประเทศ	**52,603**	**24,348**	**22,353**	**15,611**	**11,556**	**6,200**	**48,943**	**12,990**	**5,697**	**7,798**	**490**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	363	1,778	3,423	839	3,053	578	12,561				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	67	485	522	2,517	1,301	1,314	14,696	3,865	1,338	3,530	83
	อื่นๆ	52,173	22,085	18,408	12,255	7,202	4,308	21,686	9,125	4,359	4,268	407

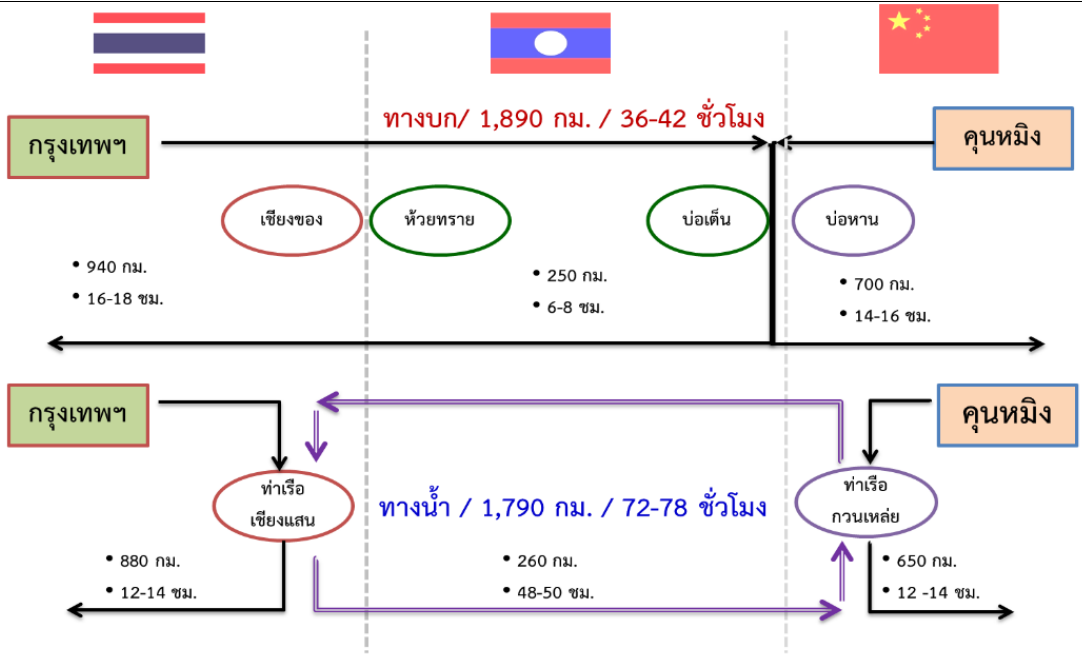
ที่มา : กองการยาง กรมวิชาการเกษตร (2563)

ตารางที่ 5.4.5-2 มูลค่าการส่งออกยางพาราผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนและทั้งประเทศ ปี 2554 - 2564 (ม.ค. - ก.ค.)

หน่วย : ล้านบาท

ชนิดยาง	ด่าน	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
น้ำยาง	ทั้งประเทศ	**21,749**	**18,973**	**15,797**	**14,284**	**11,282**	**13,456**	**18,949**	**17,443**	**12,872**	**13,749**	**8,688**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	0	3	7	4	6						
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)		4			2						
	อื่นๆ	21,749	18,965	15,790	14,280	11,274	13,456	18,949	17,443	12,872	13,749	8,688
ยางแผ่นรมควัน	ทั้งประเทศ	**23,171**	**18,395**	**23,289**	**14,061**	**10,580**	**8,886**	**17,336**	**6,702**	**3,753**	**3,304**	**3,953**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	168	362	432	329	154	175	132				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	65	305	134	576	208	354	931	93	687		
	อื่นๆ	22,939	17,728	22,724	13,156	10,218	8,357	16,273	6,609	3,067	3,304	3,953
ยางแท่ง	ทั้งประเทศ	**86,632**	**71,874**	**73,493**	**59,357**	**62,158**	**50,774**	**60,942**	**37,452**	**33,320**	**22,271**	**18,108**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)		27	33	37	31	105	17				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)		24			65	132	174		71	207	
	อื่นๆ	86,632	71,823	73,460	59,320	62,061	50,537	60,751	37,452	33,249	22,063	18,108
ยางคอมปาวด์	ทั้งประเทศ	**46,893**	**50,624**	**49,149**	**44,064**	**18,109**	**6,675**	**5,798**	**3,734**	**1,549**	**1,529**	**1,135**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	**190**	**46**	**61**	**150**	**1**		**1**				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	14	154	92	35	5		36				
	อื่นๆ	46,689	50,423	48,997	43,878	18,102	6,675	5,761	3,734	1,549	1,529	1,135
ยางอื่นๆ	ทั้งประเทศ	**7,544**	**2,302**	**1,696**	**933**	**463**	**231**	**1,632**	**407**	**183**	**286**	**22**
	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	49	146	209	34	99	17	424				
	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3)	5	40	30	152	47	47	478	108	38	120	2
	อื่นๆ	7,489	2,117	1,456	748	316	167	729	300	145	167	20

ที่มา : กองการยาง กรมวิชาการเกษตร (2563)



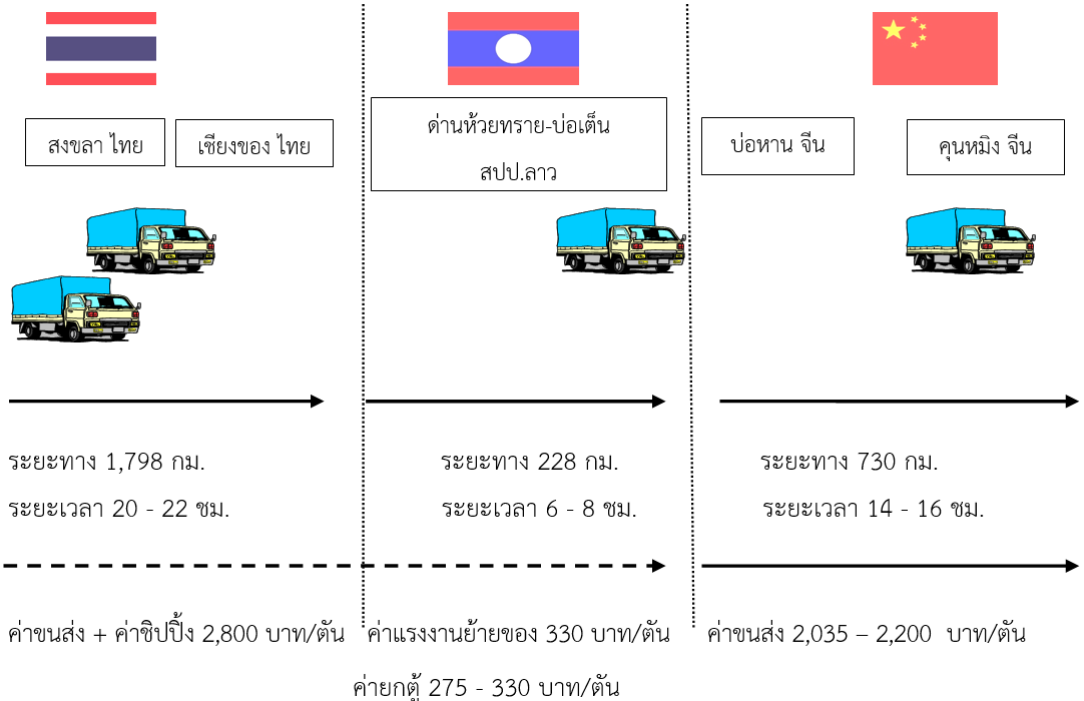
หมายเหตุ : ในช่วงปี 2559-2564 มีการปรับปรุง/พัฒนาเส้นทาง ซึ่งอาจมีผลกระทบด้านเวลาในการขนส่งที่คาดเคลื่อนเล็กน้อยจากการศึกษาล่าสุดของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559) ทั้งนี้ เนื่องจากเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่งไม่ได้เปลี่ยนแปลง ข้อมูลในการศึกษานี้จึงสามารถใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงได้

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559)

รูปที่ 5.4.5-1 โครงสร้างเส้นทางการขนส่ง ไทย - จีนตอนใต้

สำหรับเส้นทางขนส่งทางน้ำจากคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ ระยะทางรวมประมาณ 1,790 กิโลเมตร แบ่งเป็นระยะทางในจีน 650 กิโลเมตร เริ่มจากขนส่งทางบกจากคุนหมิงผ่านเมืองยวี่ซี เมืองผูเอ่อร์ เมืองเชียงรุ้ง (จิ่งหง) และเข้าสู่ท่าเรือกวนเหล่ยของจีน ซึ่งสภาพเส้นทางแยกจากถนนหลักเข้าสู่ท่าเรือกวนเหล่ยเป็นถนนลาดยางและคอนกรีต 2 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง เนื่องจาก เส้นทางแคบ คดเคี้ยว ยากต่อการเดินรถสินค้าขนาดใหญ่ จากนั้นมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือของเอกชนที่ให้บริการ และรถจะบรรทุกสินค้าจากไทย สปป.ลาว และเมียนมา กลับไป ขณะที่เรือสินค้าที่ให้บริการมีทั้งเรือสัญชาติจีน ไทย สปป.ลาว และเมียนมา อย่างไรก็ตามเป็นเรือสัญชาติจีนประมาณร้อยละ 80 ที่มีขนาดใหญ่ระวางบรรทุก 300 - 500 ตัน เรือสินค้าสัญชาติอื่นที่เหลือระวางบรรทุก 120 - 200 ตัน จากนั้นสินค้าจะถูกขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้าตามเส้นทางน้ำโขงเข้าสู่ท่าเรือเชียงแสน ระยะทางรวมประมาณ 260 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 48 - 50 ชั่วโมง (2 วัน 1 คืน แวะพักใน สปป.ลาว) เนื่องจาก มีแก่งหินมาก คดเคี้ยว ลักษณะของร่องน้ำลึกไม่เท่ากัน ยากต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และเพื่อความปลอดภัยจึงเดินเรือได้เฉพาะช่วงกลางวัน เมื่อถึงไทยจะผ่านพิธีการศุลกากรท่าเรือเชียงแสนและขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกที่ทางผู้ประกอบการนำเข้าได้จัดเตรียมไว้ เดินทางสู่ตลาดปลายทางในกรุงเทพฯ โดยเส้นทางหลักมีสภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางและคอนกรีตจำนวน 4 - 6 ช่องจราจร รวมระยะทางในไทย 880 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 - 14 ชั่วโมง (**รูปที่ 5.4.5-1**)

(1) เส้นทางทางบก เส้นทางโลจิสติกส์ส่งออกยางพาราของไทยไปจีนทางบกผ่านด่านชายแดนเชียงราย เริ่มจากแหล่งผลิตทางภาคใต้ที่สงขลา ผู้ส่งออกจะนำยางพาราใส่ในรถบรรทุก 10 ล้อ หรือรถพ่วง จากนั้นจะขนส่งโดยทางบกไปยังด่านชายแดนอำเภอเชียงของเชียงราย ซึ่งมีระยะทาง 1,798 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 20 - 22 ชั่วโมง หลังจากผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งตรวจสอบเอกสารใบสำคัญต่างๆ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จะขนส่งไปยัง สปป.ลาว ทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เชียงของ - ห้วยทราย ผ่านแขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา ไปยังด่านชายแดนบ่อเต็น ซึ่งเป็นด่านชายแดนระหว่าง สปป.ลาว กับจีน โดยมีระยะทาง 228 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 6 - 8 ชั่วโมง เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ และในช่วงเมืองภูคาเป็นภูเขาสูงชัน มีเส้นทางคดเคี้ยว ประกอบกับรถบรรทุกมีน้ำหนักมาก จึงทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน เมื่อถึงด่านบ่อเต็นจะมีการเปลี่ยนถ่ายหัวลากหรือถ่ายสินค้าภายในตู้ ตามข้อกำหนดของ สปป.ลาว จากนั้นจะเดินทางเข้าจีนทางด่านบ่อหาน และเดินทางไปยังเมืองคุนหมิงของจีน ซึ่งมีระยะทาง 730 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 14 - 16 ชั่วโมง ทั้งนี้ จีนมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (**รูปที่ 5.4.5-2**) สำหรับค่าใช้จ่ายช่วงในเมืองไทยจะมีค่าใช้จ่ายรวม 2,800 บาทต่อตัน (ค่าชิปปิ้งและค่าขนส่ง) ใน สปป.ลาวจะมีค่าใช้จ่าย 2 รูปแบบ โดยรูปแบบแรกหากเป็นการย้ายสินค้าไปยังรถบรรทุกอีกคันจะเสียค่าใช้จ่าย 330 บาทต่อตัน แต่หากเป็นการยกทั้งตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่ย้ายสินค้าออกจากตู้จะเสียค่ายกตู้ 275 - 330 บาทต่อตัน



หมายเหตุ : ในช่วงปี 2559-2564 มีการปรับปรุง/พัฒนาเส้นทาง ซึ่งอาจมีผลกระทบด้านเวลาในการขนส่งที่คาดเคลื่อนเล็กน้อยจากการศึกษาล่าสุดของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559) ทั้งนี้ เนื่องจากเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่งไม่ได้เปลี่ยนแปลง ข้อมูลในการศึกษานี้จึงสามารถใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงได้

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559)

รูปที่ 5.4.5-2 เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาว และต่อไปจีนโดยทางบก

(2) เส้นทางทางน้ำ เส้นทางโลจิสติกส์ส่งออกยางพาราของไทยไปจีนทางน้ำผ่านด่านชายแดนเชียงรายเริ่มจากแหล่งผลิตทางภาคใต้ที่สงขลา ผู้ส่งออกจะนำยางพาราใส่ในรถบรรทุก 10 ล้อ หรือรถพ่วง จากนั้นจะขนส่งโดยทางบกไปยังท่าเรือเชียงแสน เชียงราย โดยมีระยะทาง 1,828 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 25 - 28 ชั่วโมง หลังจากผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งตรวจสอบเอกสารใบสำคัญต่างๆ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จะขนส่งไปยังจีนตามลำน้ำโขง โดยจะผ่าน สปป.ลาว เมียนมา ซึ่งมีระยะทาง 265 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 วัน 2 คืน เนื่องจากเส้นทางตามลำน้ำโขงมีเกาะแก่งและมีหินใต้น้ำเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ทำให้การเดินเรือทำได้เฉพาะในเวลากลางวัน นอกจากนี้ยังเป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำจึงทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางหลายวัน โดยไปขึ้นที่ท่าเรือกวนเหล่ยของจีน จากนั้นจะขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปยังเมืองคุนหมิงของจีน ซึ่งมีระยะทาง 650 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 10 - 12 ชั่วโมง (**รูปที่ 5.4.5-3**) สำหรับค่าใช้จ่ายช่วงในเมืองไทย จะมีค่าใช้จ่ายรวม 1,850 - 2,200 บาทต่อตัน (ค่าขนส่งค่าบริการท่าเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ) ค่าขนส่งจากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ยช่วงน้ำน้อย 1,500 บาทต่อตันช่วงน้ำมาก 1,000 บาทต่อตัน ที่ท่าเรือกวนเหล่ย มีค่าแรงงานย้ายของที่ท่าเรือ 30 - 35 หยวนต่อตัน (165 - 192 บาทต่อตัน) ค่าขนส่งจากท่าเรือกวนเหล่ยถึงคุนหมิง 2,000 - 2,200 บาทต่อตัน



หมายเหตุ : ในช่วงปี 2559-2564 มีการปรับปรุง/พัฒนาเส้นทาง ซึ่งอาจมีผลกระทบด้านเวลาในการขนส่งที่คาดเคลื่อนเล็กน้อยจากการศึกษาล่าสุดของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559) ทั้งนี้ เนื่องจากเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่งไม่ได้เปลี่ยนแปลง ข้อมูลในการศึกษานี้จึงสามารถใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงได้

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559)

รูปที่ 5.4.5-3 เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาว และต่อไปจีนโดยทางเรือ

เมื่อเปรียบเทียบการส่งออกยางพาราทั้งทางเรือตามลำน้ำโขง และทางบกตามเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) พบว่า การส่งออกยางพาราทางบกมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมด 4,500 - 6,000 บาท

ต่อตัน หรือ 4.50 - 6.00 บาทต่อกิโลกรัมแยกเป็นค่าบริหารจัดการ/ต้นทุนสินค้าคงคลัง 1,500 - 2,500 บาทต่อตัน ค่าขนส่ง 3,000 - 3,500 บาทต่อตัน ส่วนการส่งออกยางพาราทางเรือมีค่าใช้จ่ายทั้งหมด 5,015 - 6,092 บาทต่อตัน หรือ 5.02 - 6.09 บาทต่อกิโลกรัม แยกเป็นค่าบริหารจัดการ/ต้นทุนสินค้าคงคลัง 3,365 - 3,892 บาทต่อตัน ค่าขนส่ง 1,650 - 2,200 บาทต่อตัน (**ตารางที่ 5.4.5-3**)

ตารางที่ 5.4.5-3 ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกยางพารา

รายการ	ต้นทุนบริหารจัดการ และต้นทุนสินค้าคงคลัง	ต้นทุนการขนส่ง	รวม
ทางบก	1,500 - 2,500 บาท/ตัน	3,000 - 3,500 บาท/ตัน	4,500 - 6,000บาท/ตัน (4.50 - 6.00 บาท/กก.)
ทางเรือ	3,365 - 3,892 บาท/ตัน	1,650 - 2,200 บาท/ตัน	5,015 - 6,092 บาท/ตัน (5.02 - 6.09 บาท/กก.)

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2560)

ทั้งนี้ ต้นทุนค่าขนส่งยางพาราทางบก คิดเป็น ร้อยละ 58 และสินค้าคงคลัง ร้อยละ 42 ส่วนทางเรือต้นทุนค่าขนส่ง ร้อยละ 50 ต้นทุนค่าบริหารจัดการร้อยละ 50 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยค่ารถ ค่าแรงงานขนถ่ายสินค้า ซึ่งจะเห็นว่าต้นทุนโลจิสติกส์ทางเรือจะสูงกว่าทางบก เนื่องจากมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ทำให้มีต้นทุนค่าบริหารจัดการอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกที่มีการขนถ่ายที่ด่านบ่อเต็นเพียงแห่งเดียว

1.3) โลจิสติกส์ของสินค้ายางพาราระหว่างไทยและจีนตอนใต้ กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้ายางพาราจากแหล่งกำเนิดไปยังตลาดปลายทาง ประกอบด้วย

(1) การบริการลูกค้า (Customer Service) โดยการให้บริการขนส่งยางพาราของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งทั้งจีนและไทยเพื่อขนส่งยางพาราจากแหล่งผลิตทางภาคใต้ของไทยไปยังจีนและส่งมอบแก่ผู้นำเข้าปลายทางที่คุนหมิง มณฑลยูนนาน ภายใต้เงื่อนไขและเวลาที่เหมาะสมโดยใช้ต้นทุนที่ต่ำที่สุดโดยทางบกใช้เวลาประมาณ 2 วัน ขณะที่ขนส่งทางน้ำใช้เวลาประมาณ 3 วัน

(2) การพยากรณ์และการวางแผน (Forecast and Planning) ผู้ประกอบการนำเข้าที่ตลาดปลายทางในจีนได้พยากรณ์ความต้องการยางพาราเพื่อใช้ในโรงงานแปรรูป เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตลอดทั้งปี ทั้งนี้ จะเป็นการซื้อขายยางพาราล่วงหน้า โดยกำหนดวัน เวลา สถานที่ส่งมอบที่แน่นอน

(3) การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistic Communications) ในการส่งออกและนำเข้ายางพารา ต้องดำเนินการต่อเนื่องและเชื่อมโยงการไหลของข้อมูลต้องรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้เกิดความได้เปรียบทางด้านการแข่งขัน ดังนั้น ผู้ประกอบการส่งออก ผู้ประกอบการนำเข้า ผู้ประกอบการขนส่ง และตัวแทนผู้อำนวยความสะดวกผ่านด่านศุลกากรต้องประสานงานกันทั้งภายในและภายนอกเป็นอย่างดี เพื่อให้สามารถขนส่งยางพาราข้ามแดน เพื่อส่งมอบสินค้าที่ตลาดปลายทางได้ตามเวลาและสถานที่ที่กำหนดรวมทั้งการวางแผนการผลิต การตลาด การขนส่งในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น โดยเฉพาะราคาค่าขนส่งทั้งทางรถบรรทุกและเรือขนส่ง มีความผันผวนสูง รวมทั้งเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่อาจจะหนาแน่นในช่วงดังกล่าว

(4) การบรรจุหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ (Packing and Packaging) ผู้ประกอบการส่งออกของไทย มีการบรรจุหีบห่อและใช้บรรจุภัณฑ์ที่มีสัญลักษณ์ของบริษัทส่งออกหรือบริษัทนำเข้า เพื่อถ่ายทอดข้อมูลสู่ผู้บริโภค ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นใช้พลาสติกเพื่อห่อหุ้มก้อนยางพารา ในกรณีที่เป็นยางแท่ง ส่วนยางแผ่นรมควันจะไม่มีการห่อหุ้มพลาสติก แต่จะใช้แผ่นยางพาราห่อหุ้มแทน แล้วทาด้วยแป้ง หรือที่เรียกว่ายางลูกขุน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปกป้องตัวสินค้าไม่ให้โดนน้ำและเพื่อช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการขนส่ง การเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บสินค้า

(5) การรับคืนและให้บริการหลังการขาย (Parts and Services Support) กระบวนการขนส่งสินค้าและขนย้ายสินค้าบางครั้งอาจมีสินค้าที่ชำรุดเกิดขึ้น ดังนั้น ต้องมีการทำประกันความเสียหายแก่สินค้า โดยส่วนใหญ่บริษัทขนส่งได้คิดค่าใช้จ่ายรวมอยู่ในการขนส่ง

(6) การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Site and Warehouse Selection) การดำเนินการของผู้ส่งออกจะมีคลังสินค้าอยู่ในแหล่งผลิตคือ เลือกสถานที่ตั้งที่รถบรรทุกเข้าถึงง่าย และสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งจะทำให้มีผลต่อต้นทุนการจัดส่งค่าจ้าง และแรงงาน รวมทั้งเพื่อให้เกิดสะดวกในการจัดส่งการรับสินค้า และการดำเนินการขายได้อย่างมีประสิทธิภาพในต้นทุนที่ต่ำ

(7) การจัดหาสินค้าและวัตถุดิบ (Purchasing) ปัจจุบันผู้ประกอบการส่งออกมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้นำเข้า ผู้จัดส่งสินค้าหรือรับจ้างขนส่งเนื่องจากทำการค้าขายร่วมกันมานาน ดังนั้น การคัดเลือกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องการเจรจาต่อรองราคาหรือเงื่อนไขปริมาณในการสั่งซื้อและการประเมินคุณภาพของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จึงอาศัยความสัมพันธ์ที่ดีส่วนตัวและความเชื่อใจกันเป็นหลัก

(8) การขนส่ง (Transportation) รูปแบบวิธีการขนส่งยางพาราในอดีตมีการดำเนินการมีทั้งทางน้ำโดยขนส่งตามแม่น้ำโขงและทางรถ (เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว), EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม) และ EWEC (นครพนม – แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี)) ปัจจุบันการขนส่งยางพาราผ่านทางบกตามเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีความเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากสะดวกและรวดเร็ว และใช้เวลาไม่เกิน 3 วัน รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎระเบียบการขนสินค้าข้ามประเทศนั้นๆ ให้ถูกต้อง เช่น การเปลี่ยนหัวลากหรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านศุลกากรบ่อเต็น ใน สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม การขนส่งยางพาราตามแม่น้ำโขงไปขึ้นที่ท่าเรือก้วนเหล่ยของจีน ยังคงมีผู้ประกอบการขนส่งอยู่เช่นเดียวกัน แต่ปริมาณไม่มากนักเมื่อเทียบกับอดีต เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการขนส่งนาน และมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ทำให้ต้นทุนแพงกว่าทางบก

2) ศักยภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

การวัดศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพาราไทย เพื่อการส่งออกใน 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งการวัดศักยภาพของโลจิสติกส์ 3 ด้าน ดังนี้

2.1) ด้านต้นทุน เป็นการวิเคราะห์ต้นทุนของกิจกรรมโลจิสติกส์ในกระบวนการส่งออกยางพาราของไทยไปจีน ซึ่งจะเห็นว่า ในส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์ผู้ส่งออกมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากสถานการณ์ปกติ เช่น ค่าใช้จ่ายด้านค่าธรรมเนียมต่างๆ ค่าตรวจหาเชื้อโควิด-19 จากพนักงานขับรถและสินค้า และค่าจ้างแรงงานขับรถขนส่งระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น จากการเพิ่มจำนวนคนขับในแต่ละประเทศ เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามมาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ของจีนอย่างเข้มงวด ณ ด่านนำเข้าต่างๆ ก่อนที่สินค้าจะนำส่งถึงผู้ใช้ยางแปรรูปขั้นต้นในประเทศจีน

2.2) ด้านเวลา สำหรับเวลาในการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในการส่งออกยางพาราไปจีน พบว่า ผู้ส่งออกต้องใช้เวลาในการขนส่งผ่านแดนแต่ละประเทศมากขึ้น เนื่องจากมาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ทั้งเวลาในการตรวจสอบสินค้า และพนักงานขับรถ รวมถึงเวลาในการขนส่งและบริหารจัดการด้านพิธีการศุลกากร ณ ด่านนำเข้า

2.3) ด้านความน่าเชื่อถือ ผู้ส่งออกของไทยสามารถบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และการส่งออกได้ครบทั้งปริมาณ คุณภาพ และเวลา รวมถึงการปฏิบัติตามข้อตกลงในการส่งออกระหว่างไทยและจีนตามมาตรการการตรวจสอบด้านคุณภาพมาตรฐานการส่งออกยางของกรมวิชาการเกษตรและมีประวัติการค้าคู่กับคู่ค้ามาอย่างยาวนานซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือด้านคุณภาพให้กับผู้ใช้ยางแปรรูปขั้นต้นในจีนได้เป็นอย่างดี

5.4.6 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา

1) การวิเคราะห์ศักยภาพโลจิสติกส์กลุ่มประเทศ GMS ปี 2561

จากการศึกษาตัวชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI) ของธนาคารโลก ด้านศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ การติดตามสถานการณ์สินค้า และความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่งของกลุ่มประเทศ GMS หรือ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย) ปี 2561 พบว่าไทยเป็นประเทศที่มีค่าดัชนีชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (LMI) สูงที่สุดในกลุ่ม โดยอยู่ในลำดับที่ 32 จากการสำรวจและเก็บข้อมูลจาก 160 ประเทศทั่วโลก รองลงมาได้แก่ เวียดนาม ลำดับที่ 39 สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมา ลำดับที่ 82 98 และ 137 ตามลำดับ โดยด้านที่มีศักยภาพโลจิสติกส์ดีที่สุดในกลุ่มประเทศนี้ ได้แก่ ความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่ง สำหรับด้านที่ศักยภาพค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านศุลกากร และด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งควรต้องเร่งรัดพัฒนาในลำดับแรกต่อไป

2) การวิเคราะห์ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกยางพาราไปจีน

จากการวิเคราะห์ศักยภาพโลจิสติกส์การส่งออกยางพาราไทยไปจีนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เห็นได้ว่าการส่งออกยางพาราของไทยมีศักยภาพทั้งในระดับต้นน้ำที่การดำเนินการจัดหาวัตถุดิบของตัวกลางรวบรวมมีศักยภาพ สามารถคัดกรองคุณภาพของผลผลิตยางจากเกษตรกรได้ระดับหนึ่งและปริมาณผลผลิตยางพารามีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นในการใช้เป็นวัตถุดิบ ส่วนด้านกลางน้ำพบว่า โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นมีประสบการณ์ในธุรกิจมาอย่างยาวนานจึงเชี่ยวชาญในการบริหารต้นทุนการผลิต และมีหน่วยงานของรัฐบาลในการควบคุมคุณภาพผลผลิตยางแปรรูปขั้นต้นที่ต้องการส่งออก ทำให้ผู้ใช้ในจีนมีความเชื่อมั่นในตัวสินค้า และทางด้านปลายน้ำถึงแม้จะประสบกับภาวะการแพร่ระบาดของเชื่อไวรัสโควิด-19 ซึ่งทำให้การผลิตและการขนส่งมีต้นทุนเพิ่มขึ้น แต่โดยรวมแล้วการส่งออกยางพาราผ่านเส้นทางดังกล่าวยังสามารถดำเนินการได้ตามปกติ ซึ่งศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกยางพาราไปจีนที่สำคัญที่สุด คือ ศักยภาพทางด้านต้นทุน หากสามารถลดต้นทุนในการขนส่งผ่านเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ได้จะช่วยให้ผู้ส่งออกยางพาราเดิมมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นรวมทั้งสามารถดึงดูดให้ผู้ส่งออกยางพารารายอื่นหันมาส่งออกผ่านเส้นทางดังกล่าวมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาการขนส่งระบบรางระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศจีน

ในปัจจุบัน ในส่วนของโครงการรถไฟ สปป.ลาว - จีน (เวียงจันทน์ - บ่อเต็น) มีกำหนดเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ในส่วนของโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว (หนองคาย - เวียงจันทน์) ปัจจุบันดำเนินการในระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์) คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2564 (ประชาชาติธุรกิจ, 2564) ซึ่งไทยควรมีการเตรียมความพร้อมและสนับสนุนการขนส่งผ่านระบบรางในเส้นทางไทย - สปป.ลาว - จีน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นให้แก่ผู้ส่งออกและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในพื้นที่ รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนในการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานของรัฐและหาแนวทางสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการใช้บริการในเส้นทางดังกล่าวให้แก่ผู้ส่งออกของไทยเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการขนส่งระบบรางซึ่งคาดว่าจะมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบก (เส้นทาง NSEC-1 ผ่าน สปป.ลาว) และการขนส่งทางเรือ (ลำน้ำโขง) ซึ่งจากการจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประกอบรายงานการวิเคราะห์งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2565 ของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งได้ทำการเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางรางมีต้นทุน 0.71 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร ซึ่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุน 1.38 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2564) ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวเมื่อมีการเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ

3) สรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา

การศึกษาห่วงโซ่อุปทานยางพาราของไทยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ประกอบด้วย 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยในแต่ละช่วงจะมีกิจกรรมในการบริหารจัดการยางพาราตั้งแต่ผลผลิตยางของเกษตรกร การเข้าสู่โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเพื่อจัดการด้านคุณภาพก่อนการส่งออกโดยให้ความสำคัญกับคุณภาพของผลผลิตให้ตรงตามที่หน่วยงานของรัฐและลูกค้ากำหนด รวมถึงแรงงานในกระบวนการเคลื่อนย้าย กระจาย และจัดเก็บ โดยการวัดศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกยางพาราไปจีนที่สำคัญที่สุดคือศักยภาพทางด้านต้นทุน ซึ่งจากการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งยางพาราเห็นได้ว่าการขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางเรือผ่านลำน้ำโขง สำหรับเส้นทางการขนส่งของไทยในช่วงปี 2554 - 2558 ส่วนใหญ่มีการขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน (ทางบกผ่านเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)) มากกว่าด่านศุลกากรเชียงของ (ทางเรือผ่านลำน้ำโขง) ในขณะที่ช่วงปี 2559 - 2564 การส่งออกนิยมส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของมากกว่าด่านศุลกากรเชียงแสน เนื่องจากมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ถูกกว่า แต่ทั้งนี้หากพิจารณาภาพรวมการส่งออกในด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรเชียงแสนมีปริมาณที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจน ถึงแม้ว่าการส่งออกเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ทั้งทางบกและทางเรือจะมีข้อได้เปรียบทางด้านระยะเวลาแต่ต้นทุนค่าขนส่งยังสูงกว่าการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตาม หากมีการพัฒนาการขนส่งระบบรางระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศจีนซึ่งคาดว่าจะมีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งผ่านทางถนนและทางเรือ อาจทำให้การส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้มีปริมาณที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถใช้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ส่งออกยางพาราไปยังจีนที่มีโรงงานแปรรูปตั้งอยู่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

5.5 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor): อุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

ไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกผลไม้เมืองร้อน (Tropical Fruit) อันดับหนึ่งของโลก ปัจจุบันแนวโน้มการผลิตผลไม้ของไทยในเชิงอุตสาหกรรมมีมากขึ้น ทุเรียนและลำไยเป็นผลไม้ที่ไทยมีศักยภาพในการผลิตและส่งออก ปัจจุบันสามารถผลิตทุเรียนและลำไยได้ปีละกว่า 2.5 ล้านตัน ประมาณร้อยละ 70 ของผลผลิตทั้งหมดส่งออกในรูปของผลสดและผลิตภัณฑ์แปรรูป แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในรูปผลสด เนื่องจากทุเรียนและลำไยไทยคุณภาพดีเป็นที่ต้องการของตลาดโดยเฉพาะผู้บริโภคชาวจีน ทำให้จีนมีการนำเข้าทุเรียนและลำไยสดจากไทยคิดเป็นมูลค่าสูงที่สุด 2 ลำดับแรกของการนำเข้าผลไม้ทั้งหมดจากไทย และการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้นในการศึกษาห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก จึงเลือกทุเรียนและลำไยเป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมผลไม้ ซึ่งปัจจุบันนิยมขนส่งเส้นทางบกผ่านเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) และ NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)

5.5.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของโลก

สถานการณ์ทุเรียนของโลก พบว่า แหล่งปลูกทุเรียนที่สำคัญของโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย ซึ่งส่วนใหญ่ปลูกทุเรียนพันธุ์พื้นเมือง และใช้บริโภคภายในประเทศเป็นหลัก ส่วนไทยปลูกพันธุ์หมอนทองมากกว่าร้อยละ 90 มาเลเซียปลูกพันธุ์มูซังคิง และฟิลิปปินส์ปลูกพันธุ์พื้นเมือง และทุเรียนไร้หนามเมืองดาเวา นอกจากนี้ยังมีเวียดนามและออสเตรเลียปลูกพันธุ์หมอนทองคล้ายกับทุเรียนของไทย

จากบทความการเสวนา “ส่องอนาคตตลาดทุเรียนส่งออกไทย ปี 2561” (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม, 2562) ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลจากหลายๆ แหล่ง ได้แสดงให้เห็นว่าเนื้อที่เพาะปลูกทุเรียนปี 2559 ของแหล่งผลิตที่สำคัญ 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม มีพื้นที่เพาะปลูกรวมกันประมาณ 1.43 ล้านไร่ (276.50 พันเฮกตาร์) โดยไทยมีเนื้อที่ปลูกมากที่สุดประมาณร้อยละ 31.77 รองลงมา ได้แก่ อินโดนีเซียร้อยละ 26.80 มาเลเซียร้อยละ 22.34 เวียดนามร้อยละ 11.83 และฟิลิปปินส์ร้อยละ 7.26 นอกจากนี้ ยังมีแหล่งเพาะปลูกทุเรียนใหม่ในกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และทางตอนเหนือของออสเตรเลียมีเนื้อที่ให้ผลผลิตยังไม่มาก และยังไม่เพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ ซึ่งพันธุ์ที่ปลูกเป็นพันธุ์ทุเรียนจากไทย เช่น หมอนทอง และชะนี เป็นต้น

สำหรับจีนได้มีการทดลองปลูกทุเรียนประสบความสำเร็จเป็นครั้งแรก โดยมีบริษัทเอกชนทดลองนำต้นทุเรียนพันธุ์ Sanno จำนวน 20 ต้น จากมาเลเซียมาทดลองปลูกที่เมืองซานย่า มณฑลไหหลำ ปัจจุบันอยู่ในช่วงการทดลองสายพันธุ์ และจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับภูมิอากาศที่เหมาะสม เพราะการปลูกทุเรียนให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพ ระยะเวลาในการลงทุนปลูกทุเรียนจนถึงสามารถเก็บเกี่ยวได้ต้องใช้เวลาประมาณ 4 - 8 ปี ตามความแตกต่างของสายพันธุ์ รวมทั้งต้นทุเรียนเป็นไม้ใหญ่ ต้องใช้พื้นที่ในการเพาะปลูก ขณะที่ผลผลิตต่อพื้นที่มีจำนวนน้อย ทำให้ต้นทุนค่อนข้างสูง จึงคาดว่ามณฑลไหหลำจะปลูกทุเรียนได้ผลผลิตที่มีคุณภาพสูงสำเร็จ และราคาอาจจะใกล้เคียงกับราคาในปัจจุบัน แม้มณฑลไหหลำจะยังไม่สามารถผลิตทุเรียนเข้าตลาดได้อย่างจริงจัง แต่หากมีการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการ

พัฒนาสายพันธุ์ให้เหมาะสมกับการเพาะปลูกในพื้นที่เกษตรกรรมจริง ทุเรียนที่ผลิตจากมณฑลไหหลำอาจสามารถเข้ามาแย่งส่วนแบ่งการตลาดทุเรียนสดในจีนได้ ซึ่งอาจส่งผลต่อการส่งออกทุเรียนของไทยในอนาคต นอกจากนี้ จากวารสารเคหการเกษตรปี 2562 ยังพบว่า จีนได้มีศูนย์วิจัยทุเรียน และได้มีการไปลงทุนปลูกในประเทศอื่น โดยเฉพาะประเทศในอาเซียน ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา และเป็นประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งอาจจะส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยหากในอนาคตจีนลดการนำเข้าจากไทย เนื่องจากสามารถผลิตได้เอง และมีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจีนไปลงทุนปลูกไว้

นอกจากนี้ ข้อมูลจากเอกสารประกอบในเวทีเสวนา“ส่องอนาคตตลาดทุเรียนส่งออกไทย” จัดโดยสถาบันคลังสมองของชาติ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) 2562 ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ดังที่ได้แสดง**ตารางที่ 5.5.1-1** จะเห็นว่า ผลผลิตทุเรียนในแหล่งผลิตที่สำคัญของไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม มีปริมาณผลผลิตทุเรียนเฉลี่ยรวมในช่วงปี 2555 - 2560 มากกว่า 2 ล้านตัน โดยอินโดนีเซียมีมากเป็นอันดับ 1 ของโลก แต่อย่างไรก็ตาม ผลผลิตของอินโดนีเซียส่วนใหญ่เป็นพันธุ์พื้นเมือง และใช้บริโภคในประเทศเป็นหลัก ส่วนผลผลิตของไทยมากเป็นอันดับ 2 ของโลก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลผลิตที่มีคุณภาพและผลิตเพื่อการส่งออก โดยส่งออกได้เป็นอันดับ 1 ของโลกในปัจจุบัน และมาเลเซียมีผลผลิตมากเป็นอันดับ 3 จากการขยายพื้นที่ปลูกทุเรียนมูซังคิงมากขึ้น เพื่อส่งออกไปยังตลาดจีน ขณะที่ผลผลิตทุเรียนจากเวียดนามมีมากเป็นอันดับ 4 ซึ่งมีการปลูกมากทางตอนใต้ของเวียดนามในสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง

ตารางที่ 5.5.1-1 ผลผลิตทุเรียน (ในรูปของน้ำหนักสด) ของ 4 ประเทศที่เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญของโลก ปี 2555 - 2560

หน่วย : ตัน

ปี	ไทย[a]	มาเลเซีย[b]	อินโดนีเซีย[c]	ฟิลิปปินส์[d]	เวียดนาม	รวม
2555	524,419	347,704.	888,130	85,961	233,492[e]	2,079,706
2556	569,313	373,082	759,060	91,212	259,436[f]	2,052,103
2557	631,773	351,518	859,120	80,34	278,802[e]	2,201,547
2558	601,017	368,271	995,730	87,382	265,901[e]	2,318,301
2559	512,451	302,646	735,420	71,444	253,000[g]	1,874,961
2560	661,603	340,812[e]	795,210	80,390[e]	336,900[h]	2,214,915
เฉลี่ย 2555 - 2560	**588,429**	**347,339**	**838,778**	**83,121**	**271,255**	**2,128,922**
ร้อยละ	27.64	16.32	39.40	3.90	12.74	100.00

ที่มา : [a] สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2560)
[b] Suntharalingam et al. (2018)
[c] Statista (2021)
[d] Davao National Crop Research and Development Center (2018)
[e] สมพร อิศวิลานนท์ (2563)
[f] สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครโฮจิมินห์ (2558)
[g] Altendorf (2018)
[h] สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย (2560)

สำหรับด้านการส่งออกทุเรียนของโลก จากข้อมูลของ Trade map ปี 2018 พบว่า ประเทศผู้ส่งออกทุเรียนที่สำคัญของโลก ได้แก่ ไทยร้อยละ 71 ฮ่องกงร้อยละ 26 มาเลเซียร้อยละ 2 และเวียดนามร้อยละ 1 โดยประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่ส่งออกไปยังตลาดจีน ทั้งนี้ เวียดนามและฮ่องกงมีการนำเข้าทุเรียนจากไทย เพื่อส่งออกต่อไปยังตลาดจีน (Re - export) โดยเวียดนามมีการนำเข้าทุเรียนจากไทยร้อยละ 99.99 และส่งออกไปจีนร้อยละ 99.70 ซึ่งเป็นการค้าขายในลักษณะการค้าผ่านชายแดนกับจีน เนื่องจากได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าหากค้าขายไม่ถึง 8,000 หยวน ไม่ต้องเสียภาษีการค้าชายแดน ดังนั้น เวียดนามจึงใช้การแบ่งแยกผลผลิตใส่รถบรรทุกเล็กขนส่งเข้าจีน เพื่อไม่ให้เกิน 8,000 หยวน ผ่านด่านประเพณีที่มีการค้าขายชายแดน เช่น ด่านผู่จ้าย ซึ่งไม่ใช่ด่านสากลที่มีขนส่งอย่างเป็นทางการ

สำหรับสถานการณ์ลำไยของโลกพบว่า จีนเป็นประเทศที่มีการผลิตลำไยมากที่สุดในโลก โดยมีพื้นที่ประมาณ 2.70 ล้านไร่ พันธุ์ที่ปลูกเพื่อการค้า ได้แก่ พันธุ์ชูเหลียง และสื่อเจี๋ย นอกจากนี้ ได้มีการทดลองนำพันธุ์ลำไยของไทยไปปลูกที่จีนแต่ไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากสภาพอากาศของจีนหนาวกว่าไทย ทำให้มีปัญหาในการออกดอกและติดผล จึงทำให้จีนปลูกเพื่อบริโภคในประเทศประมาณร้อยละ 80 - 90 โดยปลูกมากในพื้นที่เขตการปกครองอิสระกวางสี มณฑลกวางตุ้ง มณฑลฟูเจี้ยน มณฑลยูนนาน และมณฑลไหหลำเหมือนกับทุเรียน โดยมีผลผลิตออกสู่ตลาดช่วงเดียวกับผลผลิตในฤดูทางภาคเหนือของไทยประมาณช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ซึ่งลำไยของจีนจะออกช้ากว่าไทยประมาณ 20 - 30 วัน แต่หากปีใดจีนมีสภาพอากาศหนาวเย็นเหมาะสมต่อการติดผล ก็จะมีผลผลิตลำไยของจีนเข้าสู่ตลาด ส่งผลต่อราคาของลำไยไทยที่ขายในตลาดจีนได้ รวมถึงลำไยของไทยที่ส่งออกไปต้องแข่งขันกับผลไม้ชนิดอื่นๆ ที่เข้าสู่ตลาดจีนในช่วงเดียวกันด้วย เช่น ทุเรียน และมังคุด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม จีนยังเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญในการนำเข้าลำไยของไทยมากที่สุดด้วยเช่นกัน เนื่องจากความชอบของผู้บริโภคจีน และเชื่อว่าเป็นผลไม้มงคล รวมทั้งยังมีความเชื่อมั่นในคุณภาพผลผลิตลำไยของไทย จึงมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นในแต่ละปี

นอกจากนี้ ยังมีผลผลิตลำไยของเวียดนาม โดยในช่วงเวลาที่ผ่านมาเวียดนามได้พัฒนาการปลูกลำไยและเปลี่ยนไปปลูกลำไยพันธุ์ใหม่แทนพันธุ์ท้องถิ่น ซึ่งพันธุ์ที่ปลูกส่วนใหญ่เป็นพันธุ์ลำไยที่มีคุณภาพสูงและเป็นที่ต้องการของตลาด เช่น พันธุ์ Long hung yen พันธุ์ Tieu da bo พันธุ์ Xuong com vang และพันธุ์ Ido (อีดอ) เป็นต้น ซึ่งนอกจากเวียดนามจะเป็นประเทศคู่ค้าลำไยที่สำคัญของไทยแล้วยังเป็นประเทศคู่แข่งในการส่งออกลำไยไปตลาดจีนด้วย ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.1-2** จะเห็นว่า ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2551 - 2560) มูลค่าส่งออกลำไยสดของเวียดนามไปจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเพิ่มขึ้นจาก 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2551 เป็น 189 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2560 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.37 ต่อปี

ตารางที่ 5.5.1-2 มูลค่าส่งออกลำไยสดของเวียดนามไปจีน ปี 2551 - 2560

ปี	มูลค่าส่งออกลำไย (ดอลลาร์สหรัฐ)
2551	42,707,000
2552	47,327,000
2553	66,306,000
2554	65,185,000
2555	42,476,000
2556	68,114,000

ตารางที่ 5.5.1-2 มูลค่าส่งออกลำไยสดของเวียดนามไปจีน ปี 2551 - 2560 (ต่อ)

ปี	มูลค่าส่งออกลำไย (ดอลลาร์สหรัฐ)
2557	101,738,000
2558	133,338,000
2559	143,091,000
2560	188,974,000
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	**17.37**

ที่มา : Trade map (2018)

5.5.2 สถานการณ์การส่งออกผลไม้ของไทย (ทุเรียน ลำไย)

สำหรับการส่งออกผลไม้ของไทยโดยเฉพาะทุเรียนและลำไย ซึ่งมีจีนเป็นตลาดหลัก พบว่า ไทยมีการส่งออกประมาณร้อยละ 70 - 90 ของผลผลิตทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกทุเรียนและลำไยในรูปผลสดมากกว่าร้อยละ 90 ส่วนที่เหลือส่งออกในรูปผลิตภัณฑ์ เช่น ทุเรียนแช่แข็งทั้งเปลือกและเฉพาะเนื้อ ทุเรียนกวน ทุเรียนอบแห้ง และลำไยอบแห้ง เป็นต้น โดยแนวโน้มการส่งออกทุเรียนและลำไยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ของไทยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2561 - 2563) มีปริมาณการส่งออกมากกว่า 1 ล้านตันต่อปี และมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เกือบหนึ่งแสนล้านบาท สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก โดยปริมาณการส่งออกของผลไม้ทั้งสองชนิดเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.50 ต่อปี และมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.24 ต่อปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.2-1**

ตารางที่ 5.5.2-1 การส่งออกทุเรียนและลำไยของไทยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ ปี 2561 - 2563

หน่วย : ปริมาณ (ตัน) มูลค่า (ล้านบาท)

สินค้า	ปริมาณ/มูลค่า	2561	2562	2563	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	**ปริมาณ**	519,100	682,807	653,158	12.30
	มูลค่า	35,398.78	51,181	72,459	38.94
ลำไย	**ปริมาณ**	771,408	760,055	631,534	0.41
	มูลค่า	28,757.72	30,446.89	24,695.51	2.94
รวม	**ปริมาณ**	**1,290,508**	**1,442,861**	**1,284,692**	**5.50**
	มูลค่า	**64,156.50**	**81,628.31**	**97,154.36**	**23.24**

ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

โดยตลาดหลักในการส่งออกทุเรียนสดของไทย ได้แก่ จีนร้อยละ 73 ฮ่องกงร้อยละ 14 และเวียดนามร้อยละ 12 ที่เหลือเป็นประเทศอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การนำเข้าทุเรียนของเวียดนามและฮ่องกงจากไทย ผลผลิตส่วนหนึ่ง เพื่อใช้บริโภคภายในประเทศ และส่งออกต่อไปยังจีน (Re - export) มากกว่าร้อยละ 90 จาก**ตารางที่ 5.5.2-2** จะเห็นว่า ไทยมีการส่งออกทุเรียนสดไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ 10 อันดับแรก ในช่วงเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - 2563) ซึ่งมีประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่มีการนำเข้าทุเรียนจากไทยด้วย ได้แก่ จีน เวียดนาม และ สปป.ลาว โดยจีนเป็นประเทศคู่ค้าและนำเข้าทุเรียนรายใหญ่

ของไทย มีจำนวนประชากร 1,435 ล้านคน และรายได้ต่อหัวของประชากรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง, 2563) ผลไม้ที่จีนนำเข้าจากไทยมากใน 5 อันดับแรก ได้แก่ ทุเรียน ลำไย มังคุด มะพร้าว และมะม่วง โดยตลาดหลักทุเรียนไทยในจีนกระจายในหลายพื้นที่ ได้แก่ ทางภาคตะวันออก เช่น เซี่ยงไฮ้ และเจ้อเจียง มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 32 ภาคใต้ เช่น กวางตุ้ง ร้อยละ 28 ภาคตะวันตกเฉียงใต้ เช่น เสฉวน มหานครฉงชิ่งร้อยละ 15 ภาคเหนือ เช่น ปักกิ่ง เหอเป่ยร้อยละ 15 และพื้นที่อื่นๆ ร้อยละ 10 ตลาดค้าส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดของจีน ได้แก่ ตลาดเจียงหนาน เมืองกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งแต่ละปีมีการนำเข้าทุเรียนประมาณ 13,000 ตู้ พันธุ์ที่ชื่นชอบในการบริโภค ได้แก่ หมอนทอง ส่วนพันธุ์อื่นๆ ยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก โดยในช่วงปี 2549 - 2559 ความต้องการบริโภคทุเรียนของจีนเพิ่มร้อยละ 13 ต่อปี นอกจากนี้ จีนยังมีอุตสาหกรรมอาหาร และการแปรรูปที่หลากหลายเพื่อรองรับผลผลิตทุเรียนที่นำเข้าทั้งทุเรียนสด และแช่แข็ง ดังนั้น การส่งออกทุเรียนของไทยและคู่แข่ง จึงยังมีโอกาสเติบโตในการขยายตลาดจีน เพียงแต่ไทยต้องรักษาคุณภาพของผลผลิตให้สอดคล้องกับความต้องการด้วยต้นทุนและราคาที่แข่งขันได้ เพื่อรักษาและขยายส่วนแบ่งการตลาดในอนาคตให้เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 5.5.2-2 การส่งออกทุเรียนสดของไทยไปต่างประเทศ ปี 2561 - 2563

หน่วย : ปริมาณ (ตัน) มูลค่า (ล้านบาท)

ประเทศ	2561		2562		2563	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
จีน	200,907	13,327	375,333	26,341	444,411	47,798
ฮ่องกง	89,615	6,092	101,363	7,084	85,663	9,139
เวียดนาม	186,531	9,812	164,526	11,113	79,387	7,765
ไต้หวัน	7,281	405	6,288	380	4,657	381
มาเลเซีย	6,882	184	5,100	125	4,311	150
เกาหลี	767	64	1,018	86	1,101	76
สหรัฐอเมริกา	658	150	731	192	589	183
ญี่ปุ่น	257	42	288	50	189	39
สปป.ลาว	112	3	130	6	125	4
สิงคโปร์	355	9	194	4	123	5
อื่นๆ	702	98	423	100	337	91
รวม	**494,068**	**30,187**	**655,395**	**45,481**	**620,893**	**65,631**

ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

สำหรับตลาดหลักลำไยสดของไทย ได้แก่ จีนร้อยละ 75 เวียดนามร้อยละ 10 อินโดนีเซียร้อยละ 8 และฮ่องกงร้อยละ 4 ปัจจุบันประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยคือ จีน ซึ่งเป็นประเทศผู้นำเข้าลำไยมากที่สุดในโลก ทั้งนี้ ผู้บริโภคชาวจีนมีความเชื่อว่าลำไยเป็นผลไม้ดวงตามังกร เมื่อบริโภคแล้วจะโชคดี เจริญรุ่งเรือง จึงเป็นที่ต้องการของตลาด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ และตรุษจีน ซึ่งตลาดจีนมีความต้องการมาก จึงมี

การสั่งจองและรับซื้อผลผลิตล่วงหน้าตั้งแต่ยังไม่เห็นผลผลิต รองลงมาเป็นอินโดนีเซีย และเวียดนาม ทั้งนี้ เวียดนามมีการนำเข้าลำไยจากไทย เพื่อบริโภคในประเทศเล็กน้อย และส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าเพื่อส่งออกต่อไปยังจีน (Re - export) โดยไทยมีการส่งออกทุเรียนสดไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ 10 อันดับแรก ในช่วงเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - 2563) ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.2-3**

ตารางที่ 5.5.2-3 การส่งออกลำไยสดของไทยไปต่างประเทศ ปี 2561 - 2563

หน่วย : ปริมาณ (ตัน) มูลค่า (ล้านบาท)

ประเทศ	2561		2562		2563	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
จีน	133,191	4,406	281,320	9,696	343,304	12,661
เวียดนาม	334,882	9,967	196,656	7,476	55,626	1,629
อินโดนีเซีย	56,964	1,987	74,487	2,532	36,467	1,405
ฮ่องกง	14,602	542	21,348	741	15,917	632
มาเลเซีย	5,148	98	4,797	130	7,865	250
สิงคโปร์	3,539	74	1,849	88	2,284	87
ฟิลิปปินส์	432	16	178	7	1,045	40
อินเดีย	1,595	52	1,396	47	854	33
เนเธอร์แลนด์	251	14	277	17	797	53
ฝรั่งเศส	410	12	379	28	218	17
อื่นๆ	441	50	610	49	448	38
รวม	**551,454**	**17,219**	**583,297**	**20,810**	**464,824**	**16,844**

ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

จากข้อมูลที่ผ่านมาจะเห็นว่า จีนเป็นตลาดใหญ่ในการนำเข้าผลไม้จากไทย อย่างไรก็ตาม ในการค้าระหว่างไทยกับจีนได้มีเงื่อนไขกำหนดระหว่างการนำเข้าและส่งออกผลไม้สดระหว่างไทยกับจีนทางบกตามพิธีสาร ซึ่งไทยสามารถส่งออกผลไม้สดไปจีนได้ 22 ชนิด ขณะที่จีนสามารถส่งผลไม้สดมาไทยได้ 24 ชนิด ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.2-4** ทั้งนี้ ทั้งสองประเทศต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขภายใต้พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนตามมาตรการด้านสุขอนามัยพืชสำหรับผลไม้ของไทย 6 ชนิด ได้แก่ ทุเรียน ลำไย มังคุด ลิ้นจี่ มะม่วง และชมพู่ และผลไม้จีน 5 ชนิด ได้แก่ แอปเปิ้ล แพร์ องุ่น พุทรา และสกุลส้ม (ส้ม ส้มเขียวหวาน ส้มโอ และเลม่อน) ต้องมาจากสวนและโรงคัดบรรจุที่ได้รับการขึ้นทะเบียนและประกาศโดยกรมวิชาการเกษตร และสำนักงานศุลกากรของจีน (GACC) แล้วเท่านั้น โดยผลผลิตของเกษตรกรต้องมาจากสวนที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP (Good Agricultural Practice: การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี) และโรงคัดบรรจุต้องผ่านมาตรฐานหลักปฏิบัติที่ดีในการผลิตสินค้าเกษตรด้านพืช (Good Manufacturing Practice: GMP) เมื่อขึ้นทะเบียนแล้ว กรมวิชาการเกษตรจะส่งรายชื่อทั้งหมดให้กับทางการจีน เพื่อประกาศรับรองรายชื่อผู้มีสิทธิส่งออกไปจีนในเว็บไซต์ต่อไปและใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบย้อนกลับในกรณีที่พบ

ปัญหาที่ตลาดปลายทาง และสร้างความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพ โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562 เป็นต้นมา จีนได้เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบการนำเข้าผลไม้และสินค้าเกษตรจากต่างประเทศอย่างจริงจังมากขึ้น หากไม่ปฏิบัติตามจะระงับการนำเข้า นอกจากนี้ ยังมีผลไม้ที่อยู่ระหว่างการแลกเปลี่ยนข้อมูลทะเบียนสวนและโรงคัดบรรจุของผลไม้สดไทยเพิ่มเติมอีก 4 ชนิด ได้แก่ กล้วย มะพร้าว สับปะรด และขนุน และผลไม้ของจีนอีก 5 ชนิด ได้แก่ พลับ เมล่อน พลัม ท้อ และเนคทารีน รวมทั้งในอนาคตยังมีแนวโน้มที่จีนจะลงพื้นที่เพื่อมาตรวจสวนของเกษตรกรและโรงคัดบรรจุผลไม้ของไทย ดังนั้น เกษตรกรควรมีความพร้อมในการผลิตที่ได้คุณภาพและมาตรฐาน เพื่อรองรับการปรับระบบการตรวจสอบผลไม้ของจีน ซึ่งจะมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น โดยอาจส่งผลต่อต้นทุนการผลิตของเกษตรกร และความสามารถในการแข่งขันของตลาดผลไม้ไทยในอนาคต (กรมวิชาการเกษตร, 2564)

ตารางที่ 5.5.2-4 รายชื่อผลไม้สดของไทยที่จีนอนุญาตให้นำเข้า และผลไม้สดของจีนที่ไทยอนุญาตให้นำเข้า

รายการ	ไทยส่งออกไปจีน (22 ชนิด)	จีนส่งมาไทย (24 ชนิด)
สินค้าภายใต้พิธีสาร การนำเข้า - ส่งออก	มะขาม น้อยหน่า มะละกอ มะเฟือง ฝรั่ง เงาะ ขนุน ลองกอง สับปะรด ละมุด กล้วย เสาวรส มะพร้าว ส้ม เปลือกล่อน ส้ม ส้มโอ ลำไย ทุเรียน มะม่วง ลิ้นจี่ มังคุด และชมพู่	แอปเปิ้ล แพร์ องุ่น พุทรา ผลไม้สกุลส้ม (ส้ม ส้มเปลือกล่อน ส้มโอ และเลม่อน) กีวี มะละกอ พลับ สตอเบอรี่ ผลสดของพืชวงศ์คูเคอร์บิตาซีอี้ (Cucurbitaceae) ผลสดของพืชสกุลไฮโลเซอเรียส (Hylocereus) ลิ้นจี่ มะม่วง เรดพิทายา อะโวกาโด แอปริคอท เชอรี่ พลัม ท้อ เนคทารีน ฝรั่ง ทับทิม ราสเบอรี่ เยลโลพิทายา
ดำเนินการแล้ว ภายใต้เงื่อนไข ด้านสุขอนามัยพืช	5 ชนิด ได้แก่ ทุเรียน ลำไย มังคุด ลิ้นจี่ มะม่วง และชมพู่	5 ชนิด ได้แก่ แอปเปิ้ล แพร์ องุ่น พุทรา และสกุลส้ม (ส้ม ส้มเขียวหวาน ส้มโอ และเลม่อน)
อยู่ระหว่างดำเนินการ	4 ชนิด ได้แก่ กล้วย มะพร้าว สับปะรด และขนุน	5 ชนิด ได้แก่ พลับ เมล่อน พลัม ท้อ และ เนคทารีน

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

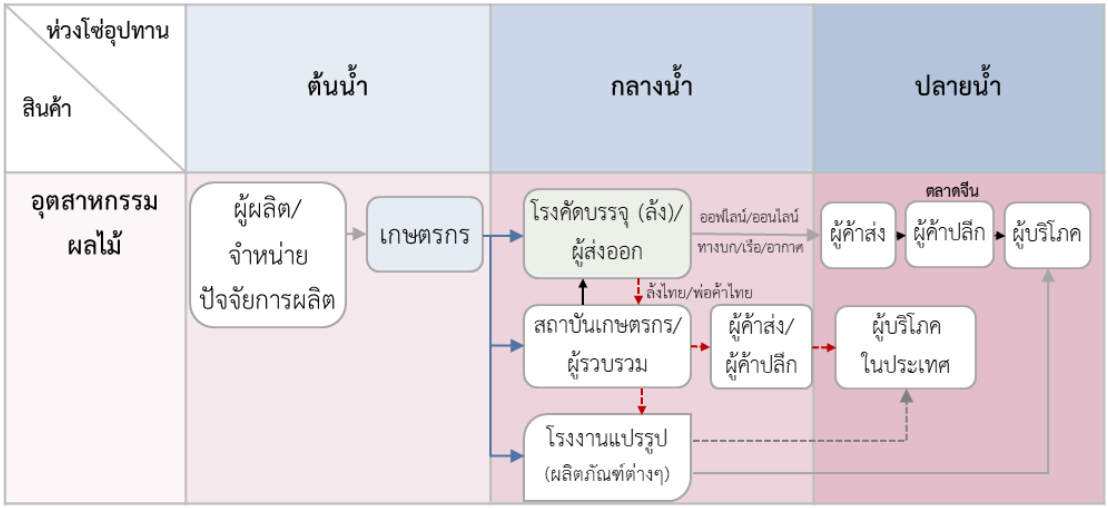
เส้นทางการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีนทั้งทุเรียนและลำไย สามารถส่งออกได้ทั้งเส้นทางบก ทางเรือ (ทางทะเล และลำน้ำโขง) และทางอากาศ ซึ่งจากเดิมการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีนสามารถขนส่งได้ทั้งเส้นทางบก และทางทะเล โดยเส้นทางบก ได้แก่ เส้น EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม) (มุกดาหาร) และเส้น NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) (เชียงราย) โดยนำเข้าผ่านด่านทางตอนใต้ของจีน ได้แก่ ด่านโม่หาน มณฑลยูนนาน และด่านโหย่วอี้กวน เขตปกครองตนเองกวางซีจ้วง โดยการลงนามพิธีสารตั้งแต่ปี 2552 ซึ่งทำให้ไทยขนส่งผลไม้ 22 รายการเข้าจีน ตามรายการที่จีนอนุญาตผ่านเส้นทางบก ซึ่งมีระยะทางสั้นและรวดเร็วกว่าทางเรือ ผลไม้จึงมีคุณภาพและสดใหม่กว่าทางเรือ และสามารถทำตลาดระหว่างทางในการกระจายผลผลิตไปยังมณฑลต่างๆ ของจีนได้ ส่วนด่านตงซิงเป็นด่านชายแดนติดกับด่านหม่งก๋ายของเวียดนาม เป็นด่านชายแดนที่มีจำนวนคนผ่านเข้าออกนอกประเทศมากที่สุด ปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้

สามารถนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศได้ และได้มีการเปิดด่านเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2563 ซึ่งเป็นการเพิ่มด่านส่งออกฝั่งไทยคือ นครพนม และเพิ่มด่านนำเข้าฝั่งจีนคือ ด่านตงซิง ซึ่งถือเป็นด่านหนึ่งที่มีศักยภาพในการขนส่งผลไม้ และลดความแออัดในการขนส่งผ่านด่านโหย่วอี้กวน รวมทั้งการขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟผิงเสียงเพื่อรองรับผลไม้ช่วงเมษายน - มิถุนายน ของทุกปี ด้วยการจัดรถไฟวันละ 4 ขบวน จากสถานีด่งดังของเวียดนาม - สถานีรถไฟผิงเสียงของจีน โดยสามารถรองรับผลไม้ได้วันละ 60 - 70 ตู้ นอกจากนี้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้เสนอกับทางการจีนในการประชุมคณะกรรมการสุขอนามัยพืชไทย - จีน และการประชุมอื่นๆ เพื่อเปิดเส้นทางผลไม้ส่งออกจากไทยไปจีน ผ่านเส้นทางบก EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ซึ่งได้รับอนุมัติจากรัฐบาลจีนให้เป็นด่านนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศ ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการจัดทำและหารือรายละเอียดของพิธีสารก่อนลงนามต่อไป เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวทางตลาดส่งออกผลไม้ไทยไปจีน ส่วนทางเรือมี 2 เส้นทาง คือ จากแหลมฉบัง สู่ท่าเรือกวางโจว และอีกเส้นทางสู่ท่าเรือเซี่ยงไฮ้และการขนส่งทางอากาศสำหรับเมืองที่มีกำลังซื้อสูง และต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง

5.5.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

โซ่อุปทานผลไม้ของไทยประกอบด้วย 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยในแต่ละช่วงจะมีกิจกรรมเชื่อมโยงสัมพันธ์กัน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับปัจจัยการผลิต โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่กระบวนการผลิต การจัดจำหน่าย จนถึงการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคคนสุดท้าย รวมถึงการบริการหลังการขายที่ตลาดปลายทาง

โดยห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกเริ่มต้นที่การผลิตของไทย ประกอบด้วย เกษตรกร เป็นผู้ทำหน้าที่ในการผลิตทุเรียนและนำปัจจัยการผลิตมาดูแลรักษาผลผลิตให้มีคุณภาพก่อนที่จะส่งมอบให้กับผู้รับซื้อหรือโรงคัดบรรจุเมื่อโรงคัดบรรจุรับผลผลิตมาแล้วจะดำเนินการจัดการและบรรจุภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตและทำการส่งออกต่อไปยังตลาดปลายทางโดยผลไม้ที่ผลิตได้ของเกษตรกรส่วนใหญ่ขายให้กับโรงคัดบรรจุมากกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นผลไม้คุณภาพเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ และมีบางส่วนส่งขายในห้าง Modern Trade ภายในประเทศ สำหรับผลผลิตตกเกรด/ตกไซส์จะมีพ่อค้าไทยมารับซื้อเพื่อส่งขายภายในประเทศ (เส้นปะ) และส่วนหนึ่งส่งเข้าโรงงานแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ผลไม้ เช่น ทุเรียนทอดกรอบ ทุเรียนกวน รวมถึงทุเรียนแช่แข็งทั้งผลและเฉพาะเนื้อ นอกจากนี้ยังมีลำไยอบแห้ง และลำไยกระป๋อง เป็นต้น เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออก ดังแสดงใน**รูปที่ 5.5.3-1**



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2560) และประยุกต์โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.3-1 ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมผลไม้ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ห่วงโซ่อุปทานระดับต้นน้ำจะเริ่มตั้งแต่เกษตรกร ซึ่งทำหน้าที่ในการผลิตและการเก็บเกี่ยวผลผลิต โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การจัดหาและใช้ปัจจัยการผลิตทางการเกษตร การดูแลรักษา จัดการคุณภาพผลผลิตในสวนจนได้ผลผลิตที่พร้อมส่งไปจำหน่ายโดยไทยมีการผลิตและส่งออกผลไม้เมืองร้อน (Tropical Fruit) เป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยเฉพาะทุเรียนและลำไย ซึ่งมีแนวโน้มการผลิตในเชิงอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมากขึ้น โดยมีเนื้อที่ให้ผลในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาของทุเรียนและลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.44 ต่อปี แยกเป็นทุเรียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.27 ต่อปีและลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.11 ต่อปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.3-1** ซึ่งมีปริมาณการผลิตรวมทั้งสองชนิดมากกว่า 2.5 ล้านตันในปัจจุบัน และมีแนวโน้มของผลผลิตในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.61 ต่อปี แยกเป็นทุเรียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.46 ต่อปี และลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.70 ต่อปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.3-2** ส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่งผลผลิตมากกว่าร้อยละ 90 ทำการส่งออกในรูปผลสด โดยมีฐานการผลิตของผลไม้ทั้งสองชนิดอยู่ที่ภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคเหนือ ซึ่งแต่ละภาคจะมีแหล่งรวบรวมผลผลิตหรือโรงคัดบรรจุตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก เพื่อรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกร และมีการจัดการก่อนการส่งออก โดยภาคตะวันออกมีจุดรับซื้อทุเรียนและลำไยที่สำคัญตั้งอยู่ที่จังหวัดจันทบุรี ภาคใต้มีจุดรับซื้อทุเรียนตั้งอยู่ที่จังหวัดชุมพร และภาคเหนือมีจุดรับซื้อลำไยตั้งอยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่และลำพูน ซึ่งทั้ง 4 จังหวัด ถือเป็น Hub ในการส่งออกผลไม้ที่สำคัญของไทยไปตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

ตารางที่ 5.5.3-1 เนื้อที่ให้ผลของทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2561 - 2564

หน่วย : ไร่

ชนิด	2560	2561	2562	2563	2564*	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	643,030	679,566	729,466	797,553	843,166	7.27
ลำไย	1,451,714	1,512,429	1,537,320	1,583,820	1,653,554	3.11
รวม	**2,094,744**	**2,191,995**	**2,266,786**	**2,381,373**	**2,496,720**	**4.44**

หมายเหตุ : *ข้อมูลปี 2564 เป็นข้อมูลประมาณการ ณ เดือนมิถุนายน

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[2]

ตารางที่ 5.5.3-2 ปริมาณผลผลิตทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2560 - 2564

หน่วย : ตัน

ชนิด	2560	2561	2562	2563	2564*	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	663,066	762,567	1,024,794	1,115,998	1,225,448	17.46
ลำไย	1,200,804	1,246,421	1,176,361	1,182,462	1,408,241	2.70
รวม	**1,863,870**	**2,008,988**	**2,201,155**	**2,298,460**	**2,633,689**	**8.61**

หมายเหตุ : *ข้อมูลปี 2564 เป็นข้อมูลประมาณการ ณ เดือนมิถุนายน

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[2]

สำหรับแหล่งผลิตทุเรียนของไทย โดยแหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญอยู่ที่ภาคตะวันออกประมาณร้อยละ 40 ใน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ระยอง ตราด ปราจีนบุรี และชลบุรี และภาคใต้ร้อยละ 54 ใน 14 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาสส่วนที่เหลือเป็นผลผลิตจากจังหวัดอื่นๆ พันธุ์ที่เกษตรกรไทยนิยมปลูกมากกว่าร้อยละ 90 เป็นพันธุ์หมอนทอง

ส่วนการผลิตทุเรียนของประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น เวียดนามปลูกมากทางตอนใต้ในสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงใน 13 จังหวัด เช่น จังหวัด Dak Lak, Ben Tre, Lam Dong และ Dong Nai เป็นต้น กรณีการผลิตทุเรียนของเวียดนามแบ่งเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคทุเรียนภายในประเทศร้อยละ 40 และส่งออกร้อยละ 60 โดยตลาดหลักที่เวียดนามส่งออกได้แก่ จีน เช่นเดียวกับไทย ที่เหลือส่งออกสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการนำเข้าผลไม้สดของประเทศจีนประเทศผู้ส่งออกจะต้องทำเรื่องขออนุญาตและต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบความเสี่ยงด้านสุขอนามัยพืชก่อน ขณะที่เวียดนามยังไม่ผ่านการประเมินความเสี่ยงจึงยังไม่สามารถส่งออกทุเรียนสดไปจีนได้ การส่งออกไปจีนจึงเป็นในลักษณะการนำเข้าจากไทยเพื่อส่งต่อ (Re - export) ซึ่งพันธุ์ทุเรียนที่นิยมในเวียดนาม พันธุ์ที่นิยมปลูก ได้แก่ หมอนทอง ประมาณร้อยละ 40 พันธุ์ RI 6 (รีเซา) ประมาณร้อยละ35ที่เหลือเป็นพันธุ์อื่นๆ

สำหรับแหล่งปลูกลำไยที่สำคัญของไทยอยู่ทางภาคเหนือใน 8 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย พะเยา ลำปาง แพร่ ตาก และน่าน โดยผลผลิตร้อยละ 60 - 70 ของผลผลิตภาคเหนือออกในฤดู ซึ่งผลผลิตออกสู่ตลาดในช่วงเดือนมิถุนายนถึงกันยายนของทุกปี และผลผลิตลำไยทั้งหมดของภาคตะวันออกเป็นลำไยนอกฤดู ผลิตมากในจังหวัดจันทบุรี โดยเฉพาะอำเภอโป่งน้ำร้อน และอำเภอสอยดาว จะออกสู่ตลาดในช่วงเดือนตุลาคมถึงพฤษภาคมของทุกปี พันธุ์ลำไยที่เกษตรกรนิยมปลูกร้อยละ 90 เป็นพันธุ์อีดอ ซึ่งมีลักษณะเปลือกบาง เนื้อหนา เมล็ดเล็ก มีรสชาติหวาน เป็นพันธุ์ที่เหมาะกับการบริโภค จึงเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดจีน และอีกร้อยละ 10 เป็นลำไยพันธุ์อื่นๆ เช่น สีชมพู แห้ว และเบี้ยวเขียว เป็นต้น

โดยการปลูกลำไยของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มีจีนซึ่งเป็นประเทศผู้นำเข้าผลไม้รายใหญ่ของไทยสามารถผลิตลำไยได้มากทางตอนใต้ของประเทศแต่ทั้งนี้คุณภาพยังไม่ดีนัก จึงทำให้เป็นการผลิตเพื่อบริโภคภายในประเทศ ส่วนกัมพูชาสามารถปลูกลำไยได้หลายจังหวัดและผลผลิตมี คุณภาพดีคล้ายกับลำไยของไทย โดยเฉพาะจังหวัดไพลิน เริ่มมีแนวโน้มการผลิตมากขึ้น มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่จากการปลูกพืชไร่มาปลูกลำไย มีตัวแทนโรงคัดบรรจุเข้าไปรับซื้อในพื้นที่ ในอนาคตมีแนวโน้มจะตั้งโรงงานลำไยอบแห้ง และการสร้างทางรถไฟไปเชื่อมต่อเวียดนามเข้าสู่จีน สำหรับเวียดนามสามารถผลิตและส่งออกผลไม้เศรษฐกิจได้หลายชนิด เช่น แก้วมังกร ลำไย ลิ้นจี่ ทุเรียน มะม่วง และส้มโอ เป็นต้น ขณะเดียวกันเวียดนามเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยในการส่งออกลำไยสดและลำไยอบแห้ง โดยในช่วงระยะเวลา 2 - 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559 - 2560) เวียดนามเป็นประเทศผู้นำเข้าลำไยจากไทยมากเป็นอันดับหนึ่งทั้งปริมาณและมูลค่า เพื่อส่งออกต่อไปยังจีน เนื่องจากเวียดนามเป็นประเทศที่มีชายแดนติดกับจีน จึงได้รับสิทธิพิเศษทางด้านภาษี ซึ่งทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการส่งออกที่ต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการส่งออกลำไยจากไทยไปจีนโดยตรง อย่างไรก็ตามเกษตรกรเวียดนามได้มีการประยุกต์ใช้เทคนิคและเทคโนโลยีทางวิทยาศาสตร์ที่ก้าวหน้า รวมทั้งการใช้ความรู้ทางวิศวกรรมในการเพาะปลูก ทำให้เกิดแหล่งปลูกลำไยเพื่อการส่งออกที่ได้มาตรฐานตาม Viet GAP (Vietnamese Good Agricultural Practices) โดยมีแหล่งปลูกลำไยที่สำคัญของเวียดนามอยู่ทางภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัด Lao Cai, Hung Yen, Yan Bai, PhuTho, Thanh Hoa และทางภาคใต้ ได้แก่ จังหวัด Tien Giang, Ben Tre, Dong Thap, Vinh Long, Can Tho, Ba Ria - Vung Tau

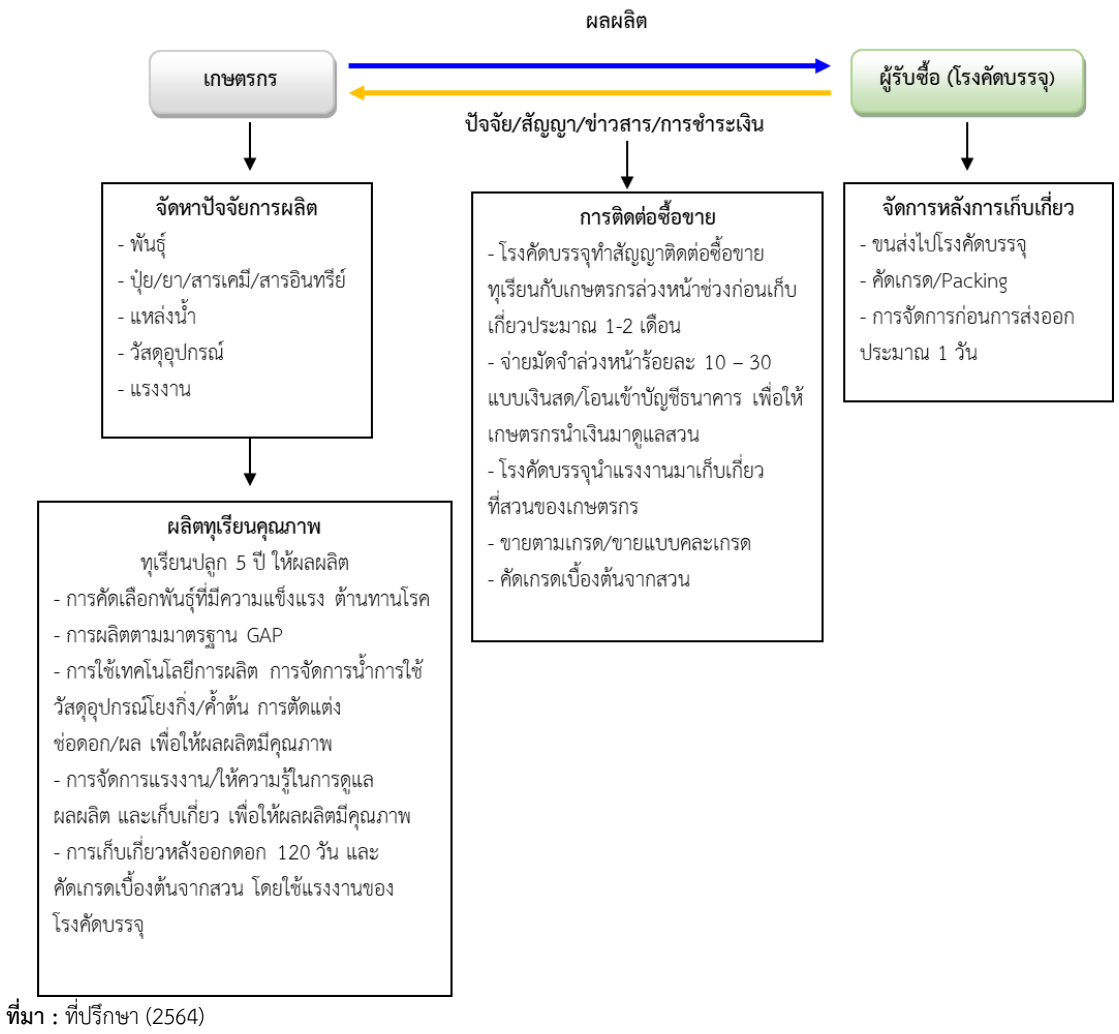
1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของผลไม้การจัดการห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก โดยจะกล่าวถึงทุเรียน และลำไย เนื่องจากเป็นผลไม้ที่มีการผลิตและส่งออกมากที่สุดของไทยไปยังตลาดจีนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ โดยในช่วงต้นน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนและลำไย ซึ่งมีความแตกต่างกันในการจัดการ ดังนี้

1.1) ทุเรียน กิจกรรมการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนประกอบด้วย เกษตรกรเป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตทุเรียนในช่วงต้นน้ำ โดยซื้อปัจจัยการผลิตเพื่อนำมาดูแลบำรุงรักษาทุเรียนให้มีคุณภาพ โดยทุเรียนเป็นไม้ผลที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่เกษตรกรขายได้มีแนวโน้มสูงขึ้นค่อนข้างมาก จากข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ทุเรียนหมอนทองเกรดคละราคาสูงขึ้นจากกิโลกรัมละ 78.16 บาท

ในปี 2561 เป็นกิโลกรัมละ 132.57 บาท ในปี 2564 (มิถุนายน) หรือสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.44 ต่อปี ในขณะที่ต้นทุนการผลิตอยู่ระหว่างกิโลกรัมละ 13 - 16 บาท ทำให้เกษตรกรมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 140,000 บาทต่อไร่ต่อปี จูงใจให้เกษตรกรขยายพื้นที่ปลูกไปในหลายพื้นที่ทั้งพื้นที่เหมาะสมและไม่เหมาะสม รวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้อย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ทุเรียนเป็นไม้ผลยืนต้นที่ดูแลรักษาค่อนข้างยากตั้งแต่ต้นเล็กจนกระทั่งเก็บเกี่ยว โดยเฉพาะเกษตรกรมือใหม่ นอกจากนี้ การออกดอกติดผลยังผันแปรตามสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งมีปัญหาโรคแมลงเข้าทำลายได้ง่าย ทุเรียนจึงเป็นพืชที่ต้องการการดูแลรักษาและเอาใจใส่เป็นอย่างมาก สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานการผลิตทุเรียนของเกษตรกรไทยมี แสดงได้ดัง**รูปที่ 5.5.3-2**

(1) กิจกรรมจัดหาปัจจัยการผลิตในการผลิตทุเรียน โดยเริ่มตั้งแต่เกษตรกรมีการจัดเตรียมต้นพันธุ์ที่มีความแข็งแรงสมบูรณ์ต้านทานโรค การเลือกคัดพันธุ์ทุเรียนตามความต้องการของตลาด การจัดเตรียมปุ๋ยยา/ยาปราบศัตรูพืชเชื้อโยงทุเรียน ไม้ค้ำ มีดสำหรับตัดแต่งดอก/กิ่ง/ผลและสปริงเกอร์ให้น้ำ เป็นต้น ซึ่งเกษตรกรอาจจะซื้อปัจจัยการผลิตจากร้านค้าทั่วไปในแหล่งผลิต หรือซื้อจากผู้รวบรวม/โรงคัดบรรจุที่มีการจำหน่ายปัจจัยการผลิตโดยปัจจุบันเกษตรกรมีการรวมกลุ่มแปลงใหญ่ทุเรียน มีการจัดหาปัจจัยการผลิตในราคาถูก เพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิตให้กับกลุ่มเกษตรกร นอกจากนี้ เกษตรกรภายในกลุ่มมีการติดต่อแลกเปลี่ยนความรู้ซึ่งกันและกัน และมีการศึกษาดูงานกับกลุ่มอื่นๆ ที่ประสบความสำเร็จในการผลิตทุเรียน รวมทั้งการรับความรู้ใหม่ๆ จากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในเรื่องด้านการผลิตและการตลาด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจวางแผนการผลิตเพื่อให้ได้ทุเรียนคุณภาพดีตรงตามความต้องการของตลาดและได้ผลตอบแทนที่ดีคุ้มค่ากับการลงทุน

(2) กิจกรรมการผลิต ซึ่งเป็นกิจกรรมการนำปัจจัยการผลิต เทคนิคทางการผลิต ทักษะและประสบการณ์ เพื่อผลิตทุเรียนให้ได้คุณภาพ เช่น การปรับสภาพดิน การให้ปุ๋ย/ยาปราบศัตรูพืช การให้น้ำในปริมาณและช่วงเวลาที่เหมาะสมตามความต้องการของพืช และการจัดการสวน โดยการตัดแต่งกิ่ง การผสมเกสรการตัดแต่งดอก/ช่อผลและการโยงผล เป็นต้น ซึ่งการจัดการทุกอย่างเพื่อให้ได้ผลผลิตออกมามีคุณภาพดี คือ ผลสวย พูเต็ม และขนาดตรงตามความต้องการของตลาด นอกจากนั้นในการผลิตทุเรียนของเกษตรกรเพื่อการส่งออก ยังต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ดีที่เหมาะสม หรือมาตรฐาน GAP ของกรมวิชาการเกษตร ซึ่งเป็นข้อกำหนดของประเทศคู่ค้าหรือตลาดจีน และมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น เกษตรกรจึงตื่นตัวในการผลิตทุเรียนคุณภาพเพื่อการส่งออก สำหรับกิจกรรมในการผลิตทุเรียนเกรดส่งออก (AB) ของเกษตรกรจะมีเทคนิคในการตัดแต่งดอก และตัดแต่งผลเพื่อให้ผลทุเรียนมีจำนวนที่เหมาะสมและเพียงพอในการรับสารอาหารจากต้นจะทำให้ได้ผลผลิตมีรูปทรงและขนาดที่ตลาดต้องการส่วนเกษตรกรที่มีการบังคับให้ทุเรียนออกดอกนอกฤดูเพื่อให้ผลผลิตกระจายตัวออกสู่ตลาด และไม่ให้ออกสู่ตลาดมากในช่วงเดียวกัน จะทำให้เกษตรกรขายได้ราคาดี จึงต้องมีความเอาใจใส่ในทุกขั้นตอนการผลิต และคำนึงถึงสภาพอากาศในพื้นที่ การเลือกต้นพันธุ์ทุเรียนที่ต้านทานโรค การให้น้ำเพื่อเร่งการแตกใบอ่อน การตัดแต่งกิ่งใบ บำรุงต้น ให้ปุ๋ยและน้ำอย่างเพียงพอเพื่อให้ต้นทุเรียนมีความสมบูรณ์พร้อมออกดอก การฉีดพ่นสารควบคุมการเจริญเติบโต (เช่น สารแพกโคลบิวทราโซล) เพื่อส่งเสริมการติดผลของทุเรียน การให้ธาตุอาหาร/ให้ฮอร์โมน เป็นต้น



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.3-2 กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนของเกษตรกร

สำหรับเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตทุเรียน ปัจจุบันเกษตรกรบางรายมีการนำเครื่องจักรหลายชนิดมาใช้ในสวน เช่น เครื่องจักรในการตัดหญ้า รถพ่นยาแอร์บัส การใช้ Application ในมือถือเพื่อให้น้ำ รวมทั้งการนำโดรนมาใช้พ่นปุ๋ย และยาในสวนทุเรียน เป็นต้น เพื่อลดการใช้แรงงานภายในสวนแต่ทั้งนี้การใช้เทคโนโลยีขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ในการใช้เครื่องจักรกลด้วย

(3) กิจกรรมการเก็บเกี่ยวสำหรับเกษตรกรที่ขายส่งให้กับพ่อค้าทั่วไปหรือนำผลลิตไปขายเองที่ตลาดกลางค้าส่งในพื้นที่จะจ้างแรงงานมาตัดทุเรียนเอง ส่วนเกษตรกรที่ทำการขายเหมาสวนหรือมีการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้ากับโรงคัดบรรจุจะมีแรงงานจากโรงคัดบรรจุมาตัดทุเรียนถึงที่สวน โดยที่เกษตรกรไม่ต้องเสียค่าจ้างแรงงานเก็บเกี่ยวและค่าขนส่งโดยผลผลิตของเกษตรกรมากกว่าร้อยละ 80 จะจำหน่ายให้กับโรงคัดบรรจุ ซึ่งมีการตกลงทำสัญญาซื้อขายกันล่วงหน้าก่อนถึงเวลาเก็บเกี่ยวทุเรียนประมาณ 1- 2 เดือนโดยลักษณะการขายมีทั้งแบบแยกเกรด เช่น เกรด AB เกรด C และตกไซส์ และการขายเหมาสวนแบบคละเกรด ทั้งนี้ โรงคัดบรรจุจะจ่ายเงินมัดจำล่วงหน้าร้อยละ 10 - 30 ขึ้นอยู่กับการตกลงกัน เพื่อเป็นทุนให้เกษตรกรนำมาดูแลสวนทุเรียนเมื่อถึงเวลาเก็บเกี่ยวแรงงานจากโรงคัดบรรจุ

จะมาตัดทุเรียนที่สวน คัดเกรด ชั่งน้ำหนัก และขนส่งไปยังโรงคัดบรรจุ โดยมีผู้จัดการหรือหัวหน้าทีมของโรงคัดบรรจุเป็นผู้กำกับดูแลแรงงาน เมื่อเก็บเกี่ยวเสร็จแล้วอาจจะจ่ายเงินสดหรือโอนผ่านบัญชีธนาคารให้กับเกษตรกรดังนั้น หลังจากผลผลิตออกจากสวนของเกษตรกรแล้วจะเป็นหน้าที่ของผู้รับซื้อหรือโรงคัดบรรจุดำเนินการหลังการเก็บเกี่ยวต่อไป

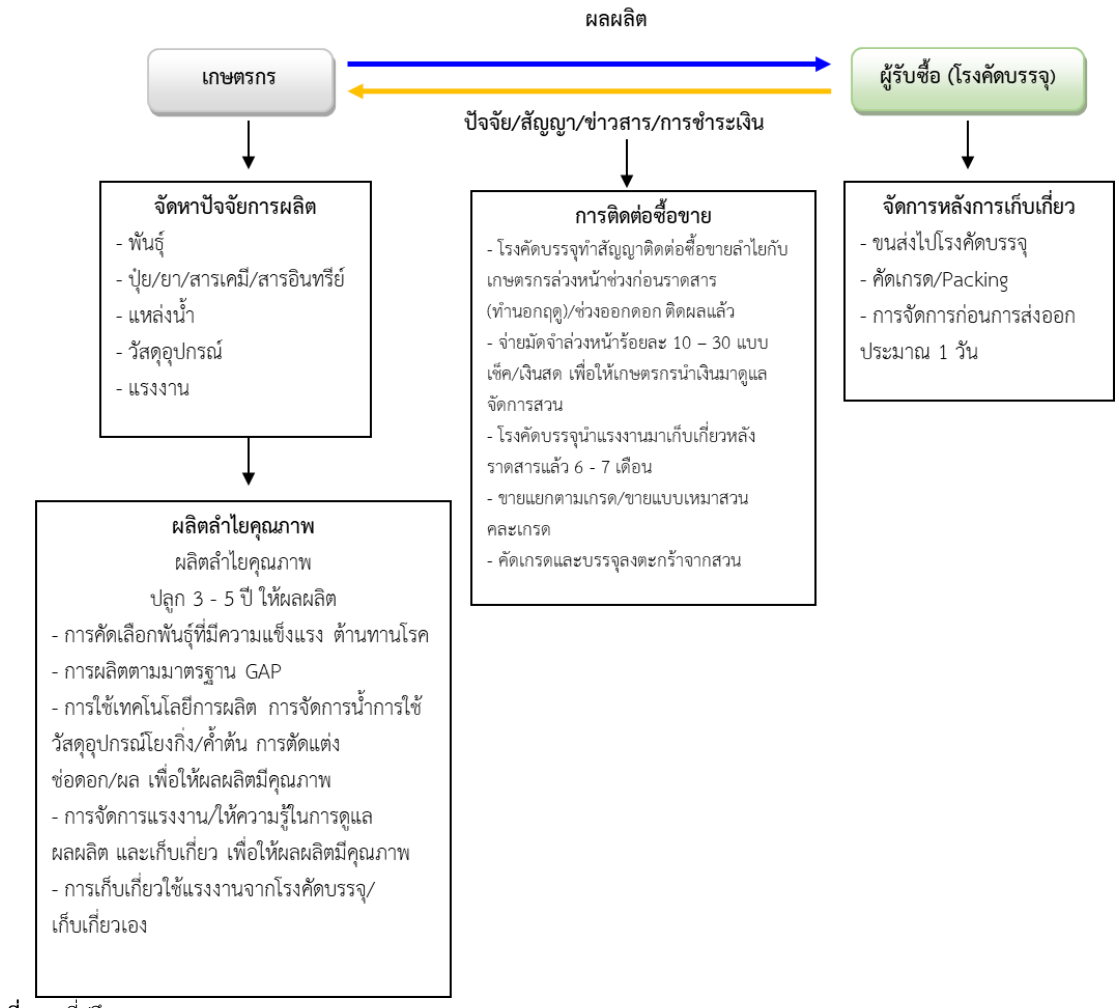
สำหรับปัญหาที่พบในการเก็บเกี่ยวอาจพบปัญหาการตัดทุเรียนที่ไม่ได้คุณภาพหรือทุเรียนอ่อน โดยเฉพาะการขายแบบเหมาสวน เนื่องจากยังไม่ถึงเวลาเก็บเกี่ยว แต่ตัดทุเรียนไปพร้อมกันทั้งสวน ทำให้มีทุเรียนอ่อนติดไปด้วย เนื่องจากทุเรียนแต่ละผลในต้นเดียวกันอาจจะมีอายุการเก็บเกี่ยวไม่เท่ากัน จึงทำให้เกิดปัญหาเรื่องราคาตกต่ำ และถูกกดราคารับซื้อได้ นอกจากนี้ยังมีกรณีเกษตรกรเร่งตัดทุเรียนจนเกินไปเพื่อให้ทันกับราคาจำหน่ายของตลาดในขณะนั้น และการขาดทักษะและประสบการณ์ของแรงงานก็ทำให้เก็บเกี่ยวทุเรียนที่ไม่มีคุณภาพไปได้

(4) กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว ซึ่งหลังการเก็บเกี่ยวผลผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้ว กิจกรรมโลจิสติกส์ การขนส่ง การบรรจุภัณฑ์ และการจัดการก่อนการส่งออกจะเป็นหน้าที่ของผู้รับซื้อ หรือโรงคัดบรรจุที่ทำหน้าที่รับผิดชอบทุกอย่าง โดยเกษตรกรจะทำหน้าที่ในการดูแลบำรุงรักษาต้นทุเรียนภายในสวนให้มีความสมบูรณ์และได้ผลผลิตที่มีคุณภาพตามความต้องการของตลาดในรอบการผลิตต่อไป

1.2) ลำไย กิจกรรมการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของลำไยเริ่มจากเกษตรกรเป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตลำไยในช่วงต้นน้ำ โดยซื้อปัจจัยการผลิตมาดำเนินการผลิต ดูแลรักษาผลผลิตให้มีคุณภาพเพื่อจำหน่ายให้กับโรงคัดบรรจุดำเนินการส่งออกต่อไปทั้งในรูปผลสดและการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์โดยมีการดำเนินกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน แสดงได้ดัง**รูปที่ 5.5.3-3**

(1) กิจกรรมจัดหาปัจจัยการผลิตในการผลิตลำไย โดยก่อนถึงกระบวนการผลิตลำไยเกษตรกรได้มีการจัดเตรียมพื้นที่เพาะปลูก แหล่งน้ำ ต้นพันธุ์ที่มีความแข็งแรงสมบูรณ์ต้านทานโรค ปุ๋ย/ยาปราบศัตรูพืช ซึ่งในส่วนนี้เกษตรกรอาจจะซื้อจากร้านค้าทั่วไปในพื้นที่/ซื้อแบบมีเครดิตจากโรงคัดบรรจุเมื่อเก็บเกี่ยวผลผลิตเสร็จแล้วจึงชำระหนี้ค่าปุ๋ย/สารเคมี นอกจากนี้ เกษตรกรยังต้องเตรียมวัสดุในการดูแลต้นลำไย เช่น ไม้ไผ่ค้ำกิ่งลำไย มีดสำหรับตัดแต่งดอก/กิ่ง/ผลและสปริงเกอร์ให้น้ำหรือการจัดหาแหล่งน้ำสำหรับใช้ในการผลิต เป็นต้น เพื่อมาบำรุงรักษาผลผลิตลำไยให้มีคุณภาพตามความต้องการของผู้รับซื้อและตลาดปลายทาง

(2) กิจกรรมการผลิต เป็นกิจกรรมการใช้ปัจจัยการผลิต เทคนิคทางการเกษตร ทักษะและประสบการณ์ เพื่อผลิตลำไยให้มีคุณภาพ เช่น การให้ปุ๋ย การให้น้ำในปริมาณและช่วงเวลาที่เหมาะสม และการจัดการสวน โดยการตัดแต่งกิ่งและช่อผลเป็นต้น เพื่อให้ผลผลิตออกมามีคุณภาพ ผลโต สวย มีขนาดตามความต้องการของตลาด รวมทั้ง ในกิจกรรมการผลิตของเกษตรกรต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการผลิต GAP ของกรมวิชาการเกษตร ซึ่งเป็นข้อกำหนดในการส่งออกไปยังตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดหลักของการส่งออกลำไยไทย



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.3-3 กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานลำไยของเกษตรกร

โดยกิจกรรมการผลิต ช่วงที่ผลผลิตออกดอก หรือก่อนการเก็บเกี่ยว เกษตรกรส่วนใหญ่จะมีการทำสัญญาซื้อขายลำไยล่วงหน้ากับโรงคัดบรรจุ และรับเงินมัดจำประมาณร้อยละ 10 - 30 เพื่อนำมาดูแลและบริหารจัดการสวนลำไยให้ผลผลิตมีคุณภาพตามที่โรงคัดบรรจุต้องการ สำหรับกิจกรรมของเกษตรกรมีหน้าที่ในการราดสาร รดน้ำ ใส่ปุ๋ยบำรุงต้นลำไยให้เป็นไปตามแผนการผลิตของโรงคัดบรรจุ ซึ่งจะเป็นผู้วางแผนการผลิต การราดสาร และการเก็บเกี่ยวให้กับเกษตรกรที่เป็นคู่สัญญา เนื่องจากโรงคัดบรรจุจะมีแผนการส่งออกล่วงหน้าในแต่ละเดือนตามความต้องการของลูกค้าปลายทาง การติดต่อซื้อขายลำไยมีรูปแบบ ดังนี้

- เกษตรกรภาคตะวันออก มีการติดต่อซื้อขาย และทำสัญญาแบ่งเป็น 2 แบบ ได้แก่

แบบที่ 1 การขายลูก คือการทำสัญญาซื้อขายเมื่อลำไยติดผลแล้วโดยเกษตรกรจะเข้าไปติดต่อขายลำไยให้กับโรงคัดบรรจุ กรณีนี้เกษตรกรมีความเสี่ยงต่ำ สามารถต่อรองราคาได้เพราะเห็นผลผลิตแล้ว และขายได้ราคาดี แต่จะไม่มีเงินมัดจำล่วงหน้ามาดูแลบำรุงสวนลำไย ซึ่งจะมีปัญหากับเกษตรกรรายย่อยที่ขาดเงินทุนในการดูแลสวนลำไย

แบบที่ 2 การขายใบ/ขายดอก เป็นการทำสัญญาซื้อขายลำไยล่วงหน้าตั้งแต่ลำไยออกดอกหรือยังไม่ติดผล โดยมีการประเมินผลผลิต ตกลงราคา ทำสัญญาล่วงหน้า และกำหนดช่วงวันเก็บเกี่ยว ในกรณีนี้เกษตรกรมีความเสี่ยงสูงต่อการติดหนี้ค่ามัดจำ หากไม่ได้มีการดูแลผลผลิตให้ดี และมีคุณภาพตามที่โรงคัดบรรจุต้องการ แต่เกษตรกรจะมีเงินทุนจากค่ามัดจำมาบำรุงดูแลจัดการสวนลำไยของตัวเองก่อนล่วงหน้า

- เกษตรกรภาคเหนือ มีการซื้อขายลำไยสด 2 แบบ ได้แก่

แบบที่ 1 เกษตรกรรวบรวมผลผลิตและนำไปขายเองในรูปของลำไยสดช่อ โดยเกษตรกรจะทำการคัดเกรดเองและบรรจุลำไยลงในตะกร้าขาวที่มีน้ำหนักรวมประมาณ 11.50 กิโลกรัม เพื่อส่งให้กับผู้รวบรวม/สถาบันเกษตรกร และนำไปส่งให้กับโรงคัดบรรจุ นอกจากนี้ ยังมีการรวบรวมผลผลิตและนำไปขายเองในรูปของลำไยรูดร่วง โดยบรรจุลงในตะกร้าหูเหล็กที่มีน้ำหนักประมาณ 25 กิโลกรัม และนำไปคัดแยกเกรดที่โรงร่อนรับซื้อ (จุดรับซื้อลำไยร่วงเพื่อส่งให้โรงงานแปรรูปผลิตเป็นลำไยอบแห้ง) ทั้งนี้ เกษตรกรที่นำลำไยไปขายเองและการขายผ่านนายหน้า ซึ่งส่วนมากเป็นเกษตรกรที่ไม่มีสัญญาซื้อขายกับโรงคัดบรรจุ ยกเว้น กรณีที่มีการซื้อขายลำไยในปริมาณมาก และมีมูลค่าการซื้อขายมากกว่า 1 ล้านบาทขึ้นไปจะมีการทำสัญญาซื้อขายระหว่างกัน

แบบที่ 2 เกษตรกรขายผลผลิตแบบเหมาสวน โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ช่วงที่ผลผลิตติดยอดหรือเรียกว่า “การขายเขียว”การขายลักษณะนี้ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายใหญ่ โดยพ่อค้าขายส่งหรือตัวแทนของโรงคัดบรรจุเข้ามาต่อรองราคาและรับซื้อผลผลิตลำไย ซึ่งเกษตรกรไม่ต้องเก็บเกี่ยวผลผลิตเองและไม่ต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าจ้างแรงงาน ทั้งนี้ การจัดการและการดูแลผลผลิตเป็นหน้าที่ของโรงคัดบรรจุทั้งหมด และระยะที่ 2 ช่วงผลผลิตติดผลการขายลักษณะนี้ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อย โดยเกษตรกรจะเป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาต้นลำไย รวมทั้งเก็บเกี่ยวผลผลิตเอง ซึ่งเกษตรกรต้องแบกรับภาระต้นทุนการผลิตทั้งหมด

(3) กิจกรรมการเก็บเกี่ยว สำหรับเกษตรกรที่มีการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้า เมื่อถึงเวลาเก็บเกี่ยวแรงงานจากโรงคัดบรรจุจะมาเก็บเกี่ยวที่สวนของเกษตรกร โดยให้แรงงานคัดเกรดจากสวนบรรจุใส่ตะกร้าพลาสติกสีขาวน้ำหนักตะกร้าละ 11.50 กิโลกรัม โดยแบ่งเกรดตามขนาดของลำไยเป็น 4 เกรดได้แก่ เกรด 1 เกรด 2 เกรด 3 และเกรด 4 ในภาคตะวันออกส่วนภาคเหนือจะเรียกการแยกเกรดเป็นเบอร์ 1 เบอร์ 2 เบอร์ 3 และเบอร์ 4หลังจากเก็บเกี่ยวเสร็จแล้วแรงงานของโรงคัดบรรจุจะขนส่งลำไยที่บรรจุใส่ตะกร้าด้วยรถกระบะ 4 ล้อไปยังโรงคัดบรรจุ จากนั้นเกษตรกรจะรับเงินในส่วนที่เหลือตามคุณภาพของผลผลิต โดยผลผลิตลำไยของเกษตรกรที่เหลือจากการเก็บเกี่ยวส่งโรงคัดบรรจุ หรือที่เรียกว่า “ลำไยก้นสวน” เกษตรกรอาจจะขายให้กับผู้รับซื้อหรือพ่อค้าเร่แบบเหมาสวน หรือบางรายเก็บขายแบบมัดช่อเรียกว่า “ลำไยกำปุ๊ก” ซึ่งเป็นลำไยตกเกรดแล้วนำไปขายตลาดทั่วไปหรือตลาดชายแดน เช่น ตลาดชายแดนบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี ให้กับชาวกัมพูชาเป็นต้น ส่วนเกษตรกรที่ไม่ได้มีการทำสัญญาเหมาสวนหรือเกษตรกรรายย่อยที่มีปริมาณผลผลิตไม่มากนักจะจ้างแรงงานเก็บเกี่ยวผลผลิตเองและขนผลผลิตไปขายเองที่โรงคัดบรรจุ

(4) กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยวเมื่อเกษตรกรเก็บเกี่ยวลำไยเสร็จเรียบร้อยแล้ว กิจกรรมต่างๆ จะเป็นหน้าที่ของผู้รับซื้อหรือโรงคัดบรรจุที่ทำหน้าที่ดำเนินการภายในโรงคัดบรรจุเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตลำไยและดำเนินการตามข้อกำหนดของตลาดปลายทาง รวมถึงการจัดการก่อน

การส่งออก ส่วนเกษตรกรจะทำหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาต้นลำไยให้มีความสมบูรณ์ แข็งแรง เพื่อเตรียมความพร้อมในการผลิตรอบต่อไป

2) ศักยภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

ในการวัดศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ไทยเพื่อการส่งออกจะวัดใน 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของผลไม้ไทยก่อนที่จะมีการจัดการส่งออก ซึ่งในช่วงต้นน้ำจะเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของเกษตรกร ซึ่งมีการวัดศักยภาพของโลจิสติกส์ใน 3 ด้าน ดังนี้

2.1) ด้านต้นทุน เกษตรกรมีการวางแผนการผลิตเพื่อให้มีต้นทุนต่ำที่สุด และมีการรวมกลุ่มเกษตรแปลงใหญ่ผลไม้ เพื่อรวมกลุ่มกันซื้อปัจจัยการผลิต สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งผลผลิตของเกษตรกรไปจำหน่าย หากเป็นเกษตรกรที่ขายผลผลิตแบบเหมาสวนหรือทำสัญญาล่วงหน้ากับผู้รับซื้อหรือโรงคัดบรรจุ เกษตรกรไม่ต้องทำการขนส่งเองและไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ และไม่ต้องจัดเก็บผลผลิต แต่หากเกษตรกรนำผลผลิตไปขายเองที่โรงคัดบรรจุหรือจุดรวบรวมจะทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับราคาและรายได้ที่เกษตรกรขายได้ยังคงมีความคุ้มค่าต่อการลงทุน และเกษตรกรมีความพึงพอใจ โดยพิจารณาจากการปรับเปลี่ยนพืชและขยายพื้นที่ปลูกเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

2.2) ด้านเวลา เกษตรกรมีการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าทั้งในช่วงออกดอก และช่วงที่ติดผลแล้วขึ้นอยู่กับการตกลงกัน ส่วนเวลาในการเคลื่อนย้ายผลผลิตจากสวนไปยังโรงคัดบรรจุ ใช้เวลาไม่เกิน 1 วัน โดยแรงงานจะขนส่งผลไม้ไปโรงคัดบรรจุหลังเก็บเกี่ยวเสร็จ จึงทำให้ผลผลิตยังคงมีคุณภาพ สำหรับระยะเวลาการชำระเงินให้กับเกษตรกรมีทั้งการจ่ายมัดจำล่วงหน้า และการจ่ายเงินสด เช็ค และการโอนเข้าบัญชีของเกษตรกรหลังเก็บเกี่ยวเสร็จ ซึ่งส่วนใหญ่ไม่เกิน 15 วัน

2.3) ด้านความน่าเชื่อถือ ซึ่งเกษตรกรต้องส่งมอบผลผลิตให้กับผู้รับซื้อ/โรงคัดบรรจุให้ครบทั้งปริมาณ คุณภาพ และเวลา โดยในด้านปริมาณผลผลิตของเกษตรกรสามารถส่งมอบผลผลิตให้กับผู้จัดซื้อได้ครบตามที่ตกลงกันไว้ เนื่องจากมีการประเมินผลผลิตก่อนทำสัญญากันล่วงหน้า ในด้านคุณภาพหากเป็นผลไม้ที่ผลิตเพื่อการส่งออกเกษตรกรต้องปฏิบัติตามมาตรฐาน GAP ซึ่งเป็นข้อกำหนดของประเทศผู้นำเข้า ทำให้ผลผลิตมีคุณภาพตรงตามความต้องการของตลาด มีการคัดเกรดตามมาตรฐานที่กำหนด และระบบการตรวจสอบย้อนกลับถึงสวนของเกษตรกร สำหรับด้านเวลาในการส่งมอบผลผลิตเป็นไปตามที่ตกลงกันไว้กับโรงคัดบรรจุอย่างไรก็ตาม อาจพบปัญหาการทิ้งสวนของผู้ซื้อ หากราคาตลาดปลายทางตกต่ำโดยยอมเสียเงินมัดจำให้กับเกษตรกร ส่วนเกษตรกรต้องเสียเวลาหาผู้ซื้อรายใหม่ และคุณภาพของผลผลิตเสียหายได้หากปล่อยไว้เกินเวลาที่เก็บเกี่ยวได้ หรือในกรณีที่เกษตรกรรับเงินมัดจำมาดูแลจัดการผลผลิตแล้วแต่ผลผลิตไม่มีคุณภาพตามที่ต้องการก็จะส่งผลต่อความน่าเชื่อถือในการซื้อขายระหว่างกันได้

5.5.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

ห่วงโซ่อุปทานระดับกลางน้ำจะเริ่มต้นหลังจากที่โรงคัดบรรจุได้รวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การรวบรวมผลผลิตจากสวนจนถึงการแปรรูป โดยในส่วนนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องและมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร ได้แก่ โรงคัดบรรจุผลไม้ (ทุเรียนและลำไย) ซึ่งเป็นผู้รับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรในปริมาณมากที่สุด เพื่อส่งออกตามคำสั่งซื้อและความต้องการของ

ตลาดจีน รวมทั้งเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดราคารับซื้อจากเกษตรกร โดยอ้างอิงราคาจากตลาดปลายทาง นอกจากนี้ ยังมีการรับซื้อผลผลิตจากผู้รวบรวม/พ่อค้า ตัวแทน และสถาบันเกษตรกรด้วย โดยโรงคัดบรรจุที่จะส่งออกผลไม้ไปจีนต้องปฏิบัติตามข้อตกลงในการส่งออกไปจีน นั่นคือ โรงคัดบรรจุต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน GMP และขึ้นทะเบียนรับรองเป็นโรงงานผลิตสินค้าพืช ส่วนการรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรต้องมาจากสวนที่ได้รับรองมาตรฐาน GAP จากนั้นจึงนำผลผลิตมาบริหารจัดการภายในโรงคัดบรรจุ เพื่อเตรียมการส่งออก โดยในส่วนการดำเนินการส่งออกโรงคัดบรรจุ/ผู้ส่งออกส่วนใหญ่จะจ้างบริษัทชิปปิ้ง (Shipping) เป็นผู้ดำเนินการแทนในการจัดหาตู้สินค้าทั้งทางบกทางเรือ และทางอากาศ รวมทั้งการจัดทำเอกสารพิธีการศุลกากรตามเส้นทางการขนส่งที่ลูกค้าต้องการ

สำหรับห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ โรงคัดบรรจุเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการรับซื้อผลไม้จากเกษตรกรสามารถช่วยดูดซับปริมาณผลผลิตได้มากที่สุดในการส่งออกไปยังตลาดจีน โดยในปี 2562 ข้อมูลจากการศึกษาบทบาทของผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้ที่มีต่อทุเรียนไทย ของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า จำนวนโรงคัดบรรจุผลไม้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ในการส่งออกผลไม้ไปจีนทั้งประเทศมีจำนวน 981 ราย แบ่งเป็นภาคตะวันออกและภาคใต้มีทั้งหมดจำนวน 789 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.43 ของทั้งประเทศ แยกเป็นภาคตะวันออกจำนวน 415 ราย โดยมากที่สุดในจังหวัดจันทบุรี จำนวน 364 ราย และภาคใต้จำนวน 374 ราย มีมากที่สุดในจังหวัดชุมพรจำนวน 276 ราย โดยในช่วงฤดูกาลเก็บเกี่ยวผลไม้ของภาคตะวันออกและภาคใต้จะมีโรงคัดบรรจุผลไม้มาตั้งจุดรับซื้อผลไม้ชนิดต่างๆ ในแหล่งผลิตเป็นจำนวนมาก อาทิ ทุเรียน ลำไย มังคุด เงาะและลองกอง เป็นต้น และคาดว่าในปัจจุบันจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.4-1**

ตารางที่ 5.5.4-1 จำนวนโรงคัดบรรจุผลไม้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ส่งออกไปจีน ปี 2562

รายการ	ปี 2562 (ราย)	ร้อยละ
ทั้งประเทศ	**981**	**100**
รวมภาคตะวันออกและภาคใต้	**789**	**80.43**
ภาคอื่นๆ	**192**	**19.57**
ภาคตะวันออกทั้งหมด	**415**	**42.30**
จันทบุรี	364	
ระยอง	27	
ตราด	17	
อื่นๆ	7	
ภาคใต้ทั้งหมด	**374**	**38.12**
ชุมพร	276	
สุราษฎร์ธานี	11	
นครศรีธรรมราช	84	
อื่นๆ	3	

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 17 กันยายน 2562

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2562)[1]

นอกจากนี้ จากการศึกษาบทบาทของผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้ที่มีต่อทุเรียนไทยของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ยังพบว่า ในปี 2562 มีจำนวนโรงคัดบรรจุทุเรียนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ในการส่งออก จำนวน 676 ราย โดยแบ่งเป็นภาคตะวันออกจำนวน 384 ราย จังหวัดจันทบุรีมีมากที่สุด จำนวน 339 ราย และภาคใต้จำนวน 292 ราย โดยจังหวัดชุมพรมีมากที่สุดจำนวน 269 ราย ทั้งนี้ จำนวนโรงคัดบรรจุทุเรียนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ปี 2562 เพิ่มขึ้นจากจำนวน 308 ราย จากปี 2561 ถึง 1.19 เท่า เนื่องจากจีนมีมาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบคุณภาพผลไม้นำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบย้อนกลับ โดยผลไม้ต้องมาจากสวนที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP และโรงคัดบรรจุต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน GMP และขึ้นทะเบียนโรงงานผลิตสินค้าพืช หากไม่ปฏิบัติตามจีนจะระงับการนำเข้าผลไม้ที่ด่านนำเข้าทันที จึงทำให้ผู้ประกอบการและเกษตรกรเร่งการขึ้นทะเบียนรับรองมาตรฐาน GMPและ GAP ซึ่งเกรงว่าหากไม่ได้ขึ้นทะเบียนรับรองจะทำให้ไม่สามารถส่งออกทุเรียนได้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.4-2**

ตารางที่ 5.5.4-2 จำนวนโรงคัดบรรจุทุเรียนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561 - 2562

ภาค/จังหวัด	ปี 2561 (ราย)	ปี 2562 (ราย)	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคตะวันออก	**188**	**384**	**104.26**
จันทบุรี	161	339	110.56
ระยอง	18	24	33.33
ตราด	9	20	122.22
ฉะเชิงเทรา	-	1	-
ภาคใต้	**120**	**292**	**143.33**
ชุมพร	114	269	135.96
สุราษฎร์ธานี	2	12	500.00
นครศรีธรรมราช	4	11	175.00
รวม	**308**	**676**	**119.48**

หมายเหตุ : ข้อมูลภาคตะวันออก ณ เดือนมิถุนายน 2562 และข้อมูลภาคใต้ ณ เดือนสิงหาคม 2562

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2562)[2]

สำหรับโรงคัดบรรจุลำไย จากการศึกษาการศึกษาบทบาทของผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้ที่มีต่อผลไม้ไทย กรณีศึกษาลำไยของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ในปี 2561 พบว่า มีจำนวนโรงคัดบรรจุที่รับซื้อลำไยสดเพื่อการส่งออก และโรงงานแปรรูปลำไยอบแห้งทั้งเปลือก ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ในแหล่งผลิตที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และจันทบุรี จำนวน 212 ราย โดยแบ่งเป็นโรงคัดบรรจุลำไยสดจำนวน 129 ราย และโรงงานแปรรูปลำไยอบแห้งทั้งเปลือกจำนวน 83 ราย ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.4-3**

ตารางที่ 5.5.4-3 จำนวนโรงคัดบรรจุลำไยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561

จังหวัด/รายการ	ลำไยสด	โรงงานแปรรูปลำไยอบแห้งทั้งเปลือก
จันทบุรี	58	-
เชียงใหม่	34	59
ลำพูน	37	24
รวม	**129**	**83**

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2562)[3]

สำหรับเงื่อนไขการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนที่โรงคัดบรรจุต้องดำเนินการเพื่อการส่งออก ดังนี้

- ผลไม้จะต้องปลอดจากศัตรูพืชควบคุมของจีน
- ไม่มียาฆ่าแมลงและสารเคมีตกค้างเกินค่ามาตรฐานของจีน
- ลำไยต้องมีปริมาณสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตกค้างในเนื้อไม่เกิน 50 มิลลิกรัมต่อกิโลกรัม
- ต้องได้รับการกำจัดศัตรูพืชและบรรจุด้วยกรรมวิธีที่เหมาะสม ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ต้องมีใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate: PC) กำกับไปด้วยทุกครั้ง
- ผลไม้ 10 ชนิด (มะม่วง ทุเรียน ลำไย ลิ้นจี่ มังคุด ชมพู่ กล้วย มะพร้าว สับปะรด และขนุน) ที่ส่งออกจากไทยต้องมาจากแปลงปลูกที่ผ่านการรับรอง GAP และโรงคัดบรรจุที่ผ่านการรับรอง GMP และได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมวิชาการเกษตรของไทยและหน่วยงานของจีนก่อนการส่งออก

1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของผลไม้ การจัดการห่วงโซ่อุปทานของผลไม้เพื่อขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการผลไม้ก่อนการส่งออกไปยังตลาดปลายทางที่จีน เนื่องจากผลไม้สดเป็นสินค้าที่บอบช้ำและเน่าเสียง่าย ดังนั้น ความรวดเร็วหรือเวลาที่ใช้ในการจัดการจึงสำคัญที่สุด เพราะจะส่งผลต่อคุณภาพ ระยะเวลาในการวางจำหน่าย (Shelf life) ราคาที่จะขายได้ ซึ่งจะเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) และขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยในช่วงกลางน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนและลำไย ดังนี้

1.1) ทุเรียน

(1) กิจกรรมจัดหาและนำเข้าวัตถุดิบ โรงคัดบรรจุหรือผู้ส่งออกจะรับคำสั่งซื้อทุเรียนจากตลาดจีนล่วงหน้า เพื่อนำมาวางแผนในการจัดหาผลผลิต รับซื้อ และส่งออกในแต่ละเดือนให้กับลูกค้าปลายทาง โดยโรงคัดบรรจุจะรับซื้อทุเรียนเกรดส่งออกคุณภาพดี เพื่อส่งออกในรูปผลสด และหากมีผลผลิตตกเกรดบางแห่งจะนำไปแปรรูปส่งออกในรูปทุเรียนแช่แข็งแบบแกะเปลือก ซึ่งต้องเป็นโรงคัดบรรจุของไทยจึงจะสามารถนำผลผลิตที่ไม่ได้มาตรฐานการส่งออกมาจำหน่ายต่อให้กับพ่อค้าส่ง/พ่อค้าปลีกภายในประเทศได้ ซึ่งส่วนใหญ่โรงคัดบรรจุจะรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรแบบเหมาสวนล่วงหน้า แล้วนำแรงงานไปเก็บเกี่ยวที่สวนเพื่อขนส่งมายังโรงคัดบรรจุ ซึ่งการจัดการในส่วนนี้เป็นหน้าที่ของโรงคัดบรรจุ

ทำให้เกษตรกร ไม่ต้องเสียค่าจ้างในการเก็บเกี่ยวและค่าขนส่งมายังโรงคัดบรรจุ นอกจากนี้ โรงคัดบรรจุยังรับซื้อผลผลิตจากจากตัวแทนผู้รวบรวม พ่อค้า และสถาบันเกษตรกรด้วย โดยการรับซื้อของโรงคัดบรรจุมี 2 รูปแบบ คือ

(1.1) การติดต่อสวนทุเรียนของเกษตรกรล่วงหน้าหรือการเหมาสวนล่วงหน้าก่อนที่ผลผลิตจะเก็บเกี่ยวได้ประมาณ 1 - 2 เดือน โดยมีการทำสัญญาซื้อขายกันล่วงหน้าทั้งแบบเป็นลายลักษณ์อักษร และไม่เป็นลายลักษณ์อักษร จากนั้นจะมีการจ่ายเงินมัดจำล่วงหน้าร้อยละ 10 - 30 และนำแรงงานไปเก็บเกี่ยวเมื่อถึงเวลาเก็บเกี่ยวที่สวนของเกษตรกร ซึ่งส่วนใหญ่จะจ้างแรงงานต่างด้าวจากกัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว การรับซื้อในลักษณะนี้ทำให้พบปัญหาทุเรียนอ่อนหรือทุเรียนด้อยคุณภาพได้บ่อยครั้ง เนื่องจากช่วงเวลาในการเก็บเกี่ยวทุเรียนที่เหมาะสมในแต่ละต้นไม่เท่ากัน โดยส่วนมากทุเรียนที่ส่งออกจะตัดที่ระดับความแก่ประมาณร้อยละ 75

(1.2) การเปิดจุดรับซื้อหน้าโรงคัดบรรจุ สำหรับเกษตรกรบางรายที่ไม่ได้มีการทำสัญญาเหมาสวนล่วงหน้าจะนำผลผลิตมาจำหน่ายเองที่โรงคัดบรรจุ ซึ่งในลักษณะนี้ ผลผลิตที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวไม่ค่อยมีปัญหาทุเรียนอ่อนหรือด้อยคุณภาพ เนื่องจากเกษตรกรเก็บเกี่ยวในระยะเวลาที่เหมาะสม แต่เกษตรกรต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างตัดและการขนส่งเอง โรงคัดบรรจุไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

(2) กิจกรรมการจัดการภายในโรงคัดบรรจุ เป็นการจัดการเพื่อทำให้ผลผลิตมีคุณภาพก่อนการส่งออก ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิต ทำให้อายุการวางจำหน่ายยาวนานขึ้น และเพิ่มราคาในการจำหน่ายได้ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน สำหรับการจัดการในโรงคัดบรรจุประกอบด้วยกิจกรรม ได้แก่ การคัดเกรด การชุบน้ำยาป้องกันเชื้อรา การเป่าลม การชั่งน้ำหนัก การติดสติ๊กเกอร์ การคาดสายรัดกล่อง และการบรรจุกล่อง ซึ่งแต่ละกิจกรรมต้องอาศัยแรงงานที่มีทักษะและความชำนาญโดยเฉพาะในการคัดเกรดคุณภาพ ซึ่งต้องใช้แรงงานที่มีทักษะ และประสบการณ์ค่อนข้างสูง เนื่องจากจะส่งผลต่อคุณภาพและความเชื่อมั่นของลูกค้า ทั้งนี้ การบริหารจัดการภายในโรงคัดบรรจุต้องมีความคล่องตัวและมีวัสดุอุปกรณ์พร้อมในการจัดการทุเรียนที่เข้าสู่โรงคัดบรรจุ ซึ่งจะช่วยให้รองรับปริมาณผลผลิตได้มากในแต่ละวัน และสามารถรักษาคุณภาพของทุเรียนให้ได้มาตรฐานตามที่ตลาดปลายทางกำหนด ซึ่งมีรายละเอียดการจัดการ ดังนี้

(2.1) การคัดคุณภาพ เป็นการจัดการหลังจากทุเรียนจากสวนของเกษตรกรมาถึงโรงคัดบรรจุแล้วจึงนำมาคัดเกรด เพื่อแยกรูปทรง/ขนาด และระดับความแก่ประมาณร้อยละ 75 อีกครั้ง ซึ่งบางสวนอาจจะมีการคัดเกรดเบื้องต้นมาจากสวนของเกษตรกรบ้างแล้ว โดยแบ่งเกรดการส่งออกเป็นเกรด AB เกรด C และตกไซส์ ดังนี้

- เกรด AB น้ำหนักเฉลี่ยประมาณ 2 - 6 กิโลกรัม รูปทรงสวยไม่บิดเบี้ยว ผิวสีเขียว รูปร่างกลม
- เกรด C น้ำหนักเฉลี่ย 2 - 7 กิโลกรัม รูปทรงไม่สวย รูปร่างไม่กลม/เบี้ยว
- เกรดตกไซส์ น้ำหนักน้อยกว่า 2 กิโลกรัมและมากกว่า 7 กิโลกรัม รูปทรงไม่สวย มีผลเล็ก/ผลใหญ่ (ไอ้เข้) ผิวมีตำหนิ เช่น หนอน ราดำ และเพลี้ยแป้ง เป็นต้น

สำหรับผลผลิตเกรด AB และเกรด C ส่งจำหน่ายตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดจีน และมีตลาดอื่นๆ เช่น ฮ่องกง ไต้หวัน เวียดนาม อินโดนีเซีย และมาเลเซีย เป็นต้น ขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด แต่ส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 ส่งออกไปยังตลาดจีน สำหรับผลผลิตตกไซส์หากเป็นโรงคัดบรรจุไทยสามารถส่งจำหน่ายตลาดภายในประเทศได้ โดยจะมีพ่อค้าส่ง/พ่อค้าเร่มารับซื้อ เพื่อนำไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคภายในประเทศ และบางส่วนส่งเข้าโรงงานแปรรูปเป็นทุเรียนแช่แข็ง ทุเรียนทอด ทุเรียนกวน และทุเรียนอบแห้ง ส่วนโรงคัดบรรจุของต่างชาติไม่สามารถนำมาจำหน่ายภายในประเทศได้

(2.2) การบรรจุภัณฑ์ หลังจากมีการคัดเกรดแยกขนาดคุณภาพเรียบร้อยแล้ว จะนำทุเรียนมาทำการชุบน้ำยาเพื่อป้องกันเชื้อรา แล้วนำไปเป่าลมด้วยพัดลมขนาดใหญ่ให้แห้ง จากนั้นจึงนำมาชั่งน้ำหนัก ติดสติ๊กเกอร์ที่ขั้วผล แล้วบรรจุลงกล่องลังกระดาษประมาณกล่องละ 5 - 6 ผล (น้ำหนักประมาณ 17 - 18.50 กิโลกรัม) ขึ้นอยู่กับการจัดการของโรงคัดบรรจุ แล้วคาดสายรัดกล่องให้เรียบร้อย สำหรับผลผลิตที่รับซื้อมาเสียหายได้ไม่เกินร้อยละ 5 ที่โรงคัดบรรจุยอมรับได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการสูญเสียน้ำหนักระหว่างการขนส่ง โดยโรงคัดบรรจุจะต้องเผื่อน้ำหนักของทุเรียนไปด้วย

(2.3) การตรวจสอบคุณภาพก่อนการส่งออก ซึ่งเป็นขั้นตอนก่อนการส่งออกทุเรียนไปยังตลาดจีน หลังจากที่โรงคัดบรรจุดำเนินการบรรจุภัณฑ์เรียบร้อยแล้วจะมีเจ้าหน้าที่จากกรมวิชาการเกษตรมาดำเนินการสุ่มตรวจสอบคุณภาพของทุเรียนก่อนการส่งออก เพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certification: PC) ตามประกาศของกรมวิชาการเกษตร สำหรับผลไม้ที่ส่งออกผ่านประเทศที่สามเข้าสู่จีน เนื่องจากเป็นข้อกำหนดในการส่งออกทุเรียนไปจีนต้องปลอดจากศัตรูพืชควบคุมของจีน

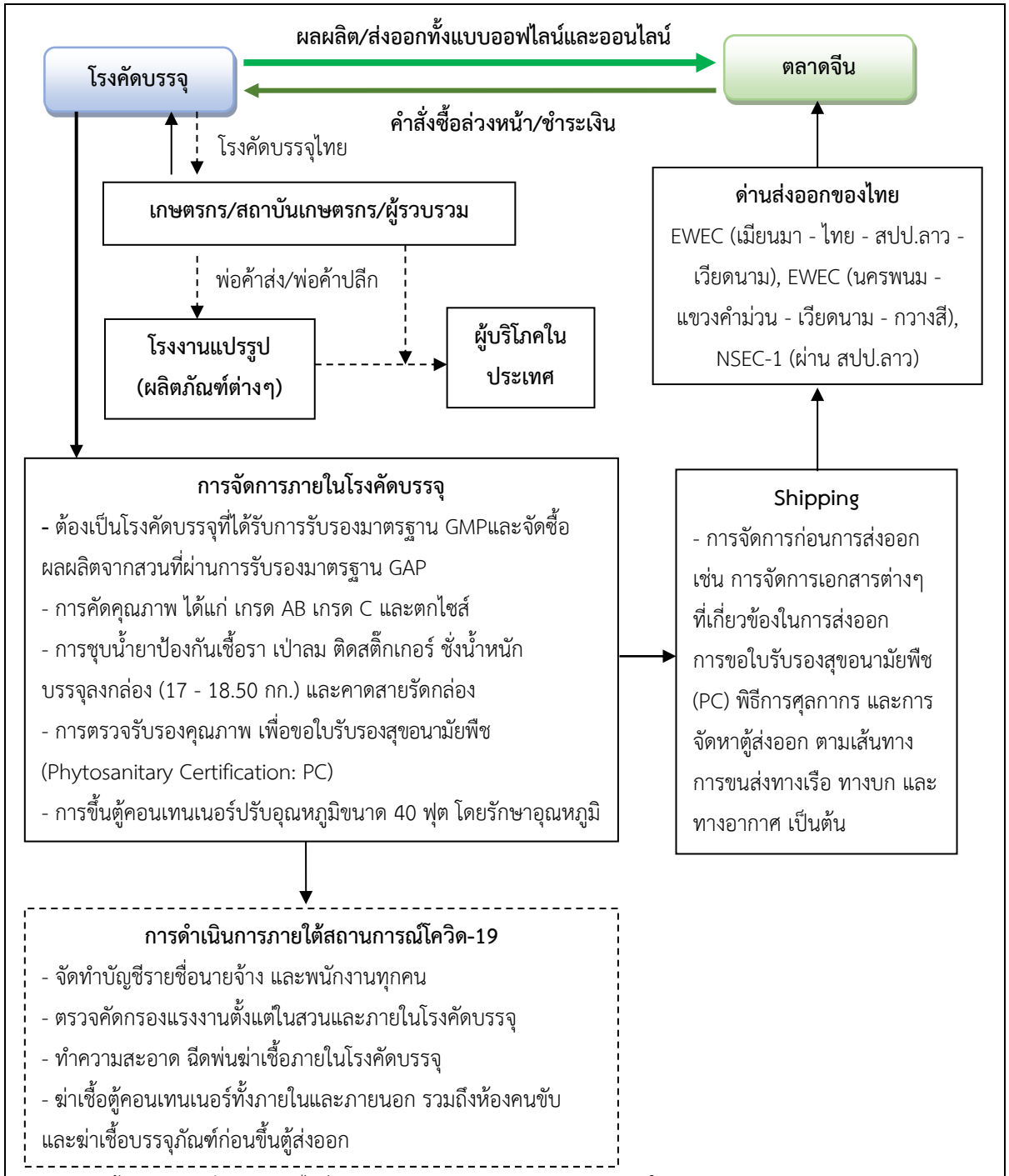
(2.4) การขึ้นตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเตรียมการส่งออก หลังจากเตรียมการภายในโรงคัดบรรจุเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะบรรทุกทุเรียนใส่ตู้คอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต และรักษาอุณหภูมิภายในตู้คอนเทนเนอร์ตลอดเวลาประมาณ 13 - 15 องศาเซลเซียส โดยบรรจุตู้ละ 18 ตัน ซึ่งการส่งออกส่วนใหญ่ผู้ส่งออกจะใช้บริการจากบริษัทชิปปิ้ง (Shipping) ในการจัดการด้านเอกสารต่างๆ เช่น ใบรับรองสุขอนามัยพืช พิธีการศุลกากร และการจัดหาตู้ส่งออก เป็นต้น สำหรับการเลือกเส้นทางการขนส่งและการจัดการด้านโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศขึ้นอยู่กับกลุ่มลูกค้าในตลาดปลายทาง และช่วงเวลาในการวางจำหน่าย สำหรับการขนส่งสินค้าผลไม้ทางบกที่สำคัญจากไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีเส้นทางการส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร) และ EWEC (นครพนม – แขวงคำม่วน – เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม) ขนส่งผ่านด่านโหยวอี้กวน เขตปกครองตนเองกวางสี นอกจากนี้ยังมีเส้นทางการขนส่ง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) (เชียงราย) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ขนส่งผ่านด่านทางตอนใต้ของจีน คือ ด่านโม่หาน มณฑลยูนนาน

(2.5) มาตรการและการบริหารจัดการแรงงานภายใต้สถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 การจัดการทุเรียนภายในโรงคัดบรรจุจะเห็นว่า แรงงานที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวจากกัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว ซึ่งมีมากกว่าจำนวนแรงงานไทย โดยในช่วงที่มีผลผลิตทุเรียนออกสู่ตลาดมากมักเกิดปัญหาแรงงานมีไม่เพียงพอในการคัดบรรจุ ดังนั้น การบริหารจัดการแรงงานภายในโรงคัดบรรจุจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะภายใต้สถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งโรงคัดบรรจุต้องเพิ่ม

มาตรการและความเข้มงวดในการตรวจสอบคุณภาพของผลไม้ เพื่อไม่ให้มีเชื้อไวรัสโควิด-19 ติดไปกับสินค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อต้นทุน ระยะเวลา และความเชื่อมั่นในคุณภาพของทุเรียนไทย ซึ่งในสถานการณ์ดังกล่าวโรงคัดบรรจุมีการบริหารจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าที่ตลาดปลายทาง ดังนี้

- จากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยกรมวิชาการเกษตร ได้มีการแจ้งเตือนผู้ส่งออกผลไม้ไทยไปจีนให้เฝ้าระวังและปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันโรคโควิด-19 ที่อาจติดปนเปื้อนไปกับสินค้าผลไม้อย่างเคร่งครัด เนื่องจากจีนมีมาตรการในการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างเข้มงวด โดยก่อนที่ทุเรียนของไทยจะเข้าไปในจีนนั้น ด่านนำเข้าทุกด่านจะมีการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ในทุกตู้สินค้าที่บรรจุทุเรียน หากมีการตรวจพบเชื้อจะถูกดำเนินการทำลายทุเรียน และจะมีการแจ้งเตือนมายังไทยให้รับทราบ เพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามที่ได้ทำข้อตกลงกันไว้ ซึ่งสินค้าผลไม้ที่ส่งออกไปจีนจะถูกตรวจกรดนิวคลิอิกเพื่อหาเชื้อโควิด-19 และตรวจหาเชื้อคนขับรถ รวมทั้งการพ่นฆ่าเชื้อในสินค้า โดยเฉพาะที่ด่านโม่หานที่มีการตรวจสอบเข้มงวดมาก ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการภายในโรงคัดบรรจุเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภคปลายทาง จึงได้ประสานให้ผู้ส่งออกของไทยทำการฆ่าเชื้อตู้คอนเทนเนอร์ทั้งภายในและภายนอก รวมถึงห้องคนขับและฆ่าเชื้อบรรจุภัณฑ์ก่อนขึ้นตู้ส่งออก โดยหากตรวจพบเชื้อโควิด-19 ในสินค้าผลไม้ครั้งที่ 1 จะห้ามรถและสินค้าของบริษัทนั้นเข้าประเทศชั่วคราว 10 - 15 วันโดยอัตโนมัติ หากตรวจพบครั้งที่ 2 ห้ามรถสินค้าของบริษัทนั้นเข้าประเทศถาวรโดยอัตโนมัติ (ยุพิน พงษ์ทอง, 2564) นอกจากนี้ ในเดือนสิงหาคม 2564 ได้มีการตรวจพบเชื้อโควิด-19 ติดบนกล่องทุเรียนของไทยที่ส่งออกไปจีน ส่วนผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุของไทยหลังจากทราบปัญหาการตรวจพบเชื้อดังกล่าวได้เพิ่มมาตรการภายในโรงคัดบรรจุให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยการปิดโรงคัดบรรจุเพื่อทำความสะอาด คัดกรองแรงงาน เฝ้าระวังสถานการณ์ป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา เพื่อยกระดับความปลอดภัยให้ทุเรียนที่จะส่งออกไปยังตลาดจีนและสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภคตลาดปลายทาง โดยปัจจุบันจีนยังไม่ได้ระงับการนำเข้าทุเรียนจากไทยทั้งหมด เพียงแต่ห้ามโรงคัดบรรจุที่สุ่มตรวจพบเชื้อโควิด-19 ระงับการจำหน่ายเป็นเวลาหนึ่งสัปดาห์
- สำหรับสถานการณ์โรงคัดบรรจุผลไม้ในจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นแหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญและกำลังออกสู่ตลาดมากและมีการส่งออกในช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2564 ได้มีประกาศคำสั่งของจังหวัดชุมพรเกี่ยวกับมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 สำหรับสถานประกอบการรับซื้อ-ส่งออกผลไม้ให้ปฏิบัติ ดังนี้
  - โรงคัดบรรจุผลไม้ทุกแห่งจัดทำบัญชีนายจ้าง พนักงาน ลูกจ้าง พร้อมข้อมูลที่เดินทางมาปฏิบัติงานในจังหวัดชุมพร
  - การเคลื่อนย้ายนายจ้างและแรงงานสำหรับสถานประกอบการรับซื้อ-ส่งออกผลไม้ ให้เคลื่อนย้ายได้เฉพาะแรงงานที่ไม่ถูกวินิจฉัยให้เป็นผู้ป่วยยืนยันโรคโควิด-19 หรือผู้สัมผัสใกล้ชิดกับผู้ป่วย และให้กักตนเอง ณ สถานที่พำนักทุกรายเป็นเวลา 14 วัน เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องขอผ่อนผันให้แรงงานปฏิบัติงานได้เป็นการชั่วคราวกรณีพิเศษ แต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข โดยแจ้งความประสงค์และรายชื่อพนักงาน ลูกจ้าง ที่จะขอผ่อนผันผ่านระบบ QR Code ของจังหวัดชุมพร แล้วให้แรงงานกักตัวที่พักเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วัน และให้พนักงานควบคุมโรคติดต่อตรวจหาเชื้อโควิด-19 โดยวิธี RT - PCR หรือ Rapid Test ทุกราย โดยให้เจ้าของสถานประกอบการผลไม้เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ดังกล่าว ทั้งนี้ อนุญาตให้แรงงานปฏิบัติงานได้เฉพาะในสถานประกอบการหรือสถานที่กักตัวตามที่กำหนด เว้นแต่ พนักงานขับรถขนส่งผลไม้ ต้องแยกตัว เว้นระยะห่างกับพนักงานอื่นๆ และให้สังเกตอาการตัวเอง เป็นเวลา 14 วัน



หมายเหตุ : เส้นประ หมายถึง ผลผลิตตกไซส์/ตกเกรดจากการส่งออก และการจำหน่ายภายในประเทศ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.4-1 กิจกรรมภายโลจิสติกส์ภายใต้ใต้ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนของโรงคัดบรรจุ

- กรณีเคลื่อนย้ายแรงงานมาจากพื้นที่ควบคุม ให้แจ้งความประสงค์และรายชื่อพนักงาน ลูกจ้าง ที่จะขอผ่อนผันผ่านระบบ QR Code ของจังหวัดชุมพร ให้แรงงานปฏิบัติตามมาตรการส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด และต้องสังเกตอาการตัวเองเป็นเวลา 14 วัน กรณีเป็นแรงงานต่างด้าวให้ปฏิบัติตามคำสั่งของจังหวัดชุมพร ตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตามมาตรการเว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องขอผ่อนผันให้แรงงานปฏิบัติงานได้เป็นการชั่วคราวกรณีพิเศษ ดังที่ได้กล่าวมาตรการข้างต้นไปแล้ว

- มาตรการสำหรับสถานประกอบการ ให้พนักงานลูกจ้างและผู้ปฏิบัติงานทุกคน สวมใส่หน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยอย่างถูกวิธีตลอดการปฏิบัติงาน โดยให้เว้นระยะห่างระหว่างบุคคลอย่างน้อย 1 เมตร ตลอดการปฏิบัติงาน จัดให้มีจุดตรวจคัดกรอง วัดอุณหภูมิให้กับลูกจ้าง และผู้ปฏิบัติงานและผู้มาใช้บริการก่อนเข้าสู่สถานประกอบการ ควบคุมไม่ให้แออัด และลดเวลาการทำกิจกรรมให้สั้นลงเท่าที่จำเป็น หลีกเลี่ยงการสัมผัสระหว่างกัน และการรวมกลุ่มมั่วสุม และการจัดทำบัญชีรายชื่อลูกจ้าง ผู้ปฏิบัติงานทุกวัน เพื่อเป็นข้อมูลในการสอบสวนโรค สำหรับกรณีพบแรงงานที่ต้องสงสัยว่าเป็นโรคโควิด-19 ให้ผู้ประกอบการแจ้งศูนย์ปฏิบัติการควบคุมโรคอำเภอ และให้สถานประกอบการดำเนินการให้ถูกสุขลักษณะตามมาตรการป้องกันโรคที่ทางราชการกำหนดอย่างเคร่งครัด

ดังนั้น มาตรการต่างๆ ที่ออกมาเพื่อเป็นการกำกับดูแลและป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อโควิด-19 อย่างเข้มงวดตั้งแต่สวน โรงคัดบรรจุและขั้นตอนการขนส่งในทุกขั้นตอน เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อโควิด-19 ติดไปกับสินค้า เนื่องจากจีนให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวนี้เป็นอย่างมาก หากตรวจพบอาจนำไปสู่การระงับการนำเข้าสินค้าผลไม้จากไทยได้ ผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุจึงต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในทุกขั้นตอนภายในโรงคัดบรรจุ ซึ่งแนวทางดังกล่าวยึดตามองค์การอนามัยโลก (WHO) และองค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) โดยเป็นแนวทางปฏิบัติที่ทางจีนให้การยอมรับพร้อมกับแนะนำให้ประเทศคู่ค้าปฏิบัติด้วยเช่นกัน เพื่อควบคุมสุขอนามัยของพนักงานและสิ่งแวดล้อมในสถานที่ผลิต สำหรับเจ้าหน้าที่ภายในพื้นที่และเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชของกรมวิชาการเกษตรที่ต้องเข้าไปติดตามกำกับดูแลที่โรงคัดบรรจุต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างเคร่งครัดด้วยเช่นกัน

1.2) ลำไย

(1) กิจกรรมจัดหาและนำเข้าวัตถุดิบ เมื่อโรงคัดบรรจุได้รับคำสั่งซื้อล่วงหน้าจากตลาดจีนแล้วจะมีการวางแผนการรับซื้อ การเก็บเกี่ยว และการส่งออกผลผลิตในแต่ละเดือน เพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งซื้อของลูกค้าปลายทาง โดยในการจัดซื้อส่วนใหญ่มีการวางแผนล่วงหน้าเป็นปี หากเป็นลำไยนอกฤดูทางภาคตะวันออกจะมีพนักงานของโรงคัดบรรจุเข้าไปดำเนินการแนะนำช่วงเวลาการราดสารเพื่อให้ลำไยในแต่ละสวนที่ได้ทำสัญญาซื้อขายกันไว้มีผลผลิตออกสู่ตลาดตามเวลาที่กำหนด รวมทั้งเพื่อไม่ให้ผลผลิตออกสู่ตลาดพร้อมกัน และมีลำไยส่งออกในแต่ละเดือนตามแผนที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ โรงคัดบรรจุต้องจัดหาแรงงานเพื่อเก็บเกี่ยวลำไยที่สวนของเกษตรกร โดยที่เกษตรกรไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างแรงงานและค่าขนส่งไปยังโรงคัดบรรจุหากในกรณีที่มีผลผลิตออกสู่ตลาดมากจะทำให้มีปัญหาเก็บเกี่ยวไม่ทัน เนื่องจากแรงงานมีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการแย่งแรงงานระหว่างโรงคัดบรรจุด้วยกัน โดยการขึ้นค่าจ้างแรงงานจากราคาปกติตะกร้าละ 40 - 50 บาท เป็นตะกร้าละ 80 บาท ส่งผลให้มีการโยกย้ายแรงงานและมีต้นทุนแรงงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ แรงงานที่เก็บเกี่ยวในสวนลำไยจะมีการคัดเกรดเบื้องต้นโดยบรรจุลงตะกร้าพลาสติกขนาด 11.50 กิโลกรัม (เฉพาะลำไย) ซึ่งตะกร้าที่ใช้บรรจุลำไยจะมีหมายเลขสาย และรหัสคนเก็บติดอยู่ ดังนั้น หากแรงงานคัดคุณภาพไม่ดี มีการยัดไส้ ทำให้ผลผลิตเสียหายจะถูกหักค่าจ้างเก็บเกี่ยวในตะกร้านั้นๆ และเมื่อเก็บเกี่ยวเสร็จแล้วจะมีรถกระบะ 4 ล้อขนส่งลำไยไปยังโรงคัดบรรจุเพื่อดำเนินการต่อไป

(2) กิจกรรมการจัดการภายในโรงคัดบรรจุ เป็นการจัดการเพื่อทำให้ผลผลิตมีคุณภาพก่อนการส่งออก ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิต ทำให้อายุการวางจำหน่ายยาวนานขึ้น โดยกระบวนการจัดการลำไยสดภายในโรงคัดบรรจุมีดังนี้

(2.1) การคัดเกรด เมื่อลำไยมาถึงโรงคัดบรรจุ จากนั้นแรงงานจะนำใบลำไยที่ปิดหน้าตะกร้าด้านบนออก แล้วคัดเกรดและคุณภาพลำไยตามขนาด หรือเรียกว่า “การตีเกรด” โดยหากเป็นภาคตะวันออกจะแบ่งเกรดเป็น 4 เกรด ได้แก่ เกรด 1 เกรด 2 เกรด 3 และเกรด 4 และหากเป็นภาคเหนือจะแบ่งเกรดเป็น 4 เกรดตามเบอร์ ได้แก่ เบอร์ 1 เบอร์ 2 เบอร์ 3 และเบอร์ 4

(2.2) การติดสติ๊กเกอร์ หลังจากคัดเกรดเสร็จแล้วนำพลาสติกกันกระแทกวางด้านบนตะกร้าก่อนปิดฝา แล้วติดสติ๊กเกอร์สีตามเกรดที่ด้านข้างของตะกร้า โดยแยกตามสี ได้แก่ ติดสีทองเกรด 1 หรือเบอร์ 1 สีน้ำเงิน เกรด 2 หรือเบอร์ 2 สีแดงเกรด 3 หรือเบอร์ 3 และสีเขียวเกรด 4 หรือเบอร์ 4 ตามลำดับ ซึ่งการติดสติ๊กเกอร์สี เพื่อแยกเกรดของแต่ละตะกร้าขึ้นอยู่กับการกำหนดสีของโรงคัดบรรจุ ซึ่งแต่ละแห่งอาจมีความแตกต่างกันโดยเฉพาะในเบอร์ 2 และเบอร์ 3

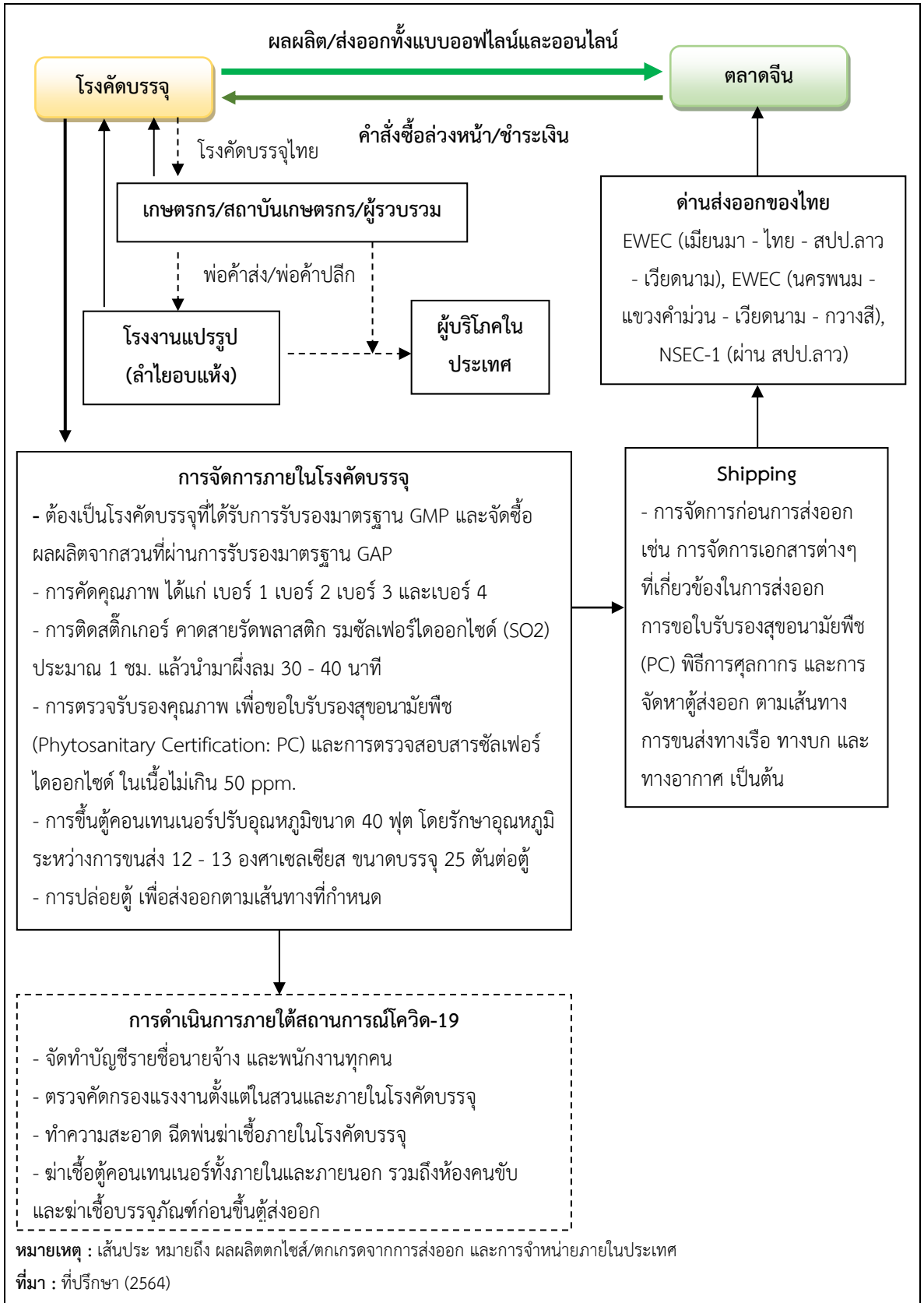
(2.3) การรัดสายคาดพลาสติกที่ตะกร้าลำไย จากนั้นนำบรรจุภัณฑ์ (Packaging) หรือตะกร้าลำไยมารัดสายคาดพลาสติก ซึ่งแบ่งสีตามเกรดเช่นเดียวกับสีสติ๊กเกอร์ โดยใช้เครื่องคาดสายพลาสติกบนตะกร้าลำไยที่มีน้ำหนักลำไยตะกร้าละ 11.50 กิโลกรัม หากรวมน้ำหนักตะกร้าและลำไยด้วยจะมีน้ำหนักตะกร้าละ 12.50 กิโลกรัม

(2.4) การรมซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2) จากนั้นนำตะกร้าลำไยเข้าตู้เพื่อรมซัลเฟอร์ไดออกไซด์ประมาณ 1 ชั่วโมง แล้วนำออกมาผึ่งลมประมาณ 30 - 40 นาที ซึ่งเวลาที่ใช้ในขั้นตอนนี้แล้วแต่เทคนิค และประสบการณ์ของแต่ละโรงคัดบรรจุ เพื่อช่วยยืดอายุการเก็บรักษาลำไยระหว่างการส่งออกได้นานประมาณ 30 - 40 วัน ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดการส่งออกลำไยสดไปจีนต้องผ่านการตรวจสอบสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ โดยมีค่า SO2 ในเนื้อไม่เกิน 50 ppm. และต้องมีใบรับรองสุขอนามัย Health Certificate แนบไปกับสินค้าทุก lot

(2.5) การตรวจสอบคุณภาพและการขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว จะมีการสุ่มตรวจตัวอย่าง เพื่อตรวจรับรองจากสำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตร (สวพ.) ของกรมวิชาการเกษตรในพื้นที่ หรือการใช้บริการจากบริษัทเอกชน หรือ Central Lap ซึ่งมีการตรวจรับรอง เพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืชก่อนการส่งออก จากนั้นจึงบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต โดยตั้งอุณหภูมิเริ่มต้นที่ 2 องศาเซลเซียส และรักษาอุณหภูมิภายในตู้ประมาณ 12 - 13 องศาเซลเซียส เพื่อเตรียมพร้อมในการส่งออกไปยังตลาดจีน ซึ่งการเลือกว่าจะส่งออกเส้นทางไหนขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด หากต้องการความรวดเร็ว เพราะตลาดมีความต้องการมากจะใช้การขนส่งทางบกโดยใช้รถ แต่หากตลาดมีความอิ่มตัว ราคาตลาดปลายทางไม่ค่อยดี ผู้ส่งออกจะใช้การขนส่งทางเรือ เนื่องจากสามารถเช่าตู้ลอยทะเล รอราคาปรับตัวสูงขึ้น แล้วจึงนำเข้าสู่ตลาดวางจำหน่ายได้

(2.6) มาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหา กรณีจีนตรวจพบศัตรูพืช (เพลี้ยแป้ง) ปะปนไปในลำไย ซึ่งกรมวิชาการเกษตรแจ้งว่า เป็นมาตรการที่บังคับใช้ตั้งแต่ปี 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2564 พบจำนวน 114 ครั้ง จากผู้ประกอบการซึ่งเป็นโรงคัดแยกและบรรจุลำไยทั้งหมดจำนวน 66 ราย ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่จำนวน 11 ราย ลำพูนจำนวน 26 ราย จันทบุรีจำนวน 28 ราย และสระแก้วจำนวน 1 ราย จึงได้ระงับการนำเข้าลำไยทันที ตั้งแต่กลางเดือนกรกฎาคม 2564 ซึ่งการตรวจสอบพบศัตรูพืชในสินค้าลำไยครั้งนี้นับเป็นครั้งที่ 2 ตั้งแต่ต้นปี 2564 ซึ่งตามพิธีสารระหว่างไทยและจีนเรื่องการส่งออกผลไม้ ตกลงกันว่าจะต้องมีการสุ่มตรวจผลไม้ร้อยละ 3 ของตู้ แต่กฎระเบียบของจีนจะแตกต่างจากตลาดส่งออกอื่น คือ เมื่อเจอจีนจะระงับการนำเข้าก่อนแล้วจึงแจ้งไทยภายหลัง ซึ่งต่างจากตลาดยุโรปหากตรวจเจอแล้วจะแจ้งให้ทราบเพื่อปรับปรุงก่อนแล้วจึงมีมาตรการภายหลัง

สำหรับแนวทางการแก้ไขตามพิธีสารไทยต้องจัดทำรายละเอียดมาตรการในการจัดการปัญหาดังกล่าวนี้ให้กับจีน โดยไทยเสนอให้มีการปลดล็อกให้แก่ผู้ประกอบการไทย โดยการจัดเกรดผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุที่พบปัญหาจำนวน 66 ราย เพราะหากระงับการนำเข้าทั้งหมดอาจจะไม่เป็นธรรมเนื่องจากบางรายตรวจสอบพบในสัดส่วนน้อยมาก เช่น ส่งออก 200 ตู้ แต่ตรวจพบ 6 กลุ่มตัวอย่าง เป็นต้น ซึ่งน้อยกว่าร้อยละ 3 เมื่อจัดเกรดโรงคัดบรรจุในจำนวน 66 รายดังกล่าว พบว่า ตรวจพบมากกว่าร้อยละ 3 มีจำนวน 14 ราย ในจังหวัดเชียงใหม่และลำพูนมี 10 ราย และจังหวัดจันทบุรี มี 4 ราย สำหรับผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุที่เหลือเป็นกลุ่มที่สุ่มตรวจพบน้อยกว่าร้อยละ 3 จึงได้ขอให้ปลดล็อกให้กลุ่มนี้ก่อน ส่วนกลุ่มที่ตรวจพบมากกว่าร้อยละ 3 ให้ดำเนินมาตรการเข้มงวดต่อไป โดยการเพิ่มความเข้มงวดการตรวจสอบศัตรูพืช การแจ้งเจ้าหน้าที่ตามลำดับต่างๆ



หมายเหตุ : เส้นประ หมายถึง ผลผลิตตกไซส์/ตกเกรดจากการส่งออก และการจำหน่ายภายในประเทศ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.4-2 กิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานลำไยของโรงคัดบรรจุ

อย่างไรก็ตาม ในอนาคตไทยได้เสนอขอให้จีนขยายสัดส่วนการสุ่มตรวจจากร้อยละ 3 เป็น ร้อยละ 5 รวมถึงขอให้จีนแจ้งไทยก่อนหากมีการตรวจพบปัญหาดังกล่าวนี้ เพื่อให้ไทยได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขหากทำไม่ได้จึงค่อยระงับการนำเข้า เนื่องจากผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุจำนวน 66 ราย ที่ถูกห้ามนำเข้าเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เป็นผู้รับซื้อคิดเป็นร้อยละ 60 ของตลาดลำไย ซึ่งการเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่การสุ่มตรวจสอบก็จะยิ่งมากและยิ่งทำให้เกิดการพบศัตรูพืชได้มากเช่นกัน ดังนั้น จึงต้องให้เวลาปรับปรุงและดำเนินมาตรการอย่างเข้มงวดเพราะหากโรงคัดบรรจุไม่สามารถส่งออกได้จะส่งผลกระทบต่อการรับซื้อลำไยและราคาลำไย เนื่องจากภาคเอกชนไม่ได้มีการเตรียมการรับมือกับผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงภาครัฐไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างทันท่วงที ทั้งนี้ ภาครัฐโดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้ให้ทูตพาณิชย์ประสานทูตเกษตรเพื่อเจรจากับจีนให้ผ่อนผันการบังคับใช้ไปก่อน เนื่องจากเป็นการดำเนินการอย่างกะทันหัน แต่หากไม่สามารถดำเนินการเจรจาได้จะส่งผลกระทบต่อการส่งออกลำไยของไทย ซึ่งมีการส่งออกไปตลาดจีนถึงร้อยละ 70 - 80 ภาครัฐจึงได้เตรียมการเจรจาการค้าออนไลน์กับเวียดนาม เพื่อหาตลาดทดแทนการส่งออกไปจีน นอกจากนี้ มีแผนจะจัดอินสโตร์โปรโมชั่นที่กัมพูชา และอินเดีย รวมทั้ง เพิ่มความเข้มงวดให้ชาวสวนลำไย แรงงานเก็บ และการจัดการภายในโรงคัดบรรจุช่วยกันตรวจสอบดูแลรักษาคุณภาพผลผลิตตั้งแต่ในสวน ซึ่งจะส่งผลต่อความเชื่อมั่นของลำไยไทยในอนาคต

2) ศักยภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

การวัดศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ไทย เพื่อการส่งออกใน 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุ ซึ่งมีการวัดศักยภาพของโลจิสติกส์ 3 ด้าน ดังนี้

2.1) ด้านต้นทุน การจัดการของโรงคัดบรรจุมีต้นทุนด้านการบริหารจัดการและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้าย กระจาย และการจัดเก็บผลผลิตให้มีคุณภาพก่อนการส่งออก โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่ (1) ต้นทุนในการนำเข้าสินค้าหรือการจัดซื้อวัตถุดิบ ซึ่งจะรวมถึงค่าจ้างแรงงานที่ต้องจ่ายในการเก็บเกี่ยวผลผลิตจากสวนของเกษตรกร (2) ต้นทุนการบริหารจัดการภายในโรงคัดบรรจุเพื่อให้ผลผลิตมีคุณภาพก่อนการส่งออก เช่น การคัดเกรด การรมซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น และ (3) ต้นทุนการตรวจสอบสินค้าก่อนการส่งออก เช่น การสุ่มตรวจรับรองคุณภาพสินค้า เพื่อขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) การจ้างบริษัทชิปปิ้ง เพื่อจัดหาตู้ขนส่งสินค้า การจัดการเอกสารต่างๆ ด้านพิธีการศุลกากร ในการส่งออก เป็นต้น จะเห็นว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่การเก็บเกี่ยวผลผลิตจนกระทั่งการปล่อยตู้สินค้าส่งออก ซึ่งเป็นต้นทุนในสถานการณ์ปกติที่ผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุต้องดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ภายใต้สถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ต้นทุนการส่งออกของผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวจากสถานการณ์ปกติ เนื่องจากต้องมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการตรวจคัดกรองแรงงาน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การกักตัวของแรงงาน รวมถึงการตรวจหาเชื้อโควิด-19 โดยวิธี RT - PCR

หรือ Rapid Test ของแรงงานในกรณีพิเศษที่จำเป็นต้องใช้แรงงาน นอกจากนี้ ยังมีต้นทุนการฉีดพ่นฆ่าเชื้อสินค้า ตู้สินค้า และห้องคนขับรถก่อนปล่อยตู้ส่งออกตามมาตรการของจีนเพิ่มด้วย

2.2) ด้านเวลา โรงคัดบรรจุมีการทำสัญญาซื้อขายทุเรียนและลำไยล่วงหน้ากับเกษตรกรเพื่อกำหนดแผนการส่งออกล่วงหน้า ซึ่งบางรายมีการตกลงและวางแผนล่วงหน้าเป็นปี รวมถึงต้องวางแผนการผลิต และการเก็บเกี่ยวให้แก่เกษตรกร เพื่อให้มีผลผลิตส่งออกในแต่ละเดือนตามเวลาที่ได้ตกลงกับลูกค้าปลายทางไว้ โดยปกติจะใช้เวลาในการจัดการผลไม้ภายในโรงคัดบรรจุประมาณ 1 - 2 วัน เนื่องจากเป็นผลไม้สด จึงต้องใช้เวลาในการจัดการอย่างรวดเร็ว เพื่อรักษาคุณภาพของผลผลิตให้มีความสดใหม่และพร้อมบริโภคเมื่อถึงตลาดปลายทาง โรงคัดบรรจุจึงต้องมีความพร้อมด้านแรงงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในช่วงสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้ประกอบการต้องเพิ่มมาตรการการตรวจคัดกรองแรงงานตั้งแต่กระบวนการเก็บเกี่ยวในสวน และการจัดการผลผลิตภายในโรงคัดบรรจุ รวมทั้งต้องลดเวลาการทำงานภายในโรงคัดบรรจุให้สั้นลง และเว้นระยะห่างในการทำงาน ตามมาตรการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรคโควิด-19 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านคุณภาพและสุขอนามัยให้กับผู้บริโภค จึงส่งผลให้โรงคัดบรรจุใช้เวลาในการจัดการผลผลิตมากกว่าสถานการณ์ปกติ และการบริหารจัดการที่มีความยุ่งยากมากขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อปริมาณผลผลิตที่รับซื้อเข้ามาในโรงคัดบรรจุ และจำนวนแรงงานที่ใช้ ซึ่งต้องบริหารจัดการให้ได้ตามความต้องการของลูกค้า เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการส่งออกและความเชื่อมั่นของลูกค้าในตลาดปลายทาง

2.3) ด้านความน่าเชื่อถือ โรงคัดบรรจุต้องส่งมอบผลผลิตให้กับลูกค้าที่ตลาดจีนให้ครบทั้งปริมาณ คุณภาพ และเวลา โดยปริมาณการรับซื้อและการส่งมอบผลผลิตให้กับลูกค้าเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ล่วงหน้า สำหรับคุณภาพของผลผลิตโรงคัดบรรจุได้ดำเนินการตามข้อกำหนดของตลาดปลายทางอย่างเคร่งครัด โดยผลผลิตต้องมาจากสวนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GAP และโรงคัดบรรจุต้องได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP หากเกิดปัญหาที่ตลาดปลายทางสามารถตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) มายังโรงคัดบรรจุ และสวนของเกษตรกรได้ จากการดำเนินการส่งออกของโรงคัดบรรจุที่ผ่านมาทำให้ตลาดปลายทางมีความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพของทุเรียนและลำไยของไทย ส่งผลให้มีปริมาณการส่งออกและความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันจีนได้เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบการนำเข้าผลไม้ตั้งแต่ด่านนำเข้า และให้ความสำคัญถึงการจัดการของโรงคัดบรรจุจากประเทศต้นทางที่ทำการส่งออกในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภคว่าจะไม่มีเชื้อโควิด-19 ติดไปกับสินค้า ซึ่งภาครัฐของไทยได้มีการแจ้งเตือนไปยังผู้ประกอบการผลไม้ไทยให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของจีนอย่างเคร่งครัด และกำหนดมาตรการต่างๆ ให้โรงคัดบรรจุผลไม้ปฏิบัติตามตั้งแต่กระบวนการผลิต การเก็บเกี่ยว และการจัดการภายในโรงคัดบรรจุ เพื่อความเชื่อมั่นในคุณภาพของผลไม้ไทยในตลาดจีน รวมถึงมาตรการทางด้านศัตรูพืชที่อาจจะติดไปกับสินค้า เพื่อป้องกันผลกระทบด้านการส่งออกที่อาจจะเกิดขึ้น

5.5.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของผลไม้

1.1) กิจกรรมการส่งออกผลไม้ผ่านด่านกักกันพืชของไทย

ทุเรียน : จากข้อมูลกรมวิชาการเกษตร ในปี 2564 พบว่าในช่วงปี 2560 - 2563 ปริมาณการส่งออกทุเรียนผลสดที่ได้รับใบรับรองสุขอนามัยพืชมีแนวโน้มลดลในอัตราเฉลี่ย ร้อยละ 1.53 ต่อปี จากปริมาณ 637,038 ตัน ในปี 2560 เหลือ 625,338 ตัน ในปี 2563 เนื่องจากในช่วงปลายปี 2562 และปี 2563 ประสบปัญหาการระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ประสบปัญหาเรื่องการขนส่ง ในขณะที่ความต้องการบริโภคทั้งภายในและต่างประเทศยังมีมาก ทำให้ราคาทุเรียนสูงขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยถึงร้อยละ 33.78 ต่อปี จาก 25,649.56 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 65,630.16 ล้านบาท ในปี 2563 โดยปริมาณและมูลค่าการส่งออกทางบกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6.78 และ 26.23 ต่อปีตามลำดับ ด่านส่งออกทางบกที่สำคัญ ได้แก่ ด่านนครพนม EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ด่านเชียงของ NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) และด่านลาดกระบังจุดหมายปลายทางคือ ประเทศจีน และโดยที่การขนส่งทางบกใช้ระยะเวลาประมาณ 2 - 2.5 วัน ในช่วงปกติ และ 3 - 5 วัน ในช่วงโควิด-19 น้อยกว่าการขนส่งทางเรือ (7 - 10 วัน) ทำให้ผู้ส่งออกหันมาใช้การขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น เพื่อรักษาคุณภาพของทุเรียน ทำให้ยืดอายุการวางจำหน่ายได้นานขึ้น ในขณะที่การขนส่งทางอากาศ ส่วนใหญ่จัดส่งไปเมืองที่มีกำลังซื้อสูงและต้องการความรวดเร็วในการจัดส่ง เช่น การส่งออนไลน์ เป็นต้น อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2563 - 2564 ซึ่งเป็นช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 ผู้ประกอบการมีการปรับตัวในการส่งออกจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนในการเปิด/ปิดด่านนำเข้าทางบก ทำให้ผู้ส่งออกบางส่วนปรับเปลี่ยนแผนการส่งออกไปขนส่งทางเรือแทน

สำหรับการส่งออกทุเรียนผลสดที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช ผ่านด่านตรวจพืชต่างๆ ในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2564 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 553,125 ตัน มูลค่าสูงถึง 66,452.88 ล้านบาท เป็นการส่งออกทางบก 371,569 ตัน หรือร้อยละ 67.18 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมดโดยด่านที่มีการส่งออกสูงที่สุด ได้แก่ ด่านนครพนม EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ปริมาณ 228,978 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 61.62 ของการขนส่งทั้งหมดทางบก รองลงมา ได้แก่ ด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และด่านเชียงของ NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) คิดเป็นร้อยละ 5.34 และ 5.35 ของการขนส่งทางบกทั้งหมดตามลำดับ (ดัง**ตารางที่ 5.5.5-1**)

ลำไย: ในการส่งออกลำไยสดในช่วงปี 2560 - 2563 จากข้อมูลของกรมวิชาการเกษตร ปี 2564 พบว่าปริมาณและมูลค่าการส่งออกที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช ผ่านด่านต่างๆ ทั้งทางบก ทางเรือและทางอากาศ มีแนวโน้มลดลงจากปริมาณ 714,022 ตัน มูลค่า 18,906.50 ล้านบาท ในปี 2560 เหลือปริมาณ 446,543.61 ตัน มูลค่า 15,284.89 ล้านบาท ในปี 2563 หรือลดลงในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 13.46 และ 5.73 ตามลำดับ โดยปริมาณและมูลค่าการส่งออกทางบกมีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 17.54 และ 12.40 ต่อปี ตามลำดับ เนื่องจากผลผลิตลำไยของประเทศคู่ค้า (จีนและเวียดนาม) เพิ่มขึ้น จึงมีการนำเข้าจากไทยลดลง โดยด่านส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ด่านเชียงของ NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) ด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ด่านนครพนม EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) และด่านลาดกระบัง

ตารางที่ 5.5.5-1 การส่งออกทุเรียนผลสดรายด่าน ปี 2560 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช

ที่	ด่านตรวจพืช	2560		2561		2562		2563		อัตราเติบโต (%)		2564	
		ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
ทางบก		435,604.93	14,585.38	607,362.76	24,835.31	559,979.79	26,653.70	354,172.41	30,970.00	-6.78	26.23	371,568.57	41,606.98
1	ด่านตรวจพืชนครพนม	42.00	1.18	161,992.81	7,199.46	389,343.37	18,283.21	229,645.67	19,832.47	**1,343.53**	**1,935.01**	228,978.36	25,854.95
2	ด่านตรวจพืชมุกดาหาร	396,783.80	13,286.21	372,871.65	14,203.49	70,051.47	2,687.10	20,874.04	1,980.98	**-65.03**	**-52.17**	19,892.66	2,989.15
3	ด่านตรวจพืชเขียงของ	6,590.37	302.22	40,726.78	2,015.00	66,674.46	4,092.89	53,190.09	4,246.99	**96.56**	**137.19**	86,300.32	9,181.87
4	ด่านตรวจพืชลาดกระบัง	65.28	8.00	151.20	9.81	12,305.58	999.73	36,383.71	4,439.84	**934.89**	**957.05**	25,267.63	3,169.67
5	ด่านตรวจพืชเบตง	15,125.70	302.80	6,954.03	159.19	4,782.64	114.71	3,579.45	123.68	**-37.49**	**-26.02**	1,023.78	54.50
6	ด่านตรวจพืชจันทบุรี	8,541.91	403.85	18,633.03	1,058.89	156.10	4.80	-	-	-	-	-	-
7	ด่านตรวจพืชบ้านประกอบ	3,875.00	88.54	2,510.00	54.22	10,195.00	253.92	3,405.00	91.07	**10.67**	**17.68**	5,310.00	124.80
8	ด่านตรวจพืชสุไหงโกลก	2,876.00	101.40	1,651.00	82.55	1,816.00	90.80	3,618.30	180.92	**8.16**	**20.11**	4,096.00	204.80
9	ด่านตรวจพืชปาดังเบซาร์	1,671.19	90.35	869.05	14.03	828.29	10.61	1,812.15	47.22	**1.97**	**-19.95**	695.22	27.07
10	ด่านตรวจพืชคลองใหญ่	-	-	1,003.20	38.67	3,826.68	115.93	-	-	-	-	-	-
11	ด่านตรวจพืชสะเดา	33.67	0.83	-	-	-	-	1,661.00	26.53	-	-	-	-
12	ด่านตรวจพืชหนองคาย	-	-	-	-	0.20	0.01	3.00	0.30	-	-	-	-
14	ด่านตรวจพืชแม่สอด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.60	0.18

ตารางที่ 5.5.5-1 การส่งออกทุเรียนผลสดรายด่าน ปี 2560 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช (ต่อ)

ที่	ด่านตรวจพืช	2560		2561		2562		2563		อัตราเติบโต (%)		2564	
		ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
ทางน้ำ		199,158.86	10,881.34	234,176.06	16,739.78	201,275.52	18,884.57	264,860.57	34,113.87	**7.29**	**42.6**	176,526.34	24,279.24
1	ด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง	199,040.11	10,871.84	234,128.44	16,735.97	201,136.70	18,875.04	264,852.36	34,113.24	**7.31**	**42.63**	174,701.58	24,244.78
2	ด่านตรวจพืชท่าเรือสงขลา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,531.00	29.73
3	ด่านตรวจพืชท่าเรือตากใบ	118.75	9.50	47.50	3.80	138.50	9.52	6.50	0.52	**-53.45**	**-54.15**	-	-
4	ด่านตรวจพืชท่าเรือกรุงเทพ	-	-	-	-	-	-	1.71	0.11	-	-	293.76	4.73
5	ด่านตรวจพืชท่าเรือภูเก็ต	0.01	0	0.12	0.01	0.33	0.01	-	-	-	-	-	-
ทางอากาศ		**2,274.54**	**182.83**	**3,845.12**	**320.78**	**4,876.07**	**393.29**	**6,225.07**	**540.96**	**38.51**	**41.31**	**5,022.44**	**566.50**
1	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2,274.54	182.83	3,845.11	320.77	4,862.43	392.67	6,166.62	534.56	**38.08**	**40.79**	4,959.20	563.15
2	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานดอนเมือง.	-	-	-	-	13.45	0.60	39.74	4.90	-	-	63.24	3.35
3	ด่านตรวจพืชท่าอากาศเชียงใหม่	-	-	0.01	0.00	-	-	18.72	1.50	-	-	-	-
4	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานภูเก็ต	-	-	-	-	0.20	0.03	-	-	-	-	-	-
อื่นๆ*		0.01	0.00	16.21	2.43	0.13	0.01	80.03	5.33	765.28	808.44	7.60	0.15
1	กลุ่มบริการส่งออก	0.01	0.00	16.21	2.43	0.13	0.01	80.03	5.33	**765.28**	**808.44**	7.60	0.15
รวมทั้งหมด		**637,038.34**	**25,649.56**	**845,400.15**	**41,898.30**	**766,131.52**	**45,931.58**	**625,338.09**	**65,630.16**	**-1.53**	**33.78**	**553,124.95**	**66,452.88**

หมายเหตุ : * อื่น ๆ ไม่สามารถแยกเส้นทางบก เส้นทางน้ำ และเส้นทางอากาศได้

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

สำหรับการส่งออกลำไยสดในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2564 ที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช ผ่านด่านต่างๆ มีจำนวนทั้งสิ้น 217,131 ตัน มูลค่า 8,976.03 ล้านบาท โดยเป็นการส่งออกทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ คิดเป็นร้อยละ 62.88 ร้อยละ 35.60 และร้อยละ 0.15 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ โดยด่านที่มีการส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ด่านเชียงของ (NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)) คิดเป็นร้อยละ 71.70 ของการส่งออกทางบกทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ด่านลาดกระบัง ด่านนครพนม EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) และด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ร้อยละ 17.92 ร้อยละ 9.07 และร้อยละ 1.28 ตามลำดับ (ดัง**ตารางที่ 5.5.5-2**)

1.2) กิจกรรมการจัดการระหว่างการขนส่ง

(1) เงื่อนไขการปฏิบัติในการนำเข้าและส่งออกผลไม้สดระหว่างไทยและจีนทางบก

ตามร่างพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่จีน ที่ได้มีการปรับปรุงใหม่ในช่วงสถานการณ์โควิด

- รายการชนิดของผลไม้สดที่อนุญาตให้นำเข้า - ส่งออกเป็นไปตามที่ทั้งสองฝ่ายกำหนดมีผลไม้ไทยจำนวน 6 ชนิด คือ มะม่วง ทุเรียน ลำไย ลิ้นจี่ มังคุด ชมพู่ และผลไม้จีนมีจำนวน 5 ชนิด คือ แอปเปิล แพร์ องุ่น พุทรา และพืชสกุลส้ม (ส้ม ส้มเขียวหวาน ส้มโอ และเลมอน) ต้องมาจากสวนและโรงงานคัดบรรจุที่ได้รับการขึ้นทะเบียนและประกาศโดยกรมวิชาการเกษตรและ GACC แล้วเท่านั้น ทั้งนี้ทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างหารือเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขึ้นทะเบียนสวนและโรงคัดบรรจุของผลไม้สดชนิดอื่นเพิ่มเติม โดยผลไม้ไทยจำนวน 4 ชนิด คือ กล้วย มะพร้าว สับปะรด ขนุน ผลไม้จีนจำนวน 5 ชนิด คือ พลับ เมล่อน พลัม ท้อ และเนคทารีน และจะประกาศวันที่มีผลบังคับต่อไป
- ผลไม้สดของไทยและจีนต้องนำเข้าส่งออกทางบกจากด่านที่ทั้งสองฝ่ายกำหนดเท่านั้น โดยด่านของไทยคือ ด่านตรวจพืชเชียงของ ด่านตรวจพืชบึงกาฬ ด่านตรวจพืชนครพนม ด่านตรวจพืชมุกดาหาร และจุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาดของด่านตรวจพืชจันทบุรี ด่านของจีนคือ ด่านโมหาน (Mohan) มณฑลยูนนาน รวมถึงด่านโหย่วอี้กวน (Youyiguan) ด่านตงซิง (Dongxing) และด่านรถไฟผิงเสียง (Pingxiang Raiway) เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง
- ฉลากบรรจุภัณฑ์ผลไม้สดทุกชนิดต้องเป็นไปตามที่กำหนด โดยผลไม้ไทยจำนวน 6 ชนิด (มะม่วง ทุเรียน ลำไย ลิ้นจี่ มังคุด ชมพู่) ต้องระบุหมายเลขทะเบียนสวน (รหัส AC หรือ TG* เฉพาะทุเรียน) และหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ (รหัส DOA) ตามที่ได้รับการขึ้นทะเบียนและประกาศในเว็บไซต์ของ GACC แล้ว ส่วนผลไม้ชนิดอื่นที่เหลือยังไม่ต้องระบุหมายเลขทะเบียนและประกาศในเว็บไซต์ของ GACC นอกจากนี้ การซีลปิดตู้สินค้า (Seal) ต้องเป็นไปตามรูปแบบที่กำหนด
- ใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยและจีนทางบกต้องระบุหมายเลขตู้สินค้า หมายเลขซีลทุกครั้ง ทั้งนี้ มะม่วง ทุเรียน ลำไย ลิ้นจี่ และมังคุด ให้ระบุหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุรหัส DOA ชมพู่ให้ระบุหมายเลขสวนรหัส AC (จำนวนกล่อง/ตะกร้า) และหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุรหัส DOA ส่วนผลไม้ 16 ชนิดที่จีนอนุญาตให้นำเข้า ได้แก่ มะขาม น้อยหน่า มะละกอ มะเฟือง ฝรั่ง เงาะ ขนุน ลองกอง สับปะรด ละมุด กล้วย เสาวรส มะพร้าว ส้มเปลือกล่อน ส้ม ส้มโอ ที่เหลือยังไม่ต้องระบุหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุรหัส DOA จนกว่าจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขึ้นทะเบียนและประกาศในเว็บไซต์ของ GACC

ตารางที่ 5.5.5-2 การส่งออกลำไยผลสดรายด่าน ปี 2561 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช

ที่	ด่านตรวจพืช	2560		2561		2562		2563		อัตราเติบโต (%)		2564	
		ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
ทางบก		**473,561.62**	**12,460.59**	**451,686.23**	**12,305.20**	**381,518.52**	**10,703.22**	**263,382.01**	**8,395.82**	**-17.54**	**-12.4**	**136,528.89**	**5,965.64**
1	ด่านตรวจพืชมุกดาหาร	397,342.89	10,148.10	267,963.04	7,713.60	62,918.03	1,697.62	5,417.21	140.92	-76.15	-76.17	1,743.07	44.25
2	ด่านตรวจพืชเชียงของ	30,938.50	707.16	30,001.49	750.76	82,608.94	2,190.73	172,794.70	5,503.66	85.39	105.99	97,884.41	4,486.91
3	ด่านตรวจพืชนครพนม	1,592.28	33.88	120,262.02	2,736.64	188,865.64	5,166.17	50,937.93	1,473.71	195.88	230.49	12,384.35	371.79
4	ด่านตรวจพืชลาดกระบัง	14,652.34	858.40	8,631.42	465.01	33,756.54	1,327.46	34,039.74	1,273.49	47.59	25.01	24,465.14	1,062.16
5	ด่านตรวจพืชหนองคาย	15,854.40	261.29	13,007.67	212.33	7,434.36	122.58	-	-	-	-	-	-
6	ด่านตรวจพืชจันทบุรี	13,179.01	451.69	10,460.36	378.33	4,612.50	173.98	-	-	-	-	-	-
7	ด่านตรวจพืชคลองใหญ่	-	-	-	-	1,078.00	20.70	-	-	-	-	-	-
8	ด่านตรวจพืชแม่สะเรียง	-	-	1,337.24	48.08	-	-	-	-	-	-	-	-
9	ด่านตรวจพืชแม่สอด	-	-	14.00	0.18	243.90	3.97	167.25	3.03	-	-	21.53	0.22
10	ด่านตรวจพืชสังขละบุรี	-	-	9.00	0.27	-	-	25.00	1.00	-	-	30.00	0.30
11	ด่านตรวจพืชท่าลี่	2.20	0.08	-	-	0.60	0.02	-	-	-	-	-	-
12	ด่านตรวจพืชอรัญประเทศ	0.01	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	0.38	0.01
13	ด่านตรวจพืชประจวบคีรีขันธ์	--	--	-	-	-	-	0.18	0.00	-	-	-	-

ตารางที่ 5.5.5-2 การส่งออกลำไยผลสดรายด่าน ปี 2561 - 2564 (ม.ค. - มิ.ย.) เฉพาะที่มีใบรับรองสุขอนามัยพืช (ต่อ)

ที่	ด่านตรวจพืช	2560		2561		2562		2563		อัตราเติบโต (%)		2564	
		ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
ทางน้ำ		**234,150.00**	**6,115.10**	**158,970.25**	**5,058.94**	**193,799.71**	**6,551.59**	**173,948.69**	**6,187.45**	**-6.70**	**2.98**	**77,308.13**	**2,756.26**
1	ด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง	234,149.94	6,115.09	158,969.04	5,058.88	193,793.08	6,551.45	173,821.62	6,186.41	-6.72	2.98	77,282.83	2,755.07
2	ด่านตรวจพืชท่าเรือกรุงเทพ	-	-	-	-	-	-	127.08	1.04	-	-	25.30	1.19
3	ด่านตรวจพืชท่าเรือภูเก็ต	0.07	0.00	1.22	0.06	6.63	0.14	-	-	-	-	-	-
ทางอากาศ		**6,231.74**	**322.97**	**3,356.25**	**194.31**	**16,386.40**	**1,161.32**	**9,017.68**	**684.71**	**30.92**	**49.81**	**3,282.71**	**252.79**
1	ด่านตรวจพืชท่าอากาศเชียงใหม่	5,183.84	278.64	2,266.23	150.79	15,157.28	1,108.62	8,381.08	658.79	39.68	58.03	3,014.24	241.61
2	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,047.75	44.33	1,090.02	43.52	1,228.95	52.69	635.46	25.87	-12.89	-13.28	265.83	11.02
3	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานดอนเมือง	0.16	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	1.01	0.04	114.85	144.11	2.65	0.16
4	ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานภูเก็ต	-	-	-	-	0.13	0.01	0.13	0.01	-	-	-	-
อื่นๆ*		**78.38**	**7.84**	**33.05**	**2.59**	**41.42**	**3.77**	**195.23**	**16.90**	**34.50**	**30.78**	**11.57**	**1.34**
1	กลุ่มวิจัยการกักกันพืช	78.33	7.83	33.05	2.59	30.54	3.05	185.07	16.70	28.41	27.59	8.50	1.28
2	กลุ่มบริการส่งออก	0.05	0.00	-	-	10.88	0.72	10.16	0.20	-	-	3.07	0.06
รวมทั้งหมด		**714,021.74**	**18,906.50**	**614,045.78**	**17,561.04**	**591,746.05**	**18,419.90**	**446,543.61**	**15,284.89**	**-13.46**	**-5.73**	**217,131.30**	**8,976.03**

หมายเหตุ : * อื่น ๆ ไม่สามารถแยกเส้นทางบก เส้นทางน้ำ และเส้นทางอากาศได้

ที่มา : กรมวิชาการเกษตร (2564)

- ใบรับรองสุขอนามัยพืชต้องระบุข้อความรับรองพิเศษตามที่กำหนด
- ด่านส่งออกตามที่กำหนด ต้องส่งสำเนาใบรับรองสุขอนามัยพืชฉบับจริงทาง E - Mail ให้กับด่านนำเข้าตามที่กำหนด ล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะเดินทางมาถึง
- ลำไยสดส่งออกไปจีนต้องมีใบรับรองสุขอนามัยที่รับรองปริมาณสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตกค้างกำกับไปพร้อมกับสินค้าทุกครั้ง
- ตู้สินค้าผลไม้จะต้องไม่ถูกเปิดระหว่างขนส่งผ่านประเทศที่สาม
- เมื่อสินค้าเดินทางมาถึงด่านนำเข้า เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบซีล เอกสารที่เกี่ยวข้องและความถูกต้องสมบูรณ์ของสินค้า

- หากพบว่าใบรับรองสุขอนามัยพืชปลอม หรือข้อมูลไม่ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนด สินค้านั้นจะถูกปฏิเสธการนำเข้า
- หากพบว่าใบรับรองสุขอนามัยพืชและชนิดสินค้าไม่ตรงกัน ซีลถูกทำลายหรือพบการปลอมผลไม้ที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศอื่นสินค้านั้นจะถูกส่งกลับหรือนำไปทำลาย
- หากพบว่าสารตกค้างมีปริมาณสูงสุดเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด หรือตรวจพบศัตรูพืช หรือพบการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดอื่นใดในการนำเข้า เจ้าหน้าที่ด่านนำเข้าของจีนจะดำเนินการตามมาตรา 12 ของ “พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับผลไม้เมืองร้อนส่งออกจากไทยไปจีน” ในทางตรงกันข้าม เจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชของไทยจะดำเนินการตามมาตรา 11 ของ “พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับผลไม้เมืองร้อนส่งออกจากจีนไปไทย” ปี 2547

- แต่ละฝ่ายจะต้องแจ้งข้อมูลการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการนำเข้าให้อีกฝ่ายทราบโดยเร็วที่สุด เพื่อตรวจสอบหาสาเหตุของปัญหาและใช้มาตรการป้องกันแก้ไขอย่างเหมาะสม

(2) เส้นทางการขนส่งผลไม้ที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

การขนส่งผลไม้ทางบกไปยังตลาดจีนเป็นเส้นทางการขนส่งที่มีระยะทางสั้นและรวดเร็วกว่าทางเรือ ผลไม้จึงมีคุณภาพและสดใหม่กว่า ซึ่งเป็นที่นิยมใช้ของผู้ส่งออกในการขนส่งผลไม้ไทยไปจีน โดยมีเส้นทางบกที่สำคัญ ดังนี้ (สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2564)

(2.1) เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม) ผ่านด่านมุกดาหาร ซึ่งเป็นด่านทางการค้าผลไม้ที่สำคัญ โดยเส้นทางนี้จะผ่านด่านของไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน โดยมี 2 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ 1 ด่านมุกดาหาร - ด่านสะหวันนะเขต - ด่านแดนสะหวัน - ด่านลาวบาว - กรุงฮานอย - ด่านหูหงิ - ด่านโหยวอี้กวน - หนานหนิง และแยกอีกหนึ่งเส้นทางไปโดยรถไฟไปสถานีผิงเสียง - หนานหนิง

สำหรับการเชื่อมต่อเส้นทางบกกับเส้นทางรถไฟเวียดนาม - จีน จากสถานีด่งดัง (Dong Dang) ของเวียดนาม - สถานีรถไฟผิงเสียงของจีน โดยสามารถรองรับผลไม้ได้วันละ 60 - 70 ตู้ทั้งนี้ ฝ่ายเกษตร ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว ในปี 2563 ได้ให้ข้อมูลว่าการเดินทางโดยรถไฟจากสถานีด่งดัง ของเวียดนามถึงสถานีรถไฟผิงเสียงจะใช้เวลาเพียง 1.5 ชั่วโมง โดยที่

อุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ผลไม้ยังไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก อย่างไรก็ตาม ได้มีการผลักดันให้มีการติดตั้งเครื่องจ่ายไฟบนขบวนรถไฟเพื่อทำความเย็นตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งผลไม้ โดยจีนเตรียมการรองรับผลไม้ของไทย หากมีปริมาณการนำเข้ามากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถยกตู้คอนเทนเนอร์ การเพิ่มขบวนรถไฟ จุดชาร์จไฟ เป็นต้น ดังนั้น ผู้ประกอบการที่สนใจส่งออกสินค้าเข้ามายังเขตกวางสี สามารถพิจารณาใช้เส้นทางรถไฟดังกล่าว เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหารถติด ณ ด่านโหยวอี้กวน ซึ่งในอนาคตหากต้องการกระจายผลไม้จากสถานีรถไฟผิงเสียงไปยังเมืองอื่นๆ ของจีนผ่านเส้นทางราง สามารถดำเนินการได้ โดยหากต้องการส่งต่อสินค้าไปยังเมืองหนานหนิงต้องมีจำนวนตู้ที่ขนส่งไปยังสถานีรถไฟหนานหนิงรวมกันอย่างน้อย 12 ตู้ต่อขบวน และหากต้องการส่งไปยังเมืองอื่นๆ ที่ไกลออกไปโดยเปลี่ยนขบวนที่สถานีรถไฟหนานหนิง ต้องมีตู้สินค้าอย่างน้อย 16 ตู้ต่อขบวน

- เส้นทางที่ 2 ด่านมุกดาหาร - ด่านสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ด่านสักวัน - ด่านลาวบาว - ด่านหม่องก๋าย (กว่างมิงห์ เวียดนาม) - ด้านตงชิง (เมืองฝางเชิงก่าง) ที่เป็นเส้นทางใหม่ขนส่งผลไม้ไทยสู่จีน หลังจากนั้นก็จะไปสิ้นสุดที่เมืองหนานหนิง และกระจายสินค้าไปยังเมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน เมืองกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง เทศบาลนครปักกิ่ง เทศบาลนครเซี่ยงไฮ้ และมณฑลหูหนาน

(2.2) เส้นทาง EWEC (นครพนม – แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ผ่านด่านนครพนม โดยเส้นทางนี้จะผ่านด่านของ 4 ประเทศหลัก คือ ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน ซึ่งถือเป็นเส้นทางการขนส่งจากไทยสู่จีนที่สั้นที่สุด และถือเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมี 2 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ 1 ด่านนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก (สปป.ลาว) - ด่านนาพาว - ด่านจาลอ (เวียดนาม) - ด่านหม่องก๋าย (กว่างมิงห์ เวียดนาม) - ด่านตงชิง (เมืองฝางเชิงกว่าง) และเข้าสู่เมืองหนานหนิง

- เส้นทางที่ 2 ด่านนครพนม - ด่านท่าแขก (คำม่วน) - ด่านนาพาว - ด่านจาลอ - ด่านหูหงิ (หล่างเชิง) - ด่านโหยวอี้กวน เมื่อสินค้าเข้าสู่เมืองหนานหนิงก็จะกระจายสินค้าไปยังเมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน เมืองกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง เทศบาลนครปักกิ่ง เทศบาลนครเซี่ยงไฮ้ และมณฑลหูหนาน ทั้งนี้ ทั้งสองเส้นทางสามารถเชื่อมต่อกันได้ที่ด่านโหย่วอี้กวน และด่านตงชิงของจีน เส้นทางนี้มีความสำคัญมาก เนื่องจากมีจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ อีกหลายเส้นทาง เช่น ทางหลวง AH1 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักไปยังกรุงฮานอย และเขตเศรษฐกิจอื่นๆ ของเวียดนามตอนกลาง และยังเชื่อมต่อกับโฮจิมินส์ไฮเวย์ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักมุ่งสู่เวียดนามเหนือและเวียดนามใต้ เส้นทาง EWEC (นครพนม – แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) จึงถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการกระจายสินค้า และเชื่อมต่อทางด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว และเวียดนาม โดยเฉพาะจังหวัดแถบชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งสามารถเดินทางเข้ามาไทยได้สะดวกขึ้น และถือเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปเวียดนามใกล้ที่สุด

ดังนั้น จะเห็นว่า เส้นทางทั้ง 4 สายนี้ เป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อไทยในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าผลไม้ รวมทั้งในด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่กระตุ้นเศรษฐกิจสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรและและประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางเหล่านี้ด้วย ดังแสดงใน**รูปที่ 5.5.5-1**

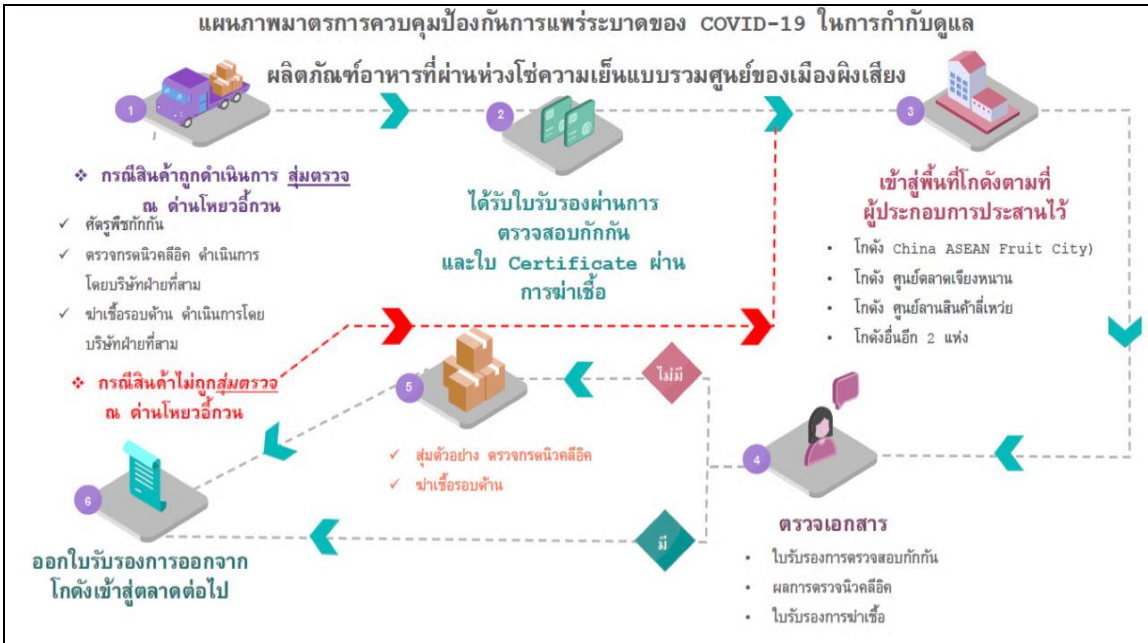


ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ (2564)

รูปที่ 5.5.5-1 เส้นทางการขนส่งผลไม้ผ่านเส้นทางบกไปจีนที่สำคัญ

1.3) กิจกรรมการดำเนินการ ณ ด่านนำเข้าสินค้าผลไม้ของจีน หลังจากสินค้าผลไม้ของไทยถึงด่านนำเข้าของจีน ได้แก่ ด่านโหยวอี้กวน ด่านตงซิง และด่านรถไฟผิงเสียง จีนจะมีมาตรการในการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างเข้มงวด โดยก่อนที่ผลไม้ของไทยจะเข้าไปในจีนนั้น ด่านนำเข้าทุกด่านจะมีการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ในทุกตู้สินค้า หากมีการตรวจพบเชื้อจะถูกดำเนินการทำลาย และจะมีการแจ้งเตือนมายังไทยให้รับทราบ เพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามที่ได้ทำข้อตกลงกันไว้ ซึ่งสินค้าผลไม้ที่ส่งออกไปจีนจะถูกตรวจกรดนิวคลิอิกเพื่อหาเชื้อโควิด-19 และตรวจหาเชื้อคนขับรถ รวมทั้งการพ่นฆ่าเชื้อในสินค้า สำหรับมาตรการควบคุมป้องกันการระบาดของโควิด-19 ในการกำกับดูแลผลิตภัณฑ์อาหารที่ผ่านห่วงโซ่ความเย็นแบบรวมศูนย์ของเมืองผิงเสียง ดังแสดงใน**รูปที่ 5.5.5-2** ดังนี้ (ฝ่ายเกษตร ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว, 2564)

(1) กรณีสินค้าถูกดำเนินการสุ่มตรวจ ณ ด่านโหยวอี้กวน ในการตรวจศัตรูพืชกักกัน ตรวจกรดนิวคลีอิก และฆ่าเชื้อรอบด้าน ดำเนินการโดยบริษัทฝ่ายที่ 3 จะได้ใบรับรองผ่านการตรวจสอบกักกันและใบ Certificate ผ่านการฆ่าเชื้อ แล้วจึงเข้าสู่พื้นที่โกดังตามที่ผู้ประกอบการประสานไว้ จากนั้นจะมีการตรวจสอบเอกสารใบรับรองตรวจสอบกักกัน ผลการตรวจนิวคลีอิก และใบรับรองการฆ่าเชื้อ หากมีเอกสารครบถ้วนก็จะออกใบรับรองการออกจากโกดัง เพื่อเข้าสู่ตลาดต่อไป



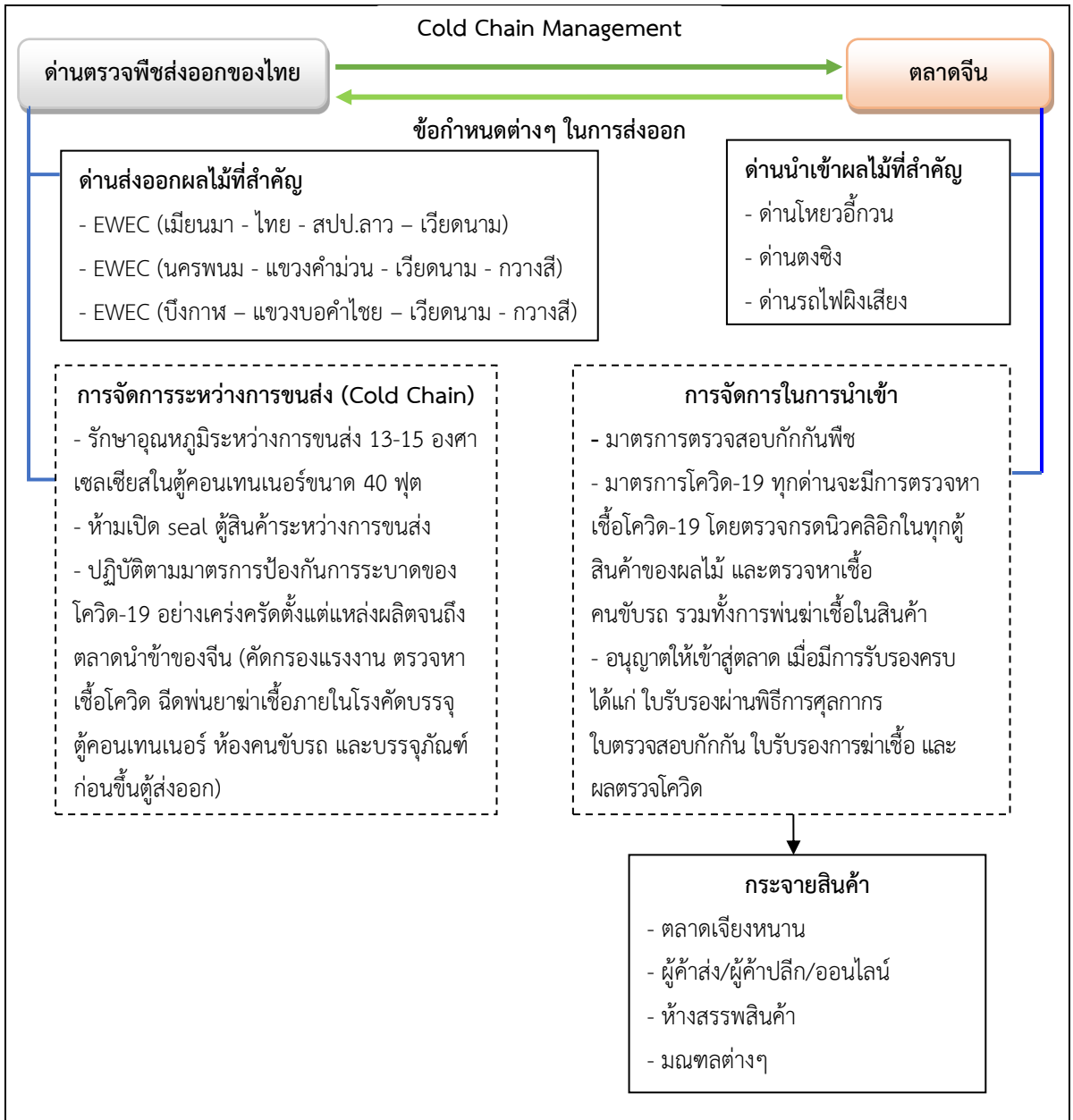
ที่มา : ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว (2564)

รูปที่ 5.5.5-2 กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้ในการขนส่งผ่านเส้นทางบกไปจีน

(2) กรณีสินค้าไม่ถูกสุ่มตรวจ ณ ด่านโหยวอี้กวน จะเข้าสู่พื้นที่โกดังตามที่ผู้ประกอบการประสานไว้ แล้วดำเนินการตรวจสอบเอกสารของใบรับรองตรวจสอบกักกัน ผลการตรวจนิวคลีอิก ใบรับรองการฆ่าเชื้อ หากไม่มีจะสุ่มตัวอย่าง เพื่อตรวจกรดนิวคลีอิก และฆ่าเชื้อรอบด้าน แล้วจึงออกใบรับรองการออกจากโกดัง เพื่อเข้าสู่ตลาดต่อไป

1.4) กิจกรรมการกระจายสินค้าในตลาดจีน การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ในการขนส่งและกระจายสินค้าจะเกี่ยวข้องกับช่วงเวลาในการวางจำหน่าย ซึ่งจะส่งผลต่อราคาและผลกำไรที่ผู้ส่งออกได้รับ ซึ่งผลไม้ไทยส่วนใหญ่จะเข้าสู่ตลาดค้าส่งเจียงหนาน ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในเมืองกวางโจวมีการจัดพื้นที่จำหน่ายผลไม้นำเข้าโดยเฉพาะ มีห้องปฏิบัติการในการตรวจสอบผักและผลไม้ที่นำเข้ามาจำหน่ายในตลาด มีห้องเย็นขนาด 10,000 ตัน และศูนย์กำจัดและบำบัดขยะจากผักและผลไม้ด้วย โดยผลไม้ที่นำเข้าจากไทยมีปริมาณการจำหน่ายมากที่สุด และมีพื้นที่เฉพาะสำหรับผลไม้ไทยรองรับตู้คอนเทนเนอร์มากถึง 200 ตู้ ก่อนที่พ่อค้าส่ง และพ่อค้าปลีกจะทำหน้าที่ในการกระจายผลผลิตต่อไปยังตลาดอื่นๆ นอกจากนี้ ยังมีการจำหน่ายผลไม้ไทยในห้างสรรพสินค้าการจำหน่ายออนไลน์ผ่านเว็บไซต์ให้กับผู้บริโภคจีน รวมทั้งการกระจายไปยังตลาดในมณฑลต่างๆ ของจีน โดยใช้ระบบฝากขาย (Consignment) ซึ่งใช้เครือข่ายคนจีนในการทำตลาด เนื่องจากมีข้อจำกัดในการทำตลาดที่จีน ซึ่งมีความยุ่งยากทางด้านกฎหมาย แต่ถ้าเป็นผู้ส่งออกจีนจะสามารถทำตลาดได้ง่าย จึงทำให้ผู้ส่งออกไทยนิยมฝากขาย แต่ก็มีข้อจำกัดคือ ผลไม้ไทยอาจจะอยู่ภายใต้กลไกที่ผู้ประกอบการจีนเป็นผู้กำหนดไม่ว่าจะเป็นราคาซื้อขาย ปริมาณและประเภทผลไม้ที่นำเข้า สำหรับปัจจุบันมีการลากตู้สินค้าเข้าจีนแบบ Door to Door คือส่งตรงถึงบริษัทนำเข้าหรือคลังสินค้า (Warehouse) ซึ่งมีความสะดวกสบายมากขึ้น

ดังนั้น กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของสินค้าผลไม้ในการขนส่งทางบกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ด่านส่งออกของไทยผ่านเส้นทางบกที่สำคัญ เช่น EWEC (เมียนมา - ไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม) และ EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน – เวียดนาม - กวางสี) เป็นต้น จนกระทั่งถึงตลาดปลายทางที่จีน โดยผ่านเข้าด่านทางบก ได้แก่ ด่านโหยวอี้กวน ด่านตงชิง และด่านรถไฟผิงสียง โดยกระบวนการนำเข้าต้องเป็นไปตามมาตรการที่จีนกำหนดทั้งมาตรการด้านสุขอนามัยพืช/มาตรการด้านสุขอนามัย รวมถึงมาตรการควบคุมการระบาดของโควิด-19 ก่อนที่ผลไม้จะกระจายออกสู่ตลาดจีนต่อไป ดังแสดงใน**รูปที่ 5.5.5-3**



หมายเหตุ : เส้นประ หมายถึง การจัดการระหว่างการนำเข้า - ส่งออก

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.5.5-3 กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำในการขนส่งผลไม้ทางบก แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกไปจีน

2) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้

การวัดประสิทธิภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ไทยจะวัดใน 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ดังนี้

2.1) ด้านต้นทุน เป็นการวิเคราะห์ต้นทุนของกิจกรรมโลจิสติกส์ในกระบวนการส่งออกทุเรียนและลำไยของไทยไปจีน ซึ่งจะเห็นว่า ในส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์ผู้ส่งออกมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากสถานการณ์ปกติ เช่น ค่าใช้จ่ายด้านค่าธรรมเนียมต่างๆ ค่าตรวจหาเชื้อโควิด-19 จากพนักงานขับรถและสินค้า และค่าจ้างแรงงานขับรถขนส่งระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น จากการเพิ่มจำนวนคนขับในแต่ละประเทศ เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามมาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ของจีนอย่างเข้มงวด ณ ด่านนำเข้าต่างๆ ก่อนที่สินค้าจะกระจายออกสู่ตลาด

2.2) ด้านเวลา สำหรับเวลาในการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีน พบว่า ผู้ส่งออกต้องใช้เวลาในการขนส่งผ่านแดนแต่ละประเทศมากขึ้น เนื่องจากมาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ทั้งเวลาในการตรวจสอบสินค้า และพนักงานขับรถ รวมถึงเวลาในการขนส่งและบริหารจัดการด้านพิธีการศุลกากร ณ ด่านนำเข้า โดยเฉพาะด่านโหยวอี้กวน ที่ค่อนข้างหนาแน่นทำให้รถขนส่งสินค้าติดนานถึง 4 - 5 วัน

2.3) ด้านความเน่าเชื่อถือ ผู้ส่งออกของไทยสามารถบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และการส่งออกได้ครบทั้งปริมาณ คุณภาพ และเวลา รวมถึงการปฏิบัติตามข้อตกลงในการส่งออกระหว่างไทยและจีนตามมาตรการการตรวจสอบด้านสุขอนามัยพืช/สุขอนามัย และมาตรการในการตรวจสอบเชื้อโควิด-19 ที่จีนกำหนด ตั้งแต่ต้นทางจนถึงตลาดปลายทาง ซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือด้านคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้าผลไม้ไทยให้กับผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี แม้ที่ผ่านมาจะพบปัญหาอยู่บ้างแต่สามารถดำเนินการแก้ไข และสามารถดำเนินการส่งออกได้ตามปกติ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคปลายทาง

5.5.6 วิเคราะห์และสรุปการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน และลำไย)

1) การวิเคราะห์ศักยภาพโลจิสติกส์กลุ่มประเทศ GMS ปี 2561

จากการศึกษาตัวชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI) ของธนาคารโลก ด้านศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ การติดตามสถานการณ์สินค้า และความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่งของกลุ่มประเทศ GMS หรือ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย) ปี 2561 พบว่าไทยเป็นประเทศที่มีค่าดัชนีชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (LMI) สูงที่สุดในกลุ่ม โดยอยู่ในลำดับที่ 32 จากการสำรวจและเก็บข้อมูลจาก 160 ประเทศทั่วโลก รองลงมาได้แก่ เวียดนาม ลำดับที่ 39 สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมา ลำดับที่ 82 98 และ 137 ตามลำดับ โดยด้านที่มีศักยภาพโลจิสติกส์ดีที่สุดในกลุ่มประเทศนี้ ได้แก่ ความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่ง สำหรับด้านที่ศักยภาพค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านศุลกากร และด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งควรต้องเร่งรัดพัฒนาในลำดับแรกต่อไป (**ตารางที่ 5.5.6-1**)

ตารางที่ 5.5.6-1 ดัชนีชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของกลุ่มประเทศ CLMVT ปี 2561

รายการ	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
คะแนน LPI	2.58	2.70	2.30	3.27	3.41
ลำดับที่ (จาก 160 ประเทศ)	98	82	137	39	32
ด้านศุลกากร	2.37	2.61	2.17	2.95	3.14
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	2.14	2.44	1.99	3.01	3.14
ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ	2.79	2.72	2.20	3.16	3.46
ด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์	2.41	2.65	2.28	3.40	3.41
ด้านการติดตามสถานะสินค้า	2.52	2.91	2.20	3.45	3.47
ความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่ง	3.16	2.84	2.91	3.67	3.81

หมายเหตุ : ตัวชี้วัดแต่ละตัวมีค่าคะแนนสูงสุด = 5 คะแนน

LPI= International Logistics Performance Index

ที่มา : World Bank (2018)

นอกจากนั้น จากรายงาน Doing Business 2018 (World Bank, 2018) ที่ได้มีการสำรวจและเก็บข้อมูลจาก 190 ประเทศทั่วโลก ได้มีการรายงานข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของการค้าข้ามพรมแดน (Trading Across Border) ในกลุ่ม CLMVT ในปี 2561 ในส่วนของต้นทุน (Cost) และระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกสินค้าด้านการดำเนินการด้านเอกสาร และกระบวนการดำเนินการ ณ จุดพรมแดน พบว่า ไทยเป็นประเทศที่ให้บริการดีที่สุด โดยอยู่ในลำดับที่ 57 ของโลก รองลงมาเวียดนาม ลำดับที่ 94 กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ลำดับที่ 108 124 และ 163 ตามลำดับ ทั้งนี้จะพบว่า สปป.ลาว เมียนมาและกัมพูชา ระยะเวลาที่ใช้ในการออกเอกสารต่างๆ เพื่อการส่งออกสูงมาก สำหรับต้นทุนในการส่งออกต่อตู้สินค้า ณ จุดพรมแดนของเมียนมาและกัมพูชาสูงมาก ขณะที่เวียดนามและไทยยังอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 5.5.6-2**

ตารางที่ 5.5.6-2 ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกข้ามพรมแดนปี 2561 กลุ่มประเทศ CLMVT

รายการ	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
1. ลำดับที่ของโลก	108	124	163	94	57
2. ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)					
- ดำเนินการด้านเอกสาร	132	216	144	50	11
- ณ จุดพรมแดน	48	12	142	55	51
3. ต้นทุนการส่งออก(เหรียญสหรัฐ/ตู้)					
- ด้านเอกสาร	100	235	140	139	97
- ณ จุดพรมแดน	375	73	432	290	223

หมายเหตุ : 1. ต้นทุนและระยะเวลาในการเดินเอกสารตั้งแต่จัดเตรียม ยื่นเอกสาร จนเสร็จสิ้น

2. ต้นทุนและระยะเวลาในการเดินเอกสาร ณ จุดพรมแดน ในการดำเนินพิธีการศุลกากรและตรวจสอบสินค้า

ที่มา : World Bank (2018)

2) การวิเคราะห์ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ (ทุเรียน ลำไย) ไปจีน ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC

จากการสอบถามผู้ประกอบการส่งออกทุเรียนและลำไยไปจีนผ่านเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และ EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) พบว่า ต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ ในการจัดหาทุเรียนและลำไยจากผู้ผลิตถึงโรงคัดบรรจุ การตรวจรับรองเอกสารสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การดำเนินการตามมาตรการโควิด-19 และการดำเนินการผ่านจุดพรมแดนต่างๆ ในการขนส่งทั้งสองเส้นทางไม่มีความแตกต่างกันเป็นไปตามกฎระเบียบและเงื่อนไขของผู้นำเข้า สิ่งที่แตกต่างก็คือระยะทางและต้นทุนในการขนส่งจากโรงคัดบรรจุจังหวัดจันทบุรีถึงปลายทางที่จีน เส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ใช้เวลา 2 - 2.5 ชั่วโมงในภาวะปกติ ต้นทุนการขนส่ง 73,000 - 80,000 บาท/ตู้ เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ใช้เวลา 2 - 3 ชั่วโมงในภาวะปกติ ต้นทุนเฉลี่ย 100,000 บาท/ตู้ เนื่องจากเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ระยะทางสั้นกว่าจึงใช้ระยะเวลาน้อยกว่า และต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญมากในการขนส่งผลไม้ จึงทำให้ผู้ส่งออกหันมานิยมใช้เส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) เพิ่มขึ้น รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.5.6-3** และ**ตารางที่ 5.5.6-4**

ตารางที่ 5.5.6-3 ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ทุเรียน)

รายการ	EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร สะหวันนะเขต ฮานอย และหนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี้กวนระยะทาง 1,090 กม.			EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม ท่าแขก ฮานอย หนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี้กวนระยะทาง 823 กม.		
	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ
1. การจัดหาวัตถุดิบจากผู้ผลิต (ราคา 130 บาท/กก.)	2.34 ล้านบาท	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ	2.34 ล้านบาท	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ
2. การตรวจรับรองเอกสารสุขอนามัยพืช	-	ตรวจรับรอง 30 นาที	ผ่านการรับรอง	-	ตรวจรับรอง 30 นาที	ผ่านการรับรอง
3. การดำเนินการตามมาตรการโควิด-19	-	30 นาที	เป็นไปตามความต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อและการตรวจเชื้อคนขับรถ)	-	30 นาที	เป็นไปตามความต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อและการตรวจเชื้อคนขับรถ)
4. การขนส่งจากโรงคัดบรรจุจังหวัดจันทบุรีถึงปลายทางที่จีน (ทุเรียน 18 ตัน/ตู้)	100,000 (ค่าเฉลี่ยปกติ) เพิ่มขึ้น 40 - 50% ช่วงโควิด-19	2 - 3 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหารถติดที่ด่านโหยวอี้กวน โดยการเปิดด่านตงชิงและด่านอื่นๆ เพิ่มเติม	73,000 - 80,000 เพิ่มขึ้น 40 - 50% ช่วงโควิด-19	2 - 2.5 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหารถติดที่ด่านโหยวอี้กวน โดยการเปิดด่านตงชิงและด่านอื่นๆ เพิ่มเติม
5. การผ่านจุดพรมแดนต่าง	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธีการศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อและผลตรวจโควิด-19	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง1 วัน	ผ่านการรับรองพิธีการศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อและผลตรวจโควิด-19

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 5.5.6-4 ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ลำไย)

รายการ	EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร สะหวันนะเขต ฮานอย และหนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี้กวนระยะทาง 1,090 กม.			EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม ท่าแขก ฮานอย หนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี้กวนระยะทาง 823 กม.		
	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ
1. การจัดหาวัตถุดิบจากผู้ผลิต (ราคา 30 บาท/กก.)	750,000	1 - 2 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณเวลาและคุณภาพ	750,000	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณเวลาและคุณภาพ
2. การตรวจรับรองเอกสารสุขอนามัยพืช/สุขอนามัย	1,200	- ยื่นขอก่อนส่งออก 7 วัน/ก่อนการสุ่มเก็บตัวอย่างอย่างน้อย 3 วัน - ตรวจ 30 นาที	ผ่านการรับรอง	1,200	- ยื่นขอก่อนส่งออก 7 วัน/ก่อนการสุ่มเก็บตัวอย่างอย่างน้อย 3 วัน - ตรวจ 30 นาที	ผ่านการรับรอง
3. การดำเนินการตามมาตรการโควิด-19	ตรวจหาเชื้อแรงงานรายละ 1,000 บาท	30 นาที	เป็นไปตามความต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อและการตรวจเชื้อคนขับรถ)	-	30 นาที	เป็นไปตามความต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อและการตรวจเชื้อคนขับรถ)
4. การขนส่งจากโรงคัดบรรจุจังหวัดจันทบุรีถึงปลายทางที่จีน (ลำไย 25 ตัน/ตู้)	100,000 (ค่าเฉลี่ยปกติ) เพิ่มขึ้น 40 - 50% ช่วงโควิด-19	2 - 3 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหารถติดที่ด่านโหยวอี้กวนโดยการเปิดด่านตงซิงและด่านอื่นๆ เพิ่มเติม	73,000 - 80,000 เพิ่มขึ้น 40-50% ช่วงโควิด-19	2 - 2.5 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหารถติดที่ด่านโหยวอี้กวนโดยการเปิดด่านตงซิงและด่านอื่นๆ เพิ่มเติม
5. การผ่านจุดพรมแดนต่าง	-	ตรวจเชื้อคนขับรถวันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธีการศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อและผลตรวจโควิด-19	-	ตรวจเชื้อคนขับรถวันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธีการศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อและผลตรวจโควิด-19

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

จากการศึกษา พบว่า ตัวชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดตลอดห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ (ทุเรียน และลำไย) คือ เวลา เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย จึงต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพ ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ เมื่อถึงตลาดปลายทาง โดยเวลาที่ใช้ในการจัดการผลผลิตเพื่อรักษาคุณภาพในแต่ละห่วงโซ่อุปทานจะมีความแตกต่างกัน รวมถึงเวลาในการจัดการตามกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ ที่ประเทศปลายทางกำหนดในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 ตลอดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งมากกว่าช่วงปกติ ส่งผลให้ระยะเวลาในการวางจำหน่ายสั้นลง คุณภาพของผลผลิตด้อยลง ทำให้ขายได้ในราคาที่ต่ำลง และผลผลิตบางส่วนได้รับความเสียหายเมื่อถึงปลายทาง ดังนั้น การบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งจึงมีความสำคัญมาก ทำให้ผู้ส่งออกสามารถบริหารจัดการเวลาได้อย่างเหมาะสม ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของผลผลิต อาจกล่าวได้ว่าการเลือกใช้เส้นทางที่มีความสะดวกรวดเร็วจะช่วยย่นระยะเวลาในการขนส่ง เป็นการเพิ่มความขีดสามารถในการแข่งขันในตลาด รวมทั้งสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้บริโภคปลายทาง

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ระยะทาง ประมาณ 420 กิโลเมตร เริ่มต้นที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เชื่อมต่อที่เมืองบ่อเต็น สปป.ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดหนองคายของไทย สามารถรองรับการขนส่งสินค้าความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 14 เที่ยว/วัน ปัจจุบันมีความคืบหน้าด้านโครงสร้างไปมากกว่าร้อยละ 90 (ประชาชาติธุรกิจ, 2564) ซึ่งคาดว่า จะมีการเปิดใช้ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ในการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีนได้อย่างมาก โดยช่วยลดเวลาการขนส่งทางบกจาก 2 วัน เหลือประมาณ 15 ชั่วโมง (สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2564) ดังนั้น ภาครัฐและผู้ประกอบการจึงควรเตรียมความพร้อมและติดตามโครงการดังกล่าวอย่างใกล้ชิด เพื่อรองรับการนำเข้า - ส่งออก และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่ออำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการให้บริการ รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออกผลไม้ของไทยไปตลาดจีนซึ่งยังมีความต้องการอีกมาก

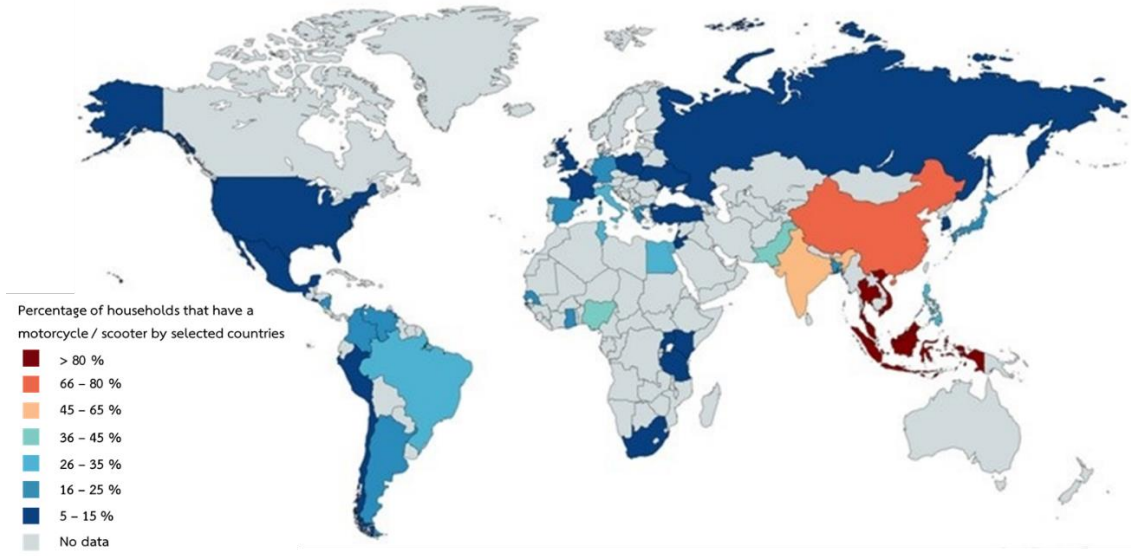
3) สรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

การศึกษาห่วงโซ่อุปทานผลไม้ของไทยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ประกอบด้วย 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยในแต่ละช่วงจะมีกิจกรรมในการบริหารจัดการผลไม้ตั้งแต่สวน การเข้าสู่โรงคัดบรรจุเพื่อจัดการด้านคุณภาพ และการจัดเก็บด้วยระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ก่อนการส่งออก โดยให้ความสำคัญกับสินค้าผลไม้ที่มีมูลค่าการส่งออกสูง ได้แก่ ทุเรียนและลำไยรวมถึงแรงงานในกระบวนการเคลื่อนย้าย กระจาย และจัดเก็บ ดังนั้น การจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ต้องมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกันเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเมื่อถึงปลายทาง ภายใต้มาตรการด้านสุขอนามัยพืช/สุขอนามัย และมาตรการการจัดการด้านโควิด-19 ตามที่ตลาดจีนกำหนด สำหรับเส้นทางการขนส่งของไทยส่วนใหญ่ขนส่งผ่านด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และด่านนครพนม EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ซึ่งปัจจุบันนิยมขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) มากขึ้น เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นและรวดเร็วกว่า เพื่อนำเข้าผ่านด่านโหยวอี้กวน ด่านตงซิง และด่านรถไฟผิงเสียงของจีน ซึ่งปัจจุบันด่านโหยวอี้กวนค่อนข้างมีความแออัด เนื่องจากเป็นด่านสากลและด่านการค้าชายแดน ทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องการขนส่งผลไม้ทางบกให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น รัฐบาลไทยโดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากรของจีน ได้มีการลงนามในพิธีสารเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2564 เพิ่มจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้า 7 ด่าน ที่อยู่ในเขตปกครองอิสระกวางสี ได้แก่ ด่านหลงปัง และด่านสุ่ยโข่ว และในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ด่านรถไฟโมฮาน ด่านเหอโขว่ ด่านรถไฟเหอโขว่ และด่านเทียนป่าว รวมทั้งได้ขอเพิ่มจุดนำเข้า - ส่งออกของไทยอีก 1 ด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มช่องทางการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเกษตรกรและผู้ประกอบการไทย อีกทั้งช่วยลดความแออัดจากการขนส่งผลไม้ไทยไปจีนในเส้นทางเดิมและรองรับเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ที่จะเปิดใช้ในเดือนธันวาคม 2564

5.6 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor): อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

5.6.1 สถานการณ์การผลิตและตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของโลก

ภาพรวมตลาดรถจักรยานยนต์ของโลกกระจุกตัวอยู่ในประเทศแถบภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีสัดส่วนการจำหน่ายในภูมิภาคนี้สูงถึงร้อยละ 80 ของปริมาณการจำหน่ายทั่วโลกในแต่ละปี ทำให้ค่ายรถระดับโลกย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์เข้ามาอยู่ใกล้ตลาดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง ตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมา จะเห็นว่าฐานผลิตรถจักรยานยนต์ของโลกส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชีย โดยไทยมีสถานะเป็นประเทศผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สำคัญอันดับ 5 ของโลกรองจากจีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ตามลำดับ ดัง**รูปที่ 5.6.1-1**



ที่มา : วิจัยกรุงศรี (2562) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.1-1 ภาวะการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชาในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 (ม.ค. - มิ.ย.)

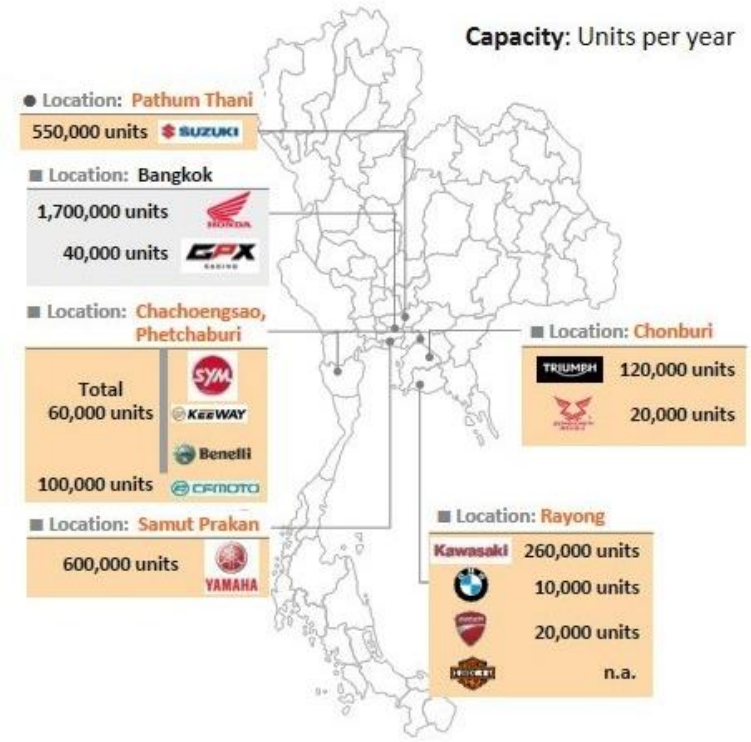
สำหรับพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในไทยเริ่มขึ้นในปี 2507 โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยเพื่อทดแทนการนำเข้า ช่วงแรกเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knock - Down: CKD) มาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก ในปี 2514 ไทยมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ฉบับแรก โดยมีสาระสำคัญ คือ การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirement: LCR) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด พร้อมทั้งประกาศระงับการตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ในไทยเป็นเวลา 5 ปี (ปี 2514 - 2519) เพื่อให้โรงงาน

ประกอบรถจักรยานยนต์รายเดิมมีระดับการผลิตที่เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) และหลังสิ้นสุดประกาศระงับการตั้งโรงงานข้างต้น ทางการได้เปิดให้มีการลงทุนใหม่โดยกำหนดให้ 1) โรงงานต้องผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc. ซึ่งเป็นกลุ่มที่ตรงกับความต้องการของตลาดในไทย 2) ปรับเพิ่มสัดส่วน Local Content Requirement ไม่ต่ำกว่า 70% ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด และบังคับให้ใช้ท่อไอเสียและเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ และ 3) มีนโยบายห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ ซึ่งได้ถูกยกเลิกไปหลังจากไทยเข้าร่วมข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ (GATT) ที่มีนโยบายส่งเสริมการค้าเสรีในปี 2543 ทั้งนี้ การปกป้องอุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศของไทยข้างต้นมีผลให้เกิดการขยายการผลิตรถจักรยานยนต์อย่างมาก และมีการพัฒนาอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานในไทย และแม้ในปี 2539 ทางการไทยได้ยกเลิกกำหนดสัดส่วน Local Content Requirement แต่การผลิตจักรยานยนต์ในไทยปัจจุบันใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศเกือบทั้งหมด ไทยจึงกลายเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งไม่เป็นเพียงการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ แต่ยังมีการส่งออกรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ไปยังประเทศอื่นๆ ในอาเซียน รวมทั้งยังเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่นส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศแม่ (สถาบันยานยนต์, 2555)

ทั้งนี้ ประเภทของรถจักรยานยนต์สามารถแบ่งตามพิกัดศุลกากร (HS Code) ได้เป็น 4 ประเภท คือ 1) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc. 2) รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง (Middleweight) มีความจุกระบอกสูบ 251 - 500 cc. 3) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบ 501 - 800 cc. และ 4) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มาก (Super Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 800 cc. โดยรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายในไทยส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc สำหรับการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 250 cc. หรือ Big Bike ในไทย ปัจจุบันยังมีสัดส่วนไม่มากนัก แต่มีบทบาทเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ หลังทางการไทยมีนโยบายส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนกิจการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบ 250 cc. ขึ้นไป ในปี 2555 ประกอบกับฐานผลิตรถจักรยานยนต์ในภูมิภาคยุโรปและอเมริกา ซึ่งส่วนใหญ่การผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบสูงกว่า 250 cc. เพื่อสนองตอบตลาดในยุโรปและประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ ต่างเผชิญปัญหาต้นทุนการผลิตสูง โดยเฉพาะค่าแรงงาน ทำให้มีความสามารถในการแข่งขันลดลงเมื่อเทียบกับภูมิภาคเอเชีย จึงมีการย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เข้ามาในไทยเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นฐานผลิตและส่งออก (วิจัยกรุงศรี, 2562)

5.6.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของไทย

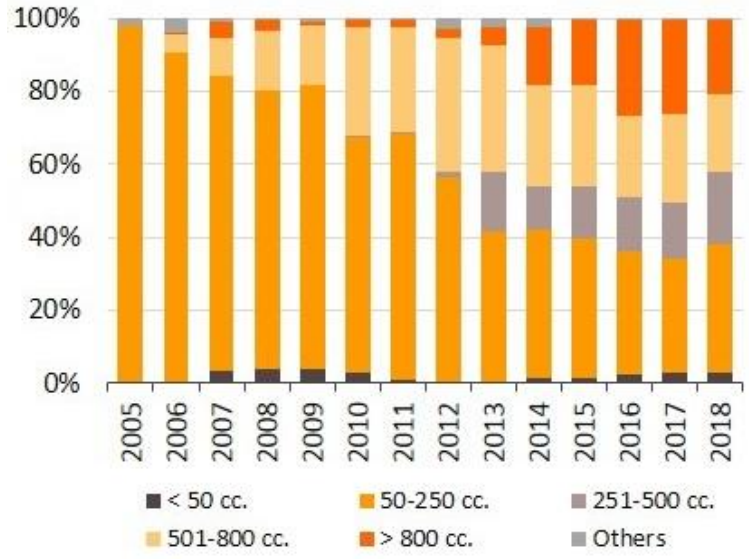
ไทยเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์มามากกว่า 50 ปี นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีระดับการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีที่ไม่สูงมากนัก ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบมีธุรกิจที่ครบวงจรตั้งแต่การผลิตอะไหล่ชิ้นส่วน ไปถึงการประกอบเป็นตัวรถจักรยานยนต์ตลอดจนการบริการหลังการขาย โดยในปี 2561 มีโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยทั้งสิ้น 12 แห่ง (**รูปที่ 5.6.2-1**) ทำการผลิตรถจักรยานยนต์ 14 ยี่ห้อ มีกำลังการผลิต 3.66 ล้านคันต่อปี โดยมีรถจักรยานยนต์สัญชาติญี่ปุ่น 4 ราย ได้แก่ Honda, Yamaha, Suzuki และ Kawasaki กำลังการผลิตทุกประเภทรวมกันคิดเป็นร้อยละ 87 ของกำลังการผลิตทั้งหมดในไทย นอกจากนี้ ยังมียี่ห้อรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กอื่นๆ ได้แก่ SYM (ไต้หวัน) Ryuka (จีน) GPX (ไทย) และยี่ห้อรถจักรยานยนต์ Big Bike ได้แก่ Benelli (อิตาลี) Keeway (จีน) Triumph (อังกฤษ) BMW (เยอรมนี) Ducati (อิตาลี) Harley - Davidson (สหรัฐฯ) และ CF Moto (จีน) ส่งผลให้ให้เกิดการจ้างงานในประเทศ เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อีกทั้งส่งผลให้ไทยมีสถานะเป็นประเทศผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สำคัญอันดับ 5 ของโลกรองจาก จีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม รวมถึงเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน (วิจัยกรุงศรี, 2562)



ที่มา : วิจัยกรุงศรี (2562)

รูปที่ 5.6.2-1 โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในไทย

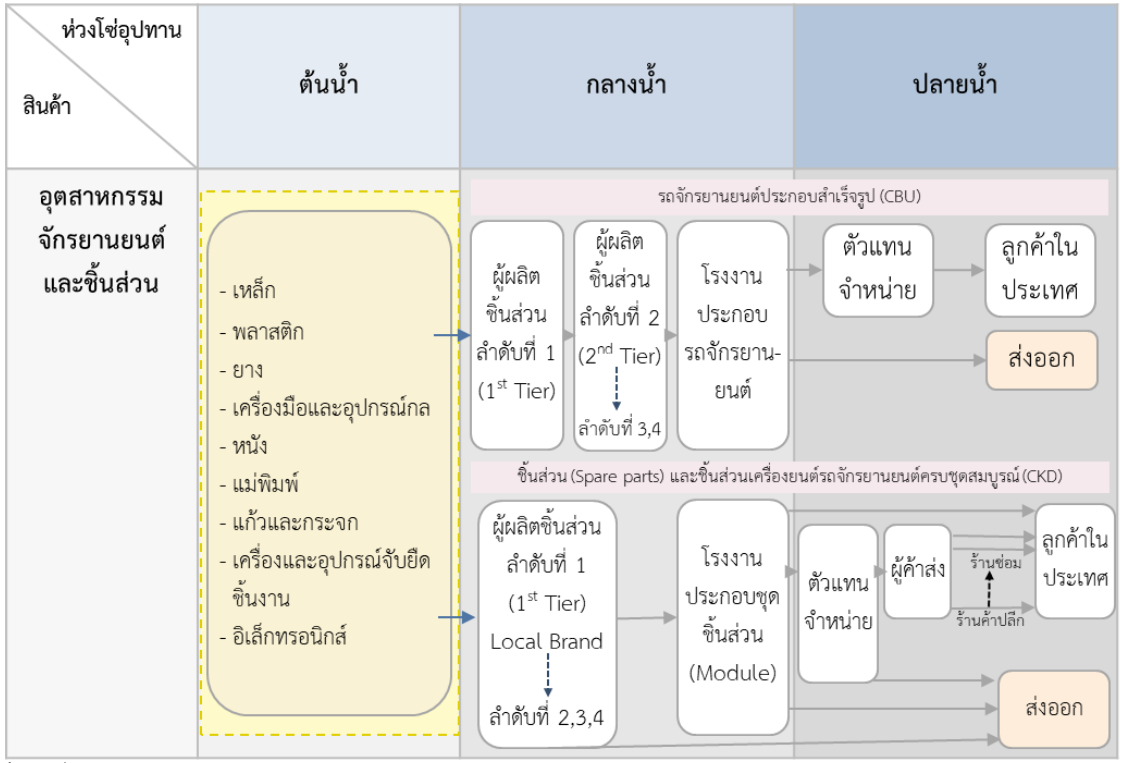
อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในไทยเน้นพึ่งพาตลาดในประเทศถึงกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้งหมด กลุ่มตลาดเป้าหมายเป็นผู้ใช้แรงงานและเกษตรกรซึ่งมักมีกำลังซื้ออ่อนไหวตามภาวะเศรษฐกิจโดยรวม และรายได้ภาคเกษตร ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยจึงพยายามขยายตลาดส่งออก โดยในช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมเน้นส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ความจุกระบอกสูบ 50 - 250 cc.) ไปยังตลาดอาเซียน แต่หลังจากค่ายรถจักรยานยนต์ชั้นนำของโลกขยายการลงทุนรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซียและเวียดนามเพื่ออาศัยความได้เปรียบจากตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ปัจจุบันทั้งสองประเทศนี้มีกำลังการผลิตรถจักรยานยนต์โดยรวมสูงกว่าไทย และมีการนำเข้ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็กลดลง พิจารณาได้จากการส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กประกอบสำเร็จรูป (Complete Built - up: CBU) ของไทยไปตลาดอินโดนีเซียและเวียดนามลดลงเมื่อเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยต้องหันมาส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Complete Knock - Down: CKD) เพื่อนำไปประกอบในฐานผลิตรถจักรยานยนต์อื่นในภูมิภาคแทน อย่างไรก็ตาม ผลจากการที่ไทยเป็นฐานผลิต Big Bike ของค่ายรถจักรยานยนต์ชั้นนำ ทำให้ไทยมีการส่งออก Big Bike ประกอบสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดนับจากปี 2556 (**รูปที่ 5.6.2-2**) ส่งผลให้โครงสร้างการส่งออกรถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูปของไทยเปลี่ยนไปจากเดิมที่เน้นส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กมาเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่และตลาดส่งออกเปลี่ยนไปจากที่กระจุกตัวในภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก มาเป็นลักษณะกระจายตลาดไปยังภูมิภาคอื่นมากขึ้น โดยในปี 2561 ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ทุกประเภทที่สำคัญของไทย คือ ยุโรป (สัดส่วนร้อยละ 36 ของมูลค่าส่งออกรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปทั้งหมด) อาเซียน ร้อยละ 21 สหรัฐฯ ร้อยละ 16 และญี่ปุ่น ร้อยละ 9 เป็นต้น ขณะที่ตลาดส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ที่สำคัญ คือ อาเซียน และบราซิล สัดส่วน ร้อยละ 49 และร้อยละ 15 ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ทั้งหมด ตามลำดับ



ที่มา : วิจัยกรุงศรี (2562)

รูปที่ 5.6.2-2 มูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทย

โดยห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบของไทยแสดงดัง**รูปที่ 5.6.2-3**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.2-3 ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

1) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First tier, Tier l) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท อุปกรณ์และจัดส่งให้แก่โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรง เช่น เครื่องยนต์ เบรก ล้อรถยนต์ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด

2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Second tier, Tier ll) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย (Individual part) เพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 เช่น ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและโลหะการ พลาสติก ยาง เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ แก้ว และกระจก เป็นต้น ซึ่งอาจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในลำดับที่ 1

3) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Third tier, Tier lll) คือ ผู้จัดหาและผู้ผลิตวัตถุดิบเพื่อจัดส่ง ให้แก่ผู้จัดหาวัตถุดิบในลำดับที่ 1 และ 2)

5.6.2.1 โครงสร้างผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนจักรยานยนต์ของไทย

ปัจจุบันไทยมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์[/1] ตามคำสั่งซื้อของโรงงานประกอบยานยนต์ในมาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม (ในปี 2559 มีสัดส่วนรวมกันร้อยละ 20 ของมูลค่า ส่งออกชิ้นส่วนฯ รวมของไทย) อีกทั้งยังมีการส่งออกชิ้นส่วนฯ ไปยังฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญอื่นๆ ของโลกตามนโยบาย Global sourcing อาทิ ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ เป็นต้น โดยรายรับจากการส่งออกมีสัดส่วน ประมาณร้อยละ 25 - 30 ของรายรับรวมของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนฯ ในไทย แบ่งเป็นการส่งออกชิ้นส่วนฯ เพื่อประกอบยานยนต์ (OEM) สัดส่วนร้อยละ 70 ของมูลค่า ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย และชิ้นส่วนฯ ทดแทน (REM) สัดส่วนร้อยละ 30 โดยชิ้นส่วนฯ ส่งออกหลักของไทย อาทิ เครื่องยนต์ ชุดสายไฟ ตัวถัง กระจก ชุดเกียร์ ยาง รถยนต์ รวมทั้งชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตจากยางพารา ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier-1 เป็นผู้ผลิตที่มีการผลิตชิ้นส่วนฯ คุณภาพสูงตามมาตรฐาน ที่กำหนดโดยบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ เพื่อใช้ในโรงงานประกอบยานยนต์ (ตลาด OEM) และบางส่วน ยังจำหน่ายในตลาดชิ้นส่วนฯ ทดแทน (ตลาด REM) ปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวน 720 ราย โดยเป็นทุนข้ามชาติ ร้อยละ 47 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมดในกลุ่มนี้ บริษัทร่วมทุน ร้อยละ 30และทุนไทย ร้อยละ 23 โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier - 1 ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54 จากจำนวน ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier - 1 ทั้งหมด ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์สัดส่วนร้อยละ 28 และผู้ผลิตทั้งชิ้นส่วนรถยนต์และจักรยานยนต์สัดส่วนร้อยละ 18

ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier - 2 และ Tier - 3 ส่วนใหญ่เป็น SME ทุนไทยที่มีการลงทุนวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตในระดับต่ำกว่าเมื่อเทียบกับผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier - 1 จึงเสียเปรียบในการเข้าถึงตลาดเพื่อการประกอบยานยนต์ (ตลาด OEM) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ กลุ่มนี้จึงเป็นเพียงผู้จัดหาวัตถุดิบหรือผลิตส่วนประกอบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier - 1 หรือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ทดแทน หรืออะไหล่ยานยนต์ (ตลาด REM)

ปัจจุบันมีผู้ประกอบการมากกว่า 1,800 ราย ทำการผลิตชิ้นส่วนฯ 2 ประเภทหลัก คือ

1) อะไหล่แท้ คือ ชิ้นส่วนฯ หรือส่วนประกอบที่บริษัทยานยนต์และจักรยานยนต์ว่าจ้างให้ทำการผลิตตามมาตรฐานที่กำหนด

2) อะไหล่เทียม คือ ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตขึ้นโดยไม่มีการควบคุมมาตรฐานโดยค่ายยานยนต์ (ชิ้นส่วนฯ มีคุณภาพต่ำกว่าอะไหล่แท้) ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่เน้นตลาดระดับล่าง เนื่องจากมีราคาถูกกว่า

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีพัฒนาการในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ปริมาณการผลิตยานยนต์ในไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงกว่าทศวรรษที่ผ่านมา และจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม ที่มีมากกว่า16 ล้านคัน และ 20 ล้านคันตามลำดับ สะท้อนว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยในช่วงที่ผ่านมามีอัตราการเติบโตดี อย่างไรก็ตาม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในไทยมีภาวะผันผวน โดยในปี 2555 - 2556 ตลาดยานยนต์ในประเทศที่มีปริมาณการผลิตอยู่ในระดับสูง จากผลของโครงการรถคันแรก และโครงการประชานิยมของรัฐบาลที่หนุนกำลังซื้อในภูมิภาคและช่วยกระตุ้นการเติบโตของตลาดรถจักรยานยนต์อย่างมาก มีผลให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนฯ OEM มีปริมาณมาก

[/1] ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และชิ้นส่วนจักรยานยนต์

5.6.2.2 การผลิตรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเพื่อจำหน่ายในประเทศ

เดือนพฤษภาคม 2564 ผลิตรถจักรยานยนต์ได้ทั้งสิ้น 209,310 คัน เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 130.36 แยกเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) 183,760 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 175.63 และชิ้นส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ (CKD) 25,550 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 108.06 ยอดการผลิตรถจักรยานยนต์เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,044,505 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 32.61 แยกเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) 831,592 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 37.07 และชิ้นส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ (CKD) 212,913 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 17.66 มียอดขาย 141,881 คัน เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 45.75 และเพิ่มขึ้นจากเดือนเมษายน 2564 ร้อยละ 6 และตั้งแต่เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2564 รถจักรยานยนต์ มียอดขาย 711,174 คัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2563 ร้อยละ 17.17

สำหรับแนวโน้มปี 2564 - 2566 กรณีผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ คาดว่ายอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3 - 4 ต่อปี ปัจจัยหนุนจากภาวะเศรษฐกิจฟื้นตัว อีกทั้งผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ยี่ห้อ “Royal Enfield” (สัญชาติอินเดีย ซึ่งเป็นยี่ห้อดั้งเดิมจากอังกฤษ) เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก (วิจัยกรุงศรี, 2564)

กรณีตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ คาดว่าธุรกิจมีแนวโน้มเติบโตในระดับต่ำตามยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ใหม่ในประเทศ ส่วนรายได้จากศูนย์ซ่อมและจำหน่ายอะไหล่จะยังเติบโตดีตามจำนวนรถจักรยานยนต์สะสมที่มีมากและมีความจำเป็นต้องซ่อมแซมตามอายุและระยะทางการใช้งาน อย่างไรก็ตามธุรกิจยังมีความเสี่ยงจากบริการสินเชื่อเช่าซื้อบางส่วนที่อาจกลายเป็นหนี้เสีย เนื่องจากกลุ่มลูกค้าหลักเป็นเกษตรกรที่มีรายได้ไม่แน่นอน และเป็นแรงงานผู้มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง ยกเว้นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ Big bike ที่กลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีกำลังซื้อสูงจึงอ่อนไหวต่อสภาพเศรษฐกิจไม่มากนัก (วิจัยกรุงศรี, 2564)

ในส่วนกรณีชิ้นส่วนยานยนต์ คาดว่าการผลิตและความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศมีแนวโน้มเติบโตในระดับต่ำ ซึ่งเป็นผลจากความต้องการชิ้นส่วนฯ ในตลาด OEM ที่คาดว่าจะขยายตัวเล็กน้อยตามปริมาณการผลิตยานยนต์ ขณะที่ความต้องการในตลาด REM คาดว่าจะเติบโตตามการเพิ่มขึ้นของปริมาณยานยนต์สะสม โดยเฉพาะรถยนต์จากโครงการรถยนต์คันแรกที่มีอายุเพิ่มขึ้น (อายุประมาณ 8 - 9 ปี ในปี 2564) และความต้องการซ่อมแซม/เปลี่ยนชิ้นส่วนสำคัญซึ่งมีมูลค่าสูง เช่น ระบบเครื่องยนต์ ระบบขับเคลื่อน เป็นต้น (วิจัยกรุงศรี, 2564)

5.6.2.3 การผลิตรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเพื่อการส่งออก

ในเดือนพฤษภาคม 2564 มีจำนวนส่งออก 63,043 คัน (รวม CBU + CKD) เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 130.34 และเพิ่มขึ้นจากเดือนเมษายน 2564 ร้อยละ 5.94 โดยมีมูลค่า 5,294.63 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 105.59

- ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 203.89 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 274.69
- อะไหล่รถจักรยานยนต์ มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 103.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 40.52

รวมมูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ เดือนพฤษภาคม 2564 ชิ้นส่วนและอะไหล่รถจักรยานยนต์ 5,601.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม 2563 ร้อยละ 107.23

เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2564 รถจักรยานยนต์ มีจำนวนส่งออก 392,026 คัน (รวม CBU + CKD) เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 24.15 โดยมีมูลค่า 34,547.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 31.10

- ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 1,035.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 54.42
- อะไหล่รถจักรยานยนต์ มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 831.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 66.10

รวมมูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2564 ชิ้นส่วนและอะไหล่รถจักรยานยนต์ มีทั้งสิ้น 36,414.25 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2563 ร้อยละ 32.31

สำหรับแนวโน้มปี 2564 - 2566 กรณีผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ คาดว่าปริมาณจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4 - 5 ต่อปี ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า และผู้ผลิตยี่ห้อ “ฮาร์ลีย์ - เดวิดสัน” ซึ่งเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยทยอยส่งออกได้เพิ่มขึ้น อีกทั้งความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน อาจเป็นโอกาสให้ไทยส่งออกได้มากขึ้น ส่งผลให้คาดว่าปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์จะเติบโตร้อยละ 3 - 4 ต่อปี (วิจัยกรุงศรี, 2564)

ในกรณีส่วนการส่งออกชิ้นส่วนฯ มีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่ชะลอลงตามปริมาณจำหน่ายรถยนต์ทั่วโลก ซึ่ง Euromonitor คาดว่าจะเติบโต ร้อยละ 9.2 ในปี 2564 ก่อนจะชะลอสู่ ร้อยละ 5.4 ในปี 2565 และร้อยละ 1.8 ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม ความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน อาจเป็นโอกาสให้ไทยส่งออกชิ้นส่วนฯ ไปยังตลาดสหรัฐฯ จีน และฮ่องกงได้มากขึ้น (วิจัยกรุงศรี, 2564)

นอกจากนี้ การแพร่ระบาดของโควิด-19 อาจทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของไทยได้ประโยชน์จากการย้ายฐานการผลิตของผู้ประกอบการต่างชาติมาที่ไทยในระยะต่อไป เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงฐานการผลิตเพียงแห่งเดียวซึ่งอาจนำมาสู่การขาดแคลนชิ้นส่วนฯ ในภาวะวิกฤติ ส่งผลให้

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของไทยมีโอกาสยกระดับคุณภาพและเทคโนโลยีการผลิต รวมถึงการขยายตลาดส่งออกในอนาคตอุตสาหกรรมอาจเผชิญปัจจัยท้าทาย ได้แก่

(1) การยกเว้นภาษีรถยนต์นำเข้าภายในกลุ่มประเทศสมาชิกข้อตกลงการค้าสหรัฐฯ เม็กซิโก และแคนาดา (USMCA) ซึ่งมีเงื่อนไขต้องใช้ชิ้นส่วนฯ ภายในกลุ่มไม่ต่ำกว่าร้อยละ 75 ของชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งหมด (มีผล 1 กรกฎาคม 2563) อาจทำให้ไทยส่งออกชิ้นส่วนฯ ไปกลุ่มประเทศดังกล่าวได้ลดลง (สัดส่วนรวมกันร้อยละ 21.2 ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนทั้งหมดของไทย)

(2) สหรัฐฯ อาจใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti - Dumping: AD) และการอุดหนุน (Countervailing Duty: CVD) ยางรถยนต์นำเข้าจากไทย จากเดิมเก็บภาษีนำเข้ากรณีไม่ใช้สิทธิ GSP ที่อัตราร้อยละ 3.7 อาจทำให้ไทยเสียโอกาสส่งออกยางรถยนต์ไปตลาดสหรัฐฯ และอาจมีการหาแหล่งผลิตใหม่มาทดแทนไทย

(3) ผู้ประกอบการชิ้นส่วนฯ REM (ผู้ประกอบการสัญชาติไทยมากกว่า 1,100 ราย และส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 2 และ Tier 3) เผชิญการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ทั้งจากผู้ผลิตต่างชาติที่ย้ายฐานการผลิตมาไทยมากขึ้น และจากผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 1 (ส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วนฯ OEM) อาจกระจายความเสี่ยงโดยเพิ่มสัดส่วนการผลิตชิ้นส่วนฯ REM ซึ่งตลาดมีความผันผวนไม่มากนัก

แม้ในภาพรวมตลาดจะลดลง แต่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์หลายๆ ยี่ห้อยังคงมีความสนใจจะเข้ามาตั้งโรงงานในไทย เพราะหลายค่ายใช้ไทยเป็นฐานการส่งออก ทั้งในแง่ของจักรยานยนต์ทั้งคัน (CBU) หรือชิ้นส่วน (CKD) ที่ส่งออกเพื่อนำไปประกอบในประเทศอื่นๆ เนื่องจากได้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีตามข้อตกลงการค้า อาทิ AFTA และ JTEPA เป็นต้น โดยมีบริษัทรายใหม่ที่เปิดธุรกิจในไทย ดังนี้

1) Harley Davidson ตั้งโรงงานที่ระยอง

2) CF Moto จากจีน มีโรงงานในไทยเป็นผู้ผลิตให้ (ผลิตรถจักรยานยนต์ GPX) และมุ่งเป้าในการใช้ไทยเป็น Hub ของอาเซียนในอนาคต

นอกจากนี้ทางการไทยยังมีมาตรการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนฯทั้งระบบ โดยเฉพาะชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตจากยางพารา อาทิ ยางยานพาหนะ ท่อยาง สายพาน ยางขอบกระจก ซึ่งไทยมีความพร้อมด้านวัตถุดิบยางพาราในประเทศ และชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Powertrain) หรือเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มชิ้นส่วนฯ ที่มีห่วงโซ่อุปทานยาวในส่วนของการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องยนต์ในไทย ทางการไทยมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาการผลิตตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมเครื่องยนต์ และกำหนดให้การผลิตเครื่องยนต์จะต้องมีสัดส่วน Local Content ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 และร้อยละ 80 ของมูลค่าต้นทุนการผลิตเครื่องยนต์สำหรับจักรยานยนต์ (รวม Big Bike) และรถยนต์ ตามลำดับ ส่งผลให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ที่เกี่ยวเนื่องกับเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอื่นๆ ในไทยอย่างต่อเนื่อง บริษัทข้ามชาติรายใหญ่ของโลกที่เข้ามาตั้งฐานผลิตเพื่อส่งออกในไทย อาทิ Robert Bosch, Denso, Magna, Continental, ZF, Aisin Seiki เป็นต้น ด้วยเหตุนี้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนฯ ในไทยจึงสามารถตอบสนองความต้องการชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศได้สมบูรณ์ ทั้งในตลาดเพื่อการประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer: OEM) และตลาดชิ้นส่วนฯทดแทนหรืออะไหล่ยานยนต์ (Replacement Equipment Manufacturer: REM)

5.6.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

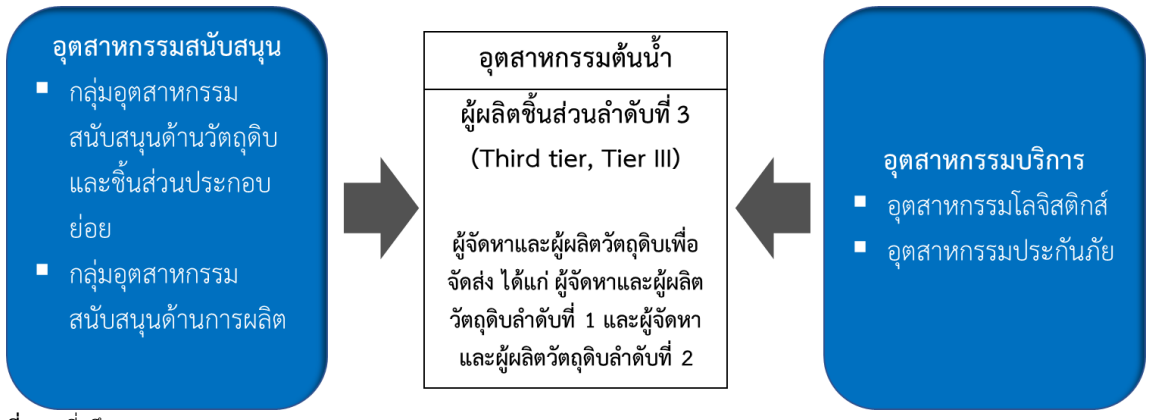
สำหรับอุตสาหกรรมต้นน้ำ จะประกอบด้วยกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง 3 กิจกรรม คือ (1) การวิจัยและพัฒนารถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (2) การผลิตแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือ (Tooling) และ (3) การผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน โดยกิจกรรมการวิจัยและพัฒนารถจักรยานยนต์ถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญในกระบวนการผลิตรถจักรยานยนต์ ซึ่งกิจกรรมนี้จะดำเนินการโดยบริษัทที่เป็นเจ้าของยี่ห้อรถจักรยานยนต์ต่างๆ ในตลาด ส่วนการวิจัยและพัฒนาส่วนประกอบและระบบต่างๆ นั้น จะมีผู้ดำเนินการใน 2 ส่วน กล่าวคือ ส่วนประกอบและระบบที่มีความสำคัญ และมีผลต่อสมรรถนะและความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์จะมีบริษัทที่มีเจ้าของยี่ห้อรถจักรยานยนต์เป็นผู้ออกแบบและพัฒนา ส่วนส่วนประกอบและระบบที่ไม่ได้มีความสำคัญ และไม่ได้มีผลต่อสมรรถนะและความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์มากนัก จะมีประเทศผู้ส่งออกรถจักรยานยนต์เป็นผู้ดำเนินการ เห็นมีให้เห็นบ้างแล้วในไทย อย่างไรก็ตาม การวิจัยและพัฒนาส่วนประกอบและระบบดังกล่าว มีความจำเป็นต้องมีศูนย์เพื่อการทดสอบ เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคเกิดความมั่นใจร่วมกันว่าส่วนประกอบหรือระบบที่ได้มีการพัฒนาขึ้นมานั้น เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้มีการกำหนดไว้

สำหรับกิจกรรมการผลิตแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือ (Tooling) นั้น จะได้รับการออกแบบและผลิตขึ้นตามมาตรฐานของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์เป็นหลัก โดยบริษัทดังกล่าว จะเป็นผู้ลงทุนในการผลิต ก่อนที่จะส่งต่อไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First tier, Tier I) หรือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Second tier, Tier II) เพื่อนำไปใช้ในการผลิตขั้นต่อไป ทั้งนี้ เพื่อเป็นการควบคุมคุณภาพในการผลิตชิ้นส่วนเหล่านั้น

ส่วนกิจกรรมการผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน จะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Third tier, Tier III) เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานขนาดกลาง และขนาดย่อม (SME) ทั้งนี้ เนื่องจากวัตถุดิบเหล่านี้ต้องได้มาตรฐานตามที่บริษัทผลิตรถจักรยานยนต์กำหนดไว้ และไทยไม่มีแหล่งวัตถุดิบขั้นพื้นฐานเหล่านี้ภายในประเทศ อาทิ เหล็ก เม็ดพลาสติก และหนัง เป็นต้น ทำให้ต้องมีการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศมาผลิตชิ้นส่วน และนำส่งชิ้นส่วนเหล่านี้ให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมกลางน้ำต่อไป และเมื่อวัตถุดิบเหล่านี้ต้องนำเข้าจากต่างประเทศตามที่กำหนดแล้ว ก็ต้องพิจารณาถึงช่วงเวลานำสินค้า (Lead time) โดยจะเป็นระยะเวลามากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับระยะเวลาการขนส่งจากประเทศผู้เป็นแหล่งวัตถุดิบมายังไทย ซึ่งอาจส่งผลทำให้มีการขาดแคลนวัตถุดิบในกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนแผนการผลิตเกิดขึ้นอย่างกะทันหัน

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต้นน้ำ สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ (1) อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบย่อย ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น และ (2) อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต ได้แก่ Mould& Die, Jig & Fixture, Surface Treatment, Casting, Forging tooling, Cutting, Precision,

Electronic Connector and Plastic ส่วนอุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต้นน้ำ คือ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ แสดงได้ดัง**รูปที่ 5.6.3-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.3-1 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

5.6.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

สำหรับอุตสาหกรรมกลางน้ำ จะประกอบด้วย อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วน การผลิตระบบย่อย การผลิตระบบหลักเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการประกอบรถจักรยานยนต์ โดยอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ จะเป็นการนำชิ้นส่วนพื้นฐาน รวมทั้งแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือต่างๆ (Tooling) มาใช้ในการผลิตเป็นชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อยของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ หรือระบบหลักของรถจักรยานยนต์ จากนั้นจะนำผลได้ดังกล่าว มาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์ต่อไป

ซึ่งผู้ที่นำชิ้นส่วนพื้นฐาน รวมทั้งแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือต่างๆ (Tooling) มาผลิตเป็นชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อยของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์นี้ เรียกว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Second tier, Tier II) ส่วนผู้ที่นำชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อยของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์มาผลิตเป็นชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์หรือระบบหลักของรถจักรยานยนต์ เรียกว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First tier, Tier I) ทั้งนี้ การผลิตชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมกลางน้ำ ซึ่งผลิตโดยผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ 2 นั้น มีมาตรฐานที่ถูกกำหนดโดยบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และโดยส่วนใหญ่การผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์เหล่านี้ ต้องใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ค่อนข้างสูง และต้องการความเชื่อมั่นในการผลิต ซึ่งผู้ประกอบการไทยอาจไม่มีความสามารถในการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเหล่านี้เท่าที่ควร ดังนั้น แนวทางการดำเนินการของผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ 2 ส่วนใหญ่ จึงเป็นการร่วมทุนกันระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการชาวต่างชาติ โดยรูปแบบการส่งผ่านเทคโนโลยีระหว่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 นั้น โดยปัจจุบันแนวโน้มที่บริษัทผู้ประกอบรถจักรยานยนต์จะเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการในไทยเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชิ้นส่วนและระบบย่อยของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานที่บริษัทกำหนดมีมากขึ้น โดยบริษัทผู้ประกอบรถจักรยานยนต์จะทำหน้าที่ในการควบคุมคุณภาพของชิ้นส่วนและราคาของชิ้นส่วนเท่านั้น

สำหรับผู้ประกอบรถจักรยานยนต์นั้นจะนำชิ้นส่วน และระบบชิ้นส่วนที่ได้จากผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 มาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป เพื่อส่งจำหน่ายทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ซึ่งผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ในไทยเป็นบริษัทต่างชาติทั้งหมด

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมกลางน้ำ จะประกอบด้วย อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต อุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งหน่วยงานการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์ และการทดสอบผลิตภัณฑ์ แสดงได้ดัง**รูปที่ 5.6.4-1**



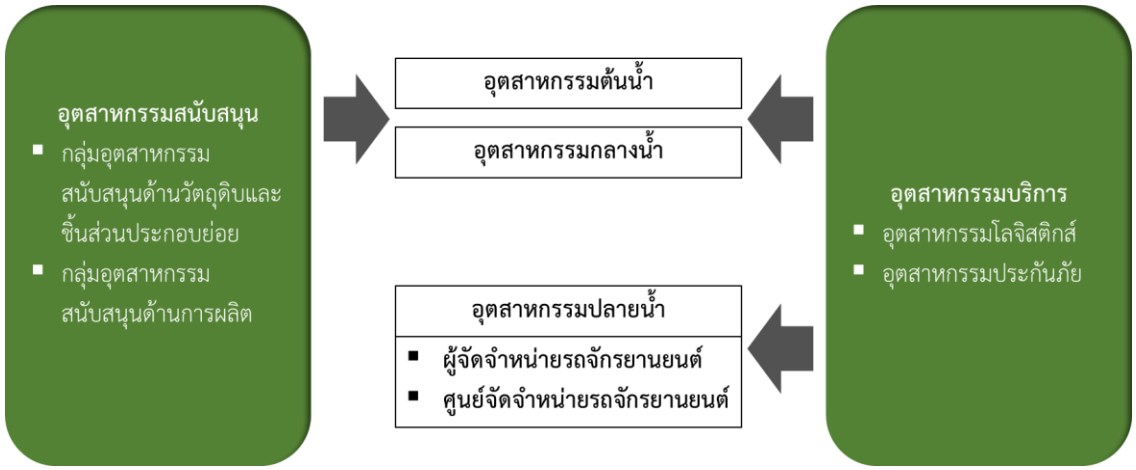
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.4-1 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

5.6.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

สำหรับอุตสาหกรรมปลายน้ำ จะประกอบด้วย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศ เช่น ผู้แทนจำหน่าย ศูนย์จำหน่ายรถยนต์เป็นต้น รวมถึงผู้ส่งออกรถจักรยานยนต์ไปยังต่างประเทศ โดยอุตสาหกรรมปลายน้ำนั้น เป็นการนำรถจักรยานยนต์ที่ผลิตเสร็จแล้วไปจำหน่ายทั้งภายในไทย และในต่างประเทศ เพื่อส่งรถจักรยานยนต์ให้ถึงมือผู้บริโภค รวมทั้งการบริการหลังการขายที่เกี่ยวข้อง เช่น การซ่อมบำรุง การจำหน่ายอะไหล่ทดแทน เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมปลายน้ำนี้จะมีผู้จัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ และศูนย์จำหน่ายรถจักรยานยนต์ เป็นหน่วยงานหลัก สำหรับหน่วยสนับสนุนจะเป็นภาคบริการ ได้แก่ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ประกันภัย และสถาบันการเงิน เป็นต้น โดยมีเส้นทางการขนส่งที่สำคัญ คือ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก จัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำสินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง อำนวยความสะดวกในการส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ ป้องกันและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงศุลกากร รวมทั้งยาเสพติดให้โทษ และ

ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากรและเขตอุตสาหกรรมส่งออกในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตลอดจนร่วมมือประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้สามารถแสดงห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ยานยนต์ที่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงอุตสาหกรรม และหน่วยงานสนับสนุนต่างๆ แสดงได้ดัง**รูปที่ 5.6.5-1**

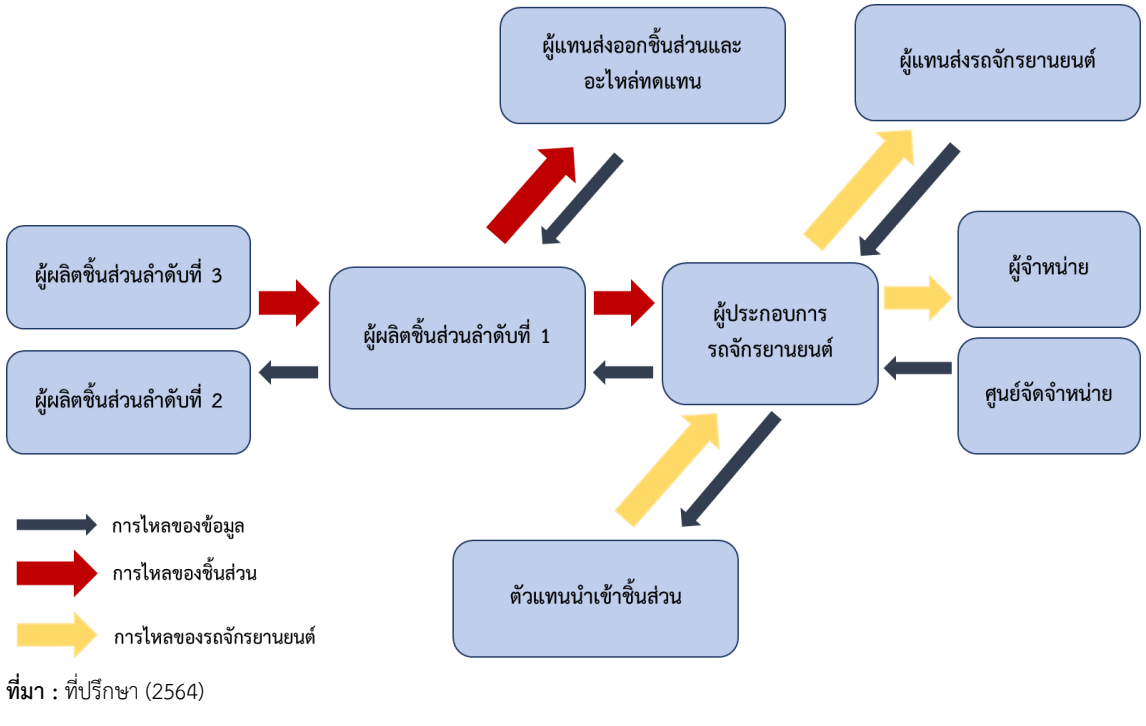


ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.5-1 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

ในการศึกษานี้นอกจากจะพิจารณาโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบในแง่ของอุตสาหกรรมต้นน้ำ อุตสาหกรรมกลางน้ำ และอุตสาหกรรมปลายน้ำแล้ว ยังพิจารณาถึงผู้มีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานดังกล่าว แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มหลัก คือ (1) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 และ 3 (2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (3) ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ และ (4) ผู้จัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถความสัมพันธ์ของผู้เกี่ยวข้องทั้ง 4 กลุ่ม สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้ (**รูปที่ 5.6.5-2**)

ปัจจุบันผู้ประกอบรถจักรยานยนต์หลายรายจะมีการดำเนินงานในลักษณะ Global sourcing กล่าวคือ มีหน่วยงานหรือบริษัทย่อยของตนทำหน้าที่ในการจัดหาชิ้นส่วนที่ผลิตจากภายในไทยและส่งออกไปยังโรงงานของตนที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ รวมทั้งในอนาคตจะทำหน้าที่รวบรวมชิ้นส่วนที่ผลิตทั้งในไทยและในภูมิภาคอาเซียนด้วย ซึ่งการดำเนินธุรกิจในลักษณะนี้ ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์จะมีการสั่งซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 ใน 2 ส่วน คือ (1) สั่งเพื่อผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศ และ (2) สั่งเพื่อส่งออกไปยังโรงงานในต่างประเทศ โดยในการขนส่งจะมีทั้ง 2 ลักษณะ คือ (1) ส่งออกในรูปชิ้นส่วนครบชุด (Complete Knock - Down: CKD) ซึ่งเป็นการจัดชุดชิ้นส่วนให้พร้อมที่จะประกอบเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป และ (2) การส่งออกในรูปของชิ้นส่วนทั่วไปโดยไม่มีการจัดชุด ซึ่งทางลูกค้าหรือหน่วยงานในต่างประเทศอาจนำไปจัดชุดเองก่อนเข้าสายการผลิต หรืออาจนำไปจำหน่ายในรูปของชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.6.5-2 ความสัมพันธ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วน ผู้ประกอบชิ้นส่วน และผู้จัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์

5.6.6 วิเคราะห์และสรุปการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

จากการวิเคราะห์ผลการศึกษาข้างต้น พบว่า ไทยมีโอกาสที่ดีในการผลักดันอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบไปยังกัมพูชา เนื่องจากในปัจจุบัน กัมพูชามีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงขึ้นตามรายได้ของคนในประเทศ รวมถึงตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบในกัมพูชายังมีช่องว่างในการพัฒนาอีกมาก อีกทั้งประชากรของกัมพูชาที่ยังมีกำลังซื้อไม่สูงมากนัก นิยมเริ่มต้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ก่อน เหล่านี้จึงเป็นโอกาสสำหรับการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturing) ซึ่งเน้นจำหน่ายเป็นอะไหล่ทดแทน รวมถึงยางอะไหล่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ด้วย

เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดในช่วงระยะหลายปีที่ผ่านมา (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ, 2558) โดยมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชา 8 เดือนแรกของปี 2561 (ม.ค. – ส.ค.) มีมูลค่าถึง 93,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.88 โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 77,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.15 ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ อาทิ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบเครื่องยนต์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นต้น (กรมการค้าต่างประเทศ, 2561)

อีกทั้งรัฐบาลยังให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในประเทศ ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างพื้นที่ต่างๆ เป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น ส่งผลให้ความต้องการรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเพิ่มขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และเมื่อพิจารณา

จากสถิติการขึ้นทะเบียนยานพาหนะในกัมพูชา พบว่า มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2563 มีรถขึ้นทะเบียนรถจักรยานยนต์ในประเทศกัมพูชาประมาณ 4.97 ล้านคัน นับตั้งแต่ปี 2533 แต่ปริมาณในตลาดจริงนั้นอาจสูงกว่าตัวเลขที่แสดงไว้มาก โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ส่วนหนึ่งมาจากกำลังซื้อที่มากขึ้นนั่นเอง (Land Transport Department Cambodia, 2021)

สำหรับรถจักรยานยนต์ถือเป็นพาหนะยอดนิยมของกัมพูชา โดยทั่วไปประชาชนในกัมพูชาจะมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยครอบครัวละ 1 - 2 คัน ทั้งนี้ เมื่อชาวกัมพูชามีรายได้จากผลิตผลทางการเกษตรแล้วส่วนใหญ่ก็จะนำเงินมาซื้อรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้จำนวนรถจักรยานยนต์แปรผันตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการนำเข้าอะไหล่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

นอกจากนี้ ธุรกิจซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ก็จะได้รับอานิสงส์จากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมอีกด้วย ขณะเดียวกันยังมีโอกาสที่เกิดขึ้นจากการบริการคมนาคมและโลจิสติกส์ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งมากขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทาง SEC-1 กรุงเทพฯ - สระแก้ว - ปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวุงเต่า ระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านอรัญประเทศ และปอยเปตเป็นจุดสำคัญที่เหมาะสำหรับการค้าชายแดน และมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นในอนาคต ดังนั้น ธุรกิจโลจิสติกส์ คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า จึงเหมาะสมที่จะไปตั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง เพราะจะก่อให้เกิดการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของทั้งสองประเทศ

ส่วนเส้นทาง SEC-3 เชื่อมไทย - กัมพูชาตอนใต้ - เวียดนามตอนใต้ ระยะทาง 970 กิโลเมตร มีความโดดเด่นในด้านธุรกิจท่องเที่ยว ร้านอาหาร และที่พัก สามารถยึดเกาะกงเป็นทำเลหลักได้ เนื่องจากเป็นเมืองหน้าด่านติดชายแดนไทยเสมือนเป็นประตูการท่องเที่ยวของกัมพูชา และมีเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ซึ่งเหมาะสำหรับอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม แปรรูปไม้ สินค้าเกษตร และสัตว์น้ำ จึงเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะสามารถหาลู่ทางการลงทุน และให้บริการจัดการห่วงโซ่อุปทานแก่ธุรกิจอื่นๆ ได้ โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า และตู้คอนเทนเนอร์ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น เหล่านี้เป็นประเด็นสำคัญของผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขยายฐานการลงทุนไปสู่ภูมิภาคอาเซียนพึงนำมาพิจารณาต่อไป

5.7 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าเพิ่มเติม : อุตสาหกรรมท่องเที่ยว

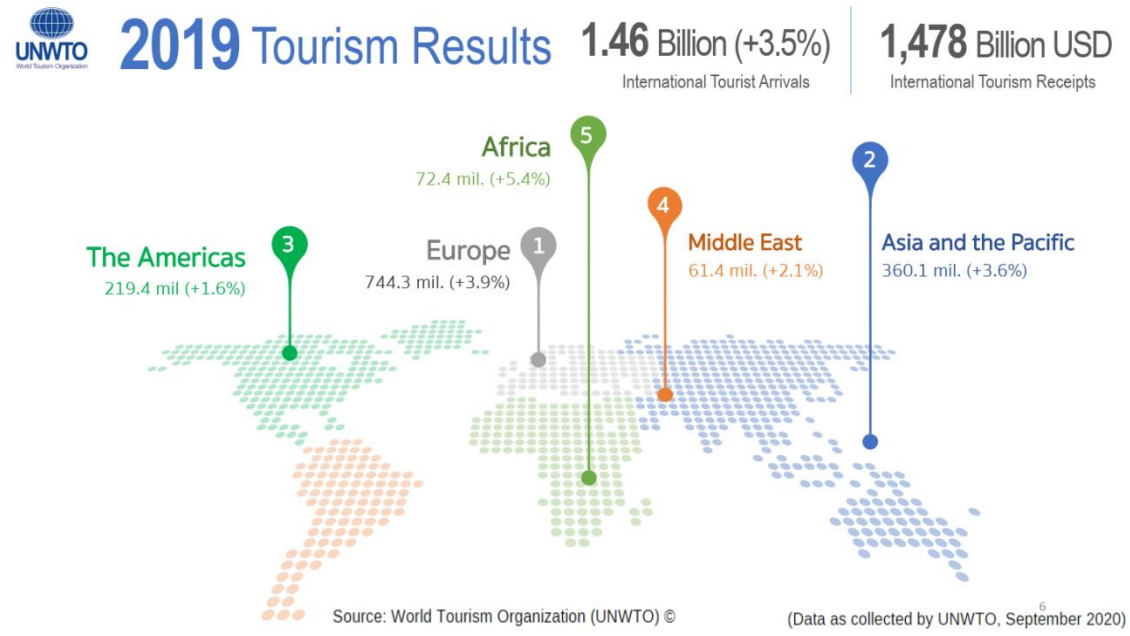
อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยเป็นกลไกหลักของประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2556 โดยสร้างรายได้เกินกว่า 1 ล้านล้านบาทมาโดยตลอด หากไม่พิจารณาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จากข้อมูลสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2562 มีอัตราการเติบโตร้อยละ 1.59 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสัดส่วนต่อผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ (Tourism GDP/Total GDP) ร้อยละ 18.21 หรือมีมูลค่า 3.03 ล้านล้านบาท ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายและน่าสนใจในการดึงดูด

นักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีความเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ ฯลฯ มีสถานประกอบการที่พักแรมรองรับนักท่องเที่ยวถึง 24,269 แห่ง จำนวน 791.28 พันห้องทั่วประเทศ (ข้อมูลปี 2562) ตลอดจนไทยได้มีการพัฒนาและสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี 2561 - 2580) ในมิติด้านการท่องเที่ยว ได้วางตำแหน่งให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับประเทศและกระจายรายได้ให้กับท้องถิ่นควบคู่ไปกับการลดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ของประเทศอีกทั้งให้ความสำคัญต่อความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว รักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับและเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง และให้ความสำคัญกับความหลากหลายของการท่องเที่ยว ผ่านแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว 6 ประเด็น (สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561[4]) ได้แก่ (1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค และ (6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ซึ่งประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ได้มุ่งพัฒนาการยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศอนุภูมิภาค และอาเซียนบนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน ตลอดจนประเทศไทยถูกจัดอันดับขีดความสามารถทางด้านการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับที่ 31 จาก 140 ประเทศทั่วโลกในปี 2562 (World Economic Forum, 2019)

จึงสรุปได้ว่าไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS โดยมีความพร้อมทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายและสิ่งอำนวยสะดวกต่างๆ ในการรองรับนักท่องเที่ยว ประกอบกับภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นที่ปรึกษาเห็นควรว่า “อุตสาหกรรมท่องเที่ยว” เป็นสินค้าที่มีศักยภาพการพัฒนาเติบโตควบคู่ไปกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยมีเหตุผลการสนับสนุนดังนี้

5.7.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวโลก

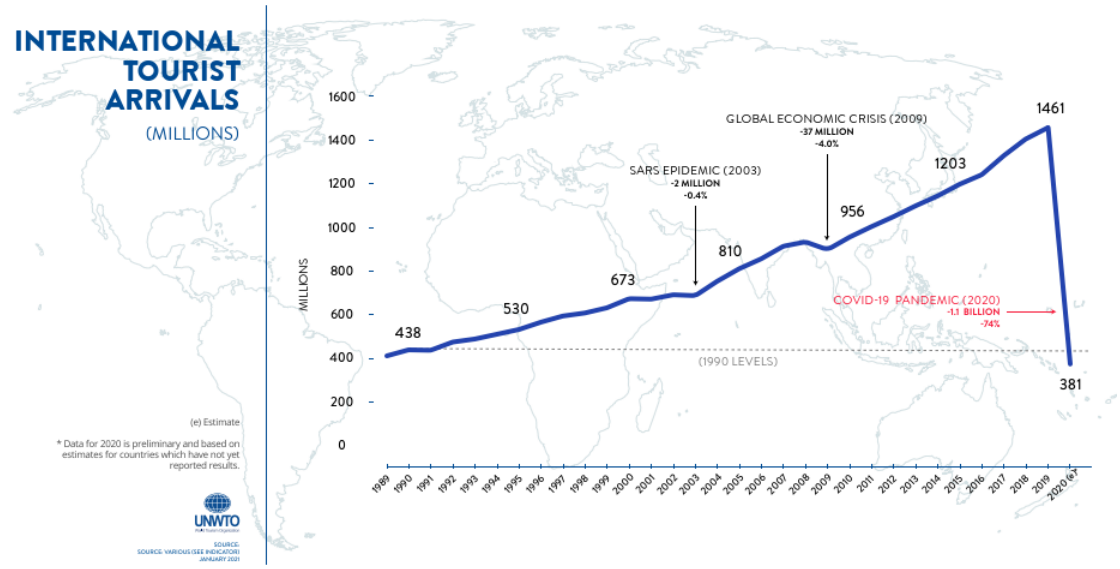
สถานการณ์การท่องเที่ยวโลกก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 จากรายงาน Word Tourism Organization (UNWTO) ด้านจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ในปี 2562 พบว่ามีนักท่องเที่ยวทั่วโลกจำนวน 1,458 ล้านคน ขยายตัวจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.5 โดยทวีปยุโรปเป็นจุดหมายปลายทางที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวมากที่สุด (สัดส่วนร้อยละ 3.9) รองลงมาคือ ทวีปเอเชียและแปซิฟิก และทวีปแอฟริกา ตามลำดับ และประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ฝรั่งเศส สเปน และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ ในส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวทั่วโลกมีมูลค่า 1,478 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวจากปีก่อนร้อยละ 1.44 โดยสหรัฐอเมริกา สเปน และฝรั่งเศส มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7.1-1**



ที่มา : World Tourism Organization (2021)

รูปที่ 5.7.1-1 จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลก ปี 2562

จากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เมื่อประมาณเดือนธันวานคมปี 2562 เศรษฐกิจทั่วโลกได้รับกระทบอย่างมาก จากรายงานของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetry Fund: IMF) ณ เดือนเมษายน 2564 ประเมินว่า การเติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2563 คาดการณ์ว่าจะหดตัวร้อยละ 3.3 จากปี 2562 สอดคล้องกับสถานการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพียง 381 ล้านคน ลดลงถึงร้อยละ 73.6 เมื่อเทียบกับปี 2562 ส่งผลให้ทั่วโลกสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ 1.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (World Tourism Organization, 2021) โดยผลกระทบดังกล่าวยังส่งผลต่อธุรกิจในห่วงโซ่ภาคการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจสายการบิน ขนส่ง โรงแรมและที่พัก ร้านอาหาร และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวดังแสดงใน**รูปที่ 5.7.1-2**



ที่มา : World Tourism Organization (2021)

รูปที่ 5.7.1-2 จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลก (ช่วงวิกฤตณ์สถานการณ์โควิด-19) ปี 2563

5.7.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวไทยและเพื่อนบ้าน

1) สถานการณ์การท่องเที่ยวในไทย

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยเป็นกลไกหลักของประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2556 โดยสร้างรายได้เกินกว่า 1 ล้านล้านบาทมาอย่างต่อเนื่อง หากไม่พิจารณาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จากข้อมูลสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า มีรายได้จากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเท่ากับ 3.03 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 1.59 โดยมีสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism direct and indirect Gross Domestic Product) คิดเป็นร้อยละ 18.21 ของ GDP รวมทั้งประเทศ หรือมีมูลค่ารวม เท่ากับ 3.08 ล้านล้านบาท โดยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดการจ้างงานในด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศจำนวน 4.37 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.92 ของการจ้างงานทั้งประเทศ ดัง**ตารางที่ 5.7.2-1**

ตารางที่ 5.7.2-1 สัดส่วน GDP ภาคการท่องเที่ยว/GDP ประเทศตั้งแต่ปี 2561 - 2563

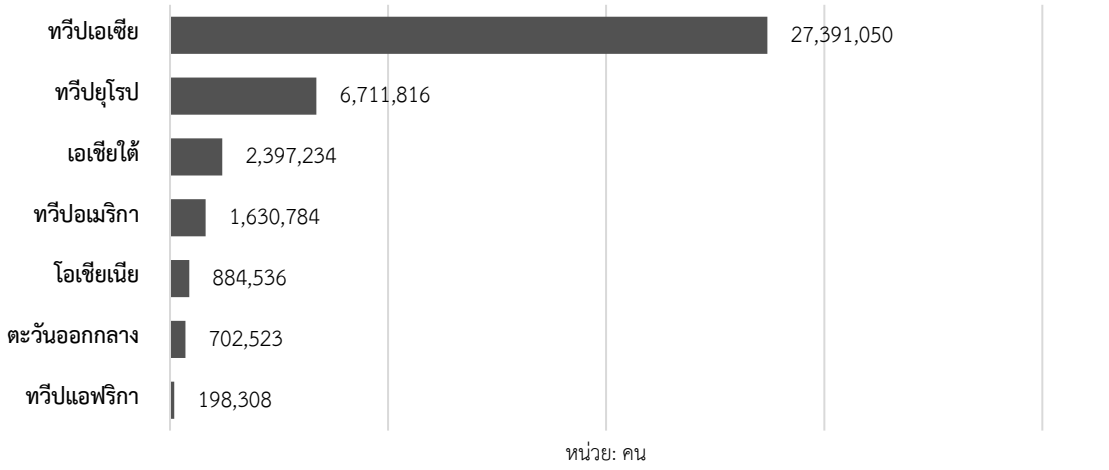
รายละเอียด	หน่วย	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563e	ปี 2562p				ปี 2563e			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว (รายได้จากการท่องเที่ยว) (Tourism Expenditure)	ล้านบาท	2,983,525.66	3,030,875.33	821,320.68	799,709.19	649,196.75	756.778.59	825,190.80	527,468.50	18,695.56	115,582.84	159,573.78
% การเปลี่ยนแปลง (Y-o-Y)	ร้อยละ	4.50	1.50	-72.90	-1.47	-0.21	3.79	4.16	-34.04	-97.12	-84.73	-80.66
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism GDP)	ล้านบาท	2,942,414.55	3,076,988.33	1,064,388.60	810,984.64	658,457.36	767,725.43	839,820.90	559,762.55	84,636.41	184,185.25	233,804.38
* ทางตรง	ล้านบาท	1,189,810.65	1,298,119.09	583,351.06	342,301.27	277,433.59	324,081.96	354,302.27	250,523.32	73,698.26	118,829.42	140,300.05
* ทางอ้อม	ล้านบาท	1,752,603.90	1,778,869.24	481,037.54	468,683.37	381,023.77	443,643.47	485,518.63	309,239.23	10,938.15	67,355.83	93,504.33
ภาษีจากการท่องเที่ยว (ทางตรง)	ล้านบาท	76,546.78	95,934.81	42,598.64	25,215.03	20,547.43	23,972.87	26,199.49	18,664.75	5,521.89	8,401.80	10,010.19
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ* (GDP of the Country)	ล้านบาท	16,368,705.00	16,898,086.00	15,703,021.00	4,223,706.00	4,156,001.00	4,181,774.00	4,336,605.00	4,158,483.00	3,545,622.00	3,860,959.00	4,137,957.00
สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว/ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Tourism GDP/Total GDP)	ร้อยละ	17.98	18.21	6.78	19.20	15.84	18.36	19.37	13.46	2.39	4.82	5.65
* สัดส่วน TGDP ทางตรง/ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	ร้อยละ	7.27	7.68	3.71	8.10	6.68	7.75	8.17	6.02	2.08	3.08	3.39
* สัดส่วน TGDP ทางอ้อม/ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	ร้อยละ	10.71	10.53	3.06	11.10	9.17	10.61	11.20	7.44	0.31	1.74	2.26
การจ้างงานในด้านการท่องเที่ยว (Total Emplayment in Tourism Sector)	คน	4,393,294	4,366,392	4,372,304	4,572,149	4,413,416	4,077,173	4,408,490	4,462,378	430,686	4,345,983	38,288,830
การจ้างงานทั้งหมด	คน	37,864,543	37,613,440	37,680,190	37,702,700	37,781,800	37,486,340	37,482,920	37,424,220	37,080,700	37,927,010	38,288,830
สัดส่วนการจ้างงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต่อการจ้างงานทั้งหมด (ร้อยละ)	ร้อยละ	11.60	11.92	11.60	12.13	11.68	10.88	11.76	11.92	11.62	11.45	11.42

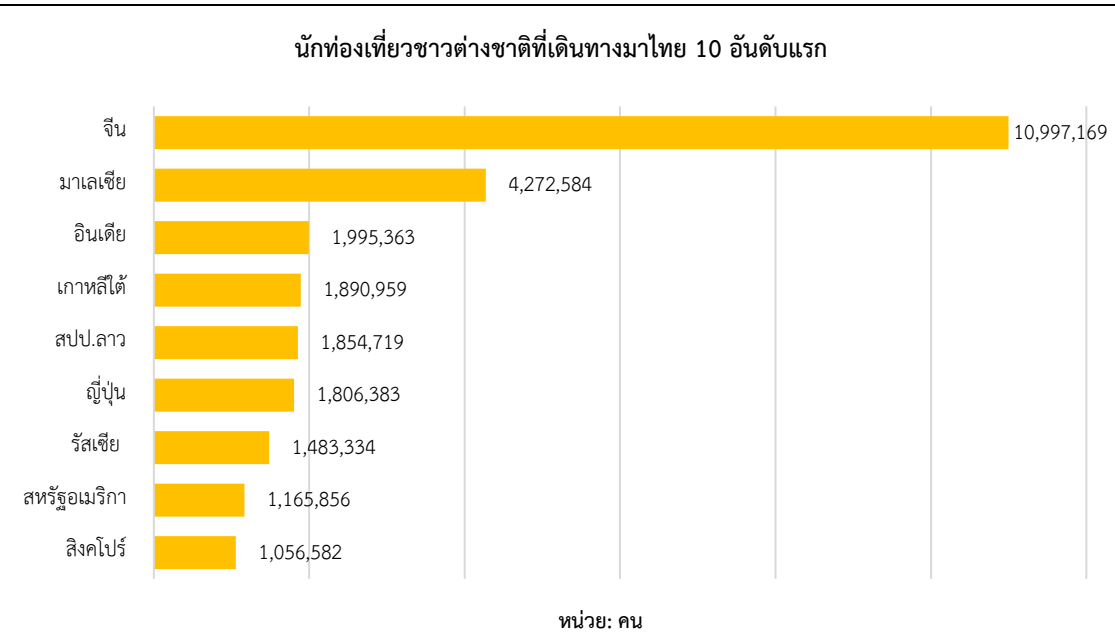
หมายเหตุ : e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ (ประมาณการ ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2564

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism GDP) เป็นการรวม TGDP mงตรง และทางอ้อม (ไม่รวม Induced impact)

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2564)

เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากข้อมูลสถิติของสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในปี 2562 พบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมาไทยจำนวนทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติจากทวีปเอเชียเดินทางมาท่องเที่ยวในไทยมากที่สุด มีจำนวนทั้งสิ้น 27.39 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 68.62 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด รองลงมาคือ ทวีปยุโรป มีจำนวน 6.71 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 16.81) และเอเชียใต้ มีจำนวน 2.40 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 6.01) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในระดับประเทศที่นักท่องเที่ยวเดินทางมายังไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน มาเลเซีย อินเดีย เกาหลีใต้ และ สปป.ลาว ตามลำดับ รายละเอียดดัง**รูปที่ 5.7.2-1**





ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2563)

รูปที่ 5.7.2-1 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ปี 2562

รายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในปี 2562 มีรายได้รวม 1.91 ล้านล้านบาท โดยนักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ กลุ่มโรงแรมและที่พัก มีสัดส่วนร้อยละ 28.48 ของรายได้ทั้งหมด รองลงมาคือ กลุ่มช็อปปิ้ง (สัดส่วนร้อยละ 24.30) กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม (สัดส่วนร้อยละ 21.16) การขนส่ง (สัดส่วนร้อยละ 9.76) กิจกรรมผ่อนคลาย (สัดส่วนร้อยละ 9.03) และแหล่งท่องเที่ยว (สัดส่วนร้อยละ 3.90) ตามลำดับ (**รูปที่ 5.7.2-2**) เมื่อพิจารณารายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติในระดับทวีป พบว่า มีรายได้จากการท่องเที่ยวของทวีปเอเชียมากที่สุด มีจำนวนทั้งสิ้น 1.13 ล้านล้านบาท รองลงมาคือ ทวีปอเมริกา และทวีปเอเชียใต้ ตามลำดับ ระดับประเทศที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน มาเลเซีย รัสเซีย ญี่ปุ่น และอินเดียตามลำดับ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-2**



ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2563)

รูปที่ 5.7.2-2 รายได้จากการท่องเที่ยว ปี 2562 จำแนกตามประเภทการใช้จ่าย

2) สถานการณ์การท่องเที่ยวกลุ่มประเทศใน GMS (ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีน)

สถานการณ์การท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศใน GMS ได้แก่ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน จากรายงานของ World bank ในปี 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวจำนวนทั้งสิ้น 236.23 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 48.50 ของทวีปเอเชียและแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 โดยประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 162.54 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 33.37) รองลงมาคือ ไทย มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน และเวียดนามมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 18.01 ล้านคน ตามลำดับ

ตารางที่ 5.7.2-2 รายได้จากการท่องเที่ยว ปี 2562 จำแนกตามประเภทการใช้จ่าย ระดับทวีปและประเทศ

ทวีป/ประเทศ	รวม	ช็อปปิ้ง	กิจกรรมผ่อนคลาย	แหล่งท่องเที่ยว	ที่พัก	อาหารและเครื่องดื่ม	การขนส่ง	บริการเชิงสุขภาพ	อื่นๆ
รวมทั้งหมด	**1,911,807.95**	**464,569.20**	**172,678.26**	**74,478.19**	**544,495.01**	**404,587.29**	**186,532.48**	**35078.84**	**29,388.68**
ทวีปเอเชีย	1,125,223	326,755	95,554	43,724	297,764	225,944	95,954	22,057	17,471
ทวีปยุโรป	448,744	67,615	41,855	17,303	147,792	108,299	53,853	5,369	6,658
ทวีปอเมริกา	105,088	15,562	10,318	5,441	33,158	23,250	13,891	1,742	1,725
เอเชียใต้	100,168	26,120	11,366	3,794	26,328	20,024	9,622	1,393	1,521
โอเชียเนีย	61,899	10,224	6,724	2,333	19,802	13,474	6,256	1,950	1,136
ตะวันออกกลาง	57,381	14,062	5,867	1,500	16,219	11,074	5,720	2,243	695
ทวีปแอฟริกา	13,305	4,232	994	383	3,430	2,522	1,236	325	182
10 อันดับแรก ของประเทศที่มีค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวในประเทศไทยมากที่สุด									
จีน	531,577	167,051	40,421	27,584	132,142	102,744	47,566	5,321	8,749
มาเลเซีย	107,458	34,269	8,756	2,985	29,124	21,382	8,360	1,056	1,526
รัสเซีย	102,895	18,843	8,170	3,898	33,947	25,024	10,220	1,348	1,445
ญี่ปุ่น	93,759	14,344	14,540	3,040	30,845	20,946	8,461	290	1,292
อินเดีย	80,040	19,615	9,776	3,326	21,445	16,051	7,811	760	1,255
สหรัฐอเมริกา	76,819	10,823	7,500	4,062	24,934	16,754	10,139	1,279	1,328
เกาหลีใต้	75,436	15,044	9,454	2,488	23,254	16,236	6,547	938	1,473
อังกฤษ	72,319	8,434	8,117	3,047	24,529	17,003	8,709	1,151	1,329
สปป.ลาว	58,036	21,324	3,080	855	12,789	11,296	4,203	4,093	394
ออสเตรเลีย	55,403	9,081	6,030	2,065	17,866	12,064	5,571	1,694	1,031

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2563)

เมื่อพิจารณาด้านรายได้จากการท่องเที่ยว พบว่า รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศใน GMS มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งสิ้น 85,699 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.81 ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.39 โดยประเทศที่มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ไทย มีรายได้ทั้งสิ้น 65,082 ล้านเหรียญสหรัฐ (สัดส่วนร้อยละ 11.25) รองลงมาคือ เวียดนาม มีรายได้ทั้งสิ้น 11,830 ล้านเหรียญสหรัฐ และกัมพูชา มีรายได้ทั้งสิ้น 5,312 ล้านเหรียญสหรัฐ ตามลำดับ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-3**

3) ความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

การประเมินดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยว (Travel & Tourism Competitiveness Index: TTCI) ของ World Economic Forum (WEF) เพื่อแสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศต่างๆ โดยพิจารณาจาก 4 ปัจจัย 14 ดัชนีชี้วัด ดัง**รูปที่ 5.7.2-3** จากการประเมินคะแนนขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวในปี 2562 จำแนกตามกลุ่มประเทศใน GMS พบว่า จีนมีอันดับขีดความสามารถฯ มากที่สุด อยู่ในอันดับที่ 13 จาก 140 ประเทศทั่วโลก (4.9 คะแนน) รองลงมาคือ ไทย เวียดนาม และ สปป.ลาว ตามลำดับ (เมียนมาไม่ได้เข้าร่วมการจัดลำดับในปี 2562)

ตารางที่ 5.7.2-3 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวของโลก ปี 2560 - 2562

ประเทศ	2560	2561	2562	ส่วนแบ่งทางการตลาด	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	
					61/60	62/61
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมายังไทย (ล้านคน)						
ทวีปเอเชียและแปซิฟิก	**446.07**	**476.46**	**487.08**	**100.00**	**6.59**	**2.20**
รวมกลุ่มประเทศใน GMS	**214.69**	**226.22**	**236.23**	**48.50**	**5.23**	**4.33**
จีน	153.26	158.61	162.54	33.37	3.43	2.45
กัมพูชา	5.60	6.20	6.61	1.36	10.15	6.40
สปป. ลาว	3.87	4.19	4.79	0.98	7.87	13.48
เมียนมา	3.44	3.55	4.36	0.90	3.09	20.54
ไทย	35.59	38.18	39.92	8.20	7.01	4.45
เวียดนาม	12.92	15.50	18.01	3.70	18.13	14.99
รายได้จากนักท่องที่ยวต่างชาติ (ล้านเหรียญสหรัฐ)						
ทวีปเอเชียและแปซิฟิก	**505,111.03**	**567,412.34**	**578,564.29**	**100.00**	**11.62**	**1.95**
รวมกลุ่มประเทศใน GMS	**72,614.00**	**78,798.00**	**85,699.00**	**14.81**	**8.17**	**8.39**
จีน	-	-	-	-	-	-
กัมพูชา	4,024.00	4,832.00	5,312.00	0.92	18.25	9.46
สปป. ลาว	655.00	833.00	974.00	0.17	23.92	15.61
เมียนมา	1,988.00	1,670.00	2,501.00	0.43	- 17.39	39.85
ไทย	57,057.00	61,383.00	65,082.00	11.25	7.30	5.85
เวียดนาม	8,890.00	10,080.00	11,830.00	2.04	12.55	15.97

ที่มา : World bank (2021)



ที่มา : World Economic Forum (2019)

รูปที่ 5.7.2-3 ปัจจัย และดัชนีชี้วัด ตาม Travel & Tourism Competitiveness Index

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของไทยกับกลุ่มประเทศใน GMS โดยภาพรวม พบว่า ในปี 2562 ไทยมีขีดความสามารถด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวเป็นอันดับที่ 2 รองจากจีนเพียงประเทศเดียว ขณะที่ประเทศอื่นๆ อยู่ในลำดับที่ต่ำกว่า 50 อันดับแรกทั้งหมด ทั้งนี้จีนเป็นผลการประเมินภาพรวมของทั้งประเทศ แต่การเปรียบเทียบจะพิจารณาเฉพาะจีนตอนใต้ จึงไม่นำผลการประเมินของจีนมาเปรียบเทียบ ซึ่งหมายความว่า ไทยมีขีดความสามารถด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวสูงที่สุดในกลุ่มประเทศ GMS ทั้ง 4 ปัจจัย ประกอบด้วย ปัจจัยสภาพแวดล้อมสนับสนุน ปัจจัยนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไข ปัจจัยสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพ และปัจจัยทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-4** และผลการเปรียบเทียบดัง**รูปที่ 5.7.2-4**

ตารางที่ 5.7.2-4 ดัชนีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS

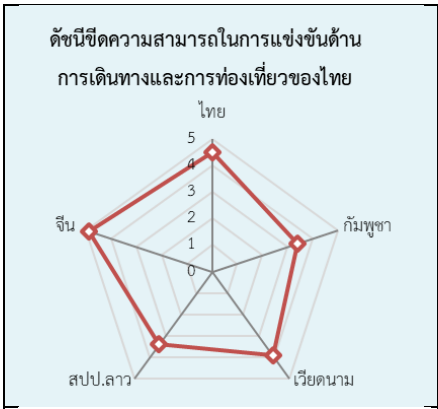
ลำดับ	ประเทศ	ภาพรวม		ปัจจัย							
				สภาพแวดล้อมสนับสนุน		นโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุน		โครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพ		ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม	
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
1	ไทย	4.5	31	5.0	63	4.6	42	4.6	32	3.7	21
2	กัมพูชา	3.4	98	4.2	106	4.4	78	2.7	101	2.3	72
3	เวียดนาม	3.9	69	4.8	73	4.4	79	3.1	87	3.4	26
4	สปป.ลาว	3.4	97	4.4	92	4.3	83	2.8	95	2.1	88
5	จีน/1	4.9	13	5.2	53	4.3	85	3.9	54	6.1	1

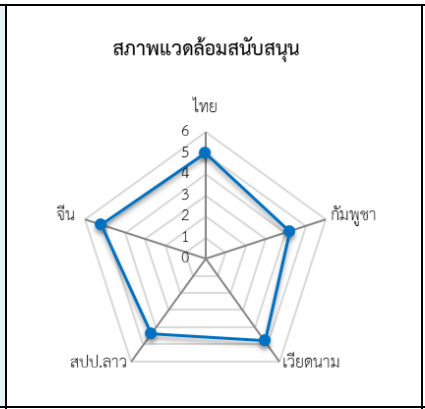
หมายเหตุ : 1/ จีน เป็นอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวรวมของทั้งประเทศ ไม่เพียงเฉพาะจีนตอนใต้เท่านั้น

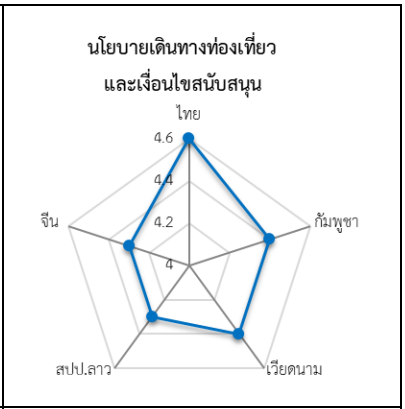
เมียนมา ไม่ได้เข้าร่วมการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของ WTO

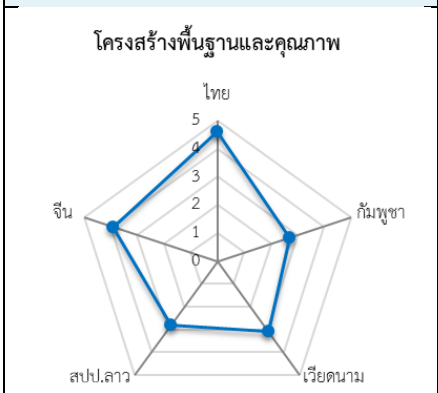
ที่มา : World Economic Forum (2019)

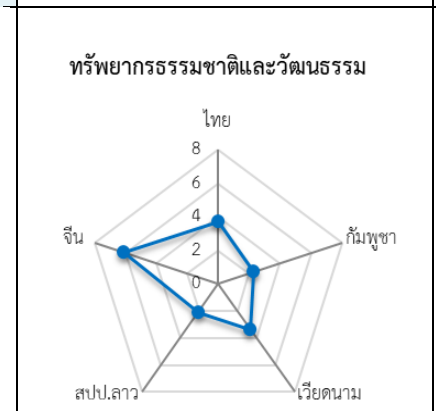
โดยสามารถแสดงขีดความสามารถฯ จำแนกตาม 14 ตัวชี้วัดของ 4 ปัจจัยหลัก ของไทยกับกลุ่มประเทศ GMS (ไม่รวมจีน) พบว่า ไทยมีศักยภาพตามตัวชี้วัดสูงที่สุดจำนวน 11 ตัวชี้วัด จาก 14 ตัวชี้วัด ดังนี้ ปัจจัยสภาพแวดล้อมสนับสนุน ได้แก่ ด้านสภาพแวดล้อมธุรกิจ ด้านสุขภาพและอนามัย ด้านทรัพยากรมนุษย์และตลาดแรงงาน และด้านความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ปัจจัยนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุน ได้แก่ ด้านระดับความสำคัญการเดินทางการท่องเที่ยว และด้านการเปิดรับนานาชาติ ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพ ได้แก่ ด้านการขนส่งทางอากาศ ด้านการท่าเรือและขนส่งทางบก และด้านบริการนักท่องเที่ยว ปัจจัยทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม ได้แก่ ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และด้านทรัพยากรวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวธุรกิจ โดยมีรายละเอียดดังนี้











ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.2-4 ศักยภาพของไทยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS

1) สภาพแวดล้อมสนับสนุน

ผลการประเมินปัจจัยสภาพแวดล้องสนับสนุน ในปี 2562 พบว่า ไทยได้คะแนนจากการประเมินของ WEF เท่ากับ 5.0 อยู่ในลำดับที่ 63 จาก 140 ประเทศทั่วโลก เมื่อพิจารณาตามดัชนีชี้วัด 5 ดัชนี และทำการเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS (ไม่รวมจีน) พบว่า ไทยมีศักยภาพมากที่สุดในด้านสภาพแวดล้อมธุรกิจ ด้านสุขภาพและอนามัย ด้านทรัพยากรมนุษย์และตลาดแรงงาน และด้านความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ส่วนด้านความมั่นคงปลอดภัย เวียดนามมีศักยภาพมากที่สุด รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-5** และผลการเปรียบเทียบดัง**รูปที่ 5.7.2-5**

2) นโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุน

ผลการประเมินปัจจัยนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุน ในปี 2562 พบว่า ไทยได้คะแนนจากการประเมินของ WEF เท่ากับ 4.6 อยู่ในลำดับที่ 42 จาก 140 ประเทศทั่วโลก เมื่อพิจารณาตามดัชนีชี้วัด 4 ดัชนี และทำการเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS (ไม่รวมจีน) พบว่า ไทยมีศักยภาพมากที่สุดในด้านระดับความสำคัญการเดินทางการท่องเที่ยว และด้านการเปิดรับนานาชาติส่วนด้านขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคา สปป.ลาว มีศักยภาพมากที่สุด และด้านความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม เวียดนาม มีศักยภาพมากที่สุด รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-6** และผลการเปรียบเทียบดัง**รูปที่ 5.7.2-6**

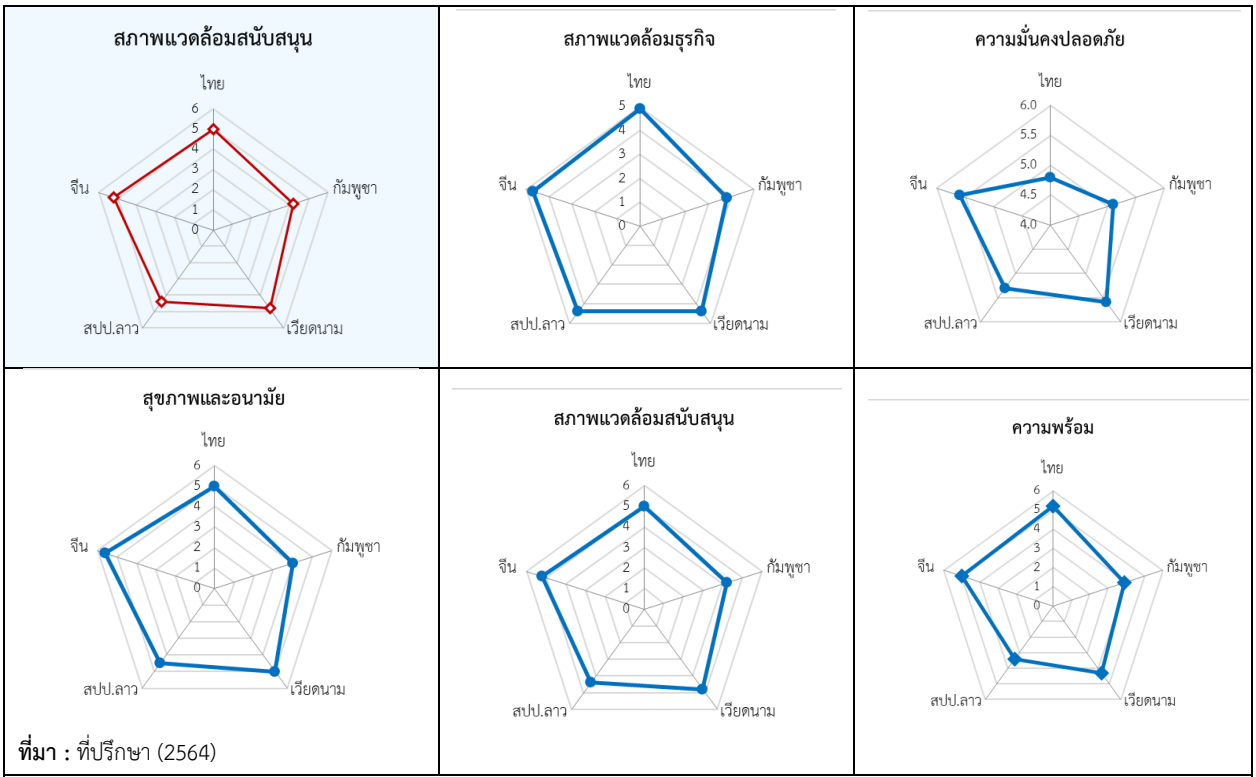
ตารางที่ 5.7.2-5 สภาพแวดล้อมสนับสนุนการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS

ลำดับ	ประเทศ	ปัจจัยสภาพแวดล้อมสนับสนุน		ดัชนีชี้วัด									
				สภาพแวดล้อมธุรกิจ		ความมั่นคงปลอดภัย		สุขภาพและอนามัย		ทรัพยากรมนุษย์และตลาดแรงงาน		ความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร	
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ
1	ไทย	5.0	63	4.9	31	4.8	111	5.0	88	5.1	27	5.2	49
2	กัมพูชา	4.2	106	3.8	122	5.1	102	4.0	108	4.2	95	3.9	101
3	เวียดนาม	4.8	73	4.4	67	5.6	58	5.0	91	4.8	47	4.3	83
4	สปป.ลาว	4.4	92	4.4	75	5.3	83	4.5	100	4.6	67	3.4	112
5	จีน[1/]	5.2	53	4.7	53	5.6	59	5.6	62	5.2	24	5.0	58

หมายเหตุ : 1/ จีน เป็นอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวรวมของทั้งประเทศ ไม่เพียงเฉพาะจีนตอนใต้เท่านั้น

เมียนมา ไม่ได้เข้าร่วมการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของ WTO

ที่มา : World Economic Forum (2019)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

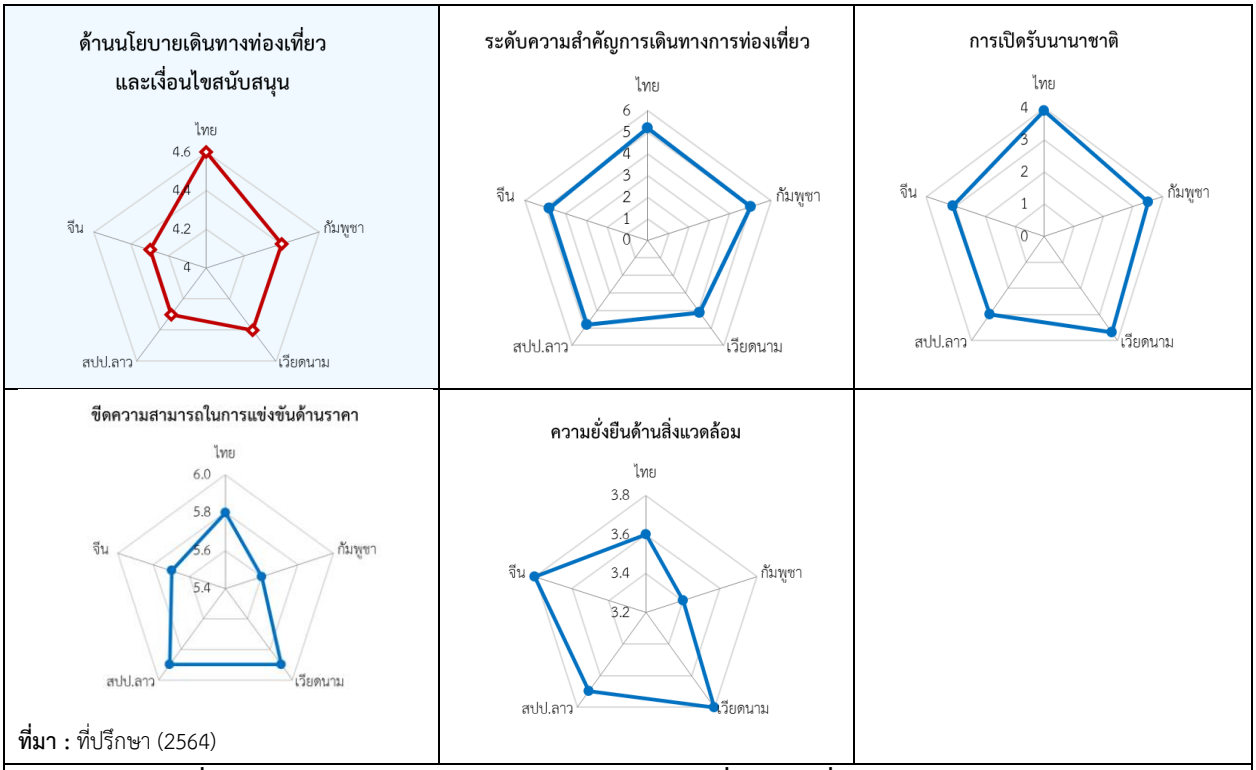
รูปที่ 5.7.2-5 ศักยภาพด้านสภาพแวดล้อมสนับสนุนของไทยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS

ตารางที่ 5.7.2-6 นโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุนการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS

ลำดับ	ประเทศ	ปัจจัยนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุน		ดัชนีชี้วัด							
				ระดับความสำคัญการเดินทางการท่องเที่ยว		การเปิดรับนานาชาติ		ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคา		ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม	
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ
1	ไทย	4.6	42	5.2	27	3.9	45	5.8	25	3.6	130
2	กัมพูชา	4.4	78	5.0	44	3.5	66	5.6	49	3.4	139
3	เวียดนาม	4.4	79	4.1	100	3.7	58	5.9	22	3.8	121
4	สปป.ลาว	4.3	83	4.8	64	3.0	87	5.9	20	3.7	122
5	จีน[1/]	4.3	85	4.8	66	3.1	76	5.7	43	3.8	120

หมายเหตุ : 1/ จีน เป็นอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวรวมของทั้งประเทศ ไม่เพียงเฉพาะจีนตอนใต้เท่านั้น
เมียนมา ไม่ได้เข้าร่วมการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของ WTO

ที่มา : World Economic Forum (2019)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.2-6 ศักยภาพด้านนโยบายเดินทางท่องเที่ยวและเงื่อนไขสนับสนุนของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS

3) โครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพ

ผลการประเมินปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพการท่องเที่ยว ในปี 2562 พบว่า ไทยได้คะแนนจากการประเมินของ WEF เท่ากับ 4.6 อยู่ในลำดับที่ 32 จาก 140 ประเทศทั่วโลก เมื่อพิจารณาตามดัชนีชี้วัด 3 ดัชนี และทำการเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS (ไม่รวมจีน) พบว่า ไทยมีศักยภาพมากที่สุดในทุกดัชนี ได้แก่ ด้านการขนส่งทางอากาศ ด้านการท่าเรือและขนส่งทางบก และด้านบริการ

นักท่องเที่ยว ทั้งนี้ไทยมีจุดเด่นในด้านบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 1 ของทวีปเอเชีย รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-7** และผลการเปรียบเทียบดัง**รูปที่ 5.7.2-7**

ตารางที่ 5.7.2-7 โครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS

ลำดับ	ประเทศ	ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพ		ดัชนีชี้วัด					
				ขนส่งทางอากาศ		ท่าเรือและขนส่งทางบก		บริการนักท่องเที่ยว	
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ
1	ไทย	4.6	32	4.6	22	3.3	72	5.9	14
2	กัมพูชา	2.7	101	2.3	91	2.5	111	3.2	93
3	เวียดนาม	3.1	87	3.4	50	3.0	84	2.8	106
4	สปป.ลาว	2.8	95	2.4	90	2.5	110	3.4	89
5	จีน[1/]	3.9	54	4.3	31	3.9	48	3.5	86

หมายเหตุ : 1/ จีน เป็นอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวรวมของทั้งประเทศ ไม่เพียงเฉพาะจีนตอนใต้เท่านั้น

เมียนมา ไม่ได้เข้าร่วมการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของ WTO

ที่มา : World Economic Forum (2019)

4) ปัจจัยทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมการท่องเที่ยว

ผลการประเมินปัจจัยทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมการท่องเที่ยว ในปี 2562 พบว่าไทยได้คะแนนจากการประเมินของ WEF เท่ากับ 3.7 อยู่ในลำดับที่ 21 จาก 140 ประเทศทั่วโลก เมื่อพิจารณาตามดัชนีชี้วัด 2 ดัชนี และทำการเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS (ไม่รวมจีน) พบว่า ไทยมีศักยภาพมากที่สุดในด้านทรัพยากรธรรมชาติ ส่วนด้านทรัพยากรวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวธุรกิจเวียดนามมีศักยภาพมากที่สุด รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.2-8** และผลการเปรียบเทียบดัง**รูปที่ 5.7.2-8**

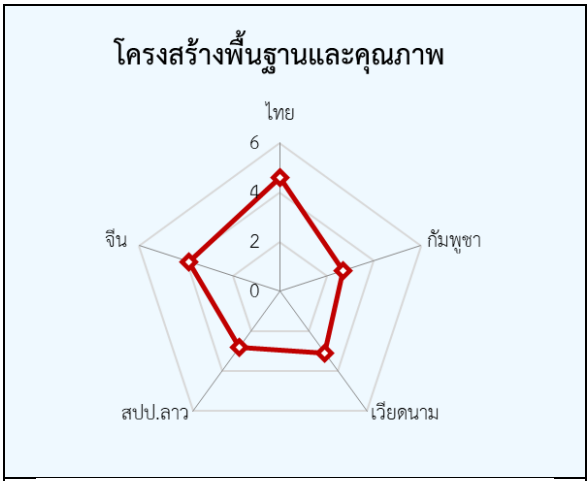
ตารางที่ 5.7.2-8 ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศ GMS

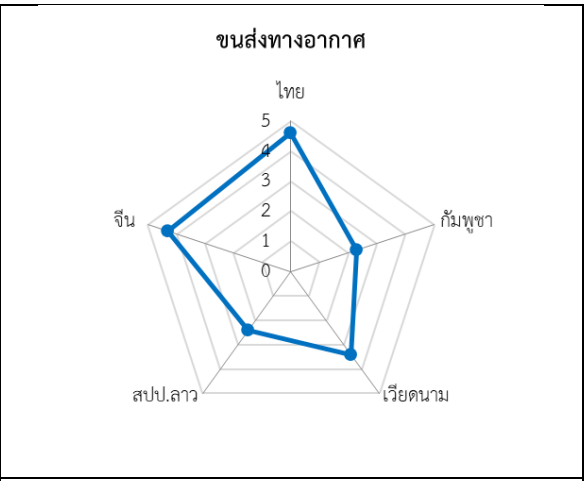
ลำดับ	ประเทศ	ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมการท่องเที่ยว		ดัชนีชี้วัด			
				ทรัพยากรธรรมชาติ		ทรัพยากรวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวธุรกิจ	
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อับดับ	คะแนน	อับดับ
1	ไทย	3.7	21	4.8	10	2.6	35
2	กัมพูชา	2.3	72	3.0	66	1.6	76
3	เวียดนาม	3.4	26	3.8	35	2.9	29
4	สปป.ลาว	2.1	88	2.9	70	1.3	111
5	จีน[1/]	6.1	1	5.1	4	7.0	1

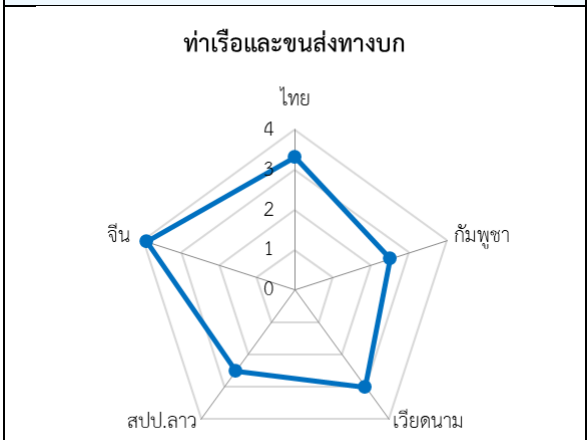
หมายเหตุ : 1/ จีน เป็นอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวรวมของทั้งประเทศ ไม่เพียงเฉพาะจีนตอนใต้เท่านั้น

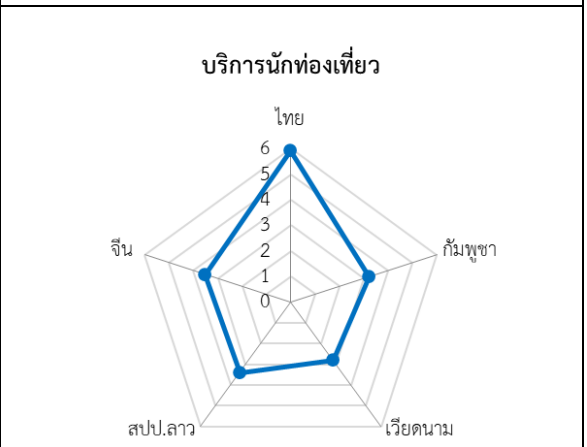
เมียนมา ไม่ได้เข้าร่วมการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของ WTO

ที่มา : World Economic Forum (2019)



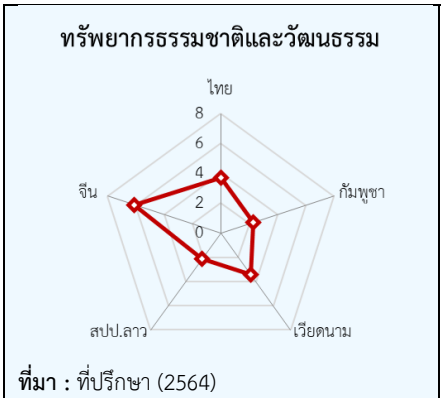


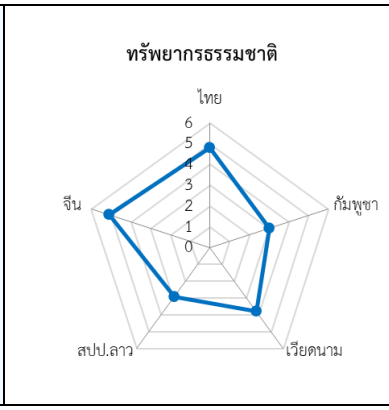


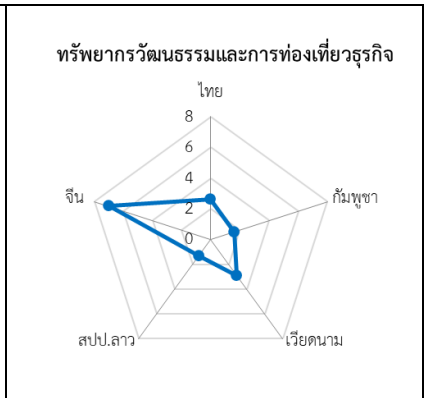


ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.2-7 ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS







ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.2-8 ศักยภาพด้านทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ GMS

5.7.3 กรอบความร่วมมือและสถานการณ์อุตสาหกรรมท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ เพื่อส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมกัน ครอบคลุม 10 สาขาความร่วมมือ ได้แก่ ก่การคมนาคมขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง พลังงาน การเกษตร สิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์การพัฒนาเมือง การท่องเที่ยว เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเขตเศรษฐกิจชายแดนและสหสาขา ซึ่งด้านการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในกรอบความร่วมมือที่สำคัญโดยมุ่งส่งเสริมอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน

ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งคณะทำงาน (Working Group) ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงท่องเที่ยวของกัมพูชา องค์กรบริหารการท่องเที่ยวของจีน (People's Republic of China National Tourism Administration) กระทรวงสารสนเทศ วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว ของ สปป.ลาว กระทรวงการโรงแรมและท่องเที่ยวของเมียนมา กระทรวงการท่องเที่ยวและการกีฬา ของไทย และกระทรวงวัฒนธรรม การกีฬา และการท่องเที่ยวของเวียดนาม ได้ร่วมจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2568 (Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy 2016 - 2025) ดังใน**รูปที่ 5.7.1-1** โดยมีวิสัยทัศน์ (Vision) คือ

"บูรณาการการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้มีความเจริญรุ่งเรือง ความเท่าเทียม และฟื้นฟูการท่องเที่ยวในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น ภายใต้ความร่วมมือและจัดองค์ความรู้ให้มีประสิทธิภาพ"

มีเป้าประสงค์ (Outcome) พัฒนาเส้นทาง (Destination) การท่องเที่ยวในภูมิภาคให้มีความสามารถในการแข่งขันยิ่งขึ้น มีความสมดุล และยั่งยืน โดยมียุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว (Human Resource Development) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว (Improve Tourism Infrastructure) ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างประสบการณ์และการบริการให้แก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือน (Enhance Visitor Experiences and Services) ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างสรรค์และส่งเสริมด้านตลาดการท่องเที่ยว (Creative Marketing and Promotion) และยุทธศาสตร์ที่ 5 อำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Facilitate Regional Travel)

โดยยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่ได้วางตำแหน่งการพัฒนาไว้ที่ปรึกษาได้นำมาประยุกต์และจัดระบบให้สอดคล้องกับโครงการนี้ ซึ่งได้นำหลักการ (Fundamental) และแนวคิดของ Michael E. Porter ในการวางยุทธศาสตร์การเพิ่มมูลค่า (Value Chain) และยุทธศาสตร์ในการแข่งขัน (Competitive Strategy) ของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งแบ่งองค์ประกอบเป็น 2 ส่วน

- **ส่วนแรก** เรียกว่ากิจกรรมหลัก (Primary Activities) ซึ่งเป็นห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรม

- **ส่วนที่สอง** เรียกว่ากิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่จะขับเคลื่อนเพิ่มคุณค่าในห่วงโซ่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว

จากการจัดทำยุทธศาสตร์ของคณะทำงาน (Working Group) ด้านการท่องเที่ยวของประทวนด้วยตัวแทนของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง นำมาสู่การจัดระบบการศึกษาด้วยหลักการแนวคิดของ M. E. Porter ในการเพิ่มมูลค่า (Value Chain) ของห่วงโซ่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้น ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืนและยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมบูรณาการของตลาดกระบวนการผลิต และห่วงโซ่คุณค่า
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

จากการจัดระบบการศึกษาด้วยหลักการแนวคิดของ M. E. Porter พบว่า โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ความร่วมทางเศรษฐกิจในอนุภาคแม่น้ำโขง ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ปรับยุทธศาสตร์ในการศึกษาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยว (**ตารางที่ 5.7.3-1** และ**รูปที่ 5.7.3-1**) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้น ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืนและยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ซึ่งเป็นกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ดังนี้

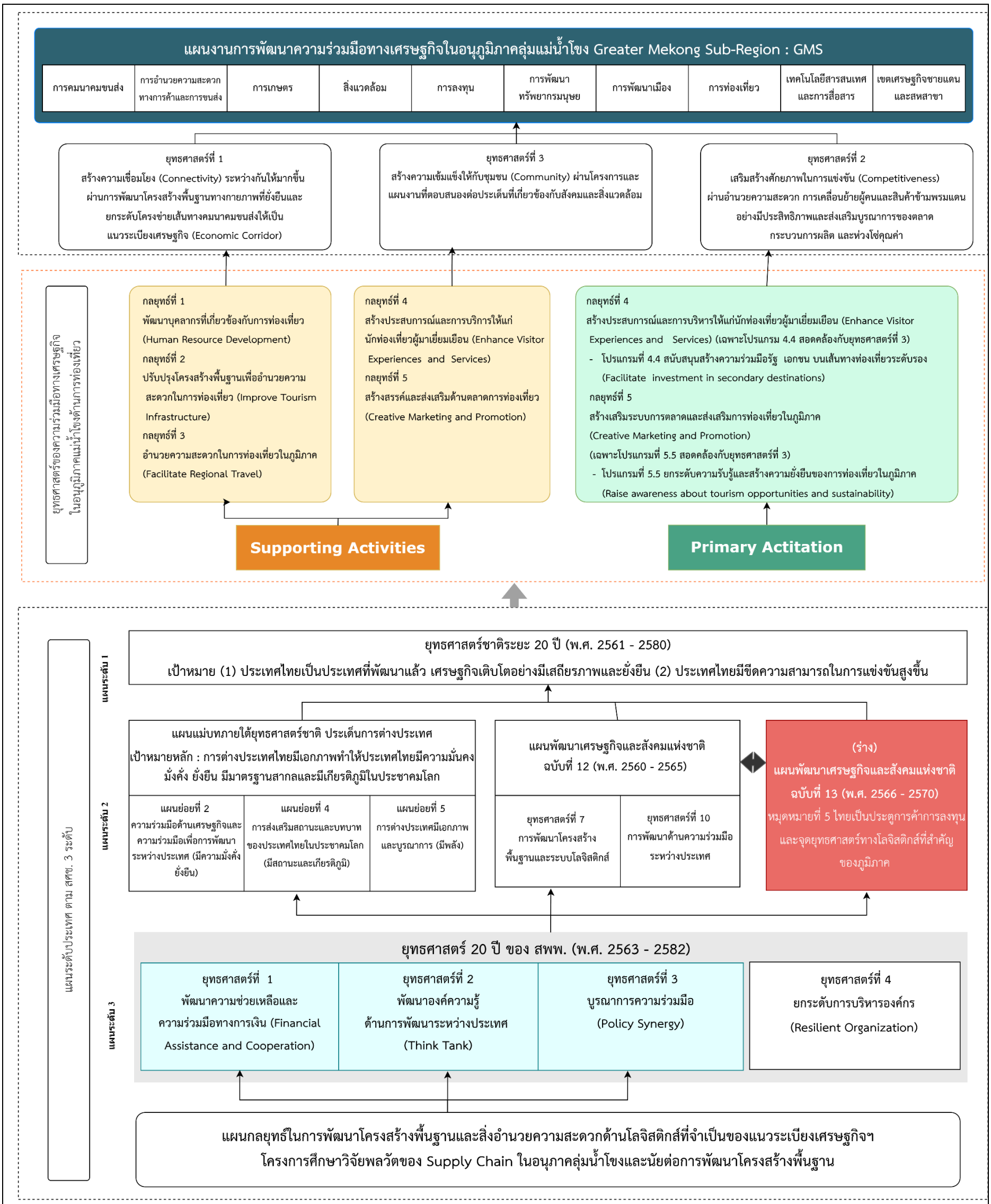
- **กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว (Human Resource Development) บุคลากรด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนผู้บริหารจัดการเส้นทางท่องเที่ยวขาดทักษะและพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยว จำเป็นที่จะต้องขยายนวัตกรรมด้านความรู้ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในรูปแบบการศึกษาสหสาขาวิชาชีพและโปรแกรมฝึกอบรมแบบการศึกษานอกระบบ (Non - Formal) ให้แก่ผู้เกี่ยวข้องที่ยังไม่เข้าถึงองค์ความรู้ในด้านการท่องเที่ยว โดยจัดให้มีโปรแกรมดังนี้

- โปรแกรมที่ 1.1 ปฏิบัติการท่องเที่ยวในภูมิภาคอย่างมีมาตรฐาน (Implement Regional Skills Standards)
- โปรแกรมที่ 1.2 สร้างสมรรถนะเจ้าหน้าที่ภาครัฐ (Rapacity Building for Public) ซึ่งเป็นโปรแกรมเพื่อสนับสนุนเพื่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการให้เป็นไปตามนโยบาย โปรแกรมโครงการในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว (Distinction) ให้เกิดความยั่งยืน
- โปรแกรมที่ 1.3 สร้างความเข้มแข็งทางธุรกิจเชื่อมโยงสนับสนุนบริการด้านการท่องเที่ยว (Strengthen Tourism Enterprise Support Services)

ตารางที่ 5.7.3-1 สรุปกลยุทธ์เพื่อเพิ่มมูลค่า (Value Chain) ในห่วงโซ่อุปทานอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ด้านการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือ GMS	ยุทธศาสตร์ของความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยว	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 สนับสนุนขับเคลื่อนคุณค่าห่วงโซ่อุปทานและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืนและยกระดับโครงสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Supporting Activities)	กลยุทธ์ที่ 1	พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว (Human Resource Development)
	กลยุทธ์ที่ 2	ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว (Improve Tourism Infrastructure)
	กลยุทธ์ที่ 3	อำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Facilitate Regional Travel)
ยุทธศาสตร์ที่ 2 อำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมบูรณาการด้านการตลาด กระบวนการผลิต และห่วงโซ่คุณค่า (Primary Actitation)	กลยุทธ์ที่ 4	สร้างประสบการณ์และการบริการให้แก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือน (Enhance Visitor Experiences and Services)
	กลยุทธ์ที่ 5	สร้างสรรค์และส่งเสริมด้านตลาดการท่องเที่ยว (Creative Marketing and Promotion)
ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม (Supporting Activities)	กลยุทธ์ที่ 4	สร้างประสบการณ์และการบริหารให้แก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือน (Enhance Visitor Experiences and Services) (เฉพาะโปรแกรม 4.4 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3) โปรแกรมที่ 4.4 สนับสนุนสร้างความร่วมมือรัฐ เอกชน บนเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง (Facilitate investment in secondary destinations)
	กลยุทธ์ที่ 5	สร้างสรรค์และส่งเสราด้านตลาดการท่องเที่ยว (Creative Marketing and Promotion) (เฉพาะโปรแกรมที่ 5.5 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3) โปรแกรมที่ 5.5 ยกระดับความรับรู้และสร้างความยั่งยืนของการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Raise awareness about tourism opportunities and sustainability)

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 5.7.3-1 เชื่อมโยงยุทธศาสตร์ของกลยุทธ์เพื่อเพิ่มมูลค่า (Value Chain) ในห่วงโซ่อุปทานอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยว

- **กลยุทธ์ที่ 2** ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว (Improve Tourism Infrastructure) พัฒนาคุณภาพและขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยคำนึงถึงการขยายตัวของเมืองและความยืดหยุ่นต่อภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง ทั้งนี้รวมไปถึงโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งทางอากาศ ระบบราง ถนน และทางเรือ ที่มีความปลอดภัย สะดวก และจูงใจแก่นักท่องเที่ยว โดยให้ความสนใจด้านสนามบินซึ่งเป็นประตูแรก (Gateway) ของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ และเชื่อมโยงไปถึงโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง กลยุทธ์ที่ 2 มีโปรแกรมดังนี้

  - โปรแกรมที่ 2.1 ปรับปรุงท่าอากาศยาน (Improve Airports)
  - โปรแกรมที่ 2.2 ปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยวระดับรองที่เชื่อมโยงท่องเที่ยวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลัก (Improve road access in secondary destination)
  - โปรแกรมที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างและบริการให้เป็นเมืองสีเขียว (Develop Green Urban Infrastructure and Services)
  - โปรแกรมที่ 2.4 ปรับปรุงท่าเรือผู้โดยสารทั้งทางแม่น้ำและทางทะเล (Improve River and Marine Passenger port)
  - โปรแกรมที่ 2.5 ขยายขนส่งระบบรางระหว่างประเทศ (Expand the Transnational Railway System) เส้นทางคุนหมิง สิงคโปร์ ซึ่งเป็นโอกาสเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยวในภูมิภาค และเชื่อมโยงไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ กับภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

- **กลยุทธ์ที่ 3** อำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวภูมิภาค (Facilitate Regional Travel) กลยุทธ์ที่ให้ความสำคัญในการท่องเที่ยวผ่านแดน การขับเคลื่อนบริการด้านการบิน การออกหนังสือวีซ่า ความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกผ่านแดนของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีโปรแกรมดังนี้

  - โปรแกรมที่ 3.1 สนับสนุนในการปฏิบัติการตามข้อตกลงการให้บริการในการเดินทางทางอากาศยาน (Advocate Implementation of Air Services Agreement)
  - โปรแกรมที่ 3.2 ให้ความสำคัญลดช่องว่างด้านนโยบายการออกวีซ่าท่องเที่ยวของนักเดินทาง (Address Tourist Visa Policy Gaps)
  - โปรแกรมที่ 3.3 ปรับปรุงอำนวยความสะดวก และจัดการในการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว (Improve Border Facilities and Management)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 อำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมบูรณาการด้านการตลาด กระบวนการผลิตและห่วงโซ่คุณค่า ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ซึ่งเป็นกิจกรรมหลัก (Primary Activities) ดังนี้

- **กลยุทธ์ที่ 4** สร้างความผูกพัน ประสบการณ์ และการให้การบริการแก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยือน (Enhance Visitor Experiences and Services) สร้างความผูกพันแก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยือนให้ได้รับประสบการณ์จากการมาเยือนและการบริการที่ดี และการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่เส้นทางท่องเที่ยว ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสภาพพื้นที่ (Landscape) ของภูมิภาค โดยมีโปรแกรมสำคัญดังนี้

- โปรแกรมที่ 4.1 บูรณาการระดับพื้นที่และวางแผนเส้นทางการท่องเที่ยวตลอดเส้นทาง (Create Integrate Spatial and Thematic Distinction Plans)
- โปรแกรมที่ 4.2 พัฒนาเรื่องราวประสบการณ์การท่องเที่ยวของแต่ละประเทศในภูมิภาค (Develop Thematic Multicounty Experience)
- โปรแกรมที่ 4.3 วางมาตรฐานปฏิบัติการท่องเที่ยวโดยรวมของภูมิภาค (Implement Common Tourism Standard)
- โปรแกรมที่ 4.4 สนับสนุนสร้างความร่วมมือรัฐ เอกชน ในเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง (Facilitate Investment in Secondary Destinations) โดยการส่งเสริมให้มีองค์กรความร่วมมือรัฐ เอกชน เช่น ชุมชนธุรกิจ (Business Forum) และการลงทุนของภาคเอกชนในเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง ตลอดจนสร้างเครือข่ายข้อมูลเส้นทางการตลาด เส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง
- โปรแกรมที่ 4.5 ป้องกันผลกระทบในทางลบต่อสังคมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Prevent Negative Social and Environmental Impost) ตลอดห่วงโซ่เส้นทางการท่องเที่ยวให้คำนึงถึงบทบาทของธุรกิจการท่องเที่ยวที่กระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

- **กลยุทธ์ที่ 5** สร้างเสริมระบบการตลาดและส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Creative Marketing and Promotion) คณะทำงานด้านการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้ให้ความสำคัญในระบบงานวิจัยและการแลกเปลี่ยนข้อมูลวางแผนการตลาดท่องเที่ยวเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับสภาพสังคมและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยโปรแกรมดังนี้

- โปรแกรมที่ 5.1 ส่งเสริมประสบการณ์และจัดกิจกรรมระดับประเทศร่วมกัน (Promote the Matic Multicounty Experiencer and Events) สำนักงานความร่วมมือการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง เป็นสื่อกลางในการส่งเสริมและจัดกิจกรรมท่องเที่ยวร่วมกันในภูมิภาค
- โปรแกรมที่ 5.2 วางตำแหน่งการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องมาเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย (Position the Greater Mekong Subregion as a Must Visit Destination in Asia)
- โปรแกรมที่ 5.3 สร้างความเข้มแข็ง ความร่วมมือรัฐ เอกชน ในการจัดการการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Strengthen Public-Private Joint Marketing Arrangement) สำนักงานความร่วมมือการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขงจะเป็นแกนกลางในการสร้างความร่วมมือในการสร้างสื่อ ระบบสายการบิน การปฏิบัติการท่องเที่ยวร่วมกัน โรงแรม ตลอดจนสร้างเวที
(Plate Forms) การปฏิบัติการท่องเที่ยวร่วมกัน
- โปรแกรมที่ 5.4 เสริมสร้างการวิจัยการตลาด และแลกเปลี่ยนข้อมูล (Enhance Market Research and Data Exchange) ส่งเสริมสถาบันวิชาการศึกษาวิจัยด้านท่องเที่ยว สำนักงานความร่วมมือท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง จะเป็นองค์ประมวลวิเคราะห์และผลิตข้อมูลสถิติเพื่อนักการตลาด นักวางแผน และผู้ตัดสินใจใช้ประโยชน์ ตลอดส่งเสริมสถาบันวิชาการและสหพันธ์การท่องเที่ยวศึกษาวิจัยและพัฒนาเครื่องมือวัดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวลุ่มน้ำโขง

- โปรแกรมที่ 5.5 ยกระดับความรับรู้และสร้างความยั่งยืนของการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Raise Awareness About Tourism Opportunities and Satiability) สำนักงานความร่วมมือการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขงร่วมมือกับหน่วยงานราชการเพื่อให้ความรู้ การทำงาน และตำแหน่งงานแก่นักศึกษา และผู้ต้องการทำงานด้านการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ซึ่งเป็นกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ดังนี้

- **กลยุทธ์ที่ 4** สร้างประสบการณ์และการบริหารให้แก่นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือน (Enhance Visitor Experiences and Services) (เฉพาะโปรแกรม 4.4 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3)

- โปรแกรมที่ 4.4 สนับสนุนสร้างความร่วมมือรัฐ เอกชน บนเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง (Facilitate Investment in Secondary Destinations)

- **กลยุทธ์ที่ 5** สร้างเสริมระบบการตลาดและส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Creative Marketing and Promotion) (เฉพาะโปรแกรมที่ 5.5 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3)

- โปรแกรมที่ 5.5 ยกระดับความรับรู้และสร้างความยั่งยืนของการท่องเที่ยวในภูมิภาค (Raise Awareness About Tourism Opportunities and Sustainability)

นอกจากนี้ตัวแทนแต่ละประเทศที่เป็นคณะทำงาน (Working Group) ได้นำเสนอ (Address) ประเด็นสำคัญ (Priorities) ด้านการท่องเที่ยวของแต่ละประเทศ ไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ปี 2559 - 2568 (Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy 2016 - 2025) คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล (Human Rescues) ด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว (Product) ในภูมิภาค การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว และโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) รายละอียดดัง**ตารางที่ 5.7.3-2**

2) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มประเทศ ACMECS ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทยและส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาคโดยการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม (Transport Linkages) และการท่องเที่ยว (Tourism Cooperation) เป็นส่วนหนึ่งของกรอบความร่วมมือฯ เพื่อพัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่ง ระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศ ACMECS และอำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยจะดำเนินการสร้างถนน และสะพานเชื่อมระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศ ACMECS และเปิดเส้นทางทางการค้าใหม่ๆ เพื่อเชื่อมเส้นทางไปยังจีน และอินเดีย

ตารางที่ 5.7.3-2 ประเด็นการพัฒนาสำคัญ (Priorities) สำคัญ ด้านการท่องเที่ยว

ประเทศ	ประเด็นสำคัญ (Priorities)
ไทย	- พัฒนาคุณภาพและการบริการเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความยั่งยืนและความเป็นอัตลักษณ์ของไทย “Thainess” - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และคมนาคม ความสะดวกสบาย ให้แก่นักท่องเที่ยวและเป็นไปตามความต้องการของชุมชน ท้องถิ่น และสิ่งแวดล้อม - พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว - การตลาดและการสร้างเครื่องหมาย (Branding) ด้านการท่องเที่ยว - ส่งเสริมบุคลากรและความร่วมมือในองค์กรภาคีในการจัดการการท่องเที่ยวและความร่วมมือกับต่างประเทศ
เมียนมา	- สร้างบุคลากรและการบริการนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ - สร้างภาพลักษณ์ แบรนด์ และการวางตำแหน่งการท่องเที่ยวของประเทศ - พัฒนาคุณภาพและการบริการการท่องเที่ยว - ปรับปรุงเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่มีความสัมพันธ์กับโครงสร้างพื้นฐาน - ให้ความสำคัญการวางแผน/จัดการการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยในเส้นทางการท่องเที่ยว
สปป.ลาว	- ให้ความสำคัญประสิทธิภาพในการปฏิบัติการด้านกฎหมาย มาตรฐาน และแหล่งท่องเที่ยว - พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว - ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาการท่องเที่ยว (Products) และให้วงรอบการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับพื้นที่เมืองรอง - ปรับปรุงการวิจัยด้านการท่องเที่ยว ข่าวสารข้อมูล และการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว - สนับสนุนการลงทุน ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาคุณภาพเส้นทางการท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น
กัมพูชา	- พัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพให้ดียิ่งขึ้น - พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว - ส่งเสริมด้านการตลาดท่องเที่ยว - ปรับปรุงความปลอดภัยและภาพลักษณ์ที่กระทบในเชิงลบในการจัดการการท่องเที่ยว - ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว ด้านคมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงภายในภูมิภาค และระหว่างประเทศ - ให้ความสำคัญระบบกฎหมาย และกลไกในการจัดการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว
เวียดนาม	- การพิจารณาการท่องเที่ยวเป็นสาขาที่สำคัญยิ่งและเป็นสาขาที่มีคุณค่าของเวียดนาม - ให้ความสำคัญด้านคุณภาพความเป็นมืออาชีพ และทันสมัย พร้อมทั้งให้มั่นใจในการพัฒนาอย่างยั่งยืน - ส่งเสริมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก - ให้ความสำคัญในการจัดการเส้นทางการท่องเที่ยว และการบริหารจัดการ - ปรับปรุงการส่งเสริมการตลาด โฟกัสการสร้างแบรนด์สำคัญในการท่องเที่ยว - สร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติที่มีชื่อเสียง เพื่อการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ

ตารางที่ 5.7.3-2 ประเด็นการพัฒนาสำคัญ (Priorities) สำคัญ ด้านการท่องเที่ยว (ต่อ)

ประเทศ	ประเด็นสำคัญ (Priorities)
จีน (ตัวแทนมณฑลยูนนานและกวางสี)	- สร้างสรรค์นวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวด้วยลักษณะเฉพาะการท่องเที่ยวของมณฑลทั้งสอง - พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - ส่งเสริมการพักผ่อนที่มีคุณภาพ วัฒนธรรม การเรียนรู้ และจัดเหตุการณ์ที่สำคัญและยิ่งใหญ่ - ให้เกิดความเชื่อมั่นในความปลอดภัย
สหพันธ์ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	- จูงใจในการลงทุนด้านการท่องเที่ยว - ให้ความสำคัญสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว - ให้มีความมั่นใจในความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และดูแล/ป้องกันสถานที่มรดกทางวัฒนธรรม (Heritage) - ป้องกัน/ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) - ขยายการเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยว - ภาคปฏิบัติการและขยายมาตรฐานการท่องเที่ยวของอาเซียน - ส่งเสริมการตลาดอย่างเข้มแข็ง (Intensify) และมีความหลากหลายในการท่องเที่ยว (Product) - ยกระดับขีดความสามารถของทรัพยากรบุคคล (Human Capital) ในด้านการท่องเที่ยว - ยกระดับชุมชนและภาครัฐ-เอกชน ในการเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ที่มา : Mekong Tourism Coordinating Office (2017)

3) นโยบายการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในแต่ละประเทศ

(1) ไทย

มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม ในระยะยาว ผ่านแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ในส่วนมิติด้านการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญต่อความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว รักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลก ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับและเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง และยังให้ความสำคัญกับความหลากหลายของการท่องเที่ยว ผ่านแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว 6 ประเด็น ได้แก่ (1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค และ (6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

(2) เมียนมา

มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการพัฒนาและปรับปรุงถนนสายภูมิภาค เพื่อเชื่อมต่อกับนานาประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMVT ร่วมทั้งการร่วมทุนของต่างชาติในการพัฒนาเส้นทางรถไฟ และท่าเรือขนส่งสินค้า แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลเมียนมามีความกระตือรือร้นต่อ

การพัฒนาประเทศ โดยการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบคมนาคม ทั้งภายในประเทศและระดับภูมิภาค

เมียนมาที่ผ่านมามีนโยบายการพัฒนาระบบขนส่ง จัดระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว จากชั้นในของประเทศไปยังเมืองท่องเที่ยวชายทะเล และเมืองประวัติศาสตร์ เช่น เริ่มจากเมืองพะโค - ตองอู - มัณฑะเลย์ - กรุงย่างกุ้ง - กรุงเนปิดอว์ - ปินมานา โดยเน้นการเปิดเสรีการขนส่งโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว โดยเร่งการพัฒนาระบบการขนส่งบริการรับจัดการสินค้าทางทะเล บริการขนส่งทางอากาศ บริการขนส่งทางราง และบริการขนส่งทางถนน พร้อมกันนั้นได้มีการจัดการขนส่งโดยสารและจุดพักรถระหว่างเส้นทางย่างกุ้งไปเนปิดอว์ เพื่อสร้างโอกาสทางการท่องเที่ยวภายในประเทศโดยมีแนวทางในการพัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใน 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย - เมียนมา/สปป.ลาว - จีน ได้แก่ เส้นทางคุณหมิง - เชียงราย - กรุงเทพฯ ที่ผ่านมาทางเส้นทาง สปป.ลาว และเมียนมา เส้นทางคุณหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 ของเวียดนามเหนือ - ใต้

รูปแบบที่ 2 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เชื่อมโยงเมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม มีความยาวของถนนที่เชื่อมโยงกันทั้งหมดประมาณ 1,450 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนส่งภาคพื้นดินที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้

รูปแบบที่ 3 แนวการพัฒนาพื้นที่ตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงเมียนมา - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม โดยยกระดับทางเชื่อมโยงที่สำคัญในทางหลวงอาเซียนจากกรุงเทพฯ ถึงโฮจิมินห์

(3) สปป.ลาว

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Greater Mekong Subregion: GMS) จากระบบเชื่อมโยงภูมิภาคด้านการท่องเที่ยว สปป.ลาว ให้ความสำคัญในด้านการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ เพื่อสนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างประเทศตลอดจนใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ส่งเสริมขีดความสามารถ รวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในตลาดโลก ซึ่งกรอบความร่วมมือดังกล่าวกระตุ้นให้ สปป.ลาว เร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ คือ จีน ไทย เวียดนาม ที่ทำให้ สปป.ลาว เปลี่ยนจาก Land Look เป็น Land Linked โดยมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวเป็นประเด็นหลักสำคัญ เพื่อสร้างรายได้จากภาคบริการให้เป็นรายได้สำคัญของประเทศ ตลอดจนปรับตัวทางการผลิตเพื่อลดการนำเข้า พร้อมยกระดับความกินดีอยู่ดีของประชาชน

(4) กัมพูชา

ให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม โดยการยกระดับการเชื่อมโยงที่สำคัญในทางหลวงอาเซียนจากกรุงเทพฯ ถึงโฮจิมินห์ ผ่านทางกรุงพนมเปญ พร้อมทั้งยังมีโครงการที่จะปรับปรุงถนน สร้างเส้นทางขนส่ง พัฒนาเส้นทางรถไฟสายต่างๆ และระบบขนส่งทางน้ำ พัฒนาข้อตกลงเดินเรือเพื่อการค้า และการท่องเที่ยว พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนย้ายคนและสินค้าข้ามพรมแดน ในเขตแขวงตอนเหนือของ สปป.ลาว คือ บ้านบ่อเต็น (ชายแดน สปป.ลาว - จีน) แขวงหลวงน้ำหก แขวงบ่อแก้ว ตามแนวถนนสายคุนหมิง - สปป.ลาว - อ.เชียงของ เชียงราย ทางการจีนมีโครงการที่จะพัฒนาเขตเมืองล่า รวมถึงชายแดนบ่อหาน (ตรงข้ามบ่อเต็นของ สปป. ลาว) โดยเขตปกครองสิบสองปันนา

(5) เวียดนาม

ด้านการท่องเที่ยวมีศักยภาพมากในด้านการท่องเที่ยว ภูมิประเทศเวียดนาม ประกอบด้วยภูเขาสูงมากมาย โดยเฉพาะเทือกเขาฟานซีปัน (Fansipan) สูงถึง 3,143 เมตร ซึ่งสูงที่สุดในอินโดจีน มีแม่น้ำสำคัญ คือ แม่น้ำกุง (Cung) ซึ่งไหลไปบรรจบกับแม่น้ำแดง เป็นดินดอนสามเหลี่ยมอุดมสมบูรณ์ (Red River Delta) และยังเป็นที่ตั้งของเมืองฮานอย (Hanoi) อันเป็นเมืองหลวง นอกจากนี้ ยังมีที่ราบลุ่ม Cao Bang Lang Son และ Vinh Yen รวมถึงอ่าว Halong Bay อันมีชื่อเสียงด้วยธรรมชาติที่งดงาม เวียดนามมีชนกลุ่มน้อยหลากหลาย และเนื่องจากพื้นที่บางส่วนอยู่ในเขตอากาศหนาว ซึ่งได้รับอิทธิพลกระแสอากาศจากขั้วโลกที่พัดผ่านไซบีเรีย และจีน เข้ามายังเวียดนาม ทำให้มีสภาพภูมิอากาศหนาวเย็น ภาคกลางของเวียดนามยังมีชนกลุ่มน้อยอาศัยอยู่มากมาย พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง ซึ่งเต็มไปด้วยหินภูเขาไฟ หาดทราย เนินทราย และทะเลสาบ เป็นเขตพื้นที่ป่าไม้สำคัญที่สุดของเวียดนาม ส่วนภาคใต้แม้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่ราบสูง แต่ก็มีที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong River Delta หรือที่รู้จักกันในชื่อ Cuu Long Giang) อันอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) หรืออดีตไซ่ง่อน (Saigon)

ในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ พื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงแล้ว ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) พื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เวียดนามได้ร่วมมือกับกรอบความร่วมมืออื่นๆ เช่น แม่น้ำโขง - คงคา (Mekong - Gonga Cooperation: MGC) ประกอบด้วย สมาชิกทั้ง 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้าง และเชื่อมโยงความร่วมมือในกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว การศึกษาวัฒนธรรม และการคมนาคมขนส่ง ได้มีการเสนอแนะที่จะเชื่อมโยงการคมนาคมในภูมิภาค ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางรถไฟ

(6) จีนตอนใต้

ได้วางผังพัฒนาพื้นที่บ่อหาน มณฑลยูนนาน เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจมีขนาด 28 ตารางกิโลเมตร นอกจากนี้รัฐบาลจีนยังวางโครงการพัฒนาบริเวณบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

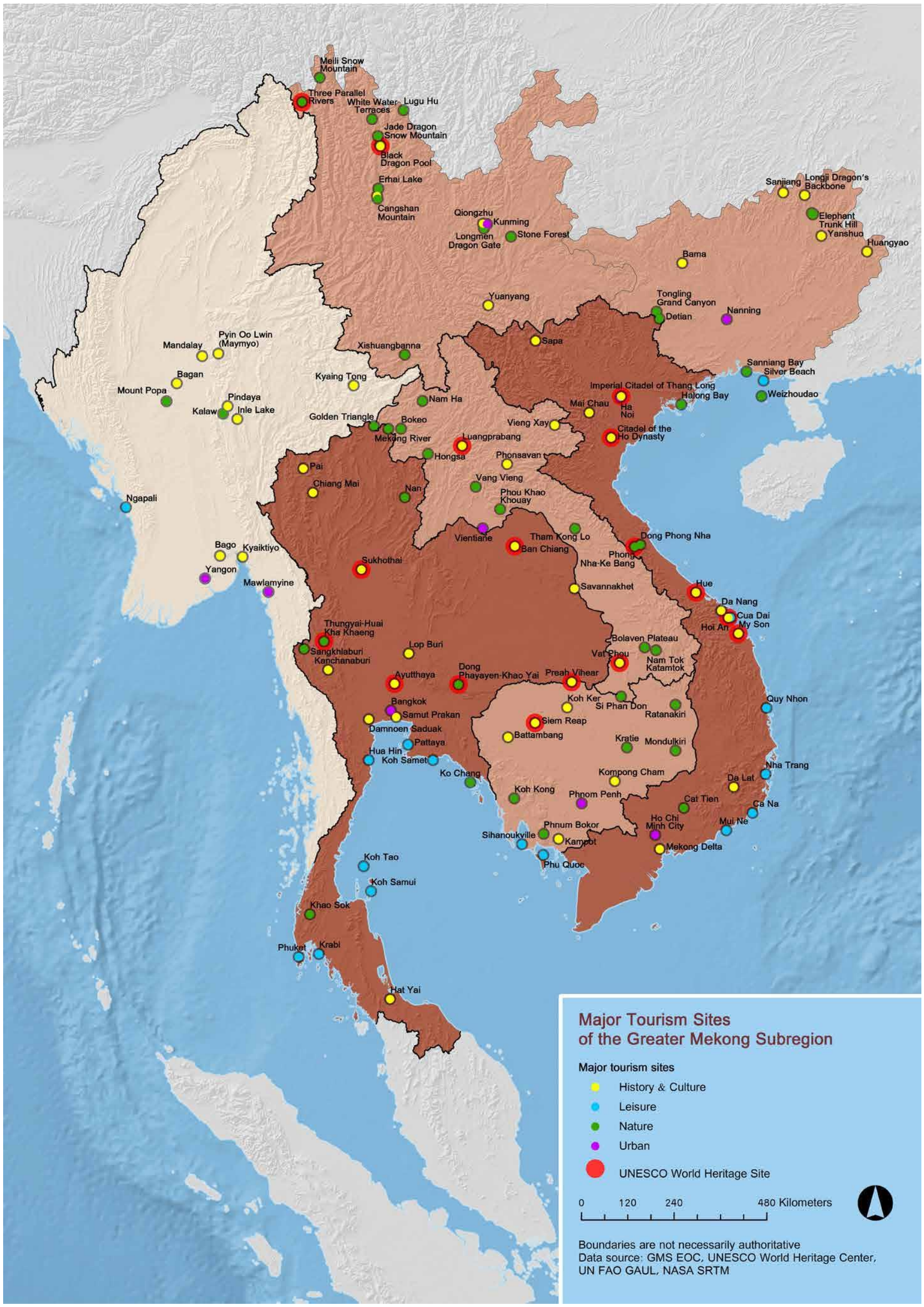
ให้เป็นเขตการค้าห่างจากชายแดนจีน ประมาณ 5 กิโลเมตร โดยมีบริษัท ฟู่ซิง ของฮ่องกงได้รับสัมปทาน 30 ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบ ขณะเดียวกันจีน - สปป.ลาว ยังร่วมสร้างอาคารเพื่อให้บริการ One - Stop - Service ขึ้นบริเวณชายแดนบ่อหาน - บ่อเต็น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2550 โดยปัจจุบันได้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ 5 เมือง ซึ่งได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว

5.7.4 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำหรือเขตพื้นที่ปลายทางการท่องเที่ยว (Supply Side) คือ จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่นักท่องต้องการเข้ามาใช้บริการทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) โดยได้แบ่งทรัพยากรการท่องเที่ยว (Attraction) ให้เป็นไปตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยวไว้ 6 ประเด็นเพื่อให้ครอบคลุมกับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่หลากหลายและสามารถนำไปพิจารณาแนวทางการพัฒนาตามทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม ตลอดจนการมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้เกิดความพึงพอใจต่อการบริการการท่องเที่ยว อาทิ ที่พัก ร้านอาหาร การรักษาความปลอดภัย และการเดินทาง ฯลฯ

1) ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Attraction)

(1) แหล่งท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) มีเอกลักษณ์โดดเด่นทางสังคมวัฒนธรรม และวิถีชีวิต ตลอดจนมีทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ (ดัง**รูปที่ 5.7.4-1**) ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) มีแหล่งท่องเที่ยวที่รองรับกับนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการหลากหลาย ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์และการตลาดเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวได้รู้จักผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวด้วย โดยแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นทะเบียนเป็น “มรดกโลก” ประกาศโดย United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) ถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการดึงดูดนักท่องเที่ยว และยังส่งผลต่อการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นมากขึ้น อีกทั้งสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรองรับและอำนวยสะดวกแก่นักท่องเที่ยว อาทิ โรงแรม ร้านอาหาร บริษัททัวร์ ฯลฯ จากการจับจ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยว ซึ่งไทยมีสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับการขึ้นทะเบียนมรดกโลกจำนวน 6 แห่ง (UNESCO, 2021) ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 3 แห่ง ได้แก่ (1) โบราณคดีบ้านเชียง (2) เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร และ (3) นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 2 แห่ง ได้แก่ (1) พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง และ (3) กลุ่มป่าแก่งกระจาน รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.4-1**



ที่มา : Mekong Tourism Coordinating Office (2017)

รูปที่ 5.7.4-1 แหล่งมรดกโลกใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

ตารางที่ 5.7.4-1 แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก (ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้)

ประเทศ	ชื่อแหล่ง	ปีที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลก (พ.ศ.)	ประเภทแหล่งมรดกโลก
ไทย	1. กลุ่มป่าแก่งกระจาน	2564	ทางธรรมชาติ
	2. พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่	2548	ทางธรรมชาติ
	3. แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง	2535	ทางวัฒนธรรม
	4. เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง	2534	ทางธรรมชาติ
	5. เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร	2534	ทางวัฒนธรรม
	6. นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา	2534	ทางวัฒนธรรม
เมียนมา	1. พุกาม	2562	ทางวัฒนธรรม
	2. กลุ่มเมืองโบราณอาณาจักรปยู	2557	ทางวัฒนธรรม
สปป.ลาว	1. แหล่งไหหินใหญ่ในเชียงขวาง - ทุ่งไหหิน	2562	ทางวัฒนธรรม
	2. วัดพูและการตั้งถิ่นฐานโบราณที่เกี่ยวข้องภายในภูมิทัศน์วัฒนธรรมจำปาศักดิ์	2544	ทางวัฒนธรรม
	3. เมืองหลวงพระบาง	2538	ทางวัฒนธรรม
กัมพูชา	1. เขตปราสาทสมโบร์ไพรกุกแหล่งโบราณคดีแห่งอิศานปุระ	2560	ทางวัฒนธรรม
	2. ปราสาทพระวิหาร	2551	ทางวัฒนธรรม
	3. เมืองพระนคร	2535	ทางวัฒนธรรม
เวียดนาม	1. ส่วนกลางของป้อมปราการหลวงทังล็อง - ฮานอย	2553	ทางวัฒนธรรม
	2. ป้อมปราการของราชวงศ์โห่	2554	ทางวัฒนธรรม
	3. หมู่โบราณสถานเมืองเว้	2536	ทางวัฒนธรรม
	4. เมืองโบราณฮอยอัน	2542	ทางวัฒนธรรม
	5. สถานที่ศักดิ์สิทธิ์หมีเซิน	2542	ทางวัฒนธรรม
	6. อุทยานแห่งชาติฟ็องญา - แก๋บ่าง	2546, 2558	ทางธรรมชาติ
	7. อ่าวหะล็อง	2537, 2543	ทางธรรมชาติ
	8. แหล่งภูมิทัศน์จ่างอาน	2557	แบบผสม (วัฒนธรรม + ธรรมชาติ)
จีนตอนใต้ (ยูนนานและกวางสี)	1. ภูมิทัศน์วัฒนธรรมศิลปะบนหินจั่วเจียงฮวาชาน	2559	ทางวัฒนธรรม
	2. เส้นทางสายไหม: โครงข่ายเส้นทางฉนวนฉางอาน - เทียนชาน (ร่วมกับคีร์กีซสถานและคาซัคสถาน)	2557	ทางวัฒนธรรม
	3. ภูมิทัศน์วัฒนธรรมนาขั้นบันไดหงเหอฮาหนี่	2556	ทางวัฒนธรรม
	4. เมืองเก่าลี่เจียง	2540	ทางวัฒนธรรม
	5. หล่งซากดึกดำบรรพ์เฉิงเจียง	2555	ทางธรรมชาติ
	6. พื้นที่คุ้มครองแม่น้ำขนานสามสายแห่งยูนนาน	2546	ทางธรรมชาติ

ที่มา : World Heritage Centre (2021)

(2) จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวของประเทศไทยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของ GMS ประกอบด้วย

(2.1) แหล่งท่องเที่ยวตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เป็นเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมท้องถิ่น ตลอดจนเป็นการท่องเที่ยวทางทางธรรมชาติรองรับนักท่องเที่ยว โดยแสดงจุดเด่นในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

- **กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง (จังหวัดตาก สุโขทัย กำแพงเพชร พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์ เพชรบูรณ์)** มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมเป็นที่นิยมและดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช อุทยานแห่งชาติแม่เมย อุทยานแห่งชาติลานสาง และอุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวที่รักการผจญภัย เช่น การเดินป่า ชมวิถีชีวิตชาวชนเผ่า ล่องแก่ง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยและอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร เป็นต้น
- **กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (จังหวัดเลย หนองบัวลำพู อุดรธานี หนองคาย สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร)** เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งโขงมีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมท้องถิ่น วิถีชีวิตริมฝั่งโขง การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติภูกระดึง พระธาตุศรีสอง แหล่งมรดกโลกบ้านเชียงและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติบ้านเชียง และหลวงพ่อพระใส เป็นต้น
- **กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด)** เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แต่แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าวยังไม่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น อุทยานแห่งชาติภูเวียง แหล่งขุดค้นโครงกระดูกไดโนเสาร์และซากปลาน้ำจืดโบราณที่พิพิธภัณฑ์สิรินธร (พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูกุ้มข้าว พระธาตุนาดูน และพระมหาเจดีย์ชัยมงคล เป็นต้น
- **กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (จังหวัดชัยภูมิ และนครราชสีมา)** มีความโดดเด่นด้านธรรมชาติ และวัฒนธรรม เช่น อุทยานแห่งชาติป่าหินงามและอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ เป็นต้น

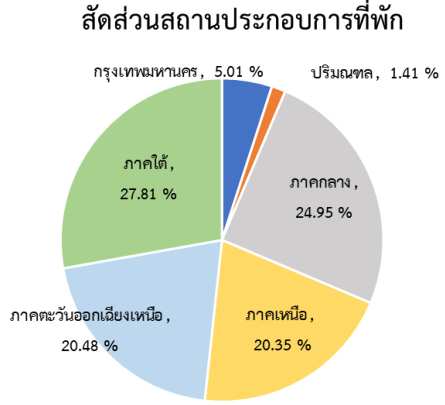
(2.2) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เป็นเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ของไทย มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวทางทางธรรมชาติรองรับนักท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยแสดงจุดเด่นในแต่ละพื้นที่ดังนี้

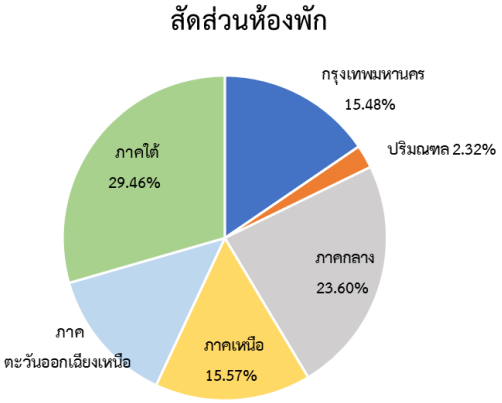
- **กลุ่มภาคเหนือตอนบนฝั่งตะวันออก (จังหวัดเชียงราย น่าน แพร่ และพะเยา)** มีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมล้านนา เช่น ชี้ฟ้า ดอยผาตั้ง ดอยแม่สลอง วัดภูมินทร์ การทอผ้าหม้อฮ่อม การทอผ้าตีนจก ที่หมู่บ้านทอผ้าตีนจก และวัดอนาลโย วัดนันตาราม (วิหารไม้สัก) เป็นต้น
- **กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง นอกเหนือจากจังหวัดตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) (จังหวัดอุตรดิตถ์และอุทัยธานี)** มีความโดดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติ เช่น อนุสาวรีย์พระยาพิชัยดาบหัก และพิพิธภัณฑ์ดาบเหล็กน้ำพี้ใหญ่ที่สุดในโลก และเขตรักษาพันธสัตว์ป่าห้วยขาแข้ง ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก เป็นต้น

- **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันตก (จังหวัดราชบุรี นครปฐม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์)** มีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติโดยเฉพาะทางทะเล เช่น ตลาดน้ำดำเนินสะดวก พระปฐมเจดีย์ หาดชะอำ พระราชนิเวศน์มฤคทายวัน และหมู่บ้านปากน้ำปราณ หาดเขากะโหลก เป็นต้น
- **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ (จังหวัดนครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี สงขลา และพัทลุง)** มีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติโดยเฉพาะทางทะเลซึ่งเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมถึงการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เช่น พระวิหารสูง หรือหอพระสูง เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า ทะเลสาบสงขลา และอนุสาวรีย์พระยาทุกขราษฎร์ เป็นต้น

2) สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยว (ที่พัก/โรงแรม)

ธุรกิจโรงแรม (โรงแรม รีสอร์ท และเกสต์เฮ้าส์) เป็นธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับภาคการท่องเที่ยวในหมวดที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ โดยในปี 2562 มีมูลค่า 1.03 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.09 ของ GDP ทั้งประเทศ จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2562 ได้ทำการสำรวจที่พักแรมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกๆ 2 ปี พบว่า ไทยมีสถานประกอบการที่พักแรมรองรับนักท่องเที่ยวจำนวน 24,269 แห่ง มีอัตราลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.5 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่ภาคใต้มีสัดส่วนร้อยละ 27.81 รองลงมาคือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามลำดับ และมีห้องพักรองรับนักท่องเที่ยวจำนวน 791.28 พันห้อง โดยภาคใต้ มีจำนวนห้องพักมากที่สุด 211.88 พันห้อง รองลงมาคือ ภาคกลางและภาคเหนือ ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7.4-2**



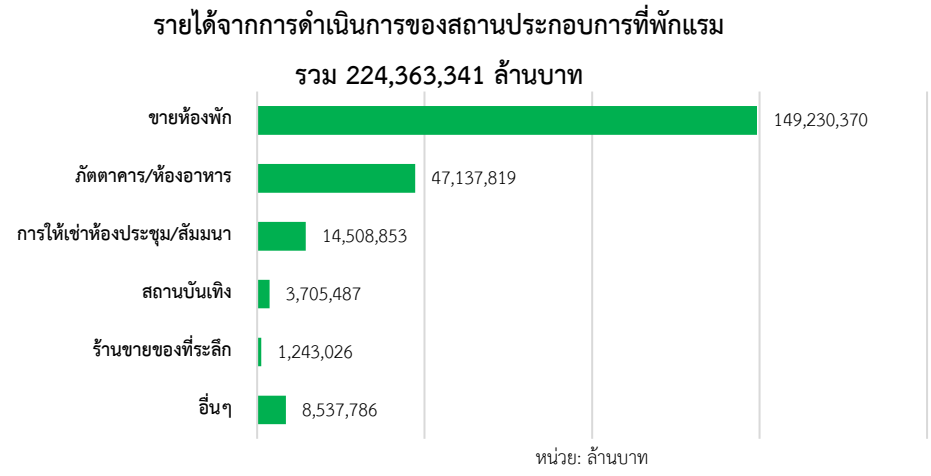


	สถานประกอบการที่พัก		ห้องพัก	
ภูมิภาค	จำนวน (แห่ง)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (ห้อง)	สัดส่วน (ร้อยละ)
กรุงเทพมหานคร	1,217	5.01	111,314	15.48
ปริมณฑล	341	1.41	16,680	2.32
ภาคกลาง	6,054	24.95	169,774	23.60
ภาคเหนือ	4,939	20.35	111,991	15.57
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4,970	20.48	97,641	13.57
ภาคใต้	6,748	27.81	211,875	29.46
ทั่วราชอาณาจักร	**24,269**	**100.00**	**719,275**	**100.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564)

รูปที่ 5.7.4-2 จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่พักและห้องพัก จำแนกตามภูมิภาคปี 2562

เมื่อพิจารณาด้านรายได้จากการดำเนินการของสถานประกอบการที่พักแรมมูลค่าทั้งสิ้น 224.36 ล้านล้านบาท โดยส่วนใหญ่มีรายได้มาจากการขายห้องพัก 149.23 ล้านล้านบาท รองลงมาคือ รายได้จากภัตาคาร/ห้องอาหาร 47.14 ล้านล้านบาท และรายได้จากการให้เช่าห้องประชุม/สัมมนา 14.51 ล้านล้านบาท ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7.4-3** โดยเกิดการจ้างงานในสถานประกอบการที่พักแรมทั้งสิ้น 331,027 คน



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564)

รูปที่ 5.7.4-3 รายได้จากการดำเนินการของสถานประกอบการที่พักแรมทั่วประเทศ ปี 2562

ทั้งนี้จากรายงานการสำรวจที่พักแรม ในปีรอบ 2562 ของสำนักงานสถิตแห่งชาติ ด้วยการเก็บตัวอย่างทั้งสิ้น 5,183 แห่ง ในด้านปัญหาและอุปสรรคของสถานประกอบการที่พักแรก พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่าสภาวะเศรษฐกิจอยู่ในสภาวะชะลอตัว มีการแข่งขันทางการค้ามากขึ้น ลูกค้ามีกำลังซื้อลดลง ต้นทุนในการดำเนินธุรกิจสูงขึ้น และขาดการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว เป็นต้น โดยสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลงสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวลงอย่างมาก จากรายงานสถานการณ์ธุรกิจโรงแรมช่วงสถานการณ์โควิด-19 ของศูนย์วิจัยกรุงศรี พบว่าธุรกิจโรงแรมของไทยได้รับผลกระทบรุนแรงเป็นประวัติการณ์ อัตราการเข้าพักเฉลี่ยทั่วประเทศในช่วง 11 เดือนแรกของปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 29.3 เทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อนที่ร้อยละ 69.7 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อห้องพักทั่วประเทศหดตัวร้อยละ 73.6

5.7.5 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยวสู่จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว (Tourism Destination) โดยพิจารณาจากเส้นทางคมนาคมขนส่งในการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว หากขาดเส้นทางคมนาคมขนส่งที่จะนำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวโดยสะดวกแล้วนั้น การท่องเที่ยวย่อมเกิดขึ้นได้ยาก ดังนั้น เส้นทางคมนาคมขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญแก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

เส้นทางคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมต่างๆ ทั้งภายในประเทศที่มีการเชื่อมโยงกับท้องถิ่นนำไปสู่การขยายความเจริญในท้องถิ่นมากขึ้น การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ผ่านกรอบความร่วมมือต่างๆ อาทิ แผนงาน GMS ซึ่งในปัจจุบันพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแบ่งตามภูมิภาคออกเป็น 3 เส้นทางหลักๆ ได้แก่ 1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา สปป.ลาว และจีน 2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East- West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา และ 3) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม เพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายทั้งคนและสิ่งของ นอกจากนี้ การคมนาคมทางอากาศ เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของนักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการ เนื่องจากช่วยประหยัดระยะเวลาเดินทางค่อนข้างมาก ในปัจจุบันการคมนาคมทางอากาศมีการแข่งขันทางธุรกิจที่สูง มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีการขยายเส้นทาง และอำนวยสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น อาทิ การมีเที่ยวบินตรงภายในและระหว่างประเทศ อีกทั้งมีเที่ยวบินที่หลากหลายตามความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดของเส้นทางคมนาคมขนส่ง ดัง**รูปที่ 5.7.5-1** ถึง**รูปที่ 5.7.5-2**

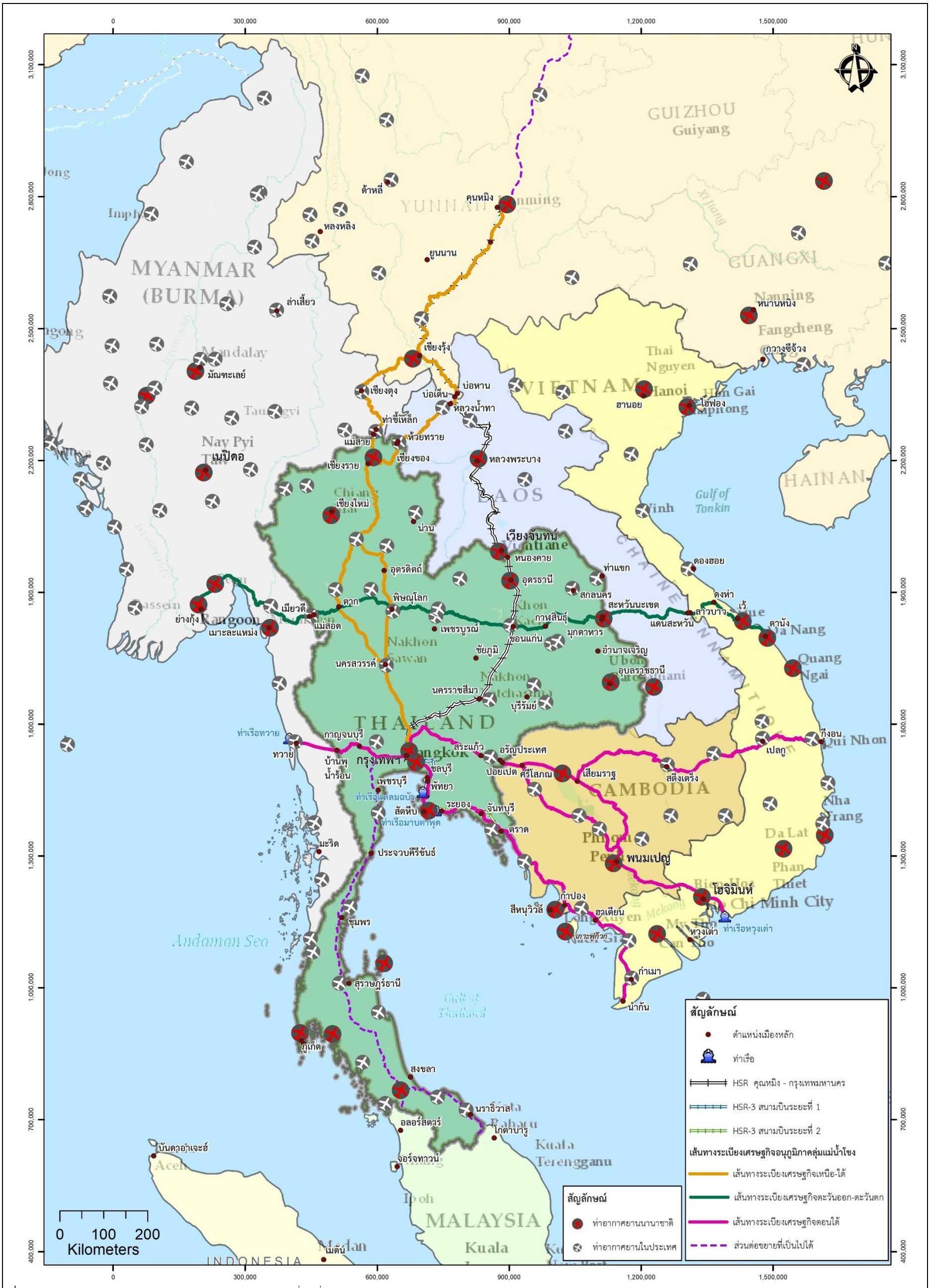
จากการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 21 ที่เชียงราย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 ธันวาคม 2559 ได้มีข้อเสนอที่สำคัญ ด้านเชื่อมโยงเมืองหลวงของประเทศสมาชิกGMS ให้ดียิ่งขึ้น โดยเมียนมาได้นำเนปิดอว์ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจ และ สปป.ลาว จะเข้ามามีส่วนร่วมในระเบียงเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงกับไทย เวียดนาม และจีน ที่ประชุมได้กล่าวถึงปัญหาด้านการค้าเรื่องการขนส่งไม่สะดวกและเพียงพอ อีกทั้งสำนักงานความร่วมมือการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง และองค์การท่องเที่ยวระดับชาติลุ่มน้ำโขง ได้นำเสนอสาขาการท่องเที่ยวเป็นสาขาที่ควรให้ความสนใจและสามารถดำเนินการในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และได้นำเสนอเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route) ซึ่งประกอบด้วย

เส้นทางที่ 1 เส้นทางท่องเที่ยวตอนใต้ Southern Coastal Corridor
เส้นทางที่ 2 เส้นทางท่องเที่ยวน้ำตกขนาดใหญ่ในเอเชีย Largest Waterfall in Asia
เส้นทางที่ 3 เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันออก Mekong Tea Caravan Trail East
เส้นทางที่ 4 เส้นทางท่องเที่ยวมรดกภาคเหนือ Northern Heritage Trail
เส้นทางที่ 5 เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันตก Mekong Tea Caravan Trail West
เส้นทางที่ 6 เส้นทางท่องเที่ยวสืบค้นเรื่องราวลุ่มน้ำโขง Mekong Discovery Trail
เส้นทางที่ 7 เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมดินดอนแม่น้ำโขง Cruising the Mekong Delta
เส้นทางที่ 8 เส้นทางท่องเที่ยวตอนกลาง The Middle Path
เส้นทางที่ 9 เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมทองคำ Mekong River Cruising in the Golden Triange
เส้นทางที่ 10 เส้นทางท่องเที่ยวเอเชียสายที่ 8 Route 8
เส้นทางที่ 11 เส้นทางท่องเที่ยวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก East - West Corridor



ที่มา : Mekong Tourism Coordinating Office (2017)

รูปที่ 5.7.5-1 เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)



ที่มา : Greater Mekong Subregion Secretariat (2021) และจัดทำแผนที่โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.5-2 สนามบินและเส้นทางระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

ซึ่งไทยมีเส้นทางการท่องเที่ยว (Tourism Destination) เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 9 เส้นทาง ยกเว้นเส้นทาง (Route) ที่ 2 เส้นทางท่องเที่ยวน้ำตกขนาดใหญ่ในเอเชีย และเส้นทางที่ 7 เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมดินดอนแม่น้ำโขง รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.7.5-1**

ตารางที่ 5.7.5-1 รายละเอียดเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route)

เส้นทาง	ประเทศ	การท่องเที่ยว
1. เส้นทางท่องเที่ยวตอนใต้ (Southern Coastal Corridor)	กัมพูชา เมียนมา ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวทางชายหาดและหมู่เกาะ, เพื่อการพักผ่อน, อาหารทะเล, ประวัติศาสตร์, วัฒนธรรม, ท่องเที่ยวโดยชุมชน
2. เส้นทางท่องเที่ยวน้ำตกขนาดใหญ่ในเอเชีย (Largest Waterfall in Asia)	มณฑลกวางสี จีน และเวียดนาม	การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ, กลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม
3. เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันออก (Mekong Tea Caravan Trail East)	ยูนนาน สปป.ลาว และไทย	การท่องเที่ยวล่องเรือในแม่น้ำ, อาหาร,กลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
4. เส้นทางท่องเที่ยวมรดกภาคเหนือ (Northern Heritage Trail)	สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, ธรรมชาติ, ประวัติศาสตร์, ท่องเที่ยวโดยชุมชน
5. เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันตก (Mekong Tea Caravan Trail West)	ยูนนาน สปป.ลาว เมียนมา และไทย	การท่องเที่ยวกลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
6. เส้นทางท่องเที่ยวสืบค้นเรื่องราวลุ่มน้ำโขง (Mekong Discovery Trail)	กัมพูชา สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, ประวัติศาสตร์, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
7. เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมดินดอนแม่น้ำโขง (Cruising the Mekong Delta)	กัมพูชา และเวียดนาม	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, วัฒนธรรม, อาหาร
8. เส้นทางท่องเที่ยวตอนกลาง (The Middle Path)	เมียนมา และไทย	การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์, ท่องเที่ยวเชิงแสวงบุญทางพระพุทธศาสนา
9. เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมทองคำ (Mekong River Cruising in the Golden Triangle)	สปป.ลาว และไทย	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, วัฒนธรรม, ท่องเที่ยวผจญภัย
10. เส้นทางท่องเที่ยวเอเชียสายที่ 8 (Route 8)	สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ, แบบผจญภัย, วัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์, ชายหาด
11. เส้นทางท่องเที่ยวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)	สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงชายหาด, วัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์

ที่มา : Asian Development Bank (2017)

5.7.6 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำ คือ นักท่องเที่ยวทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และในประเทศที่อาจรวมถึงคนท้องถิ่น ที่มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไป อาทิ การท่องเที่ยวแบบกลุ่มขนาดใหญ่ (Mass Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะกลุ่มหรือตามความสนใจของนักท่องเที่ยว (Niche Tourism) และนักท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long stay) ฯลฯ

ทั้งนี้ ความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจะนำไปสู่การตัดสินใจสู่จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว (Supply Chain) จำแนกได้ 7 ประเภท (ศิริชัย กาญจโนภาส, 2557) ดังนี้

1) การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจในวันหยุด (Holiday - mass Popular Individual)

2) การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรมและศาสนา (Cultural Religion) เป็นการเดินทางเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมของสังคมต่างๆ เช่นการศึกษาความเป็นอยู่ การชมศิลปะ ดนตรี ละคร การนมัสการศูนย์ศาสนาเป็นต้น

3) การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา (Educational) เป็นการเดินทางเพื่อการทำวิจัยการศึกษาสอนหนังสือ ฝึกอบรม หรือดูงานต่างประเทศ ซึ่งจะต้องพำนักอยู่สถานที่นั้นๆ เป็นเวลานาน

4) การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและบันเทิง (Sport and Recreation) คือการเดินทางไปชม หรือร่วมแข่งขันกีฬา หรือนันทนาการต่างๆ

5) การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ และความสนใจพิเศษ (Historical and Special Interests)

6) การท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก (Hobbies) หมายถึง การท่องเที่ยวเพื่อทำงานอดิเรก เช่น การวาดภาพ การเขียนนวนิยาย เป็นต้น

7) การท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติมิตร (Visiting Friend and Relative) การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ (Business) เป็นการเดินทางของนักธุรกิจที่จัดเวลาบางส่วนของการเดินทางหลังจะทำธุรกิจเสร็จสิ้นแล้วใช้เวลาในการท่องเที่ยวก่อนเดินทางกลับ

จากรายงานของ World Bank ในปี 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS (ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีน) ทั้งสิ้น 236.23 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 48.50 ของทวีปเอเชียแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 โดยประเทศที่มีจุดหมายปลายทางเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 162.54 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 33.37) รองลงมาคือ ไทย มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน และเวียดนามมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 18.01 ล้านคน ตามลำดับ ดังที่กล่าวไว้ใน**หัวข้อที่ 5.7.1** ถึง**หัวข้อที่ 5.7.2**

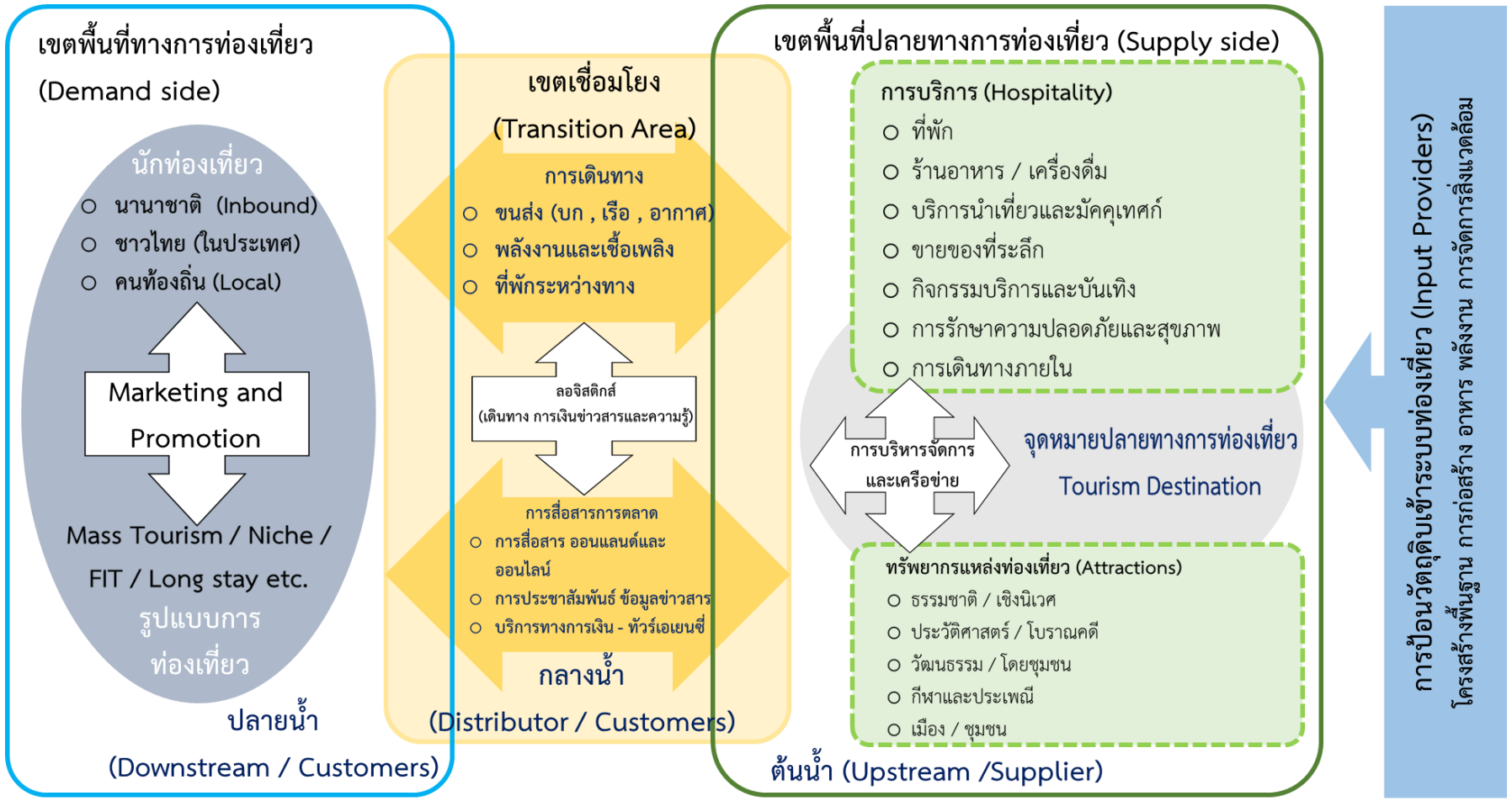
5.7.7 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) มีกระบวนการแบบบูรณาการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ โดยให้ความสำคัญถึงศักยภาพ และลดต้นทุน มุ่งเน้นให้เกิดความพึงพอใจแก่ลูกค้า (Costumers Satisfaction) และส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ผ่านความร่วมมือกันระหว่างผู้เกี่ยวข้องภายในห่วงโซ่อุปทานจะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์และมีเป้าหมายเดียวกันที่จะสามารถขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันได้สำเร็จ

การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management: SCM) ให้มีศักยภาพ ด้วยการเตรียมการรองรับนักท่องเที่ยวและการให้บริการทั้งหมดเริ่มจากการหาวัตถุดิบ ไปจนถึงการส่งมอบและการกระจายผลิตภัณฑ์สู่นักท่องเที่ยว (ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ) (Tigu and Calaretu, 2013) โดยจำแนกองค์ประกอบห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) ดัง**รูปที่ 5.7.7-1** และมีรายละเอียดดังนี้

- **เขตพื้นที่ทางการท่องเที่ยว (Demand Side)** หรือนักท่องเที่ยว ทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และในประเทศที่อาจรวมถึงคนท้องถิ่น ที่มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไป อาทิ การท่องเที่ยวแบบกลุ่มขนาดใหญ่ (Mass Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะกลุ่มหรือตามความสนใจของนักท่องเที่ยว (Niche Tourism) และนักท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long Stay) ฯลฯ
- **เขตพื้นที่ปลายทางการท่องเที่ยว (Supply Side)** คือ จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการเข้ามาใช้บริการทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ/เชิงนิเวศการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์/โบราณคดี การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยชุมชน การท่องเที่ยวทางกีฬาและประเพณี และการท่องเที่ยวเมืองและชุมชน ที่สำคัญต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้เกิดความพึงพอใจต่อการบริการการท่องเที่ยว อาทิ ที่พัก ร้านอาหาร การรักษาความปลอดภัย และการเดินทาง ฯลฯ
- **ความเชื่อมโยงระหว่างนักท่องเที่ยว (Demand Side) กับจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว (Supply Side)** โดยผ่านระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายองค์ประกอบต่างๆ ประกอบด้วย นักท่องเที่ยว การเงิน การส่งมอบผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ทั้งในด้านการบริการและกิจกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงการเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน

นอกจากนี้ ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) อาจไม่จำกัดเฉพาะองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่กล่าวมาข้างต้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยภายนอกที่เข้ามาช่วยสนับสนุนระบบการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการป้อนวัตถุดิบเข้าระบบท่องเที่ยว (Input Providers) อาทิ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การก่อสร้าง อาหาร พลังงาน และการจัดการสิ่งแวดล้อม เป็นต้น



ที่มา : Leksakundilok (2004) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.7.7-1 ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในองค์ประกอบของระบบท่องเที่ยว

ทั้งนี้ คณะทำงาน (Working Group) พัฒนาท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ร่วมกับองค์กรที่เกี่ยวข้อง ประเทศสมาชิก GMS ได้สรุปประเด็นปัญหาการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำโขง ดังนี้

- บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและผู้จัดการในเส้นทางการท่องเที่ยว ขาดโอกาสรับรู้/เรียนรู้ด้านอาชีพการท่องเที่ยว
- ความยุ่งยากในด้านประกอบการธุรกิจและกฎหมายสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศแตกต่างกัน
- ระบบเส้นทางและเมือง บนเส้นทางท่องเที่ยวระดับรองยังไม่ได้รับการพัฒนา การบริการยังไม่ได้มาตรฐาน
- ภาคเอกชนในเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง ขาดความรู้ในด้านการลงทุนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- ปัญหาฤดูกาลเป็นปัญหาในการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูฝน ปัญหาเส้นทางการท่องเที่ยว
- ความไม่ชัดเจน (Inconsistent) ในการสื่อสารสัญญาลักษณ์การท่องเที่ยว (Banding) ในลุ่มน้ำโขง
- ขาดเงินทุนและบุคลากรในการทำการตลาดท่องเที่ยวร่วมกัน
- ข้อจำกัด (Restrictions) ของวีซ่า และความไม่สะดวกในการให้บริการจัดการผ่านแดน
- ความล่าช้าในการเปิดเส้นทางการบิน (Open Skies) และข้อตกลงในการผ่านแดนในแต่ละประเทศ

5.8 การวิเคราะห์สินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

จากการศึกษาและการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ สามารถนำผลที่ได้ของทั้ง 3 สินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจมาวิเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ซึ่งเชื่องโยงปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสู่แนวทางการจัดทำแผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยการกำหนดวัตถุประสงค์แผนงานและโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ (รายละเอียดแผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจใน**บทที่ 6**)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้แบ่งประเด็นการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ประเด็นสำคัญ คือ 1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การวิจัยและพัฒนา 3) กฎระเบียบ และ 4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ จำแนกตามสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจดัง**ตารางที่ 5.8.1-1 ตารางที่ 5.8.2-1** และ**ตารางที่ 5.8.3-1**

5.8.1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา

จากผลการศึกษารวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึก และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยางพาราอย่างไม่เป็นทางการ สรุปผลได้ดัง**ตารางที่ 5.8.1-1** ดังนี้

ตารางที่ 5.8.1-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ผลจากการศึกษาพบว่า ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกยางพาราไปจีนที่สำคัญที่สุด คือ ศักยภาพทางด้านต้นทุน • **การขนส่งทางบก** เส้นทางขนส่งทางบก NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) จากกรุงเทพฯ เดินทางไปด่านศุลกากรเชียงของ โดยในช่วงของจังหวัดเชียงรายถึงอำเภอเชียงของสภาพเส้นทางเป็นถนนคดเคี้ยวทำให้เดินทางได้ล่าช้า จากนั้นเดินทางผ่านด่านแล้วข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เพื่อเดินทางเข้าสู่ด่านศุลกากรห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว และเดินทางไปตามเส้นทางผ่านแขวงหลวงน้ำทา เวียงภูคา ซึ่งสภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร เส้นทางแคบคดเคี้ยวตามไหล่เขาและชำรุดบางส่วนทำให้ยากต่อการเดินรถสินค้าขนาดใหญ่ ส่งผลให้ใช้เวลาเดินทางนาน เมื่อถึงด่านศุลกากรบ่อเต็น รถบรรทุกสินค้ามีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (หัวลาก) หรือขนถ่ายสินค้า จากนั้นเดินทางต่อไปยังด่านศุลกากรบ่อหานที่ชายแดนของจีนซึ่งเส้นทางที่ใช้มีการจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเดินทางต่อไปยังเชียงรุ้ง (จิ่งหง) ผูเอ่อร์ เมืองยวี่ซี จนถึงคุนหมิง	• การส่งออกยางพาราโตอย่างต่อเนื่อง ส่งออกมากที่สุด คือ จีน เนื่องจากจีนมีการผลิตรถยนต์มากยิ่งขึ้น ผลิตภัณฑ์ที่เป็นที่นิยมในจีน คือ หมอนยางพารา ส่งออกทางเรือเป็นหลัก การส่งออกยางพารา เป็นทางเรือ 100% ท่าเรือแหลมฉบัง และแม่น้ำโขงไม่มีการส่งออกทางถนน ในอนาคตหากสะพานที่จังหวัดบึงกาฬแล้วเสร็จ จะเป็นอีกช่องทางที่ขนส่งยางไปจีนได้เร็วขึ้น และเส้นทางรถไฟจีน ทำให้ต้นทุนถูกลงมากกว่า 50% ปัญหาคือ ขาดแคลนแรงงาน จึงมีการปรับการผลิตโดยใช้เครื่องจักรเพิ่มมากขึ้น • **ทางด้านการขนส่งระบบราง** ปัจจุบันไทยกำลังดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน โดยแบ่งโครงการออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา โดยจะเปิดให้บริการในปี 2569 และ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะเปิดให้บริการในปี 2571 โดยโครงการรถไฟลาว - จีน จะเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564	• **โครงข่ายถนน** เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐานซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่า มีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) • **โครงข่ายระบบราง** เป็นโครงข่ายคมนาคมซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุน (ในหน่วยค่าขนส่งต่อ TEU - กิโลเมตร) กว่าการขนส่งทางถนน ในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 340 กิโลเมตรขึ้นไป และจะเทียบเคียงกับการขนส่งทางน้ำในประเทศในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 500 กิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งมักจะมีการออกแบบให้เชื่อมต่อกับประตูการค้า เช่น ท่าเรือน้ำลึก หรือชายแดนเพื่อช่วยในการลดความแออัดบริเวณหน้าท่า หรือหน้าด่าน และยังเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งลงอีกด้วย จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)	• ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) • เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border) • ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities)

ตารางที่ 5.8.1-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	• **การขนส่งทางน้ำ** การขนส่งยางพาราไปยังจีนตามลำน้ำโขงโดยจะผ่าน สปป.ลาว เมียนมา ใช้เวลาเดินทาง 3 วัน 2 คืน เนื่องจากเส้นทางตามลำน้ำโขงมีเกาะแก่งและมีหินใต้น้ำเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ทำให้การเดินเรือทำได้เฉพาะในเวลากลางวัน นอกจากนี้ยังเป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำจึงทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางหลายวัน โดยไปขึ้นที่ท่าเรือกวนเหล่ยของจีน จากนั้นจะขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปยังเมืองคุนหมิงของจีน • **การขนส่งระบบราง** เส้นทางการขนส่งระบบรางระหว่างไทยไปยังจีนในปัจจุบัน ในส่วนของโครงการรถไฟ สปป.ลาว - จีน (เวียงจันทน์ - บ่อเต็น) มีกำหนดเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ในส่วนของโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว (หนองคาย - เวียงจันทน์) ปัจจุบันดำเนินการในระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์) คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2564 ซึ่งไทยควรมีการเตรียมความพร้อมและสนับสนุนการขนส่งผ่านระบบรางในเส้นทางไทย - สปป.ลาว - จีน	• ไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือการเปิดเส้นทางรถไฟจีน - ลาว ไว้ 2 ระยะ ได้แก่ **ระยะที่ 1** คือ การพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม โดยพัฒนาบริเวณสถานีที่มีพื้นที่กว่า 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ทางราง โดยให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง **ระยะที่ 2** คือ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยเป็นสะพานรถไฟที่มีทั้งรางขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร โครงสร้างสะพานจะเป็นรูปแบบสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล • ทางด้านการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์การเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและสปป.ลาว และส่งออกไปยัง	• **ปัญหาอื่นๆ** ตามแนวเส้นทาง คือ เส้นทางทางบกมีการชำรุดเสียหาย ไม่ปลอดภัยต่อการขนส่ง และขาดการประชาสัมพันธ์และการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้การขนส่งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ซึ่งมีข้อได้เปรียบทางด้านระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง	• เพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยาง และส่งเสริมการขยายตลาดตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ตารางที่ 5.8.1-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นให้แก่ผู้ส่งออกและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในพื้นที่ รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ในการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานของรัฐและหาแนวทางสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการใช้บริการในเส้นทางดังกล่าวให้แก่ผู้ส่งออกของไทยเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการขนส่งระบบรางซึ่งคาดว่าจะมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบก (เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว)) และการขนส่งทางเรือ (ลำน้ำโขง)	สปป.ลาวและจีน โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของลานขนถ่ายสินค้า สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงอาคารสำนักงาน คลังสินค้า และอาคารประกอบอื่นๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออก รวมถึงศูนย์เอ็กซเรย์ตู้สินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One - Stop Service		
2. การวิจัยและพัฒนา	• ไทยมีการยางแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่รับผิดชอบดูแลยางพาราทั้งระบบ ซึ่งมีหน่วยงานภายในที่ดำเนินการวิจัยและพัฒนา ได้แก่ 1) สถาบันวิจัยยาง โดยทำการวิจัยในส่วนของการผลิตของเกษตรกรชาวสวนยาง ตั้งแต่เริ่มต้นปลูกจนถึงการเก็บเกี่ยว 2) ฝ่ายเศรษฐกิจยาง ทำหน้าที่วิเคราะห์วิจัยทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนาตลาดยางพารา และ 3) ฝ่ายอุตสาหกรรมยางพาราทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราทั้งการแปรรูปยางขั้นต้นและการ		• ขาดความร่วมมือทางด้านวิชาการยางพาราในด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง • ขาดการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ที่สามารถนำไปต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ยาง • ขาดการศึกษาวิเคราะห์/วิจัยเชิงลึกด้านตลาดยางที่จะนำมาใช้ในการกำหนดมาตรการต่างๆ ในการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพทั้งเชิงรุกและเชิงรับ	• สร้างความร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง • จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดยางอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.8.1-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา (ต่อ)	แปรรูปผลิตภัณฑ์ยาง นอกจากการยางแห่งประเทศไทยแล้วยังมีหน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา และองค์กรภายนอกอื่นๆ ที่มีการวิจัยและพัฒนายางพาราทั้งในด้านการผลิต การตลาด และการแปรรูป			
3. กฎระเบียบ	• การผลิตยางแปรรูปขั้นต้นของไทยได้มีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการยางต้องขอใบอนุญาตค้ายาง ใบอนุญาตตั้งโรงทำยาง และหากมีการส่งออกต้องขอใบอนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. 2542 และมีข้อกำหนดในการส่งออกยางแปรรูปขั้นต้นได้กำหนดให้มีการทดสอบคุณภาพยางในส่วนของยางแท่ง และมีการกำหนดรูปแบบและวิธีการหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ของยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน อัดก้อน และน้ำยางข้น เพื่อให้ยางแปรรูปขั้นต้นที่ส่งออกไปได้คุณภาพตามเกณฑ์ที่กรมวิชาการเกษตรกำหนด		• การส่งออกยางพาราของไทยกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) กิโลกรัมละ 2 บาท ทำให้มีการหลีกเลี่ยงด้วยการลักลอบ แจ้งปริมาณเท็จ เวียนใบเสร็จ ซึ่งหากมีระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS) จะสามารถเพิ่มรายได้ที่จัดเก็บมาใช้ในการส่งเสริมด้านการผลิต การแปรรูป การวิจัยและพัฒนา และการตลาดสินค้ายางพาราได้มากขึ้น	• เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และพัฒนาระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS)

ตารางที่ 5.8.1-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ปัจจุบันไทยมีความร่วมมือทางด้านยางพาราระหว่างประเทศ ได้แก่ สมาคมประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ (Association of Natural Rubber Producing Countries: ANRPC) สภาไตรภาคียางระหว่างประเทศ (Tripartite Rubber Council: ITRC) และคณะกรรมการวิจัยและพัฒนายางระหว่างประเทศ (International Rubber Research and Development Board: IRRDB) แต่ยังขาดองค์กรความร่วมมือทางด้านยางพาราในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (ทั้งในด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด) • ในส่วนของประเด็นที่มีผู้ลักลอบส่งออกยางพาราเพื่อหลีกเลี่ยงการจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะนำระบบ SMART CESS มาใช้ ซึ่งจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในการจัดหาบุคลากรที่ทำการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ		• ยังคงพบปัญหาและอุปสรรคในการจูงใจให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราที่ขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน หันมาปฏิบัติงานอย่างเต็มศักยภาพ	• ป้องกันไม่ให้มีการหลีกเลี่ยงการจ่ายเงิน CESS ในการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ กยท. ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบการส่งออกที่โรงงานก่อนและตรวจสอบซ้ำเพื่อเก็บเงิน CESS ณ ด่านส่งออก • ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

5.8.2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้

จากผลการศึกษารวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึก และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียนและลำไย) อย่างไม่เป็นทางการ สรุปผลได้ดัง**ตารางที่ 5.8.2-1** ดังนี้

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• จากการศึกษา พบว่า ตัวชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดตลอดห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ (ทุเรียน และลำไย) คือ เวลา เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย จึงต้องการความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพ ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ เมื่อถึงตลาดปลายทาง ดังนั้น การจัดการโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยใช้การจัดเก็บด้วยระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในการส่งออกผลไม้ต้องมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกันเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเมื่อถึงปลายทาง ภายใต้มาตรการด้านสุขอนามัยพืช/สุขอนามัย และมาตรการการจัดการด้านโควิด-19 ตามที่ตลาดจีนกำหนด	• ถ้าสมมุติการขนส่งผลไม้ ไปทางเส้น NSEC กับ EWEC เมื่อหลุดออกจากด่านไทยแล้วระบบทางด้านการขนส่งจะขึ้นอยู่กับทางใด => สามารถแบ่งได้ 2 ทาง คือ ทางกฎหมาย จะต้องมีการคัดเลือกการขนส่งระหว่างประเทศและผู้ประกอบการให้สอดคล้องกัน และจะต้องเป็นผู้ประกอบการไทย แต่อำนาจในการสั่งการจะเป็นของบริษัทโดยมองจากทะเบียนพาณิชย์ และด้านความคล่องตัวในการขนส่ง => จะขึ้นอยู่กับบริบทของเอกชนในแต่ละราย • ปัจจุบันไทยกำลังดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน	• **โครงข่ายถนน** เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐานซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) • **โครงข่ายระบบราง** จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) คือ เส้นทางรถไฟสายใหม่ สายท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa-an) - เมียวดี (Myawaddy) เชื่อมด่านพรมแดนไทย - เมียนมา เมียวดี (Myawaddy) - แม่สอด	• ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	• ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางส่งออกเดิมที่ยังพบปัญหา เช่น ระบบโลจิสติกส์ และความทรุดโทรมของถนน เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ขนส่งผ่านด่านมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม และด่านนครพนม EWEC (บึงกาฬ - แขวงบ่อคำไชย - เวียดนาม - กวางสี) ซึ่งปัจจุบันนิยมขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC (บึงกาฬ - แขวงบ่อคำไชย - เวียดนาม - กวางสี) มากขึ้น เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นและรวดเร็วกว่า เพื่อนำเข้าผ่านด่านโหยวอี้กวน ด่านตงชิง และด่านรถไฟผิงเสียงของจีน ซึ่งปัจจุบันด่านโหยวอี้กวนค่อนข้างมีความแออัด เนื่องจากเป็นด่านสากลและด่านการค้าชายแดน ทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า • ควรเตรียมความพร้อมจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร เริ่มต้นที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เชื่อมต่อที่เมืองบ่อเต็น สปป.ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดหนองคายของ	• แบ่งโครงการออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยจะเปิดให้บริการในปี 2569 และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะเปิดให้บริการในปี 2571 • โครงการรถไฟลาว - จีน จะเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือการเปิดเส้นทางรถไฟจีน - ลาว ไว้ 2 ระยะ ได้แก่ **ระยะที่ 1** คือ การพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม โดยพัฒนาบริเวณสถานีที่มีพื้นที่กว่า 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า และการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ราง โดยให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง **ระยะที่ 2** คือ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยเป็นสะพานรถไฟที่มีทั้งทางขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร โครงสร้างสะพานจะเป็นรูปแบบ	• เส้นทางตามแนวชายแดนยังมีบางช่วงที่ยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่งเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น และเชื่อมโยงระหว่างกันระหว่างทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ • ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม เช่น ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น	

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	• ไทยสามารถรองรับการขนส่งสินค้าความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 14 เที่ยว/วัน ปัจจุบันมีความคืบหน้าด้านโครงสร้างไปมากกว่าร้อยละ 90 (ประชาชาติธุรกิจ, 2564) ซึ่งคาดว่า จะมีการเปิดใช้ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ในการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีนได้อย่างมาก โดยช่วยลดเวลาการขนส่งทางบกจาก 2 วัน เหลือประมาณ 15 ชั่วโมง (สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2564) • ควรเตรียมความพร้อมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องในการส่งออกผลไม้ของไทยไปจีน จากการลงนามในพิธีสาร ระหว่างรัฐบาลไทยโดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากรของจีน เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2564 โดยเพิ่มจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้า 7 ด่าน ที่อยู่ในเขตปกครองอิสระกวางสี ได้แก่ ด่านหลงปัง และด่านสุ่ยโข่ว และในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ด่านรถไฟโมฮาน ด่านเหอโข่ว ด่านรถไฟเหอโข่ว และด่านเทียนป่าว รวมทั้งได้ขอเพิ่มจุดนำเข้า -	สะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล • การจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของลานขนถ่ายสินค้า สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงอาคารสำนักงานคลังสินค้า และอาคารประกอบอื่นๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออก รวมถึงศูนย์เอ็กซเรย์ตู้สินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One - Stop Service • ผลไม้ ส่งออกเป็นผลไม้สด และผลไม้แปรรูป ตลาดหลักคือ ตลาดจีน ซึ่งมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยผลไม้ที่จีนชอบบริโภค คือ ทุเรียน ลำไย มังคุด และมะม่วง ซึ่งในส่วนของตลาดผลไม้ไทยได้รับการส่งเสริมและผลักดันโดยภาครัฐไทยอย่างต่อเนื่อง		

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	ส่งออกของไทยอีก 1 ด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มช่องทางการขนส่งผลไม้ของไทยไปจีน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเกษตรกรและผู้ประกอบการไทย อีกทั้งช่วยลดความแออัดจากการขนส่งผลไม้ไทยไปจีนในเส้นทางเดิม	• มีการขนส่ง ทางเครื่องบิน ทางรถ และทางเรือ โดยมีการส่งออกมาที่สุดในเส้น EWEC (นครพนม - แขวงบ่อคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ไปสู่ด่านโหย่วอี้กวาน และเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) มีการส่งออกรองลงมา แต่เส้นทางในช่วงเชียงของ บ่อหาน มีสภาพไม่สมบูรณ์ ทำให้จีนมีแผนในการก่อสร้างมอเตอร์เวย์บอหาน - เชียงของขึ้น ส่วนเส้นทาง EWEC (บึงกาฬ - แขวงบ่อคำไซ - เวียดนาม - กวางสี) และ EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) มีการขนส่งไม่มากนัก ทั้งนี้ จะมีเส้นทางศักยภาพใหม่ คือ เส้นทางรถไฟจีน - ลาว ทำให้เป็นโอกาสในการส่งออกผลไม้ไทยมากขึ้น • ตลาดผลไม้ไทย ในจีนตอนใต้ คือ ตลาดผลไม้จีนอาเซียน บริเวณด่านโหย่วอี้กวานเป็นศูนย์กระจายสินค้าส่งออก และนำเข้าของจีน และตลาดค้าส่งผลไม้จินหม่าเจิ้งชาง ที่คุนหมิง • ด่านส่งออกผลไม้ที่สำคัญในไทย คือ (1) ด่านตรวจพืชบึงกาฬ EWEC (บึงกาฬ - แขวงบ่อคำไซ – เวียดนาม - กวางสี) (2) ด่านตรวจพืชนครพนม EWEC (นครพนม – แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (3) ด่านตรวจพืชมุกดาหาร EWEC (เมียนมา - ไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม) (4) ด่านตรวจพืชเชียงของ และ (5) จุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาด		

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)		• ด่านนำเข้าผลไม้ในจีน คือ (1) ด่านโหย่วอี้กวน (2) ด่านรถไฟผิงเสียง (3) ด่านตงชิง และ (4) ด่านโม่ฮาน • เปิดด่านเพิ่มเติมล่าสุด ด่านฝั่งไทย คือ ด่านหนองคาย ผ่านเวียงจันทร์สู่ด่านฝั่งจีน คือ ด่านหลงปัง ด่านสุ่ยโข่ว และด่านรถไฟโม่ฮาน • ในส่วนของเส้นทางรถไฟจีน - ลาว ภาคเอกชนยังคงจับตามองอย่างใกล้ชิด เนื่องจากจีนยังไม่มีประกาศค่าระวางสินค้าต่างๆ • ปัญหาและอุปสรรค คือ มาตรการช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 การเปลี่ยนรถในแต่ละด่าน ทำให้เกิดต้นทุน และการมีขั้นตอนมากขึ้น ทำให้เกิดความล่าช้า และเกิดความเสียหายต่อผลไม้ไทย นอกจากนี้มีการสวมสิทธิ์ทุเรียนจากประเทศเพื่อนบ้านส่งออกไปจีน		

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา	ภาครัฐและผู้ประกอบการ ควรศึกษาวิจัยและพัฒนา เช่น • การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการผลไม้ก่อนการส่งออกให้มีคุณภาพและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เช่น เทคโนโลยีการจัดการก่อนการเก็บเกี่ยวและระหว่างการเก็บเกี่ยวเพื่อลดการใช้แรงงานคน การตรวจสอบคุณภาพความสุกแก่ที่แม่นยำ เพื่อลดระยะเวลาการจัดการทั้งในสวนและในโรงคัดบรรจุ เป็นต้น เนื่องจากในการส่งออก เวลาเป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด • มาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชในการนำเข้าผ่านด่านต่างๆ ของจีน ซึ่งเพิ่มจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้า 7 ด่าน ที่อยู่ในเขตปกครองอิสระกวางสี ได้แก่ ด่านหลงปัง และด่านสุ่ยโข่ว และในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ด่านรถไฟโมฮาน ด่านเหอโขว่ ด่านรถไฟเหอโขว่ และด่านเทียนป่าว รวมทั้งได้ขอเพิ่มจุดนำเข้า - ส่งออกของไทยอีก 1 ด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย โดยเฉพาะในสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งมีมาตรการ/ความเข้มงวดในแต่ละด่านแตกต่างกันไป	• **ด้านการค้า** ไทยจะสามารถส่งออกสินค้าไปลาวและจีนได้เพิ่มขึ้น อาทิ สินค้าอุปโภค - บริโภค และโดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางการเกษตรไปยังประเทศจีนนั้นใช้เวลานาน โดยเฉพาะผลไม้ไทยเป็นผลไม้เมืองร้อน มีอายุการเก็บรักษาสั้น การขนส่งที่ใช้เวลานานจะทำให้เกิดการเน่าเสียของสินค้าดังนั้น การเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟลาว - จีน จึงเป็นผลดีต่อสินค้าเกษตรให้สามารถกระจายไปยังมณฑลต่างๆ ของจีนได้อย่างทั่วถึงในระยะอันสั้น	• ขาดการศึกษาและวิจัยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) ที่จะมารองรับการเปลี่ยนแปลงระบบการค้าในระดับสากลที่สามารถนำมาใช้กำหนดกฎระเบียบและเงื่อนไขในการปกป้องการนำเข้าของประเทศคู่ค้า • พันธุ์ของลำไย ปัจจุบันส่วนใหญ่ร้อยละ 95 เป็นพันธุ์อีดอ ซึ่งต้องสร้างความหลากหลายให้กับผู้บริโภค จึงควรมีการส่งเสริมและพัฒนาพันธุ์ที่หลากหลายมากขึ้น • การเก็บเกี่ยวผลไม้ปัจจุบัน พึ่งพาแรงงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว ซึ่งมักจะประสบปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวสูง จึงควรพัฒนาเทคโนโลยีการเก็บเกี่ยวเพื่อลดต้นทุนและประหยัดเวลาเพื่อให้ได้ผลไม้ที่มีคุณภาพเมื่อถึงผู้บริโภค • ปัจจุบันยังประสบปัญหา เช่น บรรจุภัณฑ์ ที่ยังไม่เหมาะสม ทำให้ผลไม้เน่าเสียง่าย เป็นต้น จึงควรมีบรรจุภัณฑ์ที่มีการยืดระยะเวลาของสินค้า	• พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลายและเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น • พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ • พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา (ต่อ)	• ควรศึกษาวิจัยและติดตามโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว อย่างใกล้ชิด เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการนำเข้า - ส่งออก และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่ออำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการให้บริการ รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออกผลไม้ของไทยไปตลาดจีน ซึ่งยังมีความต้องการอีกมาก		• ตลาดส่งออกของผลไม้ (ทุเรียน ลำไย) เป็นการพึ่งพิงตลาดจีนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในอนาคตหากจีนมีการกีดกันทางการค้าเพิ่มขึ้น จึงมีความเสี่ยงผลไม้ของไทยจะราคาตกต่ำ จึงควรหาตลาดใหม่เพื่อกระจายส่วนแบ่งการส่งออกไม่ให้พึ่งพิงตลาดเดียว • ขาดการส่งเสริมเกษตรกร/กลุ่มเกษตรกรให้เป็นมืออาชีพในการขายสินค้าออนไลน์ เพื่อให้ขายสินค้าได้โดยตรงสู่ผู้บริโภค	• พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกควบคู่กับการส่งออกผลไม้สด • เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคในตลาดอื่นๆ • ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์
3. กฎระเบียบ	ภาครัฐและผู้ประกอบการ • ควรศึกษาและทำความเข้าใจกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ ด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชในการส่งออกผลไม้ไปจีน ในกรณีที่เกิดปัญหาควรดำเนินการและจัดการอย่างไร เช่น มีเพลี้ยแป้งติดไปกับลำไยในการส่งออกไปจีน หรือกรณีการตรวจพบเชื้อโควิด-19 ติดไปกับกล่องทุเรียน เป็นต้น เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว และดำเนินการส่งออกต่อไปได้	• ไทยควรเป็นผู้นำในกลุ่มประเทศ CLMVT ทำให้เกิดการช่วยเหลือกันมากกว่าการแข่งขันและควรยกระดับกลไก FTA และกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การดำเนินการระหว่างประเทศเป็นไปด้วยดี สะดวก และเอื้อต่อการเชื่อมโยงระหว่างกัน • ควรเน้นการวางแผนแบบบูรณาการทั้งในระดับประเทศ เช่น กระทรวงและกรมให้สอดคล้องประสานงานกัน ตลอดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศควรจะมี	• ระบบการกำกับดูแลการนำเข้าส่งออกของไทยยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการค้าของโลก ที่มีการนำมาตรการ SPS ซึ่งกำหนดให้ใช้มาตรฐานสินค้าเกษตรในการปกป้องพืช สัตว์ และสัตว์น้ำของแต่ละประเทศได้ • ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านการนำเข้าส่งออก เช่น กรมวิชาการเกษตร สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ	• ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
3. กฎระเบียบ (ต่อ)	• ควรศึกษากฎระเบียบระหว่างแดน โดยเฉพาะด่านส่งออก - นำเข้าสินค้าที่มีการเปิดเพิ่มเติมหรือด่านผ่านแดนระหว่างประเทศในการขนส่งผลไม้ รวมทั้งกฎระเบียบของโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ให้เข้าใจชัดเจน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการนำเข้า - ส่งออกผลไม้ เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผลไม้ไทยในอนาคต	มาตรฐานที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้การดำเนินงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ	สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น จึงควรปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลการนำเข้าและการส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อง่ายในการบริหารจัดการและให้การแก้ไขปัญหาเป็นระบบ ครบวงจร และยั่งยืน • ปี 2565 จะมีระบบรางใช้ในการขนส่ง โดยรถไฟ สปป.ลาว - จีน และคาดว่าจะมีการเชื่อมต่อกับไทยให้สามารถส่งออกผ่านด่านหนองคายได้ ซึ่งในปัจจุบันจีนอนุญาตให้ขนส่งผ่านเส้นทางด่านรถไฟผิงเสียง และในเดือนกันยายน 2564 ได้มีการเปิดเพิ่มที่ด่านรถไฟโมฮาน ด่านรถไฟเหอโข่วเชื่อมระหว่างจีนกับ สปป.ลาว หากเปิดเส้นทางรถไฟส่งออกใหม่ซึ่งเชื่อมเส้นทางดังกล่าว ที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุนหมิง จะเป็นประโยชน์ในการเพิ่มเส้นทางการขนส่งจากไทยไปจีนมีทางเลือกในการใช้เส้นทางการขนส่งมากขึ้น ซึ่งทำให้มีต้นทุนและระยะเวลาต่ำกว่าเส้นทางขนส่งทางบก EWEC และ NSEC และช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดช่วงฤดูผลไม้ออกมาก • ระยะเวลาในการปฏิบัติงานหน่วยงานที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันส่งผลให้เกิดความล่าช้าและส่งผลให้ต้นทุนสูงขึ้น	• ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทร์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุนหมิง • เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
3. กฎระเบียบ (ต่อ)			• กฎระเบียบเกี่ยวกับรถที่ใช้ขนส่งในแต่ละประเทศแตกต่างกัน ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เสียเวลาในการเปลี่ยนรถและขนถ่ายสินค้า	
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ภาครัฐและผู้ประกอบการ ควรเตรียมความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในการติดต่อประสานงานและอำนวยความสะดวกทางการค้าและแก้ไขปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาจากกฎระเบียบการขนส่งผ่านแดนช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 และปัญหาด้านสุขอนามัยพืช เป็นต้น เพื่อลดระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาและการขนส่งสินค้าผลไม้ ซึ่งที่เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย • ภาครัฐและผู้ประกอบการควรเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่ออำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการให้บริการ รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออกผลไม้ของไทยไปตลาดจีน รวมทั้งการติดตามโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว อย่างใกล้ชิด	• การลักลอบการเข้ามาของแรงงานต่างด้าว และปัญหาโควิด-19 • ไทยมีปัญหาด้านขาดแคลนแรงงาน จึงพึ่งพาแรงงานต่างด้าวเป็นหลัก ดังนั้นเมื่อเกิดการระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้แรงงานย้ายถิ่นกลับประเทศ ทำให้ปัจจุบันมีปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานเพิ่มขึ้น และคาดว่าหลังการระบาดของโรคโควิด-19 แรงงานต่างด้าวมีโอกาสที่จะกลับเข้ามาทำงานในไทยน้อยลงส่งผลให้เกิดโอกาสที่นักลงทุนจะลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นมากขึ้น	• ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร จากการเคลื่อนย้ายไปสู่ภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ จำเป็นต้องนำเข้าแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ผลิตภาพของแรงงานลดต่ำลง • อนาคตอันใกล้ มีความจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีในระดับสูงขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต (Technology Disruption) มีการใช้เครื่องทุ่นแรง เช่น โดรน หุ่นยนต์ เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อทดแทนแรงงาน เป็นต้น จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาแรงงานด้านทักษะในการทำงาน (Reskilling) การติดต่อสื่อสาร และเข้าถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ • ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความเข้าใจด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งจะนำมาใช้กำหนดเป็นกฎระเบียบและเงื่อนไขในการปกป้องการค้า ภายใต้ระบบการค้าแบบเสรี • ปัจจุบันเกษตรกรมีทั้งกลุ่มดั้งเดิมที่ทำการเกษตรมานาน และกลุ่ม Young Smart Farmer ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาควบคู่กันไปทั้ง 2 กลุ่ม ให้ได้เรียนรู้เทคนิคใหม่ๆ เพื่อนำมาพัฒนาการผลิต เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตหรือลดต้นทุนการผลิตให้ได้รับผลตอบแทนที่ดี ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี	• อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง

ตารางที่ 5.8.2-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ (ต่อ)			• การตรวจรับรอง GAP/GMP ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง • ปัจจุบันในช่วงต้นฤดูการเก็บเกี่ยวทุเรียน มักจะประสบปัญหาทุเรียนอ่อนไม่ได้คุณภาพ • ปัจจุบันลำไยที่ส่งออกไปจีน เจอปัญหาเพลี้ยแป้ง ซึ่งเกิดจากการไม่ดูแลรักษาต้นลำไย ไม่ตัดแต่งกิ่ง เกิดความชื้น จึงเกิดเพลี้ยแป้งและไม่ระมัดระวังในขั้นตอนการเก็บเกี่ยวและตัดแต่งผลลงบรรจุภัณฑ์ ทำให้มีเพลี้ยแป้งปะปนไปกับผลลำไย ซึ่งตลาดจีนปลายทางมีการตักเตือนและอาจระงับการนำเข้าลำไยจากไทยได้ • ปัญหาการใช้ประโยชน์ของเอกชนจากเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เช่น การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เป็นต้น	• เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก • อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน • อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ เก็บเกี่ยวและคัดเกรดลำไย • สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC

5.8.3 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

จากผลการศึกษารวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึก และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ อย่างไม่เป็นทางการ สรุปผลได้ดัง**ตารางที่ 5.8.3-1** ดังนี้

ตารางที่ 5.8.3-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• สภาพการพัฒนาของจังหวัดงตามแนวเส้นทาง SEC ยังคงมีข้อจำกัด ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ กฎระเบียบต่างๆ ยังซับซ้อน และเป็นข้อจำกัดทางการค้า การขนส่งข้ามพรมแดน การขาดทักษะความชำนาญด้านต่างๆ การขาดงบประมาณในการพัฒนา การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารยังไม่ทั่วถึง รวมถึงขาดกลไกการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะในระดับระหว่างประเทศ • การผลักดันการดำเนินงานตามข้อตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ยังค่อนข้างล่าช้า โดยจังหวัดตามแนวเส้นทาง SEC ได้ขอรับการสนับสนุนทั้งด้านวิชาการและการเงินจาก ADB และ Development Partners	• ปัจจุบันมีมีความสะดวกในการค้ามากขึ้นเพราะมีถนนและสะพานเชื่อมทำให้การเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าสามารถซื้อได้ในจำนวนที่มากขึ้นกว่าแต่ก่อนที่ใช้เรือข้ามฟาก	• มีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) • มีบางช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวก เช่น ขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรที่มีความยุ่งยาก กระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ และข้อจำกัดด้านการจราจรและการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน • ปัญหาความล่าช้าของขั้นตอนการผ่านแดน และความหนาแน่นในบางด่านอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อย • ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชน ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างความเข้าใจอันดีให้ประชาชน และผู้มี	• ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) • เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ยกระดับจุดผ่านแดน

ตารางที่ 5.8.3-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	• โครงการพัฒนาถนนสายหลักและสายรอง โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมือง ได้แก่ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ • การยกระดับคุณภาพชีวิต ลดความยากจน และแก้ปัญหาด้านสังคมของจังหวัดตามแนว SEC เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นแนวพื้นที่พัฒนาที่ปลอดภัย (Safety Corridor) • ไทยมีด่านชายแดนสากลอันดับต้นๆ ของอาเซียน จึงควรเร่งผลักดันให้ด่านพรมแดนนำรูปแบบบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มาพัฒนาด่าน เนื่องจากรูปแบบบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน CCA จะสามารถลดระยะเวลาในการข้ามแดน/ผ่านแดนของคน สินค้า สัตว์และพาหนะ ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน สร้างความโปร่งใสในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ เนื่องจากเป็นการตรวจสอบร่วมกันของเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศที่จุดเดียวกันและเพียงครั้งเดียว • การใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ และลดระยะเวลาในการข้ามแดน • การจัดทำเอกสารต่างๆ เป็นภาษาท้องถิ่นควบคู่กับภาษาอังกฤษ และช่วยพัฒนา SMEs ภาคเอกชนขอให้ ADB ช่วยศึกษาเชิงลึกเรื่องเวลาและต้นทุนการขนส่งตามแนว SEC เพื่อนำเสนอ ECF		ส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบทางสังคม สิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาทางหลวงเกี่ยวกับเส้นทางเพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลง • ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน	

ตารางที่ 5.8.3-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา	• สินค้าที่เป็นรถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ การวิจัยพัฒนาส่วนมากจะเป็นงานของทางบริษัทที่เป็นประเทศต้นทาง (ญี่ปุ่น จีน ยุโรป) กำหนดมา แต่ถ้าเป็นชิ้นส่วนอะไหล่รถจักรยานยนต์ จะมี 2 ประเภท คือ อะไหล่แท้กับอะไหล่เทียม ทางผู้ผลิตในไทยสามารถผลิตอะไหล่เทียม โดยใช้ Spec. ของตัวเองได้ และสามารถเลือกใช้วัตถุดิบที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับของแท้ เพื่อสามารถลดค่าใช้จ่ายให้กับผู้บริโภคในการซ่อมบำรุงรถ และสามารถขายตลาดประเทศเพื่อนบ้านได้	• ผู้ประกอบการอยากให้มีหน่วยงานเพิ่มมากขึ้นสำหรับงานวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์เพราะในปัจจุบันมีความล่าช้ามากในการออกผลวิจัยพัฒนา และค่าใช้จ่ายสูง	• บุคลากรในหน่วยงาน มีจำนวนจำกัด ทำให้เกิดล่าช้ามากในการวิจัยและพัฒนา ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการทำค่อนข้างสูง	• ส่งเสริมให้มีหน่วยงานสนับสนุนงานทดสอบวิจัยพัฒนาให้กับภาคเอกชนเพิ่มมากขึ้น • สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น
3. กฎระเบียบ	ข้อกำหนดและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ของไทยสามารถแบ่งประเภทตามพิกัดศุลกากร (HS Code) ได้เป็น 4 ประเภท คือ 1) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc. 2) รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง (Middleweight) มีความจุกระบอกสูบ 251 - 500 cc. 3) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบ 501 - 800 cc. และ 4) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มาก (Super Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 800 cc.	• กรณีที่มีการค้าตามด่านพรมแดนโดยการขับรถเข้ามา หรือการเดินข้ามมาจะมีการรับรู้รับทราบกฎระเบียบกันอยู่แล้ว ประกอบกับการซื้อไม่ได้ซื้อเป็นจำนวนมากๆ หรือเป็น Container จึงไม่ค่อยมีปัญหาเพราะทำการซื้อขายกันมานาน	• ปัญหาทางด้านเอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง • ปัญหาด้านกฎระเบียบ และมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้านการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว • ปัญหากฎระเบียบทางด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตรวจสินค้า เช่น ระบบการตรวจสินค้าขาเข้าร่วมกัน (Single Stop Inspection) และการพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window)	• เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน • ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน

ตารางที่ 5.8.3-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
3. กฎระเบียบ (ต่อ)	โดยรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายในไทยส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc สำหรับการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 250 cc. หรือ Big Bike ในไทย		• การยื่นเอกสารทางพิธีศุลกากรมีความซ้ำซ้อน เนื่องจากต้องดำเนินการทั้งสองฝั่ง (ทั้งฝั่งประเทศขาออก และประเทศขาเข้า) จึงเกิดการตรวจปล่อย 2 ครั้ง ทำให้ใช้เวลานานในการผ่านแดน รวมถึงเวลาเปิด - ปิดด่านฯ ที่ไม่ตรงกันในแต่ละด่าน เป็นต้น	• พัฒนาด้านกฎระเบียบและความโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นความโปร่งใสของภาครัฐ การไม่เอนเอียงเข้าข้าง มาตรการในการจัดการทุจริต
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• อบรมวิชาชีพแรงงานต่างด้าวอย่างเป็นระบบ เพื่อแก้ปัญหาการเข้าประเทศแบบผิดกฎหมาย • พัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อสนับสนุนความร่วมมือในอนุภูมิภาค • พัฒนาศักยภาพของบุคลากรหน่วยงานราชการและเอกชน • พัฒนามาตรการสาธารณสุข ในเรื่องการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่างๆ • การพัฒนาความร่วมมือด้านทักษะอาชีพผ่านระบบการรับรองทักษะและคุณวุฒิร่วมกัน	• ในส่วนของโรงงานผลิต (Tier 1) รถจักรยานยนต์ที่เป็นเจ้าของ Brand จะไม่มีการจ้างงานแรงงานต่างด้าว • ในส่วนของโรงงานผลิตที่เป็น Tier 2, Tier 3 จะมีการจ้างงานแรงงานต่างด้าว ซึ่งมีทั้งจ้างแบบถูกต้องและไม่ถูกต้อง	• แรงงานขาดทักษะ องค์ความรู้ และพื้นฐานของงาน • ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทักษะการปฏิบัติงานจริง เนื่องจากมีการลดอัตรากาลังที่มีความรู้ความสามารถ • ความไม่ชัดเจนเรื่องการสนับสนุนการลงทุน โดยไทยรับที่จะหารือกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เพื่อเสนอแนวทางความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมมีกรอบความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศรองรับการพัฒนา กรอบความร่วมมือ	• อบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ผลิตทั้งเก่าและใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart • อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ แรงงานต่างชาติ ให้มีความชำนาญในการทำงาน • สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC

ตารางที่ 5.8.3-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	ผลที่ได้จากการศึกษา	ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ (ต่อ)			ระหว่างประเทศในทุกระดับและความตกลงในด้านต่างๆ จะก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทาง การค้า การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นโอกาสของไทยที่จะสามารถร่วมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้	

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



บทที่ 6

แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

บทที่ 6
แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

6.1 วัตถุประสงค์

การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง โดยต้องแสดงรูปแบบแนวคิดของแผนงานโครงการ ระยะเวลาของแผน รวมถึงรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการนำไปต่อยอดศึกษารายละเอียดในอนาคต

6.2 วิธีการศึกษา

6.2.1 กระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม

ในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจนั้นจะนำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตลอดจนการศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ มาพิจารณาถึงกระบวนการในภาพรวมทั้งหมดของโครงการฯ และดำเนินกระบวนการไปตามวิธีการเชิงระบบ (System Approach) อันประกอบด้วย 1) การนำเข้า (Input) 2) กระบวนการ (Process) 3) ผลลัพธ์ (Output) 4) ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และ 5) ผลกระทบ (Impact) โดยมีแนวคิดของแผนงานโครงการอยู่บนพื้นฐานของหลักการ OKRs หรือ Objective & Key Results เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และมีประโยชน์ต่อการนำไปปฏิบัติงานได้จริง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - west Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานที่มุ่งเน้นผลลัพธ์สำคัญ (Key Results) คือ การกระจายรายได้ (Income Distribution) และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)

ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงตัวชี้วัดความสำเร็จ (Key Performance Index: KPI) ของการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งมีนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความน่าเชื่อถือ (Reliability) ที่เกิดจากการบริหารต้นทุน (Cost) ของสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และความเที่ยงตรงของเวลา (Time) ในการขนส่งและการอำนวยความสะดวก โดยมีขั้นตอนในการศึกษา ดังนี้

1) ใช้ข้อมูลนำเข้า (Input) จากผลการศึกษานโยบาย โครงสร้างพื้นฐาน และห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่มีศักยภาพ ผ่านกระบวนการ (Process) วิเคราะห์การไหลของสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้มาซึ่งผลลัพธ์ (Output) คือ ระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) และห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง

2) นำผลลัพธ์ที่ได้เข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ภายใต้หลักทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตามแนวคิดของ Michael Eugene Porter (Porter, 1985) ดัง**รูปที่ 6.2.1-1** เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจ ฯ และประตูการค้าขายของประเทศ ซึ่งเป็นผลสัมฤทธิ์ (Outcome) ของการศึกษานี้

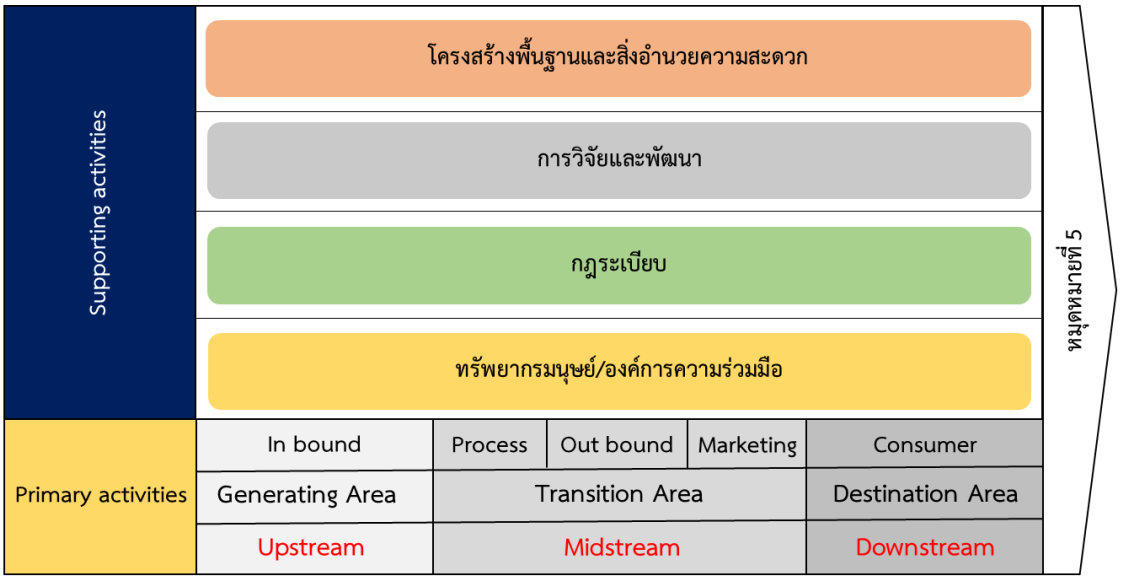
3) วิเคราะห์ผลกระทบ (Impact) โดยการศึกษาเศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory) การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) และแบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrices Model: SAM) เพื่อทราบถึงศักยภาพทางด้านการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ อีกทั้งยังทราบถึงการค้าชายแดนและห่วงโซ่อุปทานสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ (Supply Chain) ตลอดจนการกระจายรายได้ (Income Distribution) ของไทย

เหล่านี้คือกระบวนการสำคัญในการตั้งประเด็นคำถาม และมุ่งหาคำตอบที่จะนำไปสู่วัตถุประสงค์ของโครงการได้อย่างครบถ้วน ทั้ง 3 ข้อ ในการจัดทำโครงการ ได้แก่

1) การศึกษาระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

2) การศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง

3) การจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ

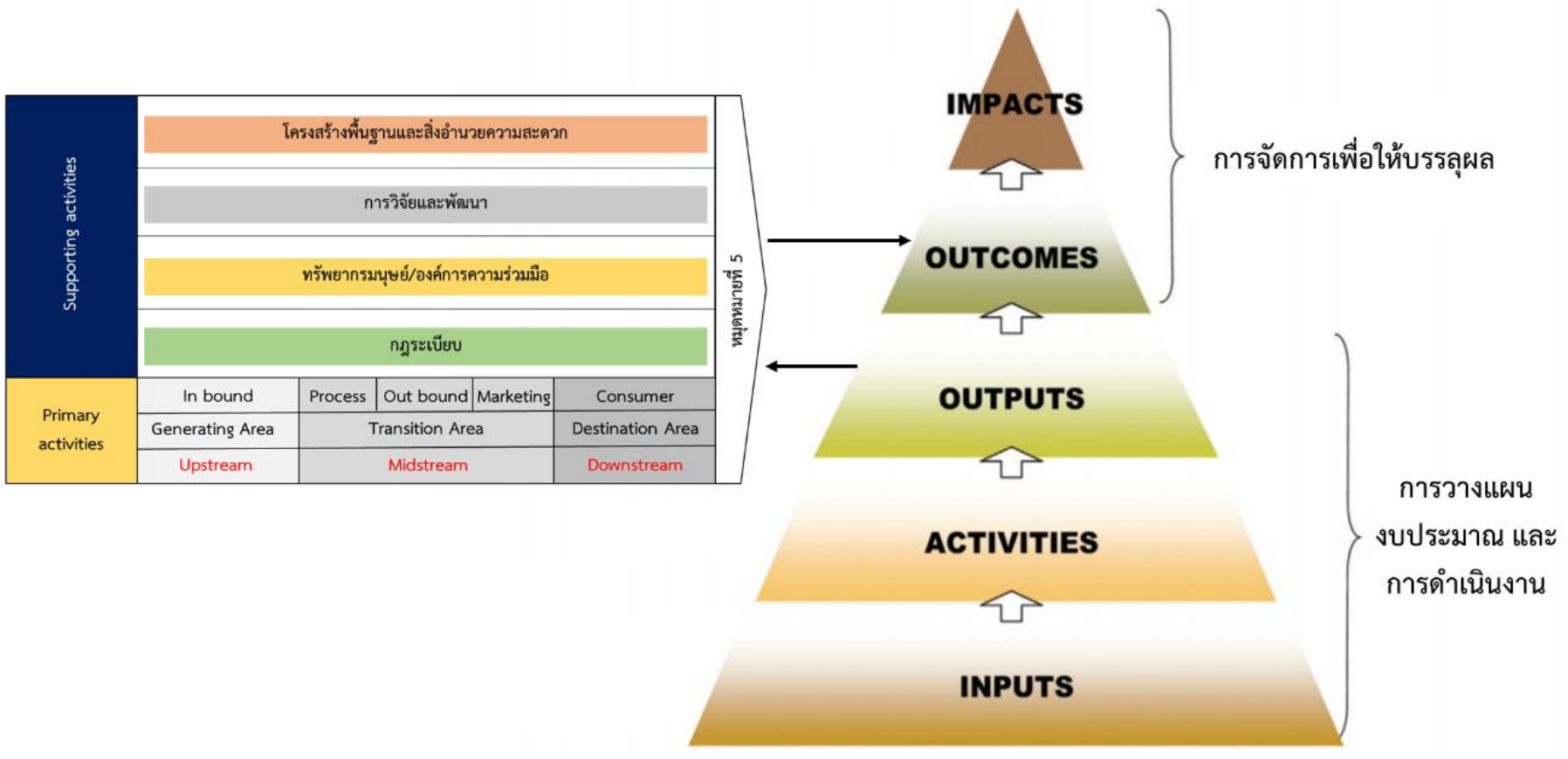


ที่มา : Porter (1985) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.2.1-1 Porter's Value Chain

ดังนั้น เมื่อดำเนินกระบวนการต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนแล้ว จะนำไปสู่การยกระดับศักยภาพการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านการเกษตรและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดผลกระทบ (Impact) ต่อกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงทำให้ไทยสามารถบรรลุซึ่งแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (2560 - 2564) ตลอดจนนโยบายด้านการต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสรุปภาพรวมได้ดัง**รูปที่ 6.2.1-2**

ทั้งนี้ในปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 25666 - 2570) ซึ่งเป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนระดับปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ดังนั้น ที่ปรึกษาฯ จึงได้นำแผนพัฒนาฯ ดังกล่าว มารวมอยู่ในกรอบของการพัฒนาในการศึกษาครั้งนี้ด้วย



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.2.1-2 ภาพรวมกระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

6.2.2 ขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report)

จากกระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม ดังที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น สามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานได้เป็น 3 ส่วนหลัก คือ 1) การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ 2) การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ และ 3) การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ในการทำให้อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก แสดงได้ดัง**รูปที่ 6.2.2-1**

1) การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ เพื่อวัดผลกระทบ (Impact) ของโครงการฯ คือ

- การวิเคราะห์เศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometrics Theory) เป็นการวิเคราะห์การค้าและบริการระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
- การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometrics) ทั้งการค้าชายแดนกับเพื่อนบ้านและห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ
- การวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix : SAM) เพื่อศึกษาถึงการกระจายรายได้ของระบบเศรษฐกิจอันเกิดจากการนำเข้า (Inflow) และส่งออก (Outflow) ของอุตสาหกรรมที่ทำการศึกษา

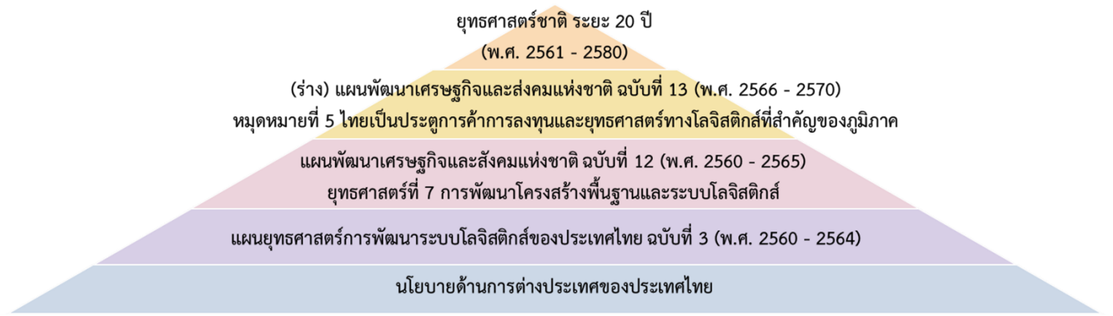
ทั้งนี้ ในการประเมินข้างต้น ต้องอยู่ภายใต้หลักพื้นฐาน (Fundamental) ทางวิชาการที่สำคัญ ได้แก่ แบบจำลองทางเศรษฐมิติ (Econometrics Model) แบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model) หลักทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ทฤษฎีทางเศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometrics Theory) และหลักการค้าระหว่างประเทศ (International Trade)

2) การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ สามารถพิจารณาได้ 2 ส่วน คือ (1) การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) และ (2) การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ซึ่งสามารถอธิบายรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

(1) การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistics Efficiency) ประกอบไปด้วย

ส่วนแรก ช่องทางโลจิสติกส์ (Logistic Channel) เพื่อสร้างความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมต่อระหว่างคนกับสินค้าและบริการ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

- การเคลื่อนย้ายส่งผ่านสินค้า (Product flow) ผ่านโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศและการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลัก เพื่อลดต้นทุนทางการเงินและต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (ค่าเสียโอกาส) ให้กับประชาชนและผู้ประกอบการ รวมถึงสร้างความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบในอัตราที่เหมาะสม
- การเคลื่อนย้ายส่งผ่านข้อมูลข่าวสาร (Information flow) ให้มีความสอดคล้องกับการเคลื่อนย้ายส่งผ่านสินค้า (Product flow)
- การส่งกลับสินค้า (Reverse flow) ส่วนที่สอง Marketing Channel เพื่อสร้างความพึงพอใจและประสบการณ์ที่ดีให้กับผู้บริโภคที่บริโภคสินค้าและบริการ



Objective & Key Result (OKR)

OUTCOME ➡ Objective

(3) แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจและประตูการค้าขายของประเทศ

IMPACT ➡ Key Result

- การกระจายรายได้ (Income Distribution)
- การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)

OUTPUT การศึกษาเครือข่าย (Network) โซ่อุปทานอุตสาหกรรมภายใต้ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ปลายทาง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจของผู้สั่งซื้อปลายทาง (Final buyer) และได้ประโยชน์ต่อผู้ผลิต/เจ้าของทรัพยากร (Resources) ต้นทาง

การบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistical Efficiency) : KPI

- ต้นทุน (Cost)
- เวลา (Time)
- ความเชื่อถือ (Reliability)

(1) ระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน แสดงความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridor) ➕ (2) ห่วงโซ่อุปทาน (Suppl Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 3 ระเบียง

FOCUS AREA **การไหล (Flow) ของสินค้าและบริการที่ทำการศึกษาวิจัยที่เคลื่อนย้ายในระเบียงเศรษฐกิจ** จำนวน 3 ระเบียง ดังนี้

1. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridors)
2. ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridors)
3. ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridors)

INPUT		
สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) อุตสาหกรรมยางพารา	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) อุตสาหกรรมยางพารา	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

ขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่ Final Report

การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ

Macroeconometrics - การค้าและบริการระหว่างประเทศ (Macroeconomic Model) - อุตสาหกรรมแยกส่วน (Partition) ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว Spatial Econometrics - การค้าชายแดนกับเพื่อนบ้าน (Border Trade Model) - อุตสาหกรรมอาหารสัตว์ (Inflow) เป็นส่วน (Partition) ในการวิเคราะห์ (Inbound) - Supply Chain Economic Model - อุตสาหกรรมส่งออก (Outbound) ตามระเบียงเศรษฐกิจ 3 ระเบียง และอุตสาหกรรมที่ทำการศึกษาเป็น Partition Metrix Social Accounting Matrix Model - ศึกษาถึงการกระจายรายได้ของระบบเศรษฐกิจอันเกิดจาก Inflow Outflow อุตสาหกรรมที่ทำการศึกษา	Fundamental - Econometrics Model - Growth - Social Accounting Matrix Model - Income Distribution Theory - Macroeconometric Theory - International Trade (Balance of Trade)

การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์

Supply Chain	Fundamental	Logistic Management
Supply Chain Management Improve Logistics Efficiency Supply Chain Management Logistics Channel - Product Flow - Information Flow - Reverse Market Channel - Title Flow - Financial Flow - Promotion Flow Improve Logistic Efficiency Time – Cost - Reliability CBTA => SSI + SWI	• Supply Chain Management • Logistic Efficiency	▪ Time – Cost ▪ Reliability (Transportation) ▪ Missing-Link ▪ CBTA (Cross Border Transport Agreement) ▪ SWOT (ADB Transport Sector Strategy 2030 และข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ)

Ultimate Goal
GMS เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก

ระยะที่ 1	ระยะที่ 2
มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของสินค้าจากต้นน้ำ และการปรับปรุงมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs)	มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามกรอบยุทธศาสตร์แผนงาน GMS ปี 2030 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

2565 — 2566 — 2570

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.2.2-1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) เพื่อแสดงขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย

ส่วนที่สอง ช่องทางการตลาด (Marketing Channel) เพื่อสร้างความเชื่อมั่น เชื่อถือไว้วางใจ และภาคภูมิใจต่อสินค้าและบริการ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

- ด้านความเป็นเจ้าของ (Title flow) เมื่อมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าเกิดขึ้น จะทำให้ความเป็นเจ้าของเปลี่ยนแปลงไป
- ด้านการเงิน (Financial flow) เป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ รวมถึงการรองรับสินค้าคงเหลือที่ต้องมีระหว่างที่สินค้าอยู่ในช่องทางการตลาด
- ด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion flow) การพัฒนาและออกแบบวิธีการติดต่อสื่อสารที่ดึงดูดใจ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการไปยังลูกค้า

ทั้งนี้ Logistic Channel และ Marketing Channel จะต้องมีความเชื่อมโยงกันเพื่อสร้างคุณค่าให้กับผู้บริโภค (Customer Value Proposition) ผ่านความสะดวกรวดเร็ว และความน่าเชื่อถือ นำไปสู่การจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistics Efficiency) ทั้ง 3 องค์ประกอบ คือ เวลา (Time) ต้นทุน (Cost) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

(2) การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) คือ กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการและควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บสินค้าและบริการ ตลอดจนข้อมูลต่างๆ จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งานโดยคำนึงถึงความต้องการของผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญต่อเวลา (Time) ต้นทุน (Cost) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งจะส่งผลบวกต่อการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง (Missing Link) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Transport Facilitation Agreement : CBTA) ทั้งการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single Stop Inspection) และการตรวจสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window Inspection) รวมถึงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพที่อยู่บนพื้นฐานของยุทธศาสตร์สาขาคมนาคมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Transport Sector Strategy 2030)

3) การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ในการทำให้อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก โดยแบ่งระยะ (Phase) ของการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการจากต้นน้ำ (Upstream) และการปรับปรุงมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
- ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามกรอบยุทธศาสตร์สาขาคมนาคมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Transport Sector Strategy 2030) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

6.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพ

จากการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลักทั้ง 3 แนว รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ นำมาสู่กระบวนการวิเคราะห์ภายใต้หลักทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตามแนวคิดของ Michael Eugene Porter (Porter, 1985) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยมุ่งเน้นในส่วนของกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน และเป็นกิจกรรมที่นำไปสู่การจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ ซึ่งกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ประกอบด้วย

1) **โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

2) **การวิจัยและพัฒนา** การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่างๆ ที่มีประโยชน์ต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า และยกระดับความสามารถในการแข่งขันของสินค้าศักยภาพ และการบริการต่างๆ ของภาครัฐและเอกชน

3) **กฎระเบียบ** กฎระเบียบที่ใช้ในการควบคุมและอำนวยความสะดวกในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

4) **ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ** การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการร่วมมือระหว่างองค์กร เป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่สำคัญมากของการพัฒนา โดยเฉพาะองค์กรของภาครัฐทั้งภายในประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ

ดังนั้น จากผลการศึกษาต่างๆ ของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว สามารถการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ของละแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ดังนี้

6.3.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link ต่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจสามารถสรุปได้ดังนี้ (**รูปที่ 6.3.1-1**)

1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

- **โครงข่ายถนน** เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐาน ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.3.1-1** ดังนี้

ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน ที่มีสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง ที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ท่าเรือบก (Dry Port) • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดผ่านแดนในบางจุด • เส้นทางทางบกมีการชำรุดเสียหาย ไม่ปลอดภัยต่อการขนส่ง
	การวิจัยและพัฒนา	• ขาดความร่วมมือทางด้านวิชาการ • ขาดการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ • ขาดการศึกษาวิเคราะห์/วิจัยเชิงลึกด้านตลาด
	กฎระเบียบ	• การหลีกเลี่ยงการจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) ด้วยการลักลอบ แจ้งปริมาณเท็จ เวียนใบเสร็จ
	ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ปัญหาและอุปสรรคในการจูงใจให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน

Primary activities	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา				
	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
	Generating Area	Transition Area			Destination Area
	Upstream	Midstream			Downstream

หมุดหมายที่ 5

ประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนา

Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ และมีความต่อเนื่องกัน • พัฒนาท่าเรือบก และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง กับประตูการค้า และด่านพรมแดน • ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ • ปรับปรุงซ่อมแซมสภาพถนนให้มีความปลอดภัย • ประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้เส้นทาง
	การวิจัยและพัฒนา	• สร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง • จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาด
	กฎระเบียบ	• เตรียมความพร้อมในการจัดหาบุคลากรที่ทำการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ SMART - CESS
	ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในทุกระดับ

Primary activities	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา				
	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
	Generating Area	Transition Area			Destination Area
	Upstream	Midstream			Downstream

หมุดหมายที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.3.1-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ตารางที่ 6.3.1-1 โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	ช่วงเส้นทางที่เป็นคอขวด	ปัญหา/อุปสรรค
NSEC-1 เส้นทางคุนหมิง - เชียงราย - กรุงเทพ ผ่าน สปป. ลาว หรือเมียนมา	- ทางหลวงสายอาเซียน AH2 ช่วง เมืองลา (Mongla) - เชียงตุง (Kengtung) ระยะทาง 90.1 กิโลเมตร - ทางหลวงสายอาเซียน AH3 ช่วง เชียงตุง (Kengtung) - ท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ระยะทาง 156.8 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งมีการปิดการจราจรเป็นบางครั้ง ในช่วงที่สภาพถนนไม่ปลอดภัย จากสภาพดังกล่าว เส้นทางนี้จึงไม่ได้มีการใช้งานมากนักเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง ขาดการรักษาความปลอดภัย คุณภาพทางค่อนข้างต่ำ จึงทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น
NSEC-7 เส้นทางแหลมฉบัง - ฮานอย (Ha Noi)	- ทางหลวงสายอาเซียน AH12 ช่วง อุดรธานี - นครพนม ระยะทาง 240 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
	- ทางหลวงสายอาเซียน AH 131 ช่วง จาลอ (Chalo) - หวุงอ๋าง (Vung Ang) ระยะทาง 136.6 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III มีสภาพถนนพอใช้ และจำเป็นต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน
	- ทางหลวงสายอาเซียน AH 131 ช่วง จาลอ (Chalo) - หวุงอ๋าง (Vung Ang) ระยะทาง 136.6 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2-4 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ II - IV

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

- **โครงข่ายระบบราง** เป็นโครงข่ายคมนาคมซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุน (ในหน่วยค่าขนส่งต่อ TEU - กิโลเมตร) กว่าการขนส่งทางถนน ในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 340 กิโลเมตรขึ้นไป และจะเทียบเคียงกับการขนส่งทางน้ำในประเทศ ในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 500 กิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งมักจะมีการออกแบบให้เชื่อมต่อกับประตูการค้า เช่น ท่าเรือน้ำลึก หรือชายแดน เพื่อช่วยในการลดความแออัดบริเวณหน้าท่า หรือหน้าด่าน และยังเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งลงอีกด้วย จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.3.1-2**
- **ท่าเรือบก (Dry Port)** เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านแดนสามารถดำเนินการทางพิธีการศุลกากร (Custom) การตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) และผ่านด่านตรวจกักกันพืชและสัตว์ (Quarantine) หรือ CIQ ได้โดยไม่ต้องไปดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ซ้ำที่ประตูการค้า เช่น ท่าเรือน้ำลึก หรือ ชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้า และลดความแออัดบริเวณหน้าท่า หรือหน้าด่าน โดยมักจะมีการออกแบบให้เป็นโครงข่ายระบบรางเชื่อมกับประตูการค้า เช่น ท่าเรือน้ำลึก หรือชายแดน ในระยะทางที่เหมาะสมคือตั้งแต่ประมาณ 340 กิโลเมตรขึ้นไป เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่า

ตารางที่ 6.3.1-2 โครงข่ายระบบรางที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	เส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)
NSEC-1 เส้นทาง คุนหมิง - เชียงราย - กรุงเทพ ผ่าน สปป. ลาว หรือ เมียนมา	ช่วง หลวงน้ำทา - ห้วยทราย (ใน สปป.ลาว) - เชียงของ
	ช่วง เชียงรุ้ง - เชียงตุง - ท่าขี้เหล็ก (ใน เมียนมา) - แม่สาย - เชียงราย
NSEC-7 เส้นทาง แหลมฉบัง - ฮานอย (Ha Noi)	ช่วง อุดรธานี - นครพนม - ท่าแขก

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

NSEC-1 หากมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ช่วง เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไปพร้อมๆ กับเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ช่วง เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา (ใน สปป. ลาว) และก่อสร้างท่าเรือบกขึ้นที่สถานีรถไฟเด่นชัย ซึ่งมีระยะทางประมาณ 330 กิโลเมตร ก็จะช่วยให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรางที่มีอยู่และใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางได้อย่างเต็มที่

NSEC-2 หากมีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เซียงเงิน (Xiang Ngoen) ซึ่งอยู่ถัดจากสถานีผู้โดยสาร หลวงพระบาง (Luang Phrabang) ของโครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย บ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten - Vientiane Railway) ที่กำลังก่อสร้างอยู่ให้เป็นท่าเรือบก รวมไปถึงการพัฒนาท่าเรือบกนครราชสีมา ซึ่งอยู่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรหนองคาย ประมาณ 356 กิโลเมตร ก็จะช่วยให้สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางได้อย่างเต็มที่

NSEC-7 หากมีการพัฒนาท่าเรือบกขอนแก่น อยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) ประมาณ 300 กิโลเมตร จะช่วยให้สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางได้อย่างเต็มที่

- **จุดผ่านแดน** จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปล่อยร่วม หรือ CCA Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ท่านาแล้ง (Thanaleng) น้ำพาว (Nam Phao) ท่าแขก (Thakhek) และนาพาว (Na Phao) ใน สปป. ลาว ที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ

- ปัญหาอื่นๆ ตามแนวเส้นทาง คือ เส้นทางทางบกมีการชำรุดเสียหาย ไม่ปลอดภัยต่อการขนส่ง และขาดการประชาสัมพันธ์และการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้การขนส่งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ซึ่งมีข้อได้เปรียบทางด้านระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง

(2) ประเด็นกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) และยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)

- พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation)
- ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilities) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน
- ปรับปรุงซ่อมแซมสภาพถนนให้มีความปลอดภัย พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกให้เอื้ออำนวยต่อการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งให้มีการเชื่อมต่อกับระบบรางระหว่างไทย - สปป.ลาว และ สปป.ลาว - จีน
- ต้องประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้เส้นทางการขนส่งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ไปจีน เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

2) การวิจัยและพัฒนา

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมยางพารา พบว่า ในด้านของการวิจัยและพัฒนายังคงพบปัญหาและอุปสรรคดังนี้

- ขาดความร่วมมือทางด้านวิชาการยางพาราในด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง
- ขาดการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ที่สามารถนำไปต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ยาง
- ขาดการศึกษาวิเคราะห์/วิจัยเชิงลึกด้านตลาดยางที่จะนำมาใช้ในการกำหนดมาตรการต่างๆ ในการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพทั้งเชิงรุกและเชิงรับ

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านการวิจัยและพัฒนา

เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น สามารถเสนอประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาได้ดังนี้

- สร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงทั้งทางด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดยางพารา รวมถึงสร้างเสถียรภาพราคายางในกลุ่มประเทศ
- จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดยางอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง

3) กฎระเบียบ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

การส่งออกยางพาราของไทย กำหนดให้ผู้ส่งออกต้องจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) กิโลกรัมละ 2 บาท ทำให้มีการหลีกเลี่ยงด้วยการลักลอบ แจ้งปริมาณเท็จ เวียนใบเสร็จ ซึ่งหากมีระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS) จะสามารถเพิ่มรายได้ที่จัดเก็บมาใช้ในการส่งเสริมด้านการผลิต การแปรรูป การวิจัยและพัฒนา และการตลาดสินค้ายางพาราได้มากขึ้น

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านกฎระเบียบ

เตรียมความพร้อมในการจัดหาบุคลากรที่ทำการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ SMART - CESS

4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมยางพารา พบว่า ในด้านของทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือยังคงพบปัญหาและอุปสรรคในการจูงใจให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

ใช้หลักธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในทุกระดับ

6.3.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link ต่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจสามารถสรุปได้ดังนี้ (**รูปที่ 6.3.2-1**)

1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

- **โครงข่ายถนน** เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐาน ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ดัง**ตารางที่ 6.3.2-1**

ตารางที่ 6.3.2-1 โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

ช่วงเส้นทางที่เป็นคอขวด	ปัญหา/อุปสรรค
ทางหลวงสายอาเซียน AH1 ช่วง สะเทิมหรือตะโทง (Thaton) - ผาอัน (Hpa-an) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ระยะทาง 133.6 กิโลเมตร	บางช่วงเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ I - II
ทางหลวงสายอาเซียน AH16 ช่วง สะหวันนะเขต (Savannakhet) - เซโน (Seno) - แดนสะหวัน (Dansavanh) ระยะทาง 250 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III มีสภาพถนนพอใช้ ขาดแคลนป้ายและเครื่องหมายจราจรและจำเป็นต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

Supporting activities

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน ที่มีสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง ที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link
การวิจัยและพัฒนา	• ขาดการศึกษาและวิจัยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) • ขาดความหลากหลายของพันธุ์ผลไม้ • ขาดทักษะในการขายสินค้าออนไลน์ • บรรจุภัณฑ์ที่ยังไม่เหมาะสม • ตลาดส่งออกของผลไม้พึ่งพิงตลาดจีน • ปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวสูง
กฎระเบียบ	• ระบบการกำกับดูแลการนำเข้าส่งออกของไทย ยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการค้าของโลก • ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านการนำเข้าส่งออก • ระยะเวลาในการปฏิบัติงานหน่วยงานที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน
ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ขาดแคลนแรงงาน • การตรวจรับรอง GAP/GMP ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง • ขาดการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง • ปัญหาคุณภาพสินค้า • ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช • ปัญหาการใช้ประโยชน์เส้นทาง EWEC ของเอกชน

Primary activities

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้

In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
Generating Area	Transition Area			Destination Area
Upstream	Midstream			Downstream

หมุดหมายที่ 5

ประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนา

Supporting activities

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ และมีความต่อเนื่องกัน • พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเป็นระบบให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่ง และพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกหรือให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ
การวิจัยและพัฒนา	• พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลาย • พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ • เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ • พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้ • ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์ • พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออก
กฎระเบียบ	• ปรับองค์กรด้านการนำเข้า-ส่งออกให้เป็นเอกภาพ • ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย-เวียงจันทร์-บ่อเต็น – บ่อหาน - คุนหมิง • เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน
ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• สนับสนุนสถาบันการศึกษาเร่งผลิตบุคลากรในสาขาที่ขาดแคลน • อบรมถ่ายทอดความรู้ • อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต • เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP / GMP • สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC

Primary activities

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้

In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
Generating Area	Transition Area			Destination Area
Upstream	Midstream			Downstream

หมุดหมายที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.3.2-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

- **โครงข่ายระบบราง** จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) คือ เส้นทางรถไฟสายใหม่ สายท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa - an) - เมียวดี (Myawaddy) เชื่อมด่านพรมแดนไทย - เมียนมา เมียวดี (Myawaddy) - แม่สอด

- เส้นทางตามแนวชายแดนยังมีบางช่วงที่ยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่งเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น และเชื่อมโยงระหว่างกันระหว่างทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

- ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย – สปป.ลาว - เวียดนาม) เช่น ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น

(2) ประเด็นกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) และยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเป็นระบบให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่ง และพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกหรือให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ

2) การวิจัยและพัฒนา

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมผลไม้ พบว่า ในด้านของการวิจัยและพัฒนายังคงพบปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

- ขาดการศึกษาและวิจัยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) ที่จะมารองรับการเปลี่ยนแปลงระบบการค้าในระดับสากลที่สามารถนำมาใช้กำหนดกฎระเบียบและเงื่อนไขในการปกป้องการนำเข้าของประเทศคู่ค้า

- พันธุ์ของลำไย ปัจจุบันส่วนใหญ่ร้อยละ 95 เป็นพันธุ์อีดอ ซึ่งต้องสร้างความหลากหลายให้กับผู้บริโภค จึงควรมีการส่งเสริมและพัฒนาพันธุ์ที่หลากหลายมากขึ้น

- การเก็บเกี่ยวผลไม้ปัจจุบัน พึ่งพาแรงงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว ซึ่งมักจะประสบปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวสูง จึงควรพัฒนาเทคโนโลยีการเก็บเกี่ยวเพื่อลดต้นทุนและประหยัดเวลาเพื่อให้ได้ผลไม้ที่มีคุณภาพเมื่อถึงผู้บริโภค

- ปัจจุบันยังประสบปัญหา เช่น บรรจุภัณฑ์ ที่ยังไม่เหมาะสม ทำให้ผลไม้เน่าเสียง่าย เป็นต้น จึงควรมีบรรจุภัณฑ์ที่มีการยืดระยะเวลาของสินค้า

- ตลาดส่งออกของผลไม้ (ทุเรียน ลำไย) เป็นการพึ่งพิงตลาดจีนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในอนาคตหากจีนมีการกีดกันทางการค้าเพิ่มขึ้น จึงมีความเสี่ยงผลไม้ของไทยจะราคาตกต่ำ จึงควรหาตลาดใหม่เพื่อกระจายส่วนแบ่งการส่งออกไม่ให้พึ่งพิงตลาดเดียว

- ส่งเสริมเกษตรกร/กลุ่มเกษตรกรให้เป็นมืออาชีพในการขายสินค้าออนไลน์ เพื่อให้ขายสินค้าได้โดยตรงสู่ผู้บริโภค

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านการวิจัยและพัฒนา

เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมผลไม้ดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น สามารถเสนอประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาได้ดังนี้

- พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลายและเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น
- พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้
- พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้
- พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกควบคู่กับการส่งออกผลไม้สด
- เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคในตลาดส่งออกอื่นๆ
- ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์

3) กฎระเบียบ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

- ระบบการกำกับดูแลการนำเข้าส่งออกของไทยยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการค้าของโลก ที่มีการนำมาตรการ SPS ซึ่งกำหนดให้ใช้มาตรฐานสินค้าเกษตรในการปกป้องพืช สัตว์ และสัตว์น้ำของแต่ละประเทศได้
- ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านการนำเข้าส่งออก เช่น กรมวิชาการเกษตร สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น จึงควรปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแล การนำเข้าและการส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อง่ายในการบริหารจัดการและให้การแก้ไขปัญหาเป็นระบบ ครบวงจรและยั่งยืน
- ปี 2565 จะมีระบบรางใช้ในการขนส่ง โดยรถไฟ สปป.ลาว - จีน และคาดว่าจะมีการเชื่อมต่อกับไทยให้สามารถส่งออกผ่านด่านหนองคายได้ ซึ่งในปัจจุบันจีนอนุญาตให้ขนส่งผ่านเส้นทางด่านรถไฟผิงเสียง และในเดือนกันยายน 2564 ได้มีการเปิดเพิ่มที่ด่านรถไฟโมฮาน ด่านรถไฟเหอโข่ว ซึ่งจะเชื่อมระหว่างจีนกับ สปป.ลาว หากเปิดเส้นทางรถไฟส่งออกใหม่ซึ่งเชื่อมเส้นทางดังกล่าว ที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุนหมิง จะเป็นประโยชน์ในการเพิ่มเส้นทางการขนส่งจากไทยไปจีน มีทางเลือกในการใช้เส้นทางการขนส่งมากขึ้น ซึ่งทำให้มีต้นทุนและระยะเวลาต่ำกว่าเส้นทางขนส่งทางบก EWEC และ NSEC และช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดช่วงฤดูผลไม้ออกมาก
- ระยะเวลาในการปฏิบัติงานหน่วยงานที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและส่งผลให้ต้นทุนสูงขึ้น
- กฎระเบียบเกี่ยวกับรถที่ใช้ขนส่งในแต่ละประเทศแตกต่างกัน ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เสียเวลาในการเปลี่ยนรถและขนถ่ายสินค้า

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านกฎระเบียบ

- ปรับองค์กรด้านการนำเข้า - ส่งออกให้เป็นเอกภาพ เพื่อให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประเทศอื่นๆ เช่น จีน มาเลเซีย ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา ดำเนินการแล้ว
- ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน

- ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทร์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุนหมิง

- เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่น วันเวลาในการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการที่ด่านพรมแดน ระบบประกันภัยระหว่างประเทศ มาตรฐานเชิงเทคนิคที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทและขนาดรถ พิกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้า มาตรฐานของถนนแต่ละประเทศ เป็นต้น

4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมผลไม้ พบว่า ในด้านของทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือยังคงพบปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

- ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร จากการเคลื่อนย้ายไปสู่ภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ จำเป็นต้องนำเข้าแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ผลิตภาพของแรงงานลดต่ำลง

- อนาคตอันใกล้ มีความจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีในระดับสูงขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต (Technology Disruption) มีการใช้เครื่องทุ่นแรง เช่น โดรน หุ่นยนต์ เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อทดแทนแรงงาน เป็นต้น จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาแรงงานด้านทักษะในการทำงาน (Reskilling) การติดต่อสื่อสาร และเข้าถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์

- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความเข้าใจด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งจะนำมาใช้กำหนดเป็นกฎระเบียบและเงื่อนไขในการปกป้องการค้า ภายใต้ระบบการค้าแบบเสรี

- ปัจจุบันเกษตรกรมีทั้งกลุ่มดั้งเดิมที่ทำการเกษตรมานาน และกลุ่ม Young Smart Farmer ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาควบคู่กันไปทั้ง 2 กลุ่ม ให้ได้เรียนรู้เทคนิคใหม่ๆ เพื่อนำมาพัฒนาการผลิตเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตหรือลดต้นทุนการผลิตให้ได้รับผลตอบแทนที่ดี ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี

- การตรวจรับรอง GAP/GMP ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง

- ปัจจุบันในช่วงต้นฤดูการเก็บเกี่ยวทุเรียน มักจะประสบปัญหาทุเรียนอ่อนไม่ได้คุณภาพ

- ปัจจุบันลำไยที่ส่งออกไปจีน เจอปัญหาเพลี้ยแป้ง ซึ่งเกิดจากการไม่ดูแลรักษาต้นลำไย ไม่ตัดแต่งกิ่ง เกิดความชื้น จึงเกิดเพลี้ยแป้งและไม่ระมัดระวังในขั้นตอนการเก็บเกี่ยวและตัดแต่งผลลงบรรจุภัณฑ์ ทำให้มีเพลี้ยแป้งปะปนไปกับผลลำไย ซึ่งตลาดจีนปลายทางมีการตักเตือนและอาจระงับการนำเข้าลำไยจากไทยได้

- ปัญหาการใช้ประโยชน์ของเอกชนจากเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม) เช่น การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม) ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เป็นต้น

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

- ภาครัฐร่วมกับภาคเอกชนสนับสนุนสถาบันการศึกษาเร่งผลิตบุคลากรในสาขาที่ขาดแคลน โดยประสานความต้องการกับภาคธุรกิจและชุมชน

- อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง

- เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก

- อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ เจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน
- อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ เจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ เก็บเกี่ยวและคัดเกรดลำไย
- สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC

6.3.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link ต่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจสามารถสรุปได้ดังนี้ (**รูปที่ 6.3.3-1**)

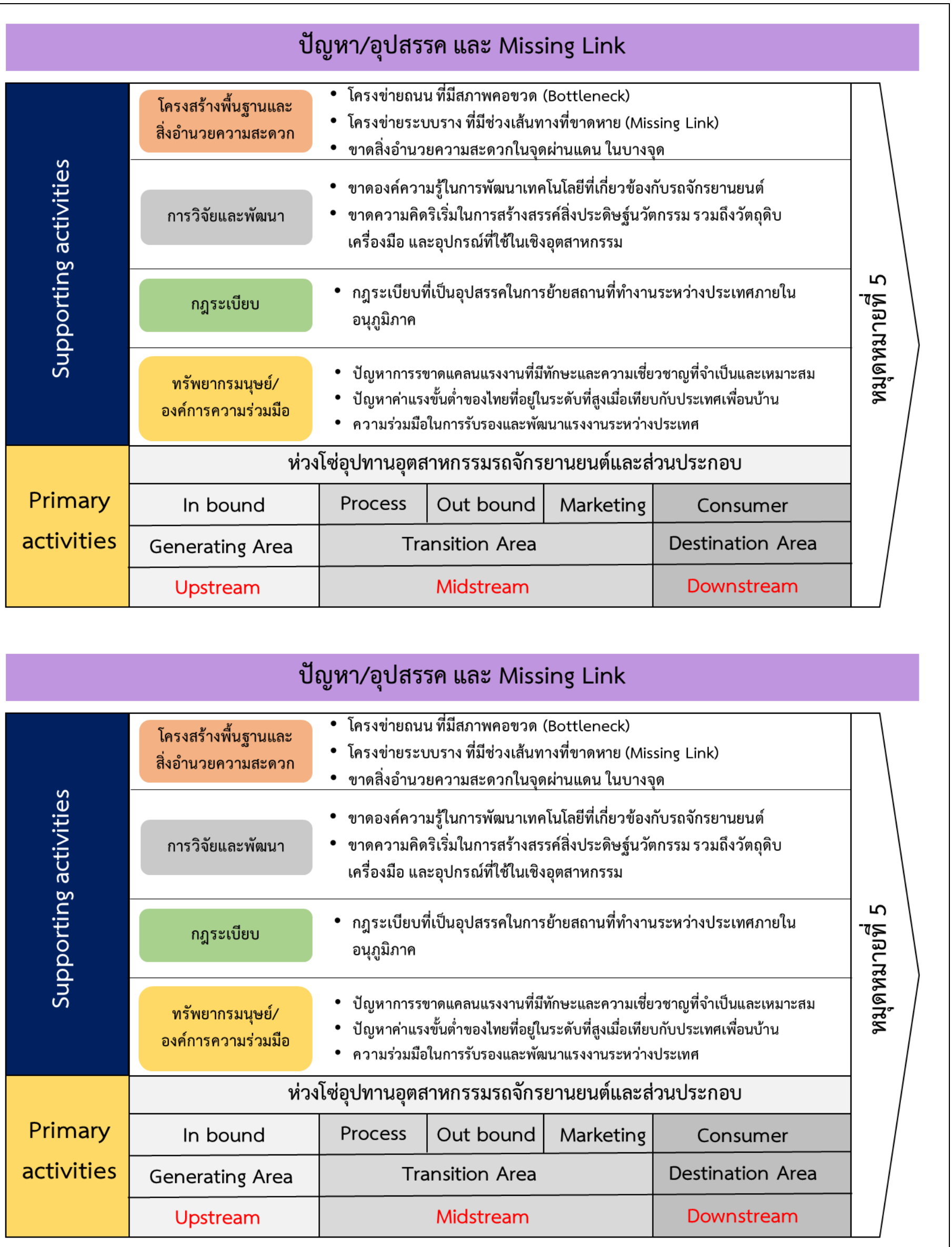
1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

- **โครงข่ายถนน** เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐาน ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 SEC-2 และ SEC-3 พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ดัง**ตารางที่ 6.3.3-1**
- **โครงข่ายระบบราง** พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มีมาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) หรือเป็นช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ดัง**ตารางที่ 6.3.3-2**
- **จุดผ่านแดน** จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) มีจุดผ่านแดนที่สำคัญ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปล่อยร่วม หรือ CCA Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) เมียนมา จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ไทย และจุดผ่านแดน Ou Ya Dav กัมพูชา ที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ

(2) ประเด็นกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) และยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)
- ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilities) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.3.3-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

ตารางที่ 6.3.3-1 โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	ช่วงเส้นทางที่เป็นคอขวด	ปัญหา/อุปสรรค
SEC-1 เส้นทางทวาย - กรุงเทพฯ - พนมเปญ - นครโฮจิมินห์ - หวุงเต่า	- ช่วงทวาย (Dawei) - ด่านทิกิ (Htee Khee) ระยะทาง 140.0 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับต่ำกว่า III มีสภาพถนนต้องปรับปรุง
	- ทางหลวงสายอาเซียน AH124 ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี ระยะทาง 66.8 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีคอขวดระหว่างจุดตรวจบ้านพุน้ำร้อนกับจุดตรวจทิกิ (Htee Khee) ถนนเป็นลูกรังขรุขระ อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III มีสภาพถนนต้องได้รับการปรับปรุง และจำเป็นต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน
	- ทางหลวงสายอาเซียน AH1 ช่วง ปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) ระยะทาง 47.0 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ II
SEC-2 เส้นทางกรุงเทพฯ - กวีเญิน	- ทางหลวงสายอาเซียน AH124 ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี ระยะทาง 66.8 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีคอขวดระหว่างจุดตรวจบ้านพุน้ำร้อนกับจุดตรวจทิกิ (Htee Khee) ถนนเป็นลูกรังขรุขระ อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III มีสภาพถนนต้องได้รับการปรับปรุง และจำเป็นต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน
SEC-2 เส้นทางกรุงเทพฯ - กวีเญิน (ต่อ)	- ทางหลวงสายอาเซียน AH1/AH21 ช่วง ปอยเปต (Poipet) - O Yadav ระยะทาง 665.0 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับIII ช่วง Dam Dek - เกาะแกร์ (Koh Ker) ถนนช่วงพื้นที่ตลาดมีความแคบ จำเป็นจะต้องมีการซ่อมบำรุงเป็นระยะ ขยายถนน และทำระบบระบายน้ำข้างทาง ในพื้นที่ชุมชน เพื่อปรับปรุงถนนช่วงนี้ให้มีสภาพดี
	- ถนนสาย NH19 ช่วง เล ทัญ (Le Thanh) - กวีเญิน (Quy Nhon City) ระยะทาง 234.0 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III/IV

ตารางที่ 6.3.3-1 โครงข่ายถนนที่อาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	ช่วงเส้นทางที่เป็นคอขวด	ปัญหา/อุปสรรค
SEC-3 เส้นทางกรุงเทพฯ - นำกัน	- ทางหลวงสายอาเซียน AH123 ช่วง ตราด - บ้านหาดเล็ก ระยะทาง 95.7 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร มีคอขวดบริเวณทางแยกที่เข้าสู่ถนนบ้านใหม่ ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ซึ่งมีการเสริมผิวทางให้แข็งแรง ทำผิวทางใหม่ และติดตั้งระบบระบายน้ำข้างทาง
	- ทางหลวงสายอาเซียน AH123 ช่วง เกาะกง (Koh Kong) - Lork ระยะทาง 307.0 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III
	- ถนนช่วงห่าเตียน (Ha Tien) - ปลายแหลมก่าเมา (Ca Mau Southern Tip) ระยะทาง 360.2 กิโลเมตร	เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร อยู่ในมาตรฐานชั้นทางหลวงอาเซียน (Class) ระดับ III/IV สภาพถนนบางส่วนคับแคบและต้องปรับปรุง

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 6.3.3-2 โครงข่ายระบบรางที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	เส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)
SEC-1 เส้นทางทวาย - กรุงเทพฯ - พนมเปญ - นครโฮจิมินห์ - หวุงเต่า	ช่วง พนมเปญ (Phnom Penh) - เนียกเลือง (Neak Loeung) - สวายเรียง (Svay Rieng) - บาเวต (Bavet) และ ม้อกไป (Moc Bai) - โก๋ เหย่า (Go Dau) - นครโฮจิมินห์ (HCMC) - หวุงเต่า (Vung Tau City)
SEC-2 เส้นทางกรุงเทพฯ - กวีเญิน	ช่วง ปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) - เสียมราฐ (Siem Reap) - พระวิหาร (Preah Vihear) - สตรึงแตรง (Stung Treng) - รัตนคีรี (บันลุง) (Rattanakiri (Ban Lung)) - O -Yadav

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

2) การวิจัยและพัฒนา

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ พบว่า ในด้านของการวิจัยและพัฒนายังคงพบปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

- ขาดองค์ความรู้ในการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ อาทิ เทคโนโลยีเซลล์เชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ที่ไทยยังมีการพัฒนาน้อย
- ขาดความคิดริเริ่มในการสร้างสรรค์สิ่งประดิษฐ์นวัตกรรม รวมถึงวัตถุดิบ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในเชิงอุตสาหกรรม ทำให้ต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรจากต่างประเทศ

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านการวิจัยและพัฒนา

เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น สามารถเสนอประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาได้ดังนี้

- พัฒนาและส่งเสริมความร่วมมือกับสถาบันเฉพาะทาง หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและสถาบันการศึกษาวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเชิงพาณิชย์
- สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น อาทิ การลดหย่อนภาษีสำหรับภาคเอกชนที่เข้าร่วมการลงทุนสำหรับวิจัยและพัฒนามผลิตภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการในการผลิต

3) กฎระเบียบ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการย้ายสถานที่ทำงานระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาค ซึ่งไทยยังคงมีการจำกัดการย้ายแรงงานเข้ามาในประเทศ ส่งผลให้เป็นข้อจำกัดของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทยในการดึงดูดแรงงานฝีมือเข้ามาในประเทศ

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านกฎระเบียบ

- การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยการปรับปรุง และกำหนดกฎระเบียบ นโยบาย และมาตรการสนับสนุนของภาครัฐให้เอื้อต่อการบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักยานยนต์และส่วนประกอบ
- ทบทวนกฎระเบียบ นโยบายภาครัฐที่ยังเป็นปัญหาและอุปสรรค รวมถึงไม่สอดคล้องหรือขัดแย้งต่อการสนับสนุนเป้าหมายทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของภูมิภาค

4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

(1) ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

จากการศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ พบว่า ในด้านของทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือยังคงพบปัญหาและอุปสรรคดังนี้

- ปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญที่จำเป็นและเหมาะสมกับภาคอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ
- ปัญหาค่าแรงขั้นต่ำของไทยที่อยู่ในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ความร่วมมือในการรับรองและพัฒนาแรงงานระหว่างประเทศ

(2) ประเด็นกลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ

- เตรียมความพร้อมในการพัฒนาและรักษาแรงงานไทยและต่างชาติ ทั้งในด้านทักษะความสามารถ การใช้ภาษา ทัศนคติ โอกาสทางธุรกิจ และวัฒนธรรมองค์กร เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ผลิตทั้งเก่าและใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart
- พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานร่วมกับสถาบันการศึกษาหรือองค์กรวิจัยและพัฒนาชั้นนำของไทยและต่างประเทศ เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญ และมาตรฐานฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

- ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

6.4 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจจากผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาสภาพปัจจุบัน และความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตลอดจนการศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่และการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยมีแนวคิดของแผนงานโครงการอยู่บนพื้นฐานของหลักการ OKRs หรือ Objective & Key Results เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และมีประโยชน์ต่อการนำไปปฏิบัติงานได้จริง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว

ดังนั้น การจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ จะประยุกต์ใช้ความสอดคล้องตามระดับของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ที่นำไปสู่การดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายสูงสุดร่วมกันตามหลักเชิงเหตุและผล (Causal Relationship: XYZ) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ มีความสอดคล้องกับแผนระดับนานาชาติ คือ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และแผนของไทยในระดับที่ 1 คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี แผนระดับ 2 คือ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และ (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนระดับที่ 3 ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. ดัง**รูปที่ 6.4-1** ซึ่งในการจัดทำกลยุทธ์ฯ นี้ จะมุ่งเน้นเป้าหมายตาม (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป็นเป้าหมายหลัก

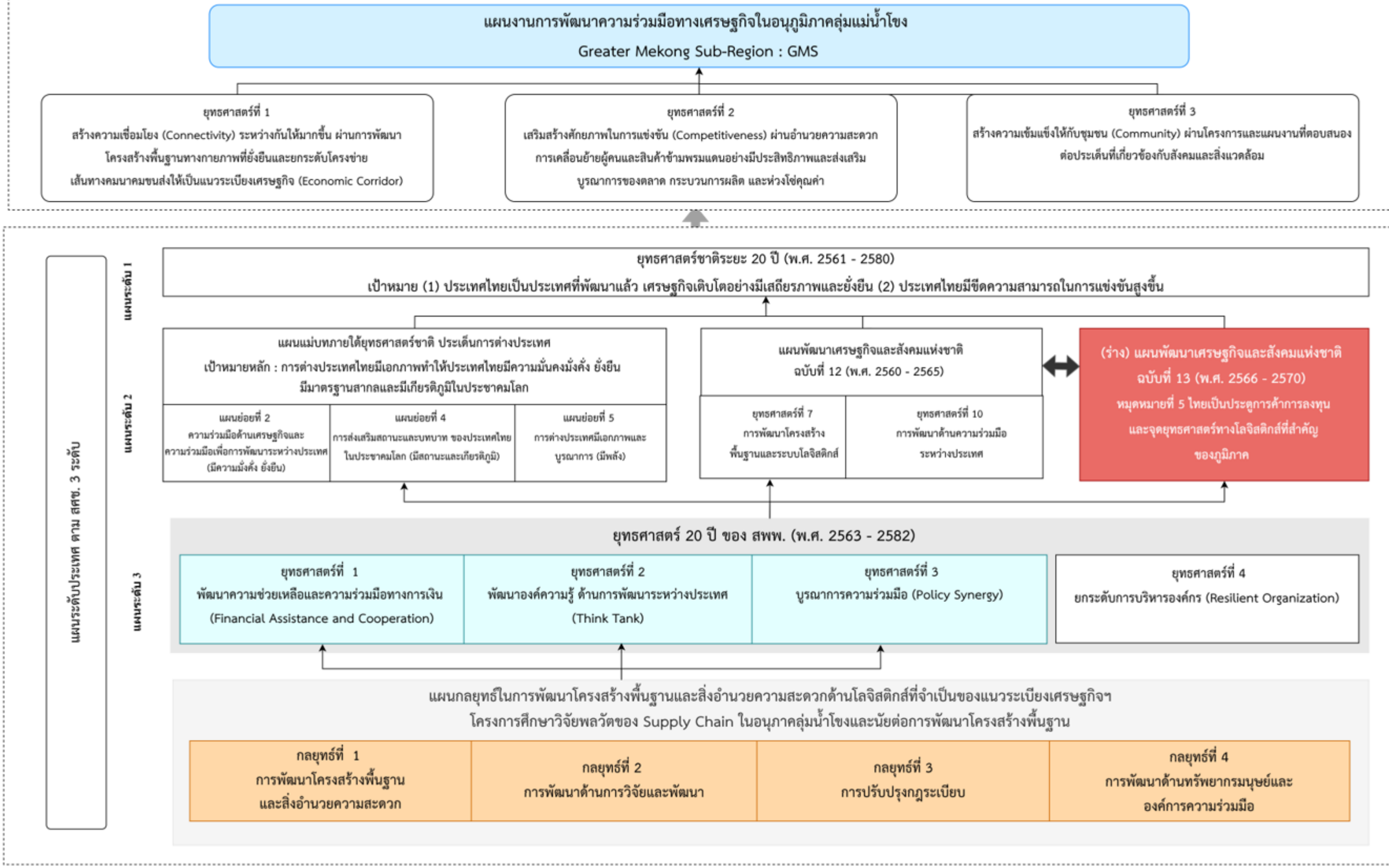
6.4.1 เป้าหมายหลัก

เป้าหมายหลักของแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ตามองค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value - Added Economy) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายการพัฒนาระดับหมุดหมายดังนี้ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)

<u>เป้าหมายที่ 1</u> ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการ) มีอันดับดีขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1.2 (1) อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 20 หรือ (2) อันดับการค้าระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 50



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.4-1 ความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

<u>เป้าหมายที่ 2</u> ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 2.1 (1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ (2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ 2.2 (1) มูลค่าการส่งออกของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปีหรือ (2) สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี

<u>เป้าหมายที่ 3</u> ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

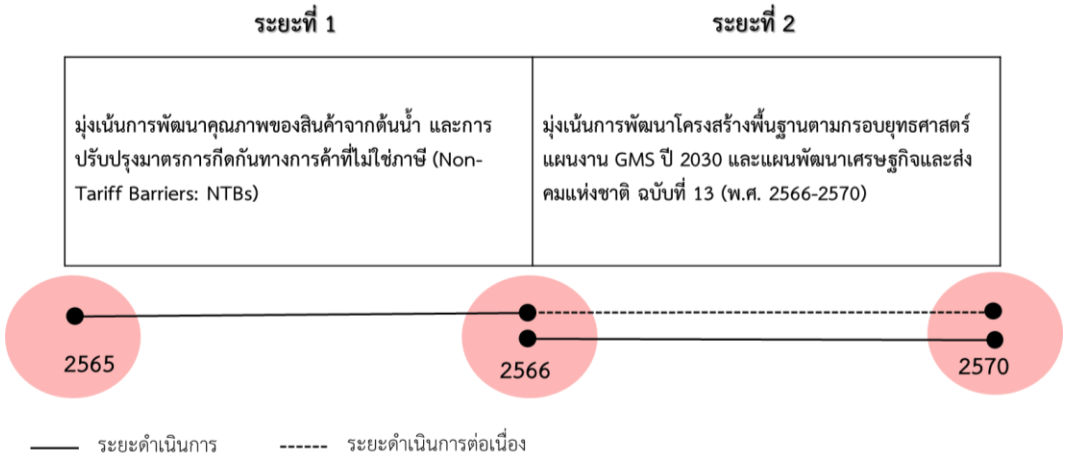
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงเหลือร้อยละ 11 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

6.4.2 แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อเป็นแผนชี้นำทิศทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อการบรรลุซึ่งเป้าหมายตามหมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และสอดคล้องต่อเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ในการทำให้อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก สามารถแบ่งระยะ (Phase) ของการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ดัง**รูปที่ 6.4.2-1** ดังนี้

- ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการจากต้นน้ำ (Upstream) และการปรับปรุงมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
- ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามกรอบยุทธศาสตร์สาขาคมนาคมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Transport Sector Strategy 2030) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.4.2-1 แนวทางการพัฒนาแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ

6.4.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ

กลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำแนกเป็น 4 กลยุทธ์หลัก คือ

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

มุ่งเน้นการยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border) การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilities) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยาง และส่งเสริมการขยายตลาดตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และต้นทุนการขนส่งทางด้านเวลาและค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการระบบขนส่งที่ผู้ประกอบการจะต้องใช้ร่วมกัน และเป็นที่พักสต๊อกยางพารา ณ ประเทศต้นทาง

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา

มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และจัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยสินค้าอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ

มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกและนำเข้าสินค้าโดยการปรับปรุงกฎระเบียบ และเจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน

กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ

มุ่งเน้นการอบรมและให้ความรู้บุคลากรตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร

6.4.4 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดัง**ตารางที่ 6.4.4-1**

ตารางที่ 6.4.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	**โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH2 ช่วงเมืองลา (Mongla) - เชียงตุง (Kengtung) ระยะทาง 90.1 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	4,000	1,000	1,000	500	500	500	500
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH3 ช่วงเชียงตุง (Kengtung) - ท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ระยะทาง 156.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา		7,000	2,000	1,500	1,000	1,000	750	750
	โครงการขยายทางหลวงทางหลวงสายเอเชีย AH12 ช่วง อุดรธานี - นครพนม ระยะทาง 240 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมทางหลวง)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7	10,000	3,000	2,000	2,000	1,000	1,000	1,000
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH 131 ช่วงท่าแขก (Thakhek) - เมืองมะหาไซ (Mahaxay) - นาพาว (Na Phao) ระยะทาง 150 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		7,000	2,000	1,500	1,000	1,000	750	750
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH 131 ช่วงจาลอ (Chalo) - หวุงอ๋าง (Vung Ang) ระยะทาง 136.6 กิโลเมตร 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เวียดนาม		6,000	2,000	1,000	1,000	750	750	500

ตารางที่ 6.4.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)	**โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วง หลวงน้ำทา - ห้วยทราย (ใน สปป. ลาว) - เชียงของ** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	34,000	5,000	5,000	6,000	6,000	6,000	6,000
	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วง อุดรธานี - นครพนม – ท่าแขก (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7	37,000	5,000	5,000	10,000	10,000	10,000	10,000
การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border)	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกเด่นชัย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	
	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกเชียงเงิน (Xiang Ngoen) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-2	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	
	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกนครราชสีมา (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย		7,740	2,240	2,500	1,500	1,500		
	โครงการพัฒนาท่าเรือบกขอนแก่น (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บน NSEC-7	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	

ตารางที่ 6.4.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities)	**โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน	100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่านาแล้ง (Thanaleng) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนน้ำพาว (Nam Phao) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่าแขก (Thakhek) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนนาพาว (Na Phao) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		

ตารางที่ 6.4.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางขั้นต้นและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยาง และส่งเสริมการขยายตลาดตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	**โครงการพัฒนาความร่วมมือในการซ่อมแซมถนนและเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเส้นทางระหว่างไทย - ลาว และลาว - จีน** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทาน สร้างความปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งเพิ่มโอกาสในการส่งออกยางแปรรูปขั้นต้นและผลิตภัณฑ์ยางของไทยผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ไปจีน	100	20	20	20	20	20	
ลดต้นทุนการขนส่งทางด้านเวลาและค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการระบบขนส่งที่ผู้ประกอบการจะต้องใช้ร่วมกัน และเป็นที่พักสต๊อกยางพารา ณ ประเทศต้นทาง	โครงการสร้างศูนย์บริการจัดเก็บสต๊อกยางพาราเพื่อการขนส่งทางรางตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อรองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเส้นทางระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน โดยการบริหารการขนส่งร่วมกันระหว่างผู้บริหารศูนย์ฯ และผู้ประกอบการชิปปิ้ง	30	10	5	5	5	5	
	โครงการสร้างศูนย์บริการจัดเก็บสต๊อกยางพาราเพื่อการขนส่งทางบกและทางน้ำตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อรองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง NSEC-1 และทางน้ำผ่านแม่น้ำโขง โดยการบริหารการขนส่งร่วมกันระหว่างผู้บริหารศูนย์ฯ และผู้ประกอบการชิปปิ้ง	30	10	5	5	5	5	
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
สร้างความร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	โครงการสร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงทางด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดยางพารา และสร้างเสถียรภาพราคายางในกลุ่มประเทศ	50	20	10	5	5	5	5

ตารางที่ 6.4.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา (ต่อ)										
จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดยางอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง	โครงการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์	60	10	10	10	10	10	10
	โครงการศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดยางอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดยางอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง	48	8	8	8	8	8	8
	โครงการส่งเสริมการตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ	360	50	50	50	70	70	70
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และพัฒนาระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ (CESS) ผ่านระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ SMART - CESS	30	5	5	5	5	5	5
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
ป้องกันไม่ให้มีการหลีกเลี่ยงการจ่ายเงิน CESS ในการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ กยท. ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบการส่งออกที่โรงงานก่อนและตรวจสอบซ้ำเพื่อเก็บเงิน CESS ณ ด่านส่งออก	โครงการจัดหาบุคลากรในการตรวจ CESS ก่อนการส่งออก ณ โรงงาน และบุคลากรประจำด่าน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อจัดหาบุคลากรในการตรวจ CESS ก่อนการส่งออก ณ โรงงาน และบุคลากรประจำ ณ ด่านศุลกากร เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและจัดเก็บเงินระบบ SMART - CESS	50	10	10	10	10	10	
ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร	โครงการเสริมสร้างธรรมาภิบาลภายในองค์กร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อเสริมสร้างธรรมาภิบาลภายในองค์กร เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน	12	2	2	2	2	2	2

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการณ์เบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

6.4.5 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดัง**ตารางที่ 6.4.5-1**

ตารางที่ 6.4.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	**โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วงสะเทิมหรือตะโทง (Thaton) - ผาอัน (Hpa - an) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ระยะทาง 133.6 กิโลเมตร บางช่วงจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC	6,000	2,000	1,000	1,000	750	750	500
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH16 ช่วงสะหวันนะเขต (Savannakhet) - เซโน (Seno) - แดนสะหวัน (Dansavanh) ระยะทาง 250 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC	11,000	3,000	2,000	2,000	2,000	1,000	1,000

ตารางที่ 6.4.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลายและเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น	โครงการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ของลำไย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ของลำไยให้มีความหลากหลาย	10	2.5	2.5	2.5	2.5		
พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้	20	4	4	4	4	2	2
พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้	โครงการวิจัยบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุการเก็บรักษาผลไม้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุการเก็บรักษาผลไม้	15	3	3	3	3	3	-
พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกควบคู่กับการส่งออกผลไม้สด	โครงการวิจัยแปรรูปขั้นสูงเพื่อเพิ่มมูลค่าผลไม้และต่อยอดเชิงพาณิชย์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	- เพื่อวิจัยการแปรรูปผลิตภัณฑ์ให้มีความหลากหลาย - เพื่อนำงานวิจัยด้านแปรรูปผลไม้มาต่อยอดในเชิงพาณิชย์	35	10	5	5	5	5	5
เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคในตลาดอื่นๆ	โครงการวิจัยโอกาสขยายตลาดส่งออกผลไม้ไทย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	- เพื่อศึกษาพฤติกรรมบริโภคผลไม้ในตลาดเดิมให้ครอบคลุมขึ้น - เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดตลาดใหม่สำหรับสินค้าผลไม้ - เพื่อศึกษาความแตกต่างของพฤติกรรมผู้บริโภคในแต่ละตลาด	35	6	6	6	5	6	6
ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์	โครงการพัฒนาเกษตรกรให้เป็นมืออาชีพในการขายสินค้าออนไลน์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดให้เกษตรกรได้ขายตรงโดยไม่ผ่านคนกลางโดยระบบขายออนไลน์	12	2	2	2	2	2	2
ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์	โครงการสร้างแพลตฟอร์มจำหน่ายผลไม้ก่อนถึงฤดูเก็บเกี่ยว (Pre - Sale) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	เพื่อหาตลาดที่แน่นอนให้แก่เกษตรกรก่อนถึงฤดูกาลเก็บเกี่ยว	30	5	5	5	5	5	5

ตารางที่ 6.4.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งองค์กรที่บริหารจัดการด้านนำเข้าส่งออกแบบครบวงจร (One Stop Service) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างองค์กรในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	5	5					
ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทร์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุนหมิง	โครงการศึกษาความพร้อมการส่งออกผลไม้ระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุนหมิง) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)	ไทย	- เพื่อศึกษากฎระเบียบในการส่งออกผลไม้โดยขนส่งผ่านระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุนหมิง) รวมถึงปัญหาอุปสรรค - ศึกษาความพร้อมในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกโดยขนส่งผ่านระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุนหมิง)	15	5	5	5			
เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงคมนาคม)	ไทย	เพื่อเร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจ GMS CBTA กับประเทศเพื่อนบ้าน GMS	12	2	2	2	2	2	2

ตารางที่ 6.4.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง	โครงการยกระดับเกษตรกรให้เป็นเกษตรกรปราดเปรื่อง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิมและกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง	24	4	4	4	4	4	4
เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก	โครงการส่งเสริมการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ได้ร้อยละ 100	35	10	5	5	5	5	5
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน	โครงการอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตทุเรียนที่ออกสู่ตลาด ลดปัญหาทุเรียนอ่อน	30	5	5	5	5	5	5
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ เก็บเกี่ยวและคัดเกรดลำไย	โครงการอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การเก็บเกี่ยวและคัดเกรดลำไย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาแรงงานในการเก็บเกี่ยวลำไยเพื่อลดการปนเปื้อนของเพลี้ยแป้งในการส่งออก	30	5	5	5	5	5	5
สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC	โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก)	ไทย	เพื่อสร้างการรับรู้ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว EWEC	7	2	1.5	1.5	1	1	

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการณ์เบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

6.4.6 แผนปฏิบัติการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดัง**ตารางที่ 6.4.6-1**

ตารางที่ 6.4.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	**โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วงปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) ระยะทาง 47.0 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1	2,100	600	500	250	250	250	250
	โครงการขยายทางหลวงทางหลวงสายเอเชีย AH124 ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี ระยะทาง 66.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมทางหลวง)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2	3,000	500	500	500	500	500	500
การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)	**โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายพนมเปญ (Phnom Penh) - เนียกเลือง (Neak Loeung) - สวายเรียง (Svay Rieng) - บาเวต (Bavet)** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) บนระเบียงเศรษฐกิจ SEC-1	24,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สาย ม้อกไป (Moc Bai) - โก๋ เหย่า (Go Dau) - นครโฮจิมินห์ (HCMC) - หวุงเต่า (Vung Tau City) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เวียดนาม		22,500	4,000	4,000	4,000	4,000	3,500	3,000

ตารางที่ 6.4.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่าแขก (Thakhek) ใน สปป. ลาว โครงการยกระดับจุดผ่านแดนนาพาว (Na Phao) ใน สปป. ลาว	**โครงการยกระดับจุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา** (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน	100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ในไทย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมศุลกากร)	ไทย		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดน Ou Ya Dav ในกัมพูชา (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา		100	25	25	25	25		
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
ส่งเสริมให้มีหน่วยงานสนับสนุนงานทดสอบวิจัยพัฒนาให้กับภาคเอกชนเพิ่มมากขึ้น	โครงการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์เพื่อสร้างนวัตกรรมของผลิตภัณฑ์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ)	ไทย	เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้มีความหลากหลายของผลิตภัณฑ์	30	5	5	5	5	5	5
สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น	โครงการสนับสนุนการลดต้นทุนในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ)	ไทย	เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการในการผลิต	20	5	5	5	5		

ตารางที่ 6.4.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งองค์กรที่บริหารจัดการด้านการนำเข้าและส่งออกแบบครบวงจร (One Stop Service) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างองค์กรในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	5	5					
ส่งเสริมการส่งออกจักรยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ	โครงการศึกษาความพร้อมการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย)	ไทย	- เพื่อศึกษากฎระเบียบในการส่งออกโดยขนส่งผ่านด่าน SEC รวมถึงปัญหาอุปสรรค - ศึกษาความพร้อมในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกโดยขนส่งผ่านด่านด้าน SEC	15	5	5	5			
เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงคมนาคม)	ไทย และ กัมพูชา	เพื่อเร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจ GMS CBTA กับประเทศเพื่อนบ้าน GMS	12	2	2	2	2	2	2
พัฒนาด้านกฎระเบียบและความโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นความโปร่งใสของภาครัฐ การไม่เอนเอียงเข้าข้าง มาตรการในการจัดการทุจริต	โครงการส่งเสริมความโปร่งใสทางการค้าชายแดนและผ่านแดน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อมุ่งเน้นการก่อให้เกิดการค้าที่โปร่งใส เพื่อลดขั้นตอนความยุ่งยากสำหรับขั้นตอน และพิธีการ ในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการขจัด หรือลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ผู้ค้า ผู้ส่งออก มีต้นทุนและระยะเวลาที่ลดลง	15	5	5	5			

ตารางที่ 6.4.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
อบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ผลิตทั้งเก่าและใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart	โครงการสร้างเสริมประสิทธิภาพผู้ประกอบการด้านการผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ประกอบการทั้งกลุ่มเดิมและกลุ่มใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart	24	4	4	4	4	4	4
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับแรงงานต่างชาติ ให้มีความชำนาญในการทำงาน	โครงการอบรมการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับแรงงานในการผลิต (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการผลิตผลิตภัณฑ์	30	5	5	5	5	5	5
สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC	โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก)	ไทย	เพื่อให้ผู้ประกอบการรับรู้ข้อมูลที่ทันสมัยสำหรับข้อตกลงพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC	7	2	1.5	1.5	1	1	

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการณ์เบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

6.4.7 ข้อเสนอแนะการจัดลำดับการดำเนินการแผนงานและโครงการ

เมื่อพิจารณาแผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 3 ระเบียงเศรษฐกิจ ตามระยะการพัฒนาแผนกลยุทธ์ใน**หัวข้อที่ 6.4.2** กล่าวได้ว่าช่วงเวลาสำคัญของการดำเนินการในระยะแรกควรมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการจากต้นน้ำและการปรับปรุงมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจัดเป็นช่วงเวลาสำคัญของการดำเนินการในระยะยาว ทั้งนี้ในการพิจารณาลำดับการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควรคำนึงถึงประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานต้นน้ำในด้านต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือเป็นหลัก โดยตัวอย่างแผนงานที่เสนอดำเนินการในระยะแรกจำแนกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ดังนี้

1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

การศึกษาห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา (**บทที่ 5**) พบว่า ฐานการผลิตยางพาราตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ อยู่ที่ไทยและเวียดนาม โครงการภายใต้แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ควรดำเนินการในระยะแรกเป็นโครงการสร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงทางด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดยางพารา และสร้างเสถียรภาพราคายางในกลุ่มประเทศ

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

การศึกษาห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (**บทที่ 5**) พบว่า ฐานการผลิตทุเรียนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก อยู่ที่ไทยและเวียดนาม ส่วนลำไยอยู่ที่จีน ไทยและเวียดนาม โครงการภายใต้แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาผลผลิตผลไม้ที่ควรดำเนินการในระยะแรกเป็นโครงการยกระดับเกษตรกรให้เป็นเกษตรกรปราดเปรื่อง เพื่อเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง

3) แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

การศึกษาห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (**บทที่ 5**) พบว่า ฐานการผลิตรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ อยู่ที่ไทย โครงการภายใต้แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ที่ควรดำเนินการในระยะแรกเป็นโครงการสร้างเสริมประสิทธิภาพผู้ประกอบการด้านการผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ประกอบการทั้งกลุ่มเดิม และกลุ่มใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart

ทั้งนี้ ในกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ปรึกษาเสนอโครงการภายใต้การดำเนินการของ สพพ. ที่ควรเร่งดำเนินการประกอบด้วย

1) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH2 ช่วง เมืองลา (Mongla) - เชียงตุง (Kengtung) ระยะทาง 90.1 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร และโครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH3 ช่วงเชียงตุง (Kengtung) - ท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ระยะทาง 156.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 เนื่องจาก เส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วน คือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 ได้
- โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน เนื่องจาก สิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ยังไม่สมบูรณ์ เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ ช่วยเติมเต็มสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์

2) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วง สะเทิมหรือตะโทง (Thaton) - ผาอัน (Hpa - an) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ระยะทาง 133.6 กิโลเมตร บางช่วงจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC เนื่องจากเส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วน คือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC ได้
- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH16 ช่วง สะหวันนะเขต (Savannakhet) - เซโน (Seno) - แดนสะหวัน (Dansavanh) ระยะทาง 250 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC เนื่องจากเส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วน คือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC ได้

3) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

- โครงการยกระดับจุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน เนื่องจาก เนื่องจาก สิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ยังไม่สมบูรณ์ เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ ช่วยเติมเต็มสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์

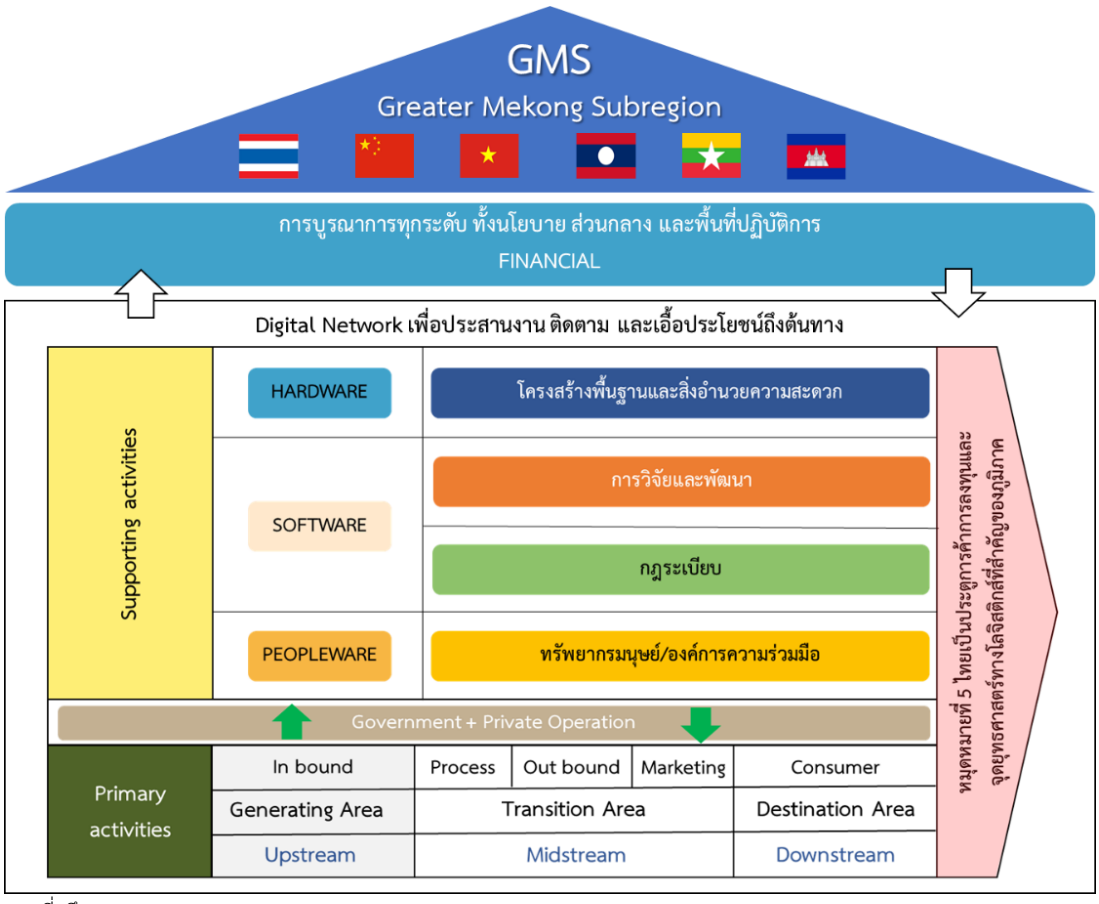
- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วง ปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) ระยะทาง 47.0 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร. มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 เนื่องจาก เส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ได้

หมายเหตุ : การพิจารณาโครงการเพื่อไปดำเนินการจริงต้องคำนึงถึงงบประมาณโครงการที่ สพพ. สามารถสนับสนุนได้ด้วย

6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendations)

จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพภายใต้กรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทาน ผลลัพธ์ที่ได้นำมาสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendation) ที่มีวัตถุประสงค์สำคัญ (Policy Objectives) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ด้วยการยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีเสถียรภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพและแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ตามหมุดหมายที่ 5 ของ (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนเป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง และเป็นประเทศพัฒนาภายในปี 2580

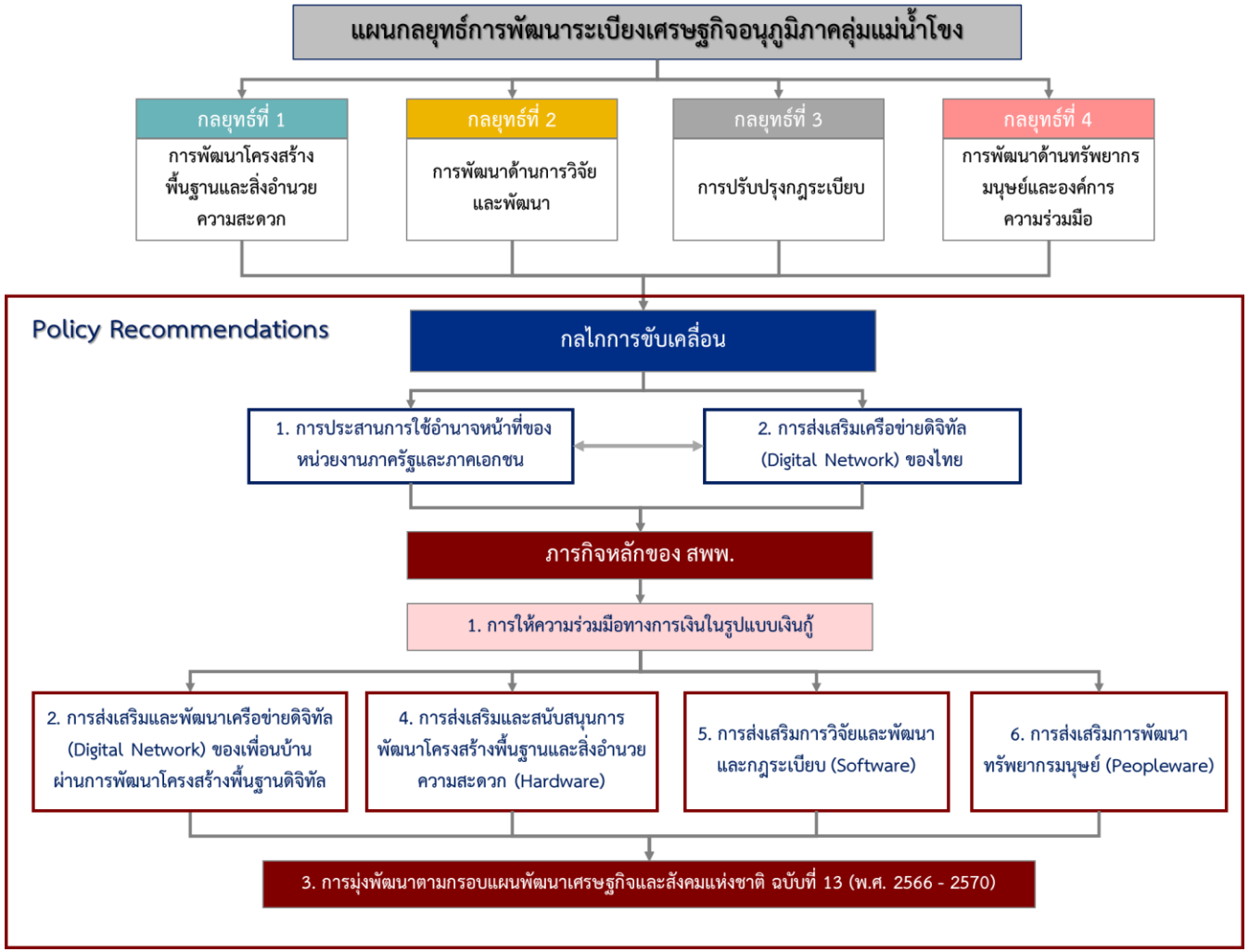
สำหรับแนวทางการดำเนินงานของนโยบาย ที่ปรึกษาได้สรุปกรอบข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ได้จากการศึกษาวิจัยตลอดจนการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - depth Interview) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องตามทิศทางของยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565 - 2570 ดัง**รูปที่ 6.5-1** ในการขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 4 กลยุทธ์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไทยในการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตในอนุภูมิภาค สิ่งสำคัญที่สุดคือการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานในประเทศ ทั้งในระดับนโยบาย ส่วนกลาง และพื้นที่ปฏิบัติการภาครัฐ และภาคเอกชน รวมทั้งระบบการบริหารจัดการในรูปแบบ Digital Network ที่สามารถเข้าถึงข้อมูล เพื่อให้เกิดการประสานงาน ติดตาม และเอื้อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่ายร่วมกัน อย่างรวดเร็วและแม่นยำ



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.5-1 กรอบข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendation Frame Work)

ซึ่งในยุคเริ่มต้นของนโยบายต่างประเทศ “เปลี่ยนสนามรบ เป็นสนามการค้า” ได้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) ที่ดำเนินการประชุมและหารือร่วมกันของหน่วยงานของประเทศไทย ก่อนจะมีการดำเนินนโยบายต่างประเทศร่วมกับประเทศอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินนโยบายต่างประเทศแบบเชิงรุก ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยในภาพรวมร่วมกัน แต่ทั้งนี้คณะกรรมการดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไป ดังนั้น ในการเสนอแนะเชิงนโยบายนี้ จึงได้เสนอให้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) ในรูปแบบดังกล่าว เพื่อให้การเดินงานด้านต่างประเทศเกิดการบูรณาการในทุกระดับและทุกส่วนงาน ตั้งแต่งานระดับนโยบายไปจนถึงงานปฏิบัติการ ซึ่งครอบคลุมงานส่วนกลางของไทยและประสานกับต่างประเทศ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีกลไกในการขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดัง**รูปที่ 6.5-2**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.5-2 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1) การประสานการใช้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนแบบองค์รวม (Holistic) อย่างครอบคลุม (Inclusive) และเกิดผลอย่างยั่งยืน (Sustainable) โดยจัดให้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) เชื่อมโยงส่วนกลางและระดับพื้นที่ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อร่วมบูรณาการแนวทางการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงการให้เงินสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการลงทุนใหม่ในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา และเวียดนาม เพื่อรองรับการจัดการห่วงโซ่การผลิตและการย้ายฐานการผลิตทั่วเอเชียที่กำลังเกิดขึ้น สิทธิประโยชน์ทางภาษี ตลอดจนสิทธิประโยชน์อื่นๆ ที่ไม่ใช่ภาษี

2) การส่งเสริมเครือข่ายดิจิทัล (Digital Network) ส่วนกลางของไทย ในการประสานงาน ติดตามการดำเนินงาน และรายงานความเคลื่อนไหวของธุรกิจการค้าที่เกี่ยวโยงกับห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าของไทย และเชื่อมโยงระบบดิจิทัลกับเพื่อนบ้าน

3) การให้ความร่วมมือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) โดยคำนึงถึงสภาพหนี้สาธารณะของแต่ละประเทศ ขีดความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ และโครงการที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Benefit) ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

กรณี สปป.ลาว

- มุ่งเน้นการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ให้เกิดความเชื่อมมากยิ่งขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจผ่านโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งดังกล่าว
- มุ่งพัฒนาความร่วมมือทางด้านระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) ซึ่งในปัจจุบันไทยมีความพร้อม แต่ สปป.ลาว ยังไม่มีการดำเนินการในส่วนนี้ แม้จะมีการทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) แล้วก็ตาม โดยความร่วมมือดังกล่าวจะส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลกับกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นการสนับสนุนการขนส่งและเคลื่อนย้ายนสินค้าระหว่างกัน รวมถึงเกิดความสะดวกในทางการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย
- มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ (Quality Infrastructure) และยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการ เพื่อสนับสนุนภาคสินค้าและบริการอันเป็นส่วนสำคัญที่ก่อให้เกิดรายได้ของประเทศ

กรณีกัมพูชา

- มุ่งส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการ โดยการสนับสนุนการศึกษาและวิจัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ รองรับการขยายตัวทางการค้า การบริการ และการลงทุน ตลอดจนการขนส่งสินค้าภายในกัมพูชา
- เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง (Connectivity) ทั้งทางบกและทางน้ำ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา รวมถึงประเทศที่สามอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัย

กรณีเมียนมา

- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองคู่แฝดให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนที่สำคัญระหว่างไทยกับเมียนมา เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศบนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)
- พัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อยกระดับมูลค่าการค้าระหว่างกัน
- เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง (Connectivity) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขยายเส้นทางการคมนาคมขนส่ง และปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนความเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งระหว่างเมียนมากับไทย

4) การส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายดิจิทัล (Digital Network) ของประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายของประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อประสานงาน ติดตาม และเอื้อประโยชน์ถึงต้นทาง ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Digital Infrastructure Development) เพื่อตอบสนองต่อความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี (Technology Advancement) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ยุคดิจิทัล (Digital Transformation)

กรณี สปป.ลาว

- พัฒนาระบบดิจิทัลเพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ทั้งในส่วนของการประกอบธุรกรรมทางการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Commerce) และการเชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์ทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - logistics) อีกทั้งยังช่วยลดต้นทุน (Cost) และระยะเวลา (Time) อำนวยความสะดวกให้แก่ภาครัฐและเอกชน สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างไทยกับลาว ส่งผลต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศในระยะยาว

กรณีกัมพูชา

- พัฒนาคุณภาพของระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของกัมพูชา ให้มีมาตรฐานครอบคลุมและเข้าถึงประชาชนทุกคน เพื่อสร้างความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลา และค่าเสียโอกาส ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนภายในประเทศได้ดียิ่งขึ้น (Well - being) ต่อไปในอนาคต

กรณีเมียนมา

- สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล ทั้งระบบโครงข่ายอินเทอร์เน็ต E - Commerce Platform Digital Government และระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยเฉพาะบริเวณเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ ตลอดจนพื้นที่ชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา เพื่อสนับสนุนการทำโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัลดังกล่าวมาสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการ และนักลงทุน รวมถึงอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการทางด้านดิจิทัลของรัฐบาล

กรณีเวียดนาม

- สร้างความร่วมมือทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัลระหว่างไทยกับเวียดนาม เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสารเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างกัน ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค อีกทั้งยังก่อให้เกิดการเพิ่มประสิทิภาพและลดต้นทุนทางธุรกรรมทางการค้าและเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างกัน ทั้งในรูปแบบการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนอีกด้วย

5) การมุ่งพัฒนาตามกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นหมุดหมายที่มีความสอดคล้องกับสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) คือ หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยบูรณาการความร่วมมือทั้งในด้านการเงินและในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์กับหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา ดังนี้

(1) การบูรณาการทางการเงินกับองค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศในลักษระของการให้ความร่วมมือทางการเงินร่วมกัน (Co - Financing) ในโครงการที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของทั้งสองฝ่าย เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น

(2) การบูรณาการเพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยดำเนินการร่วมกับกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) กระทรวงการต่างประเทศ เป็นการให้ความร่วมมือทางด้านวิชาการในสาขาต่างๆ ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมและสนับสนุนองค์ความรู้ให้แก่กันและกัน ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพและก่อเกิดประสิทธิผลสูงสุด

6) การส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อไทยและประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร้รอยต่อ โดยมุ่งเน้นการยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border) การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilities) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการทั้งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการเพิ่มช่องทางในการตรวจสอบสินค้านำเข้า - ส่งออก ในแต่ละด่าน โดยเฉพาะในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ทางจีนมีมาตรการในการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างเข้มงวด จึงส่งผลให้มีการเปิดด่านเพิ่มเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไม่ให้มีความแออัดมากจนเกินไป ซึ่งไทยเป็นต้นน้ำของห่วงโซ่อุปทานสินค้า จึงควรมีการตรวจสอบควบคุม และการป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อไวรัสโคโรนาตั้งแต่ต้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ปลายทางซึ่งเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

7) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และกฎระเบียบ (Software) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพสินค้าจากต้นทาง ตามมาตรฐานและความต้องการของคู่ค้า เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย ที่มีความได้เปรียบเรื่องคุณภาพสินค้าให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างต่อเนื่อง และอำนวยความสะดวกด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งจัดทำมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และกฎระเบียบ (Software) โดยเฉพาะส่วนที่ใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์มเข้ามาบูรณาการ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงข้อมูลให้ครบถ้วนและทันสมัยอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งต้องศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารจัดการ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับหลายองค์กร ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงองค์กรต่างประเทศ จึงจัดเป็นข้อเสนอแนะที่ควรดำเนินการในอนาคต

8) การส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Peopleware) การฝึกฝึกอบรมพนักงานที่มีส่วนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในส่วนของความรู้เรื่องมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ กฎระเบียบ และการขับรถผ่านแดน เพื่อให้พนักงานมีฐานความรู้ความเข้าใจในระดับสากล เพิ่มศักยภาพในการทำงาน ซึ่งสามารถลดเวลาและขั้นตอนที่เกิดจากการเข้าใจไม่ตรงกัน

บทที่ 7

ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

บทที่ 7
ผลกระทบจากการพัฒนา ต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

การศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอการวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม โดยนำแบบจำลองทางเศรษฐมิติมาประยุกต์ใช้กับสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญ คือ การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM) ที่สะท้อนให้เห็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.1 วัตถุประสงค์

1) การจัดทำแบบจำลองทางเศรษฐมิติอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นการนำเสนอภาพรวมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อวัดมูลค่าของสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ

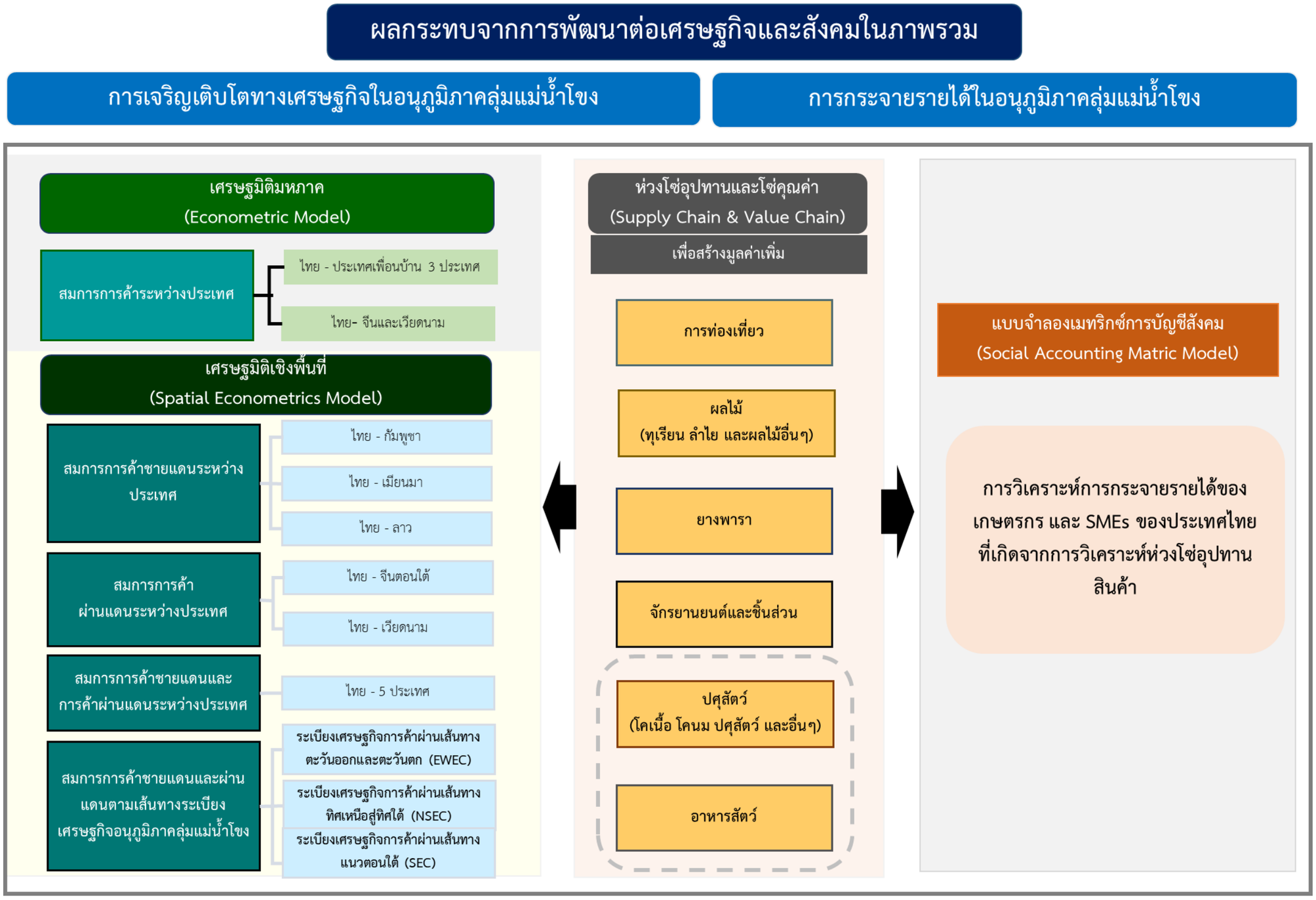
2) การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานสินค้า เป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรพื้นฐานให้เป็นอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอุตสาหกรรมอื่นๆ จึงส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added: VA) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญคือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM)

3) การวัดการกระจายรายได้จากห่วงโซ่อุปทานสินค้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลจากการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม ประกอบด้วย การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงการกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือน

7.2 แนวทางการศึกษา

7.2.1 แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐมิติ

แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐมิติของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถอธิบายผ่านทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ โดยแบ่งออกเป็น 4 เครื่องมือที่สำคัญดังนี้ (**รูปที่ 7.2.1-1**)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 7.2.1-1 กรอบการวิเคราะห์แนวคิดแบบจำลองเศรษฐมิติอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1) การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain) ห่วงโซ่อุปทานคือเครือข่ายขององค์กรสินค้าที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่ต้นสายการผลิตไปจนถึงปลายสายการผลิตหรือตั้งแต่การเป็นวัตถุดิบจนถึงกลายเป็นผลิตภัณฑ์ส่งไปถึงผู้บริโภค ซึ่งมีกระบวนการเชื่อมต่อกันของกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างคุณค่าให้เกิดในรูปของผลิตภัณฑ์และบริการแก่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ดังนั้น การจัดการห่วงโซ่อุปทาน เป็นการนำความหมายของโซ่อุปทานมาจัดการอย่างเหมาะสม ส่วนโซ่คุณค่าตามแนวคิดของ Michael Eugene Porter ที่เขียนไว้ในหนังสือ Competitive Advantage เป็นแนวคิดที่ช่วยในการทำความเข้าใจถึงบทบาทของแต่ละหน่วยงานปฏิบัติการว่าจะมีส่วนช่วยเหลือให้องค์กรธุรกิจก่อกำเนิดคุณค่าให้แก่ลูกค้าอย่างไร โดยคุณค่าที่บริษัทสร้างขึ้นสามารถวัดได้โดยการพิจารณาว่าผู้บริโภคยินยอมที่จะจ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าหรือบริการของบริษัทมากน้อยเพียงใด สำหรับแนวคิดการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) จากการพัฒนาเพิ่มมูลค่าสินค้าทุกประเภท สามารถแบ่งกิจกรรมภายในองค์กรเป็น 2 กิจกรรม คือ กิจกรรมหลัก (Primary Activities) และกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) โดยกิจกรรมทุกประเภทมีส่วนในการช่วยเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าหรือบริการของบริษัท เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตหรือสร้างสรรค์สินค้าหรือบริการ การตลาดและการขนส่งสินค้าหรือบริการไปยังผู้บริโภค จึงส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Porter, 1985) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญ คือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูงสุดแก่พื้นที่ สามารถสะท้อนผ่านสมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

2) แบบจำลองเศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Model) จะดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาต่อการค้าระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำแม่โขง ซึ่งเป็นเครื่องมือและแนวทางศึกษาที่วัดออกมาในเชิงปริมาณได้ (สิทธินันท์ มานิตกุล, 2561) แบบจำลองสมการหลายชั้นหรือระบบสมการเกี่ยวเนื่อง (Simultaneous Equation Models) ประกอบด้วยแบบจำลองสมการโครงสร้าง เป็นสมการที่กำหนดขึ้นจากพื้นฐานทางทฤษฎี โดยแต่ละสมการมีความหมายในการอธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ เช่น สมการพฤติกรรม (Behavioral Equations) สมการเทคนิค (Technical Equations) สมการนิยาม (Definitional Equations) หรือสมการเอกลักษณ์ (Identity Equation) และ เงื่อนไขดุลยภาพ (Equilibrium Conditions) เป็นต้น ทั้งนี้ระบบสมการเกี่ยวเนื่องหลายสมการ อาศัยวิธีการคำนวณแบบวิธีกำลังสองน้อยที่สุดสามขั้น (Three Stage Least Square: 3SLS) และมีการจำลองค่าของตัวแปรภายนอกผ่านตัวแปรทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลต่อการกำหนดนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนหรือตัวแปรทางนโยบายการค้าชายแดนที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามแต่ละช่วงเวลา (อภิรุต โกสิตานนท์, ศักดิ์สิทธิ์ บุศยพลากร, และเรวัตร ธรรมาอภิรมย์, 2553)

3) แบบจำลองเศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย โดยเศรษฐมิติเชิงพื้นที่เกี่ยวข้องกับการพึ่งพาเชิงพื้นที่และความแตกต่างเชิงพื้นที่มีลักษณะสำคัญของข้อมูลที่ใช้โดยนักวิทยาศาสตร์ในภูมิภาค ซึ่งลักษณะเหล่านี้อาจทำให้เทคนิคเศรษฐมิติมาตรฐานไม่เหมาะสม เพื่อสร้างแนวทางที่ครอบคลุมในการรวมผลเชิงพื้นที่ในเศรษฐมิติ (วิภาวี เผือกบัวขาว, ประสารโชค ธุวะนุติ, และชนัด เผ่าพันธ์ดี, 2560) จุดสนใจหลัก คือ การแสดงให้เห็น

ว่าผลกระทบเชิงพื้นที่เหล่านี้ถือได้ว่าเป็นกรณีพิเศษของกรอบทั่วไปในเศรษฐมิติมาตรฐานและสรุปว่าจำเป็นต้องใช้วิธีการและเทคนิคที่แยกจากกัน ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับความเกี่ยวข้องของผลกระทบเชิงพื้นที่ที่มีต่อข้อกำหนดของโมเดล การประมาณค่าและการอนุมานอื่นๆ ผสมผสานมุมมองทางเศรษฐมิติเข้ากับระเบียบวิธีในการวิเคราะห์เชิงพื้นที่อย่างครอบคลุมแนวความคิดการสร้างแบบจำลองการค้าชายแดนของไทย นอกจากนี้เป็นการจำลองภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของไทย ให้สามารถย่อส่วนใช้ได้กับทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนออกเป็น 2 ด้านหลักคือ 1) แบบจำลองด้านการส่งออก และ 2) แบบจำลองด้านการนำเข้า โดยมีตัวแปรทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์เชิงพื้นที่เป็นตัวแปรอิสระในการอธิบายตัวแปรตามหรือการค้าระหว่างประเทศ (ทศพร รอดทาง, 2546)

4) แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM) เป็นการจัดการกระจายรายได้ของเกษตรกร และ SMEs ในไทย (ภักดิ์ ทองส้ม, 2556) โดยการวิเคราะห์จะใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม ประกอบด้วย การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือน โดยเปรียบเทียบรายได้ต่อหัวของประชากรเกษตรกับเส้นความยากจน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากเส้นความยากจนเป็นเส้นที่แสดงถึงระดับรายได้ที่ใช้เพื่อการบริโภคขั้นต่ำสุดที่บุคคลสามารถซื้ออาหารและความจำเป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิตให้พอเพียงกับความต้องการของร่างกาย ได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ในการศึกษาของศุภเจตน์ จันทร์สาส์น (2552) ระบุว่าในขณะที่รายได้ของเกษตรกรบางส่วนเพิ่มขึ้นไม่ทันกับเส้นยากจน ซึ่งหากพิจารณาถึงการกระจายรายได้ของครัวเรือน จะเป็นผลตอบแทนของทุนและแรงงานที่เป็นของบัญชีครัวเรือน ที่ประกอบด้วยภาคครัวเรือนทั้งหมด

7.2.2 ฐานข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์

ในการวิเคราะห์แบบจำลองต่างๆ จะใช้ฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ประกอบด้วยระบบฐานข้อมูลมูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน การส่งออกและการนำเข้าตามอาณาเขตไทยติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว รวมถึงการค้าผ่านแดนที่ไปสู่จีน และเวียดนาม ระบบฐานข้อมูล โดยอาศัยข้อมูลอนุกรมเวลารายปี ระบบฐานข้อมูลการส่งออกและการนำเข้าสินค้า ตั้งแต่ปี 2549 - 2563 รวมระยะเวลา 15 ปี เป็นฐานข้อมูลการสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าระหว่างประเทศเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่มีความน่าเชื่อถือสูง อาทิ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วยดุลการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ การส่งออกและการนำเข้า ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 10 ฐานข้อมูลใหญ่ๆ ที่สำคัญคือ

1) ระบบฐานข้อมูลการค้าระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (International Trade Database) ประกอบด้วย ฐานข้อมูลดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว รวมถึงดุลการค้าระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพิ่มอีก 2 ประเทศ คือ จีน และเวียดนาม (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-1** และ**ตารางที่ 7.2.2-2**) รวมถึงดุลการค้าและมูลค่าทางระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเพิ่มอีก 2 ประเทศ คือ จีนและเวียดนาม มีรายละเอียด ดังนี้

(1) ฐานข้อมูลดุลการค้าระหว่างประเทศกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงของ 3 ประเทศ ประกอบด้วย กัมพูชา เมียนมา และ สปป. ลาว

(2) ฐานข้อมูลดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน

(3) ฐานข้อมูลดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม

ตารางที่ 7.2.2-1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	ประเทศ (หน่วย: ล้านบาท)														
	กัมพูชา			สปป.ลาว			เมียนมา			เวียดนาม			จีน		
	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2559	163,771	33,346	130,425	140,092	66,578	73,514	146,535	83,605	62,930	330,092	156,598	173,495	833,538	1,490,906	-657,368
2560	179,083	30,739	148,343	133,695	75,869	57,826	146,142	84,349	61,793	391,211	169,639	221,572	997,983	1,515,066	-517,084
2561	244,618	24,921	219,698	132,097	84,870	47,228	148,186	97,953	50,232	416,159	185,139	231,020	971,437	1,621,892	-650,455
2562	221,026	71,101	149,926	119,122	79,719	39,403	135,140	101,917	33,223	375,216	171,064	204,152	902,188	1,578,232	-676,043
2563	188,484	35,741	152,743	104,017	93,426	10,591	117,526	88,059	29,467	346,063	171,361	174,702	924,858	1,569,282	-644,424

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-2 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและมูลค่าการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	ประเทศ (หน่วย: ล้านบาท)														
	กัมพูชา			สปป.ลาว			เมียนมา			เวียดนาม			จีน		
	สินค้าออก	นำเข้า	มูลค่าทางการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	มูลค่าทางการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	มูลค่าทางการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	มูลค่าทางการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	มูลค่าทางการค้า
2559	163,771	33,346	197,117	140,092	66,578	206,671	146,535	83,605	230,139	330,092	156,598	486,690	833,538	1,490,906	2,324,444
2560	179,083	30,739	209,822	133,695	75,869	209,563	146,142	84,349	230,491	391,211	169,639	560,850	997,983	1,515,066	2,513,049
2561	244,618	24,921	269,539	132,097	84,870	216,967	148,186	97,953	246,139	416,159	185,139	601,298	971,437	1,621,892	2,593,329
2562	221,026	71,101	292,127	119,122	79,719	198,841	135,140	101,917	237,056	375,216	171,064	546,281	902,188	1,578,232	2,480,420
2563	188,484	35,741	224,226	104,017	93,426	197,443	117,526	88,059	205,585	346,063	171,361	517,424	924,858	1,569,282	2,494,140

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

2) ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (International Travel Database) ประกอบด้วย ฐานข้อมูลดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-3** และ**ตารางที่ 7.2.2-4**) รวมถึงดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่ลุ่มน้ำโขง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7.2.2-3 จำนวนนักท่องเที่ยวจากกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	กัมพูชา		สปป.ลาว		เมียนมา		เวียดนาม		จีน	
	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2559	674,975	21,586	1,388,020	37,506	341,626	15,023	830,220	26,804	8,757,646	457,935
2560	840,871	31,205	1,682,087	50,135	365,606	16,462	935,179	29,655	9,806,260	520,722
2561	948,824	36,713	1,664,630	50,340	368,188	15,234	1,028,150	35,061	10,535,241	522,265
2562	910,696	39,278	1,854,792	58,036	378,232	15,107	1,048,181	39,715	10,997,338	531,577
2563	165,718	6,009	380,917	11,440	54,709	2,018	132,514	3,878	1,249,910	57,200

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-4 จำนวนนักท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เข้ามาไทย ตามเส้นทางถนน พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	หน่วย : คน				
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	จีน
2559	472,226	1,204,923	6,663	219,252	75,268
2560	551,372	1,465,897	6,617	201,228	91,237
2561	611,210	1,440,243	6,925	197,572	74,992
2562	579,326	1,621,183	7,749	186,800	322,165
2563	23,159	47,166	9,619	26,642	279,660

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

(1) ฐานข้อมูลดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 5 ประเทศ ประกอบด้วย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม

(2) ฐานข้อมูลลักษณะการเดินทางถนนและดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 5 ประเทศ ประกอบด้วย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม

3) ระบบฐานข้อมูลการค้าชายแดนระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Border Trade Database) ประกอบด้วย ฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-5**) ประกอบด้วยฐานข้อมูลด้านการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของการค้าชายแดน มีรายละเอียดดังนี้

(1) ฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา

(2) ฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

(3) ฐานข้อมูลดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

ตารางที่ 7.2.2-5 มูลค่าการค้าสินค้าชายแดนระหว่างไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	กัมพูชา			สปป.ลาว			เมียนมา		
	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า
2559	101,342	19,708	81,634	136,440	66,502	69,938	109,267	78,638	30,629
2560	101,822	23,542	78,280	131,262	75,784	55,479	108,966	75,365	33,601
2561	122,603	22,780	99,823	128,867	84,752	44,115	105,212	88,114	17,098
2562	140,034	21,178	118,856	117,891	79,555	38,336	99,392	93,871	5,522
2563	87,090	77,689	9,401	87,090	77,689	9,401	87,090	77,689	9,401

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

4) ระบบฐานข้อมูลการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Trade Database) ประกอบด้วย ฐานข้อมูลดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ และฐานข้อมูลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-6**) ประกอบด้วยฐานข้อมูลด้านการส่งออกละการนำเข้าสินค้า มีรายละเอียดดังนี้

(1) ฐานข้อมูลดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้

(2) ฐานข้อมูลดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม

(3) ฐานข้อมูลดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้รายสินค้า

(4) ฐานข้อมูลดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนามรายสินค้า

5) ระบบฐานข้อมูลสมการการค้าชายแดนกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Border Trade & Cross Border Trade Database) ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-7**) ดังนี้

(1) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ประกอบด้วยฐานข้อมูลมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของด่านศุลกากรแม่สอด ด่านศุลกากรนครพนม และด่านศุลกากรมุกดาหาร

(2) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ประกอบด้วยฐานข้อมูลมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของด่านศุลกากรเชียงของ และด่านศุลกากรแม่สาย

(3) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ประกอบด้วยฐานข้อมูลมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของด่านศุลกากรอรัญประเทศ และด่านศุลกากรคลองใหญ่

6) ระบบฐานข้อมูลทางภูมิศาสตร์สารสนเทศของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Geographic Information Database) ของแต่ละเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจการค้าผ่านเส้นทางตะวันออก - ตะวันตก เส้นทางเหนือ - ใต้ และเส้นทางตอนใต้ ที่ตั้งแต่ละจุดตามเส้นทางถนน ระยะทาง (กิโลเมตร) ทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ได้แสดงไว้ในบทที่ 4 และจะได้นำไปใช้ในแบบจำลองทางด้านตัวแปรทางนโยบายต่อไป

ตารางที่ 7.2.2-6 มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

ประเทศ	จีน			เวียดนาม		
พ.ศ.	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2559	22,940	43,203	-20,263	35,962	18,998	16,964
2560	37,245	49,879	-12,634	62,180	17,427	44,753
2561	32,922	70,529	-37,607	57,672	20,639	37,033
2562	112,243	86,734	25,509	53,533	12,936	40,597
2563	121,984	116,805	5,179	44,024	15,276	28,748

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-7 มูลค่าการค้าสินค้าชายแดนระหว่างไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง แยกตามรายด่านที่สำคัญ ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศ	กัมพูชา				สปป.ลาว						เมียนมา			
ด่าน	ด่านอรัญประเทศ		ด่านคลองใหญ่		ด่านมุกดาหาร		ด่านนครพนม		ด่านเชียงของ		ด่านแม่สอด		ด่านแม่สาย	
พ.ศ.	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม
2559	53,897	12,773	29,739	3,975	30,011	32,064	60,360	44,214	8,025	79	80,553	3,988	8,736	173
2560	59,600	15,551	29,176	4,266	29,247	34,308	55,815	25,923	6,890	304	74,578	4,939	8,060	172
2561	76,317	14,334	31,731	4,921	25,434	36,878	52,595	32,696	6,939	367	71,935	6,027	10,193	292
2562	88,699	12,525	30,559	4,559	24,274	32,118	12,734	7,515	4,440	497	70,436	9,139	11,660	385
2563	73,954	13,161	27,671	3,276	19,087	21,321	8,987	6,638	4,129	297	63,649	10,847	11,128	1,449

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

7) ระบบฐานข้อมูลห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่าของสินค้าที่ส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Supply Chain & Value Chain Database) ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานคือเครือข่ายขององค์กรสินค้าที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่ต้นสายการผลิตไปจนถึงปลายสายการผลิตหรือตั้งแต่การเป็นวัตถุดิบจนถึงกลายเป็นผลิตภัณฑ์ส่งไปถึงผู้บริโภค และโซ่คุณค่าของการพัฒนาสินค้าในแต่ละห่วงโซ่ว่ามีคุณค่าหรือมูลค่าทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-8**) มูลค่าของห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่าสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารและมิใช่อาหาร (Food & Non-food) ประกอบด้วย

(1) สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ)

(2) สินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป)

(3) สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์

(4) สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

(5) สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

ตารางที่ 7.2.2-8 มูลค่าการส่งออกรายสินค้าของไทยกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	การพัฒนาอุตสาหกรรมตามห่วงโซ่คุณค่าของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (ล้านบาท)				
	ผลไม้และผลิตภัณฑ์	ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	อาหารสัตว์	รถจักรยานยนต์	ยางพาราและผลิตภัณฑ์
2559	11,017	16,531	9,335	9,036	33,296
2560	16,967	19,004	10,895	11,665	47,218
2561	18,712	19,634	12,113	11,142	34,754
2562	24,412	19,629	11,881	12,928	29,522
2563	28,140	18,635	14,409	14,256	25,483

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ทั้งนี้ สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) หมายถึงกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ที่มีการส่งออกตามพิกัดอัตราศุลกากรของกระทรวงพาณิชย์ที่มีการรวบรวมไว้ กลุ่มนี้จึงเป็นตัวแทนของทุเรียนที่มีการอ้างอิงไว้ในข้างต้น ซึ่งมูลค่าของการส่งออกทุเรียนคิดเป็นกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ เช่น มูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์รวม ใน พ.ศ. จำนวน 24,412 ล้านบาท โดยเป็นการส่งออกทุเรียนมูลค่าเท่ากับ 22,340 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 91.51 ดังนั้นการใช้มูลค่าของกลุ่มอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ เป็นตัวแทนของทุเรียน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกรวมและต่อการจัดทำแบบจำลองทางเศรษฐมิติอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงว่าด้วยการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศแต่ประการใด

8) ระบบฐานข้อมูลสินค้านำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญคือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-9**) ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานคือเครือข่ายขององค์กรสินค้าที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่ต้นสายการผลิตไปจนถึงปลายสายการผลิตหรือตั้งแต่การเป็นวัตถุดิบจนถึงกลายเป็นผลิตภัณฑ์ส่งไปถึงผู้บริโภค และโซ่คุณค่าของการพัฒนาสินค่าในแต่ละห่วงโซ่ว่ามีคุณค่าหรือมูลค่าทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด

9) ระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดเศรษฐกิจมหภาค ประกอบด้วย

(1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย ประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-10**) ดังนี้

(2) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-11**) ประกอบด้วย ประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ดังนี้

(3) การลงทุนจากต่างประเทศมายังประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระบุในรายงาน การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โดย The ASEAN Secretariat และ United Nations Conference on Trade and Development (2021) (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-12**) ประกอบด้วยสาขาการลงทุนในการผลิตสินค้าของสาขา ภาคเกษตร การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน อุตสาหกรรม การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา น้ำประปา การระบายน้ำทิ้ง การจัดการขยะและการฟื้นฟู การก่อสร้าง การขายส่ง

การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ และจักรยานยนต์ การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า บริการอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวก ข่าวสาร และการสื่อสาร การเงินและการประกันภัย ด้านอสังหาริมทรัพย์ วิชาชีพ วิทยาศาสตร์และเทคนิค การบริหารและสนับสนุนการให้บริการชุมชนและสังคม การบริหารราชการแผ่นดินและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกัน สังคมภาคบังคับ การศึกษา การบริการด้านสุขภาพและสังคม ศิลปะ สันทนาการ และคิดสร้างสรรค์ การบริการอื่นๆ

ตารางที่ 7.2.2-9 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์		มันสำปะหลัง	
	ปริมาณ (ก.ก.)	มูลค่า (บาท)	ปริมาณ (ก.ก.)	มูลค่า (บาท)
2559	124,459,202	678,186,913	2,550,324,734	12,936,188,058
2560	96,427,998	579,337,657	2,909,494,719	14,465,408,749
2561	153,662,734	900,929,659	2,137,556,759	10,388,029,993
2562	681,458,648	4,772,170,594	2,173,922,808	9,810,921,354
2563	1,587,752,554	8,687,958,152	3,034,075,185	14,572,672,285

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)[1] และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง พ.ศ. 2559 - 2563

พ.ศ.	กัมพูชา	จีน	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
	หน่วย:พันล้านเรียล	หน่วย:พันล้านหยวน	หน่วย:พันล้านกีบ	หน่วย:พันล้านจัต	หน่วย:พันล้านดอง	หน่วย:พันล้านบาท
2559	81,242	74,598	129,279	74,216	5,639,401	14,590
2560	89,754	82,898	140,698	82,700	6,293,905	15,489
2561	98,919	91,577	152,414	92,789	6,998,331	16,369
2562	108,550	99,071	163,369	105,259	7,654,261	16,896
2563	106,641	101,599	172,754	115,106	7,912,118	15,703

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-11 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ปี 2559 - 2563

ลำดับที่	ประเทศ : อัตราอ้างอิง	(หน่วย: บาท ต่อ 1 หน่วยเงินตราต่างประเทศ)				
		2563	2562	2561	2560	2559
1	สหรัฐอเมริกา : ดอลลาร์ (USD)	31.29	31.05	32.31	33.94	35.30
2	จีน : หยวน เรนมินบิ (CNY)	4.54	4.49	4.89	5.03	5.31
3	เมียนมา : จัต (MMK)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.03
4	กัมพูชา : เรียล (100 เรียล) (KHR)	0.77	0.77	0.80	0.84	0.87
5	สปป.ลาว : กีบ (100 กีบ) (LAK)	0.35	0.36	0.38	0.41	0.43
6	เวียดนาม : ดอง (100 ดอง) (VND)	0.13	0.13	0.14	0.15	0.16

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย (2564) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.2.2-12 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ปี 2558 - 2562

หน่วย : ล้าน USD

ลำดับ	สาขาการผลิต	กัมพูชา					สปป. ลาว					เมียนมา					เวียดนาม					ไทย				
		2558	2559	2560	2561	2562	2558	2559	2560	2561	2562	2558	2559	2560	2561	2562	2558	2559	2560	2561	2562	2558	2559	2560	2561	2562
1	ภาคเกษตร	0.00	0.05	0.02	0.16	0.02	0.02	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	163.53	125.54	117.16	111.10	100.85	29.02	27.32	47.46	33.33	33.44
2	การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	0.00	0.02	0.09	0.03	0.00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	-0.03	-0.16	-0.06	0.19	0.01	17.47	29.45	24.46	55.37	153.22	269.84	547.58	466.77	166.59	96.44
3	อุตสาหกรรม	3.74	-11.83	4.32	17.88	0.57	1.29	4.69	0.27	0.26	0.85	-0.97	3.71	0.23	-0.31	-0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	110.96	608.75	529.18	524.15	1089.68
4	การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	0.00	0.04	0.59	1.65	0.06	0.16	0.04	0.04	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.20	0.72	26.49	15.77	170.50	101.25	49.27
5	น้ำประปา การระบายน้ำทิ้ง การจัดการขยะและการฟื้นฟู	0.00	0.16	0.04	0.26	0.02	0.00	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.11	7.36	7.93	2.18	4.78
6	การก่อสร้าง	0.00	0.20	0.08	1.20	4.76	0.04	0.18	0.00	0.03	0.09	-0.44	-0.33	1.11	4.75	2.85	0.00	1.18	-0.96	0.00	0.00	0.00	11.34	0.00	31.46	24.68
7	การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ และจักรยานยนต์	0.17	0.64	5.20	-21.44	7.28	0.03	0.56	0.01	0.05	0.01	4.78	0.01	1.68	0.60	1.55	18.59	26.62	-22.34	-22.41	3.19	61.47	292.43	433.40	328.95	300.37
8	การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า	0.00	0.29	0.02	7.42	0.01	0.01	0.26	0.00	0.01	0.00	0.00	-0.91	0.39	0.20	-0.10	-1.47	0.17	2.67	0.61	-2.57	69.12	74.98	43.47	55.79	-1.14
9	บริการอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวก	0.00	0.13	0.04	0.59	0.03	0.01	0.12	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	2.35	0.11	0.00	0.10	0.00	5.34	12.02	49.23	8.52	7.14
10	ข่าวสารและการสื่อสาร	0.00	0.13	0.02	0.51	0.31	-0.09	0.23	-0.01	-0.15	0.16	0.00	-0.01	-0.07	0.14	-0.09	43.85	-44.49	106.80	89.16	94.63	0.12	7.52	11.11	29.88	12.76
11	การเงินและการประกันภัย	39.25	0.19	0.29	1.21	21.20	0.02	14.74	0.36	24.31	3.34	1.50	31.52	11.54	-18.19	0.16	-49.36	-21.45	78.14	85.76	92.36	-96.74	701.02	-22.32	536.74	1009.01
12	ด้านอสังหาริมทรัพย์	3.89	3.40	9.53	29.10	11.58	0.73	2.25	5.70	4.60	4.28	0.00	24.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	64.63	97.37	7.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13	วิชาชีพ วิทยาศาสตร์และ เทคนิค	0.01	0.31	0.06	2.14	0.06	0.02	0.27	0.00	0.03	0.00	0.74	0.03	-0.01	0.01	-0.07	0.67	-1.42	-0.12	-2.36	3.67	6.12	10.36	-2.01	22.75	27.57
14	การบริหารและสนับสนุนการให้บริการชุมชนและสังคม	0.00	0.25	-0.04	0.23	0.01	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.03	-0.04	0.00	0.99	0.01	11.64	-0.27	0.52	2.63	0.88	5.25	1.40
15	การบริหารราชการแผ่นดินและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกัน สังคมภาคบังคับ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16	การศึกษา	0.00	0.02	0.01	0.09	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.96	2.14	0.91	0.85	0.63
17	การบริการด้านสุขภาพและสังคม	0.00	0.02	0.03	0.13	0.01	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-0.01	0.00	0.00	8.74	12.00	42.32	59.13	24.24
18	ศิลปะ สันทนาการ และคิดสร้างสรรค์	0.00	0.11	0.00	1.15	0.00	0.00	0.10	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	4.94	0.29	10.65	0.61
19	การบริการอื่นๆ	0.00	0.02	0.06	0.02	0.12	0.00	0.15	0.31	0.29	-0.92	0.00	-6.96	0.00	0.00	0.00	0.00	43.39	0.00	-24.12	22.01	-10.69	0.00	1.22	0.00	0.00
20	ไม่ระบุสาขาการผลิต	0.07	-1.54	0.00	0.00	1.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.12	0.00	0.00	0.00	119.75	8.06	0.00	0.00	28.69	552.07	99.56	0.00	0.00	424.96
21	รวมทุกสาขาการผลิต	**47.14**	**-7.38**	**20.36**	**42.31**	**47.47**	**2.24**	**23.86**	**6.70**	**29.47**	**7.80**	**5.65**	**51.39**	**14.81**	**-12.57**	**4.20**	**315.53**	**168.16**	**370.42**	**406.42**	**503.71**	**1,034.46**	**2,437.69**	**1,780.36**	**1,917.46**	**3,105.83**

ที่มา : The ASEAN Secretariat & United Nations Conference on Trade and Development (2021) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

(4) ประชากรประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่งก็คือจำนวนประชากรของแต่ละประเทศ (ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2.2-13**) ที่จะต้องมีความต้องการบริโภคสินค้าและบริการมากน้อยเพียงใด รวมถึงเป็นปัจจัยสำคัญของแรงงานของภาคการผลิตในสาขาการผลิตต่างๆ อีกด้วย

ตารางที่ 7.2.2-13 ประชากรของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 - 2563

ประชากร : หน่วย:ล้านคน						
พ.ศ.	**กัมพูชา**	**จีน**	**สปป.ลาว**	**เมียนมา**	**เวียดนาม**	**ไทย**
2559	15.18	1,382.71	6.85	51.63	68.97	92.70
2560	15.34	1,390.08	6.95	52.05	69.21	93.67
2561	15.49	1,395.38	7.06	52.45	69.43	94.67
2562	15.60	1,400.05	7.16	52.83	69.63	96.48
2563	15.68	1,404.33	7.27	53.20	69.80	97.41

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

10) ระบบฐานข้อมูลแบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม (Social Accounting Matric Database) ลักษณะของเมทริกซ์การบัญชีสังคมโดยทั่วไปแล้วจะประกอบด้วยภาคเศรษฐกิจหลักคือ ภาคการผลิต ภาคปัจจัยการผลิต ภาคครัวเรือนและหน่วยเศรษฐกิจอื่นๆ ภาคการลงทุน และภาคต่างประเทศ โดยในแต่ละภาคเศรษฐกิจนั้น เมทริกซ์การบัญชีสังคมเป็นตารางแสดงความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกันของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ทั้งหมดที่มีอยู่ในระบบเศรษฐกิจทั้งด้านการผลิต บริการ และการค้าขายสินค้าภายในและต่างประเทศ ตามแหล่งที่มาของรายได้ การกระจายรายได้ ระหว่างครัวเรือนต่างๆ การออม และการลงทุน (Thorbecke, 2020) โดยโครงสร้างของเมทริกซ์การบัญชีสังคม ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, 2563) ได้กำหนดไว้จะประกอบด้วย 6 บัญชีหลักของแบบจำลองที่สำคัญ คือ

(1) บัญชีกิจกรรมการผลิต ประกอบด้วย การผลิตสาขาต่างๆ เป็นสาขาภาคเกษตรกรรม และนอกภาคเกษตรกรรม รายรับของกิจกรรมการผลิตจะได้จากการขายผลผลิตให้กับบัญชีสินค้า โดยผลผลิตที่ขายได้นี้จะบันทึกในเมทริกซ์การบัญชีสังคม ส่วนทางด้านรายจ่ายของกิจกรรมการผลิตประกอบด้วย รายจ่ายค่าปัจจัยการผลิตขั้นกลาง ค่าจ้างหรือกำไรที่จ่ายให้กับปัจจัยแรงงานและทุน และจ่ายค่าภาษีทางอ้อมให้กับรัฐบาล ซึ่งต้นทุนรวมในการผลิตสินค้าต้องเท่ากับมูลค่าสินค้าที่ขายได้

(2) บัญชีสินค้า บัญชีกิจกรรมการผลิตเป็นบัญชีที่แสดงผลผลิตภายในประเทศทั้งหมด โดยรายรับของบัญชีสินค้าจะได้จากการขายสินค้าให้กับกิจกรรมการผลิต เพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิตขั้นกลาง การขายสินค้าให้กับครัวเรือน รัฐบาล การลงทุนและส่งออก ทั้งนี้ความต้องการผลผลิตภายในประเทศทั้งหมดจะเท่ากับอุปทานสินค้าภายในประเทศบวกกับสินค้านำเข้า

(3) บัญชีปัจจัยการผลิต ประกอบด้วย ปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐาน คือ แรงงานและทุน แบ่งออกเป็น แรงงานของภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ผลตอบแทนของทุนหรือกำไรของภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร เป็นการไหลเวียนรายได้จากบัญชีกิจกรรมการผลิตไปใช้กับบัญชีปัจจัยการผลิต ส่วนรายรับของบัญชีปัจจัยการผลิตก็ คือ ค่าจ้าง และกำไรจากการเป็นปัจจัยการผลิตให้กับภาคการผลิตทั้งในประเทศและต่างประเทศ ส่วนทางด้านรายจ่าย คือ รายจ่ายค่าภาษีทางอ้อมสำหรับปัจจัยการผลิตขั้นกลางที่จ่ายให้กับรัฐบาล

(4) บัญชีสถาบัน ประกอบด้วย 3 บัญชีหลักที่สำคัญคือ 1) บัญชีครัวเรือน ทั้งภาคครัวเรือนเกษตรและนอกภาคเกษตร รายรับของครัวเรือนจะได้มาจากค่าจ้างจากการเป็นปัจจัยการผลิตให้กับภาคการผลิต กำไรจากธุรกิจส่วนตัว เงินโอนจากภาครัฐบาลและจากภาคต่างประเทศ 2) บัญชีรัฐบาลที่แสดงรายได้จากแหล่งต่างๆ ของภาครัฐบาล ซึ่งประกอบด้วย รายได้จากภาษี และกำไร โดยรายได้ภาษีทางตรงรับมาจากภาคครัวเรือน และธุรกิจ ส่วนภาษีทางอ้อมรับมาจากภาคการผลิต และรายรับนี้จะถูกนำไปใช้ในการซื้อสินค้า โอนเงินให้กับภาคครัวเรือนและบริษัทเอกชน ประกอบด้วย บัญชีการใช้จ่ายภาครัฐบาล เป็นรายจ่ายด้านการบริโภคของรัฐบาล ด้านกองทุนประกันสังคม ทั้งการจ่ายสมทบเข้ากองทุนและการจ่ายผลประโยชน์ให้กับเอกชน การโอนเงินสุทธิไปยังครัวเรือนและภาคต่างประเทศ รายจ่ายดอกเบี้ย นอกจากนั้นยังซื้อสินค้าและบริการจากสาขาการผลิต เงินเดือนค่าจ้าง ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลา รวมถึงบัญชีภาษี ประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีและอากรนำเข้า ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคลอีกด้วย และ 3) บัญชีธุรกิจเอกชน โดยรายได้ของภาคธุรกิจมาจากผลตอบแทนจากปัจจัยการผลิตทุนหรือกำไรจากสาขาการผลิตภาคเกษตรและนอกภาคการเกษตรทั้งหมด และยังมีรายได้จากดอกเบี้ยที่ภาคครัวเรือนจ่ายให้กับภาครัฐ ส่วนรายจ่ายของภาคธุรกิจเป็นการโอนเงินให้กับภาครัฐบาลและครัวเรือนได้

(5) บัญชีทุนและการออม (Capital & Saving) อันเป็นผลมาจากความสมดุลของการออมและการลงทุน หากพิจารณาด้านแถว (Row) ประกอบด้วย เงินออมของภาคครัวเรือน ภาคเอกชน ภาครัฐบาล และภาคต่างประเทศ ส่วนทางด้านสดมภ์ (Column) จะเป็นการลงทุนในภาคการผลิต และการนำเข้าจากสาขาการผลิตต่างๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความสมดุลของบัญชีนี้

(6) บัญชีต่างประเทศ (Rest of the World) แสดงถึงความสมดุลระหว่างรายจ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (การนำเข้า) และรายรับที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (การส่งออกรวมเงินออมจากต่างประเทศ) โดยภาคเศรษฐกิจภายในประเทศจะได้รายรับจากการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศและรายได้จากปัจจัยการผลิตจากต่างประเทศ ส่วนทางด้านรายจ่ายจะเป็นรายจ่ายค่าสินค้านำเข้านอกจากนี้รายรับและรายจ่ายของบัญชีต่างประเทศ คือ การโอนเงินกันระหว่างสถาบันหรือการโอนเงินไปต่างประเทศโดยบุคคลและรัฐบาล

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าระบบฐานข้อมูลที่นำมาสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าระหว่างประเทศเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงนั้นถูกนำมาจากหน่วยงานภาครัฐเป็นส่วนใหญ่ จึงสามารถสะท้อนภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

7.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain)

การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain) ในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้นเป็นการนำเสนอภาพรวมการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นกรอบความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว จีน (มณฑลยูนนานและกวางสี) เมียนมา ไทย และเวียดนาม ช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก เป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นตลาดที่ไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดอยู่ในปัจจุบัน และเป็นช่องทางในการเข้าสู่ประเทศจีนและอินเดียซึ่งเป็นตลาดใหญ่สุดของโลก กอปรกับจุดที่ตั้งของไทยซึ่งมีความได้เปรียบทางด้านโลจิสติกส์ที่อยู่ใจกลางของอนุภูมิภาคและความต้องการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดในทุกระดับ และเพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านอาหาร พลังงาน และความมั่นคงปลอดภัยของมนุษย์ที่เกิดจากปัญหาร่วมกันของอนุภูมิภาค ความแตกต่างทางเศรษฐกิจและความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาระหว่างไทยและเพื่อนบ้าน (ณัฐนิภา บุรุษพัฒน์, 2561) รวมถึงการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย และองค์กรผู้สนับสนุนการพัฒนาอื่นๆ เป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้กรอบความร่วมมือมีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน (Asian Development Bank, 2021)

ทั้งนี้จะเห็นได้ว่ากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศได้นั้นจะประกอบด้วยสินค้าและบริการ 2 ประเภท คือ

1) สินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารและมิใช่อาหาร (Food & Non - food) ประกอบด้วยสินค้าอุตสาหกรรมส่งออก และสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้าจากต่างประเทศ โดยสินค้าอุตสาหกรรมส่งออกไปยังต่างประเทศ (Outflow) ประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรม 4 ประเภท คือ สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์และอื่นๆ) สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ และสินค้าอุตสาหกรรมที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ (Inflow) ประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญคือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์

ทั้งนี้ การเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรพื้นฐานให้เป็นอุตสาหกรรมอาหารส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added: VA) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญคือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM) แต่ละประเภท (รายละเอียดสมการตาม**ภาคผนวก ข**) โดยสามารถเขียนรูปแบบสมการฟังก์ชั่นอุปทาน (Supply Function) ได้ดังนี้

(1) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

(2) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

(3) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ ขึ้นอยู่กับทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าของสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

(4) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ขึ้นอยู่กับทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

(5) สมการมูลค่าเพิ่มสินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ (Inflow) วัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

ดังนั้นเราสามารถสะท้อนมูลค่าของสินค้าที่ผ่านกระบวนการพัฒนาและการสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าได้ดังนี้

(6) สมการมูลค่าเพิ่มสินค้าอุตสาหกรรมรวมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

จึงเห็นได้ว่ามูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมทุกประเภทที่มีการพัฒนาตามแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่ประเทศเป็นจำนวนมาก

2) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Industry) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและกวางสี) เพื่อรักษาบทบาทของความเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มนี้ให้คงอยู่และยังคงมีการประสานความร่วมมือระหว่างกันภายใต้การดำเนินงานของศูนย์ประสานงานโครงการด้านการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาค (Agency for Coordinating Mekong Tourism Activities: AMTA) ได้ริเริ่มจัดตั้งเมื่อ พ.ศ. 2540 เพื่อทำหน้าที่ประสานงานโครงการความร่วมมือและกิจกรรมด้านการตลาดการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำแผนการตลาดของกลุ่มโดยความร่วมมือจากองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศสมาชิก เช่น การทำตลาดร่วมกันระหว่างไทย - กัมพูชา ไทย - เมียนมา และ ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม โดยไทยจะเป็นประตู (Gateway) สู่ประเทศต่างๆ ในลุ่มแม่น้ำโขง มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางอากาศ ในลักษณะแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมระหว่างกัน

7.4 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค

สมการการค้าและบริการระหว่างประเทศ (International Trade Equation) เป็นการวิเคราะห์มูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว และสมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม รวมถึงเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพิ่มอีก 2 ประเทศ คือ จีน และเวียดนาม รายละเอียดดังนี้ (รายละเอียดสมการตาม**ภาคผนวก ข**)

1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว (Balance of International Trade for 3 Neighbors Country Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าทั้ง 3 ประเทศ

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าสินค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (Balance of International Trade for Cambodia Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา
- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (Balance of International Trade for Myanmar Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา
- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (Balance of International Trade for Lao Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว

2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (Balance of International Trade for China and Vietnam Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน (Balance of International Trade for China Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ
- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (Balance of International Trade for Vietnam Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าจากการพัฒนามูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทุกประเภทจะส่งผลต่อการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศทั้งหมด 5 ประเทศ (กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม) จึงเห็นได้ว่ามูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมทุกประเภทที่มีการพัฒนาตามแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่ประเทศเป็นจำนวนมาก

7.5 รูปแบบของแบบจำลองเศรษฐกิจเชิงพื้นที่

แบบจำลองเศรษฐมิติเชิงพื้นที่สามารถแบ่งสมการออกได้ตามลักษณะเชิงพื้นที่เศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้เป็น 5 ประเภท คือ 1) สมการการค้าชายแดนระหว่างประเทศตามระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 2) สมการการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ 3) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ 4) สมการการค้าชายแดนและผ่านแดนตามเส้นทาง

ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และ 5) สมการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีสมการการค้าและบริการที่สำคัญดังนี้ (รายละเอียดสมการตาม **ภาคผนวก ข**)

1) สมการการค้าชายแดนระหว่างประเทศ (Border Trade Equation) ตามระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย 3 สมการ คือ 1) สมการดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา 2) สมการดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา และ 3) สมการดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว โดยมีสมการการค้าที่สำคัญคือ

(1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา (Balance of Border Trade for Cambodia Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้า รวมถึงการส่งออกขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมและเงื่อนไขด่านศุลกากร โดยมีสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) และสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเป็นการค้ากับกัมพูชา

(2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา (Balance of Border Trade for Myanmar Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้า รวมถึงการส่งออกขึ้นอยู่กับ ราคาสินค้าส่งออกไปยังเมียนมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมและเงื่อนไขด่านศุลกากร โดยมีสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) และสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเป็นการค้ากับประเทศเมียนมา

(3) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว (Balance of Border Trade for Lao Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้า รวมถึงการส่งออกขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังสปป.ลาว ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของสปป.ลาว อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมและเงื่อนไขด่านศุลกากร โดยมีสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) และสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) เป็นส่วนใหญ่

(4) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ (Balance of Border Trade for 3 Neighbors Country Equation) คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว ประกอบด้วย ดุลการค้าชายแดนของการส่งออกและการนำเข้า

2) สมการการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ (Cross Border Trade Equation) ประกอบด้วย สมการดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้และสมการดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม

(1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (Cross Border Trade for China Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าผ่านแดนระหว่างประเทศ โดยมีสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) และสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) และอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ เป็นส่วนใหญ่

(2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (Cross Border Trade for Vietnam Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าผ่านแดนระหว่างประเทศโดยมีสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) และสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) และอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ เป็นส่วนใหญ่

3) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ (Border Trade & Cross Border Trade Equation) ประกอบด้วย มูลค่าการค้ารวมค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศทั้งหมด 5 ประเทศ และดุลการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศทั้งหมด 5 ประเทศ (กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม)

4) สมการการค้าชายแดนและผ่านแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ รวมถึงการเชื่อมไปยังทางใต้ของไทยเข้าสู่มาเลเซีย และสิงคโปร์ (สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ และ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) สามารถแสดงรายละเอียดที่สำคัญได้ดังนี้

(1) สมการการค้าชายแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เพื่อเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจีน เมียนมา สปป.ลาว และไทย ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก คือ 1) ตามเส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) ตั้งแต่คุนหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย - เชียงของถึงกรุงเทพฯ และ 2) ตามเส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) ตั้งแต่คุนหมิง - เชียงรุ่ง - ต้าหลั่ว - เชียงตุง - ท่าขี้เหล็ก - แม่สายถึงกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้ 2 ด่านสำคัญที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูง ดังนี้

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (Border Trade & Cross Border Trade of Chiangkhong Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยัง สปป.ลาว ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและ สปป.ลาว และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้าน สปป.ลาว ส่วนการค้าผ่านแดนขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังจีน ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของจีน อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของจีน และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและจีนและเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านจีน

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (Border Trade & Cross Border Trade of Maesai Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดนขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังเมียนมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเมียนมา และ ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมหรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเมียนมา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านเมียนมา

(2) สมการการค้าชายแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของไทย (แม่สอด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร) เมียนมา (เมาะละแหม่ง และเมียวดี) สปป.ลาว (สุวรรณเขต) และเวียดนาม (ดองฮา และดานัง) ตามเส้นทางด่านศุลกากรมุกดาหาร – EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และด่านศุลกากรนครพนม – EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) สามารถแบ่งออกได้ 3 ด่านสำคัญที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูง ดังนี้

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (Border Trade of Measod Customs Equation) ประกอบด้วย การค้าชายแดนและผ่านแดน และการส่งออกสินค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังเมียนมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเมียนมา ดังนี้

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (Border Trade of Mukdaharn Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยัง สปป.ลาว ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและ สปป.ลาว และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้าน สปป.ลาว ส่วนการค้าผ่านแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังเวียดนาม ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเวียดนาม อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเวียดนามและ ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนามและเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านเวียดนาม

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (Border Trade of Nakhonphanom Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยัง สปป.ลาว ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและ สปป.ลาว และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้าน สปป.ลาว ส่วนการค้าผ่านแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังเวียดนาม ผลิตภัณฑ์มวลรวมในเวียดนาม อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเวียดนามและ ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนามและเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านเวียดนาม

(3) สมการการค้าชายแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เพื่อเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบด้วย 4 เส้นทาง คือ 1) กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - โฮจิมินซิตี้ ถึงหวุ่งเตา 2) กรุงเทพฯ - ตราด - เกาะกง - สแรแอมปึล - กัมปอต - ฮาเตียน - กามู - นำแคน 3) กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตึงเตร็ง - รัตนคีรี - OYadav - Play Ku และ Quy Nhon และ 4) เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Intercorridor Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชา และ สปป.ลาว

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (Border Trade & Cross Border Trade of Aranyaprates Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของกัมพูชา และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมหรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านกัมพูชา
- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (Border Trade & Cross Border Trade of Khlongyai Customs Equation) ประกอบด้วย สมการการค้าชายแดน ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของกัมพูชา และลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคมหรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านกัมพูชา

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าระหว่างประเทศเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นภาพสะท้อนภาวะเศรษฐกิจเชิงพื้นที่อย่างแท้จริงในรูปของเชิงปริมาณและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกัน ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง สามารถอาศัยแบบจำลองนี้ สะท้อนภาพของการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาได้

5) สมการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและกวางสี) เพื่อรักษาบทบาทของความเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มนี้ให้คงอยู่ และยังคงมีการประสานความร่วมมือระหว่างกัน โดยมีสมการการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

(1) สมการการท่องเที่ยวระหว่างประเทศระหว่างไทยกับกัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม มีการเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถแยกเป็นรายประเทศดุลการค้าบริการระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา และ สปป.ลาว (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for 3 Neighbor Country Equation) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าทั้ง 3 ประเทศ

(2) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Cambodia Equation) ประกอบด้วยการท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา

(3) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Myanmar Equation) ประกอบด้วยการท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา

(4) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Lao Equation) ประกอบด้วยการท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว

(5) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (Balance of International Service for China and Vietnam Equation) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

- สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีน (Balance of International Service for China Equation) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ
- สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (Balance of International Service for Vietnam Equation) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าจากการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ทุกประเภทจะส่งผลต่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ทั้งหมด 5 ประเทศ คือกัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม จึงเห็นได้ว่ามูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทุกประเภทที่มีการพัฒนาตามแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่ประเทศเป็นจำนวนมาก

7.6 การคาดการณ์ผลกระทบการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

การคาดการณ์ของการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จะดำเนินการในระยะ 5 ปี คือ 2566 ถึง 2570 ตามสมมติฐานเบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ปัจจัยที่ส่งผลต่อการการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่าของสินค้าและบริการ และปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาค คือ

7.6.1 ปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์

ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา ที่ส่งผลต่อการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่าของสินค้าและบริการ เพื่อสร้างคุณค่าให้เกิดในรูปของผลิตภัณฑ์และบริการแก่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ดังนั้นการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เป็นการนำความหมายของโซ่อุปทานมาจัดการอย่างเหมาะสม แนวคิดการจัดการโซ่อุปทาน จากการพัฒนาเพิ่มมูลค่าสินค้าทุกประเภท จึงส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (กลุ่มส่งเสริมและพัฒนาผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน, 2564) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญคือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูงสุดแก่พื้นที่ (สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ และ สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) สามารถสะท้อนผ่านสมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญ คือ

1) **การพัฒนาเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพิ่มขึ้น** โดยการสร้างเส้นทางคมนาคมและการขนส่งจากการสร้างทางถนน ทางรางและทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่น การสร้างทางถนน ทางรถไฟ และสนามบิน เป็นต้น จึงจะส่งผลทำให้การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมทุกประเภทดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญ คือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า ที่มีต้นทุนที่ลดลงและระยะเวลาที่สั้นขึ้น สำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถของการแข่งขันระหว่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น

2) **การพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานสินค้า** โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ที่ต้องให้ความสำคัญกับ มาตรฐานและความปลอดภัย ความสดและใหม่เสมอ เช่น มาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (Good Agricultural Practice: GAP) มาส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภาคการเกษตรของประเทศ ให้เกิดการปฏิบัติเพื่อป้องกัน หรือลดความเสี่ยงของอันตรายที่เกิดขึ้นระหว่างการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว และการจัดการหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อให้ได้ผลิตผลที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และเหมาะสมต่อการบริโภคสำหรับพืชอาหาร ผลที่ได้จากการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี ได้ผลิตผลที่มีคุณภาพและปลอดภัยสำหรับผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เกษตรกรผู้ผลิตมีสุขภาพอนามัยดีขึ้น พร้อมทั้งผู้บริโภคเชื่อมั่นในสินค้าทางการเกษตรของไทย รักษาสภาพแวดล้อม และเกิดระบบการผลิตสินค้าเกษตรแบบยั่งยืน

3) **การพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chains: GVCs)** การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วภายใต้อิทธิพลของเทคโนโลยีสื่อสารโทรคมนาคม ขนส่ง และอื่นๆ ความร่วมมือในลักษณะห่วงโซ่การผลิตที่ขยายสู่ระดับโลก (Global Supply Chains: GSC) คือ สิ่งที่มีผลอย่างยิ่งต่อการปรับโครงสร้างในการทำการค้าของโลก เป็นการเชื่อมโยงกระบวนการทั้งหมดของห่วงโซ่อุปทานของภาพใหญ่ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ การดำเนินนโยบายภาคธุรกิจในระดับต่างๆ มองหาฐานการผลิต ฐานการทำวิจัยและพัฒนา ฐานการกระจายสินค้า ที่ตั้งสำนักงาน ไปจนถึงที่ตั้งฝ่ายขายและการตลาดที่ทำให้ได้เปรียบทางการแข่งขันสูงสุด ได้รับสิทธิประโยชน์หรืออำนวยความสะดวกสูงสุด แรงขับดันเหล่านี้ทำให้เกิดห่วงโซ่มูลค่าโลกซึ่งเป็นรูปแบบการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทั้งการผลิต การค้าสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าขั้นกลาง) การกระจายสินค้า การขาย และบริการฯ ทั้งยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตและทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

4) **การพัฒนาด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Technology, R&D)** เป็นแรงขับเคลื่อนด้านการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันจากการพัฒนาเทคโนโลยี โดยมุ่งสู่งานวิจัยและพัฒนาที่เพิ่มเติมจากวิศวกรรมการผลิต โดยมุ่งสู่ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัย ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนในการยกระดับความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ โดยถ้าไทยสามารถ วิจัย พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ทันต่อเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงแล้วก็จะทำให้

สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ ดังนั้นไทยจึงควรมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ในประเทศ

5) การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (sustainable tourism) การท่องเที่ยวที่สนองตอบความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการจัดการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศ ตลอดจนวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนเพื่อประโยชน์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีหลัก 5 ประการ คือ การอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว การวางแผนและจัดการในการพัฒนาการท่องเที่ยวการรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว การรักษาระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และการจัดการผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวมีกระจายในทุกภาคส่วนของชุมชน

องค์ประกอบของปัจจัยเหล่านี้จึงส่งผลต่อการพัฒนามูลค่าของห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่าสินค้าทั้ง 5 สินค้าอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มของการเพิ่มมูลค่าสินค้าให้มากขึ้น คือ

1) สินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารหรืออุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้ สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญ คือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า

2) สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) ดำเนินการผลิตและจัดหาชีวภัณฑ์และเวชภัณฑ์ เพื่อใช้ในการป้องกันและกำจัดโรคสัตว์ ตลอดจนผลิตและจัดหาน้ำเชื้อเพื่อใช้ในการผสมเทียม ดำเนินการด้านการปรับปรุงและขยายพันธุ์สัตว์ ด้านสุขภาพสัตว์ และด้านบำบัดโรคสัตว์ ตลอดจนการแปรรูปเนื้อสัตว์เป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ และส่งเสริมให้เกษตรกรทำการเลี้ยงสัตว์ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงควบคุมคุณภาพเนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์ และผลิตผลจากสัตว์เพื่อให้ได้มาตรฐานสากล

3) สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ การสร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรชาวสวนยางและสถาบันเกษตรกรชาวสวนยาง การเพิ่มประสิทธิภาพและการยกระดับคุณภาพและมาตรฐาน การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาตลาดและช่องทางการจัดจำหน่าย และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน

4) สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ยุทธศาสตร์การพัฒนาไปสู่ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยี การวิจัย และพัฒนา (Technology, R&D) เป็นแรงขับเคลื่อนด้านการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันจากการพัฒนาเทคโนโลยี โดยมุ่งสู่งานวิจัยและพัฒนาที่เพิ่มเติมจากวิศวกรรมการผลิต โดยมุ่งสู่ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัย ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนในการยกระดับความสามารถการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ โดยถ้าไทยสามารถวิจัย พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ทันต่อเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีการ เปลี่ยนแปลงแล้วก็จะทำให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ ดังนั้นไทยจึงควรมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ในประเทศ

5) สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์

สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานคือเครือข่ายขององค์กรสินค้าที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่ต้นสายการผลิตไปจนถึงปลายสายการผลิตหรือตั้งแต่การเป็นวัตถุดิบจนถึงกลายเป็นผลิตภัณฑ์ส่งไปถึงลูกค้า และโซ่คุณค่าของการพัฒนาสินค่าในแต่ละห่วงโซ่ว่ามีคุณค่าหรือมูลค่าทางเศรษฐกิจให้เพิ่มมากขึ้น โดยความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ความร่วมมือภายใต้ ACMECS เน้นสาขาที่จะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนใหญ่ของสมาชิก เช่น การเกษตร เพราะภูมิภาคนี้เป็นแหล่งเกษตรกรรมขนาดใหญ่ ขณะเดียวกันก็มีสาขาการค้าการลงทุนและ การท่องเที่ยว ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญที่มีแนวโน้มขยายตัวในอนาคต รวมทั้งมีความร่วมมือเกี่ยวกับการพัฒนา เช่น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม แต่สาขาที่โดดเด่นและประชาชนน่าจะรู้สึกใกล้ตัวมากที่สุดคงเป็นการเชื่อมโยงคมนาคม ขนส่งและระบบโครงสร้างพื้นฐานให้อำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

7.6.2 ผลการคาดการณ์และแนวโน้มของเศรษฐกิจมหภาค ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

ปัจจัยหรือตัวแปรภายนอก (Exogenous Variable) ของแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย

1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.2-1**) ดังนี้

ตารางที่ 7.6.2-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	กัมพูชา	จีน	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
	หน่วย:พันล้านเรียล	หน่วย:พันล้านหยวน	หน่วย:พันล้านกีบ	หน่วย:พันล้านจัต	หน่วย:พันล้านดอง	หน่วย:พันล้านบาท
2566	132,938	131,704	230,115	133,559	10,592,925	17,983
2567	145,122	141,327	250,603	149,694	11,874,783	18,717
2568	158,580	151,405	273,585	167,778	13,261,715	19,584
2569	173,453	161,883	298,488	188,165	14,802,659	20,520
2570	175,421	164,548	302,487	194,425	15,247,452	20,987

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

2) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วยประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ที่นำมาแทนค่าในแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จะเป็นค่าเฉลี่ยของ 3 ปีที่ผ่านมาเป็นตัวแทน

3) การลงทุนจากต่างประเทศมายังประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยสาขาการลงทุนในการผลิตสินค้าของสาขา ภาคเกษตร การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน อุตสาหกรรม

การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา น้ำประปา การระบายน้ำทิ้ง การจัดการขยะและการฟื้นฟู การก่อสร้าง การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ และจักรยานยนต์ การขนส่ง และสถานที่เก็บ การบริการอื่นๆ ที่มีแนวโน้มจากภูมิภาคอื่นๆ เข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะ จีน ให้ความสนใจในภูมิภาคนี้มาก

4) ประชากรประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่งก็คือ จำนวนประชากรของแต่ละประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.2-2**) ที่มีความต้องการบริโภคสินค้าและบริการมากน้อยเพียงใด รวมถึงเป็นปัจจัยสำคัญของแรงงานของภาคการผลิตในสาขาการผลิตต่างๆ อีกด้วย

ตารางที่ 7.6.2-2 ประชากรของประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

ประชากร : หน่วย:ล้านคน						
พ.ศ.	**กัมพูชา**	**จีน**	**สปป.ลาว**	**เมียนมา**	**เวียดนาม**	**ไทย**
2566	16.15	1,414.06	7.59	54.21	70.18	100.10
2567	16.32	1,416.24	7.69	54.51	70.27	100.95
2568	16.48	1,417.90	7.81	54.79	70.33	101.77
2569	16.64	1,419.03	7.92	55.05	70.37	102.54
2570	16.98	1,954.00	8.04	57.23	70.87	103.14

ที่มา : International Monetary Fund (2021) และประมวลโดยที่ปรึกษา (2564)

ดังนั้น สามารถสรุปปัจจัยทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม หรือตัวแปรในแบบจำลองเศรษฐมิติมหภาคจะเป็นตัวแปรภายนอก (Exogenous Variable) ประกอบด้วย 2 ปัจจัยของแบบจำลองที่สำคัญคือ

1) ปัจจัยอุปทานผลักดัน (Supply Push) ที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจการส่งออกและการนำเข้าสินค้าและบริการของเรา ประกอบด้วย

(1) การพัฒนาเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยการสร้างเส้นทางคมนาคมและการขนส่งจากการสร้างทางถนน ทางรางและทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

(2) การพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ที่ต้องให้ความสำคัญกับมาตรฐานและความปลอดภัย ความสดและใหม่เสมอ

(3) การพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chains: GVCs) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วภายใต้อิทธิพลของเทคโนโลยีสื่อสารโทรคมนาคม ขนส่ง และอื่นๆ ความร่วมมือในลักษณะห่วงโซ่การผลิตที่ขยายสู่ระดับโลก

(4) การพัฒนาด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Technology, R&D) เป็นแรงขับเคลื่อนด้านการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันจากการพัฒนาเทคโนโลยี โดยมุ่งสู่งานวิจัยและพัฒนาที่เพิ่มเติมจากวิศวกรรมการผลิต

(5) การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสภาพแวดล้อมที่สามารถสนองตอบความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศ ตลอดจนวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนเพื่อประโยชน์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

2) ปัจจัยอุปสงค์ดึงดูด (Demand Pull) ที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจการส่งออกและการนำเข้าสินค้าและบริการของเรา ประกอบด้วย

(1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 5 ประเทศ

(2) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วยประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ที่นำมาแทนค่าในแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

(3) การลงทุนจากต่างประเทศมายังประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยสาขาการลงทุนในการผลิตสินค้าของสาขา ภาคเกษตร การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน อุตสาหกรรม และสาขาอื่นๆ

(4) ประชากรประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่งก็คือจำนวนประชากรของแต่ละประเทศ

จากปัจจัยปัจจัยทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจข้างต้น โดยพิจารณาตัวแปรทางเศรษฐกิจทั้งด้านอุปทานและอุปสงค์ มีนัยสำคัญถึงความเชื่อมโยงเหตุหรือตัวแปรภายนอกในแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าและการท่องเที่ยวที่จะนำไปสู่การค้าระหว่างประเทศในแบบจำลอง ดังต่อไปนี้

- แบบจำลองมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย - เมียนมา
- แบบจำลองมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย - กัมพูชา
- แบบจำลองมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย - สปป.ลาว
- แบบจำลองมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย - จีน
- แบบจำลองมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย - เวียดนาม

7.6.3 ผลการคาดการณ์และแนวโน้มของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ

การสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติมหภาค จะดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาต่อการค้าระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำแม่โขง ซึ่งเป็นเครื่องมือและแนวทางศึกษาที่วัดออกมาในเชิงปริมาณได้ แบบจำลองสมการหลายชั้นหรือระบบสมการเกี่ยวเนื่อง และคาดการณ์แนวโน้มตั้งแต่ พ.ศ. 2566 ถึง 2570 สามารถแบ่งตัวแปรภายในออกได้เป็น 4 ประเภทที่สำคัญคือ

1) แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (International Trade trend) ดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.3-1**) รวมถึงดุลการค้าระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ตารางที่ 7.6.3-1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	ประเทศ (หน่วย: ล้านบาท)														
	กัมพูชา			สปป.ลาว			เมียนมา			เวียดนาม			จีน		
	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2566f	218,174	41,371	176,803	120,402	108,143	12,260	136,038	101,930	34,108	400,575	198,354	202,221	1,070,542	1,816,475	-745,934
2567f	233,446	44,267	189,179	128,830	115,713	13,118	145,561	109,065	36,496	428,616	212,239	216,377	1,145,480	1,943,629	-798,149
2568f	252,122	47,809	204,313	139,137	124,970	14,167	157,206	117,790	39,416	462,905	229,218	233,687	1,237,118	2,099,119	-862,001
2569f	274,813	52,112	222,701	151,659	136,217	15,442	171,354	128,391	42,963	504,566	249,847	254,719	1,348,459	2,288,040	-939,581
2570f	302,294	57,323	244,971	166,825	149,839	16,986	188,490	141,230	47,259	555,023	274,832	280,191	1,483,304	2,516,844	-1,033,539

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

2) แนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Border Trade trend) แนวโน้มดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.3-2**) ประกอบด้วย ข้อมูลด้านการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของการค้าชายแดนและ ดุลการค้าชายแดนของแต่ละประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7.6.3-2 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	ประเทศ (หน่วย: ล้านบาท)								
	กัมพูชา			สปป. ลาว			เมียนมา		
	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า
2566f	154,090	26,630	127,460	119,945	99,794	20,150	100,808	89,927	10,882
2567f	164,877	28,494	136,383	128,341	106,780	21,561	107,865	96,221	11,644
2568f	178,067	30,774	147,293	138,608	115,322	23,285	116,494	103,919	12,575
2569f	194,093	33,543	160,550	151,083	125,701	25,381	126,979	113,272	13,707
2570f	212,531	36,730	175,802	165,435	137,643	27,792	139,042	124,033	15,009

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

3) แนวโน้มการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Trade trend) ประกอบด้วย ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ และการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.3-3**) ประกอบด้วยด้านการส่งออก การนำเข้าสินค้าและดุลการค้าผ่านแดน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7.6.3-3 มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	หน่วย: ล้านบาท					
	จีน			เวียดนาม		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2566f	141,199	135,204	5,995	50,959	17,682	33,276
2567f	151,083	144,668	6,414	54,526	18,920	35,606
2568f	163,169	156,242	6,928	58,888	20,434	38,454
2569f	177,855	170,304	7,551	64,188	22,273	41,915
2570f	194,751	186,483	8,268	70,286	24,389	45,897

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

4) แนวโน้มการท่องเที่ยวระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (International Travel trend) ดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.3-4**) มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7.6.3-4 จำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	กัมพูชา		สปป.ลาว		เมียนมา		เวียดนาม		จีน	
	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2566f	900,000	28,783	1,800,000	48,639	380,000	16,711	1,000,000	32,285	10,000,000	522,897
2567f	910,000	33,771	1,850,000	55,140	390,000	17,560	1,030,000	32,662	10,100,000	536,320
2568f	920,000	35,597	1,900,000	57,458	400,000	16,550	1,060,000	36,148	10,300,000	510,603
2569f	930,000	40,110	1,970,000	61,640	410,000	16,376	1,090,000	41,300	10,500,000	507,537
2570f	940,000	41,360	2,040,000	65,280	420,000	16,380	1,120,000	41,440	10,700,000	535,000

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

สรุป ภาพรวมการพัฒนาของโครงการการศึกษาวิจัยเชิงพลวัตของห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทยนั้น พบว่าส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ประกอบด้วย มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ และมูลค่าของการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

7.6.4 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม

การวิเคราะห์โดยใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม จะมีการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือน ทั้งนี้กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศได้นั้นจะประกอบด้วย สินค้าและบริการ 5 ประเภท คือ

1) สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ประกอบด้วย ครัวเรือนผู้ปลูกผลไม้ จากการวิเคราะห์โดยใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม จะมีการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้จากอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ (Quintile by Income) เป็น 10 กลุ่มเท่าๆ กันเรียงลำดับตามรายได้จากน้อยไปหามาก (ยากจนสุด ไปจนถึง รวยสุด) (สำนักพัฒนาฐานข้อมูลและตัวชี้วัดภาวะสังคม, 2561) จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ ในปี 2562 จะเห็นความเหลื่อมล้ำของรายได้ระหว่างประชากรใน 2 กลุ่มนี้เพิ่มขึ้นมาก กลุ่มคนที่มีรายได้น้อยที่สุดชั้นรายได้ที่ 1 มีสัดส่วนรายได้เพียงร้อยละ 2.08 ขณะที่กลุ่มที่มีรายได้สูงสุดมีสัดส่วนรายได้ถึงร้อยละ 33.17 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)

ตารางที่ 7.6.4-1 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามระดับชั้นรายได้

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	ฐานข้อมูล พ.ศ. 2562	ฐานใหม่หลังจากการพัฒนา	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	2.08	2.16	0.08
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	3.41	3.54	0.13
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	4.34	4.56	0.22
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	5.28	6.32	1.04
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	6.41	7.12	0.71
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	7.85	8.52	0.67
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	9.66	11.65	1.99
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	11.97	12.46	0.49
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	15.82	14.58	-1.24
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	33.17	29.10	-4.08
รวม		**100.00**	**100.00**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

โดยกลุ่มรายได้ที่ 9 และ 10 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 1.24 และ 4.08 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ ตั้งแต่ 1 - 8 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 1.99 ของกลุ่มรายได้ที่ 7 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 4 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.04 ตามลำดับ

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมทั้ง 5 อุตสาหกรรมนั้นจะมีการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจที่มีต่อของครัวเรือนและชั้นรายได้ สามารถอธิบายดังรูปภาพ



ตารางที่ 7.6.4-2 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ล้านบาท)			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	มูลค่าการส่งออก (เดิม)	มูลค่าการส่งออก (ใหม่)	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	508.02	526.56	18.54
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	832.94	864.18	31.24
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	1,059.36	1,113.18	53.82
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	1,290.03	1,542.83	252.80
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	1,565.87	1,738.12	172.25
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	1,917.06	2,079.89	162.83
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	2,357.37	2,843.98	486.60
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	2,920.94	3,040.98	120.04
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	3,861.81	3,559.24	-302.57
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	8,098.40	7,102.86	-995.54
รวม		**24,411.82**	**24,411.82**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

จึงเห็นได้ว่า การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่าง (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-1** และ**ตารางที่ 7.6.4-2**) เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 1 - 8 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม ขณะเดียวกัน กลุ่มที่ 9 - 10 กลับมีรายได้ลดลง นั่นเอง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 486.60 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 252.80 ล้านบาท ตามลำดับ

2) สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ และอื่นๆ) ครัวเรือนผู้เลี้ยงปศุสัตว์ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ เป็น 10 กลุ่มเท่าๆ กัน เรียงลำดับตามรายได้จากน้อยไปหามาก (ยากจนสุด ไปจนถึง รวยสุด) (สำนักพัฒนาฐานข้อมูลและตัวชี้วัดภาวะสังคม, 2561) จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-3**) โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 1.72, 2.26 และ 2.95 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ตั้งแต่ 1 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 2.90 ของกลุ่มรายได้ที่ 7 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 4 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.17 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)

ตารางที่ 7.6.4-3 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปุศสัตว์และผลิตภัณฑ์ตามระดับชั้นรายได้

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	ฐานข้อมูล พ.ศ. 2562	ฐานใหม่หลังจากการพัฒนา	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	2.08	2.25	0.17
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	3.41	3.75	0.34
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	4.34	4.89	0.55
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	5.28	6.45	1.17
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	6.41	7.54	1.13
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	7.85	8.52	0.67
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	9.66	12.56	2.90
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	11.97	10.25	-1.72
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	15.82	13.56	-2.26
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	33.17	30.23	-2.95
รวม		**100.00**	**100.00**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

จึงเห็นได้ว่า การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่าง (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-4**) เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 1 - 7 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม

ตารางที่ 7.6.4-4 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (ล้านบาท)			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	มูลค่าการส่งออก (เดิม)	มูลค่าการส่งออก (ใหม่)	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	408.50	441.66	33.16
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	669.77	736.89	67.12
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	851.83	959.88	108.05
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	1,037.30	1,266.10	228.79
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	1,259.11	1,480.06	220.95
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	1,541.50	1,672.43	130.93
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	1,895.56	2,465.46	569.90
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	2,348.72	2,012.02	-336.70
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	3,105.27	2,661.75	-443.51
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	6,511.89	5,933.20	-578.70
รวม		**19,629.45**	**19,629.45**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ขณะเดียวกันกลุ่มที่ 8 - 10 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 569.90 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 228.79 ล้านบาทตามลำดับ

3) สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-5**) โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 1.64, 2.24 และ 5.62 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ตั้งแต่ 1 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 2.68 ของกลุ่มรายได้ที่ 7 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 5 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.04 ตามลำดับ

การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่าง (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-6**) เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 1 - 7 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม

ตารางที่ 7.6.4-5 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ตามระดับชั้นรายได้

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	ฐานข้อมูล พ.ศ. 2562	ฐานใหม่หลังจากการพัฒนา	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	2.08	2.14	0.06
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	3.41	3.84	0.43
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	4.34	4.96	0.62
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	5.28	7.23	1.95
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	6.41	8.45	2.04
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	7.85	9.58	1.73
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	9.66	12.34	2.68
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	11.97	10.33	-1.64
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	15.82	13.58	-2.24
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	33.17	27.55	-5.62
รวม		**100.00**	**100.00**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.6.4-6 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ (ล้านบาท)			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	มูลค่าการส่งออก (เดิม)	มูลค่าการส่งออก (ใหม่)	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	614.37	631.77	17.40
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	1,007.30	1,133.64	126.34
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	1,281.11	1,464.28	183.17
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	1,560.06	2,134.43	574.37
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	1,893.65	2,494.59	600.94
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	2,318.34	2,828.19	509.84
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	2,850.83	3,642.99	792.16
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	3,532.37	3,049.60	-482.77
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	4,670.18	4,009.06	-661.12
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	9,793.59	8,133.26	-1,660.34
รวม		**29,521.80**	**29,521.80**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า กลุ่มที่ 8 - 10 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 792.16 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 5 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 600.94 ล้านบาท ตามลำดับ

4) สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ เรียงลำดับตามรายได้จากน้อยไปหามากจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ ประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-7**) โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 และกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 3.41, 3.37, 4.15 และ 0.03 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ ตั้งแต่ 2 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 3.15 ของกลุ่มรายได้ที่ 5 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 4 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.95 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)

ตารางที่ 7.6.4-7 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบตามระดับชั้นรายได้

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	ฐานข้อมูล พ.ศ. 2562	ฐานใหม่หลังจากการพัฒนา	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	2.08	2.05	-0.03
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	3.41	3.56	0.15
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	4.34	4.78	0.44
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	5.28	8.23	2.95
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	6.41	9.56	3.15
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	7.85	10.56	2.71
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	9.66	11.23	1.57
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	11.97	8.56	-3.41
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	15.82	12.45	-3.37
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	33.17	29.02	-4.15
รวม		**100.00**	**100.00**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่าง (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-8**) เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 2 - 7 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม

ตารางที่ 7.6.4-8 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ล้านบาท)			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	มูลค่าการส่งออก (เดิม)	มูลค่าการส่งออก (ใหม่)	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	269.04	265.02	-4.02
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	441.11	460.24	19.13
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	561.02	617.96	56.94
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	683.17	1,063.98	380.80
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	829.26	1,235.92	406.66
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	1,015.24	1,365.20	349.96
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	1,248.42	1,451.82	203.40
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	1,546.88	1,106.64	-440.24
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	2,045.14	1,609.54	-435.60
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	4,288.76	3,751.71	-537.04
รวม		**12,928.02**	**12,928.02**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า กลุ่มที่ 8 - 10 และกลุ่มที่ 1 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้น รายได้ของกลุ่มที่ 5 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 406.66 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมา คือ รายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 380.80 ล้านบาท ตามลำดับ

5) สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ ประกอบด้วย โรงงานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้จากอุตสาหกรรมอาหารสัตว์นั้น เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก (ดังรายละเอียดตาม **ตารางที่ 7.6.4-9**) โดยกลุ่มรายได้กลุ่มที่ 1 - 2 และกลุ่มที่ 10 มีสัดส่วนลดลงถึง 3 กลุ่มชั้นรายได้ด้วยกัน ทั้งนี้หมายความว่าสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ สามารถกระจายรายได้ไปยังกลุ่มคนระดับรายได้ปานกลางมากที่สุด ขณะที่กลุ่มรายได้ ตั้งแต่ 3 - 9 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 1.04 ของกลุ่มรายได้ที่ 4 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 5 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.80 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)

การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบนหรือคนรวย ไปสู่คนระดับรายได้ปานกลาง (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ 7.6.4-10**) เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 3 - 9 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม ขณะเดียวกันกลุ่มที่ 1 - 2 และ กลุ่มที่ 10 มีแนวโน้มระดับรายได้ที่ลดลง

ตารางที่ 7.6.4-9 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ตามระดับชั้นรายได้

หน่วย : ร้อยละ

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	ฐานข้อมูล พ.ศ. 2562	ฐานใหม่หลังจากการพัฒนา	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	2.08	1.96	-0.12
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	3.41	3.25	-0.16
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	4.34	4.42	0.08
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	5.28	6.32	1.04
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	6.41	7.21	0.80
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	7.85	8.24	0.39
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	9.66	10.24	0.58
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	11.97	12.01	0.04
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	15.82	15.98	0.16
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	33.17	30.37	-2.80
รวม		**100.00**	**100.00**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ตารางที่ 7.6.4-10 มูลค่าการกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ หลังจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับชั้น	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ (ล้านบาท)			
	กลุ่มประชากรตามระดับรายได้	มูลค่าการส่งออก (เดิม)	มูลค่าการส่งออก (ใหม่)	ส่วนต่าง
1	กลุ่ม 10% ที่ 1 (จนที่สุด)	247.25	232.86	-14.38
2	กลุ่ม 10% ที่ 2	405.38	386.13	-19.25
3	กลุ่ม 10% ที่ 3	515.58	525.13	9.56
4	กลุ่ม 10% ที่ 4	627.83	750.87	123.03
5	กลุ่ม 10% ที่ 5	762.09	856.61	94.52
6	กลุ่ม 10% ที่ 6	933.00	978.98	45.98
7	กลุ่ม 10% ที่ 7	1,147.30	1,216.60	69.30
8	กลุ่ม 10% ที่ 8	1,421.58	1,426.89	5.31
9	กลุ่ม 10% ที่ 9	1,879.48	1,898.56	19.08
10	กลุ่ม 10% ที่ 10 (รวยที่สุด)	3,941.36	3,608.21	-333.15
รวม		**11,880.84**	**11,880.84**	**0.00**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564) และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2564)

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่ารายได้ของกลุ่มที่ 4 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 123.03 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมา คือ รายได้ของกลุ่มที่ 5 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 94.52 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์นั้นสามารถกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มรายได้ปานกลางเป็นส่วนใหญ่ ส่วนกลุ่มรายได้ระดับล่างและบนสุดก็จะมีแนวโน้มการกระจายรายได้ลดลงเช่นกัน

นอกจากนี้ ปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ไทยมีอยู่ในอดีตเป็นอย่างมากจนปัจจุบันระดับความสมบูรณ์ของทรัพยากรเหลืออยู่น้อย ซึ่งนอกจากจะเป็นปัญหาในตัวเองเพราะสภาพแวดล้อมกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนไทยแล้ว ยังอาจมีผลสืบเนื่องไปถึงปัญหาการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเหลื่อมล้ำด้วย เพราะฐานทรัพยากรที่เหมาะสมนั้นก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นอกจากนั้นแล้วความท้าทายสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในอนาคต คือ การสร้างรูปแบบการพัฒนาที่ยกระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีส่วนร่วมและมีความยั่งยืนของสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Enhanced Economic Growth with Inclusiveness and Environmental Sustainability) ได้อย่างเหมาะสม (The United Nations Environment Programme (UNEP), 2021)


ภาคผนวก ก
การสัมภาษณ์เชิงลึก

ภาคผนวก ก
การสัมภาษณ์เชิงลึก

โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นอกจากจะทำการศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่ได้รับการคัดเลือกในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจแล้ว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่ปรึกษาจึงดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interviews) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อสอบถามถึงสภาพปัจจุบันและความพร้อมในการพัฒนา ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ (ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก-1**) โดยมีรายละเอียดขั้นตอน และความคืบหน้าในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

ตารางภาคผนวกที่ ก-1 ประเด็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews)

ประเด็นในการสัมภาษณ์	คำอธิบาย
1. สภาพปัจจุบันและความพร้อมในการพัฒนา	สอบถามถึงสภาพปัจจุบันและความพร้อมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทั้ง 3 แนวระเบียง ได้แก่ 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)
2. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา	สอบถามถึงปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทั้ง 3 แนวระเบียง เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา (Gap) และปัจจัยที่ขาดหาย (Missing Link)
3. ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการพัฒนา	สอบถามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการพัฒนาจากหน่วยงานของท่าน เพื่อเติมเต็มช่องว่างการพัฒนา (Gap) และปัจจัยที่ขาดหาย (Missing Link) นำไปสู่การยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทั้ง 3 แนวระเบียง

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

1) กลุ่มเป้าหมาย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ (1) หน่วยงานภาครัฐ และ (2) หน่วยงานภาคเอกชน (ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก-2**)

2) รูปแบบการสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) และ/หรือการสัมภาษณ์จากผู้ให้คำตอบโดยตรง (Personal Interview) เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเป็นไปตามมาตรการป้องกันและควบคุมโรคโควิด-19 ของหน่วยงานภาครัฐ โดยดำเนินการตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 เป็นต้นไป

ตารางภาคผนวกที่ ก-2 กลุ่มเป้าหมายการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews)

กลุ่มเป้าหมาย	หน่วยงาน	
ภาครัฐ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กองยุทธศาสตร์และประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
	กระทรวงคมนาคม	กรมการขนส่งทางบก
		กรมการขนส่งทางราง
		สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
ภาคเอกชน	สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA)	
	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	

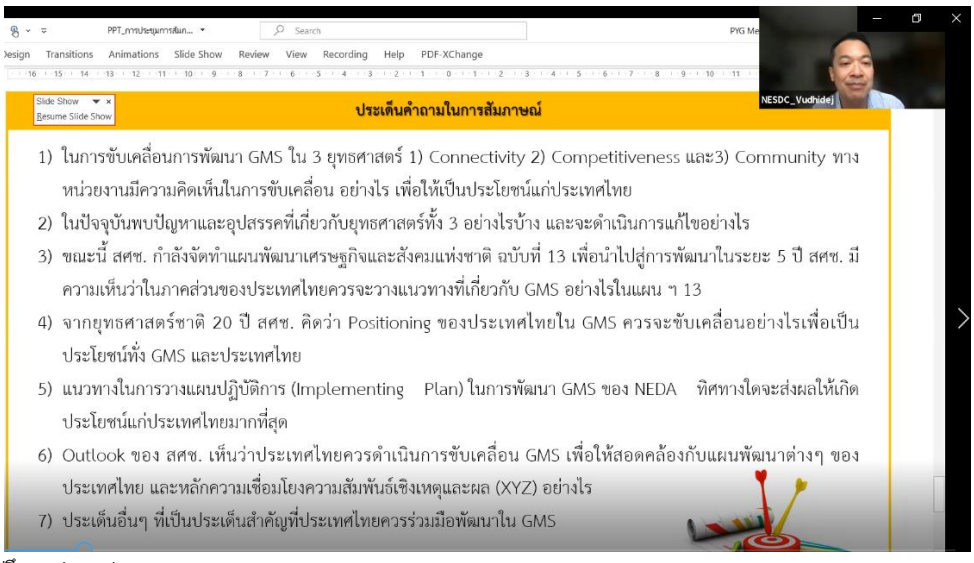
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ก.1 ผลการสัมภาษณ์สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การสัมภาษณ์เชิงลึก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการในวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2564 ในรูปแบบการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย

1) คุณธัชไท กีรติพงค์ไพบูลย์ ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
2) นายวุฒิเดช ชำนิกิจ ผู้อำนวยการกลุ่ม

โดยมีบรรยากาศการสัมภาษณ์ ดัง**รูปภาคผนวกที่ ก.1-1** และสรุปผลการสัมภาษณ์ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.1-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปภาคผนวกที่ ก.1-1 การสัมภาษณ์สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางภาคผนวกที่ ก.1-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. ในการขับเคลื่อนการพัฒนา GMS ใน 3 ยุทธศาสตร์ 1) Connectivity 2) Competitiveness และ 3) Community ทางหน่วยงานมีความคิดเห็นในการขับเคลื่อน อย่างไร เพื่อให้เป็นประโยชน์แก่ประเทศไทย	• สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เห็นการว่าพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานเป็นประโยชน์และมีความสำคัญอย่างยิ่ง สร้างความเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อบ้าน ช่วยส่งเสริมการทางด้านพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมระหว่างกัน ลดปัญหาสังคม เช่น แรงงานต่างด้าวย้ายถิ่น เป็นต้น • และในการพัฒนาทั้ง 3 ยุทธศาสตร์ 1) Connectivity 2) Competitiveness และ3) Community ควรจะมีการนำเทคโนโลยีมาเป็นส่วนเสริมมากขึ้น เพื่อให้การขับเคลื่อนทั้ง 3 ยุทธศาสตร์ มีความชัดเจนและมีประสิทธิภาพ
2. ในปัจจุบันพบปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวกับยุทธศาสตร์ทั้ง 3 อย่างไรบ้าง และจะดำเนินการแก้ไขอย่างไร	• ปัญหาความไม่เท่ากันของการพัฒนาโครงการระหว่างประเทศ เช่น การจัดตั้งเศรษฐกิจพิเศษใน สปป.ลาว เขตสะหวันเซโน มองว่าเป็นคู่แข่งกันจึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพอสมควร • การลักลอบการเข้ามาของแรงงานต่างด่าว และปัญหาโควิด-19 • ขาดการบูรณาการในส่วนของการดำเนินนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติ ที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นควรมีหน่วยงานที่เป็นผู้พิจารณาในภาพรวมมากยิ่งขึ้น
3. ขณะนี้ สศช. กำลังจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 เพื่อนำไปสู่การพัฒนาในระยะ 5 ปี สศช. มีความเห็นว่าในภาคส่วนของประเทศไทยควรจะวางแนวทางที่เกี่ยวกับ GMS อย่างไรในแผนฯ 13	• แผนฯ 13 ในหมุดหมายที่ 5 ได้กำหนดให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคโดยมีการกำหนด ใน 2 ยุทธศาสตร์ โดยเห็นว่าประเทศไทยควรจเป็นผู้นำในกลุ่มประเทศ CLMVT ทำให้เกิดการช่วยเหลือกันมากกว่าการแข่งขันและยกระดับกลไก FTA ต่างๆ • ให้ความสำคัญในการพัฒนาร่วมกันระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษในเชิงพื้นที่ระหว่างไทย สปป. ลาว และจีน • กล่าวโดยสรุปในแผนฯ 13 มีการมุ่งพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ต้องการสร้างประเทศไทยมีความเข้มแข็งมากขึ้น มีการเชื่อมโยงกันอย่างไรรอยต่อ รวมทั้งความเชื่อมโยงภายในประเทศ เช่น SEZ EEC และ SEC

ตารางภาคผนวกที่ ก.1-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ต่อ)

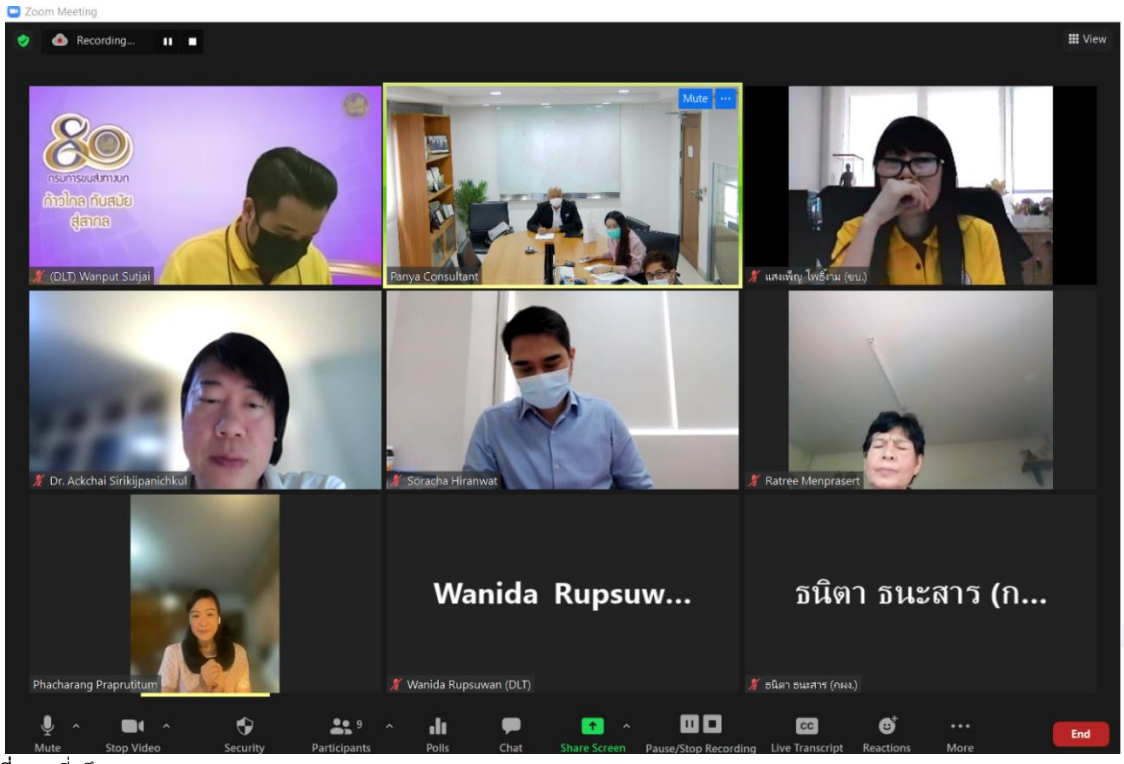
ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
4. จากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี สศช. คิดว่า Positioning ของประเทศไทยใน GMS ควรจะขับเคลื่อนอย่างไรเพื่อเป็นประโยชน์ทั้ง GMS และประเทศไทย	• ประเทศไทยควรจเป็นผู้นำในกลุ่มประเทศ CLMVT ทำให้เกิดการช่วยเหลือกันมากกว่าการแข่งขัน และควรยกระดับกลไก FTA และกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การดำเนินการระหว่างประเทศเป็นไปด้วยดี สะดวก และเอื้อต่อการเชื่อมโยงระหว่างกัน
5. แนวทางในการวางแผนปฏิบัติการ (Implementing Plan) ในการพัฒนา GMS ของ NEDA ทิศทางใดจะส่งผลให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยมากที่สุด	• ประเทศไทยควรมอง Positioning ของประเทศไทยให้ครบตามบริบทของศักยภาพในเชิงพื้นที่ ให้มากขึ้น เช่น การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองให้เชื่อมโยงกัน และเน้นภาคการบริการเป็นตัวเสริม และในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเน้นให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจชายแดนระหว่างประเทศ
6. Outlook ของ สศช. เห็นว่าประเทศไทยควรดำเนินการขับเคลื่อน GMS เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาต่างๆ ของประเทศไทย และหลักความเชื่อมโยงความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล (XYZ) อย่างไร	• ควรเน้นการวางแผนแบบบูรณาการทั้งในระดับประเทศ เช่น กระทรวงและกรมให้สอดคล้องประสานงานกัน ตลอดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศควรจะมีมาตรฐานที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้การดำเนินงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ
7. ประเด็นอื่นๆ ที่เป็นประเด็นสำคัญที่ประเทศไทยควรร่วมมือพัฒนาใน GMS	• NEDA ควรมีการร่วมกับองค์กรอื่นๆ ในเรื่องของงบประมาณ เพื่อจะนำไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน • ควรมีการส่งเสริมในการพัฒนาในเชิงพื้นที่ให้มากขึ้น และการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน • ควรวางเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการพัฒนาให้ชัดเจน ควรเพิ่มความรู้ความเข้าใจในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ • ควรมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะๆ ว่าในการพัฒนาเป็นอย่างไรบ้าง มีอะไรบ้างที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้ดำเนินงานตามเป้าหมายที่วางไว้

ก.2 ผลการสัมภาษณ์กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

การสัมภาษณ์เชิงลึก กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการในวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2564 ในรูปแบบการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ประกอบด้วย

1) นายวันพุธ สุขใจ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
2) คุณพัชรา ประพฤติธรรม หัวหน้ากลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ
3) คุณแสงเพ็ญ โพธิ์งาม หัวหน้างานพัฒนาสถานี
4) คุณวนิดา ลูกสุวรรณ กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ
5) คุณธนิตา ธนะสาร กองแผนงานกรมขนส่งทางบก
6) นายสอรชา ฮิรัญวัช ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้ากรมการขนส่งทางบก

โดยมีบรรยากาศการสัมภาษณ์ ดัง**รูปภาคผนวกที่ ก.2-1** และสรุปผลการสัมภาษณ์ ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.2-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปภาคผนวกที่ ก.2-1 การสัมภาษณ์กรมการขนส่งทางบก

ตารางภาคผนวกที่ ก.2-1 สรุปผลการสัมภาษณ์กรมการขนส่งทางบก

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. กรมขนส่งทางบกมีบทบาทสำคัญยิ่งในกรอบความร่วมมือของ GMS สาขา “คมนาคมขนส่ง”โดยที่ผ่านมากระบวนการทำงานของกรมการขนส่งทางบกมีการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน (GMS) อะไรบ้าง	ปัจจุบันความร่วมมือของแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน (GMS) ยังไม่มีความคืบหน้า เนื่องจากเกิดการระบาดของโรคโควิด-19 ในแต่ละประเทศจึงมีการประชุมผ่านระบบ ZOOM เพื่อหารือในข้อตกลงต่างๆ โดยสรุปในภาพรวมของทั้ง 6 ประเทศ มีการเดินรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางร่วมกัน (ไม่รวมเมียนมา) โดยจะมีโควต้าในการคัดเลือกรถที่เข้าร่วมการขนส่งแต่ละประเทศไม่เกิน 500 คัน ตามเส้น Protocol 1 ใน GMS
2. จากข้อตกลง GMS Cross - Border Transport Agreement (CBTA) ภาคผนวก (Annex) และพิธีสาร (Protocol) แนบท้ายมีทั้งหมด 20 ฉบับ ทั้งนี้ ในการออกกฎหมายอนุวัตรยังมีประเด็นใดตกค้างอยู่บ้าง	• ปัจจุบันทุกประเทศใน GMS ลงนามให้สัตยาบันครบทุกประเทศ ตั้งแต่ปี 2558 ซึ่งในเชิงปฏิบัติยังคงพบปัญหาและอุปสรรคในเรื่องของ ด่านศุลกากร => ติดขัดเรื่องพิธีการผ่านแดน (ในเรื่องของเอกสาร) เรื่องความปลอดภัย => การยอมรับของคนท้องถิ่นอาจเกิดการทำร้ายเมื่อเห็นรถไทยเข้าไปในพื้นที่ และการสื่อสาร => ภาษาที่ใช้ในแต่ละประเทศ
3.ด้านความปลอดภัยและขีดความสามารถและสมรรถนะของคนขับ และ Logistics Standardization กรมการขนส่งทางบกได้วางระบบนี้ อย่างไรบ้าง	ปัจจุบันในประเทศ GMS จะมีมาตรฐานของแต่ละประเทศอยู่แล้ว โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน 1) ตัวรถ=> ในการขนส่งสินค้าจะเป็นตามมาตรฐานในการขนส่ง 2) คนขับ => ตามการตกลงและใบอนุญาตการขับรถจะขึ้นอยู่กับคนขับรถแต่ละประเทศ โดยที่การจะวิ่งรถเข้าไปในแต่ละประเทศจะมีข้อจำกัดระบุอย่างชัดเจน • ในกรณีที่พบปัญหาหรือผู้ขับทำผิดกฎจราจร จะมีนโยบายทำเรื่องส่งกลับไปยังประเทศต้นทาง และในการขนส่งสินค้าผู้ประกอบการจะต้องผ่านการคัดเลือกตามคุณสมบัติที่กำหนดจึงจะได้รับสิทธิ์เข้ามาทำการขนส่ง และจะต้องมี Permit และ TAD เป็นเอกสารซึ่งออกจากกรมศุลกากร • เมื่อคนขับไม่ใช่คนท้องถิ่น ไม่ใช่คนในประเทศนั้นๆ จะมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการตามคุณสมบัติ และจะมีการให้ความรู้กับคนขับรถในเรื่องที่เกี่ยวข้องและวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
4. ความร่วมมือกับภาคเอกชนโดยเฉพาะกับ GMS - FRETA ซึ่งเป็นตัวแทนของเอกชน 3 สถาบันได้มีการร่วมมืออย่างไรบ้าง	โดยภาพรวมมีการให้การสนับสนุนมาโดยตลอดทั้งในอดีตจนถึงปัจจุบัน • ภาคเอกชนมีการจัดอบรมต่างๆ ตามแผนงาน ทางภาครัฐได้มีการสนับสนุนหรือเข้าร่วมอย่างไร => ทางกรมขนส่งทางบกในช่วงแรก จะเริ่มจากภาครัฐที่มีการ Workshop เทรนคนขับรถ แต่จะมีข้อจำกัดในเรื่องของงบ ช่วงระยะ 2 => ร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และปัจจุบัน => ภาครัฐ Support ภาคเอกชน

ตารางภาคผนวกที่ ก.2-1 สรุปผลการสัมภาษณ์กรมการขนส่งทางบก (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
5. Outlook การคมนาคมขนส่งใน GMS ต่อไปในอนาคต	• ปัจจุบันและในอนาคตเน้นการตอบสนองกับ Trade และเน้นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ประกอบการ เช่น Agreement ต่างๆ เปิดประตูการค้าการขนส่งให้กับผู้ประกอบการไทยมากขึ้น โดยไม่ได้มองว่าจะต้องมาใช้ทางถนนมากที่สุดเพราะในอนาคตการขนส่งทางรางมีต้นทุนต่ำกว่าทางถนน จึงอยากเน้นไปในทางที่ตอบโจทย์ต่อความต้องการของผู้ประกอบการและทางการค้าที่เกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในภาพรวมของการขนส่ง
6. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ อย่างไร	• ปัจจุบันไทยมีความพร้อมและมีมาตรฐานที่สมบูรณ์ แต่ในประเทศเพื่อนบ้านจะติดปัญหาตรงเรื่องของงบประมาณซึ่งจะต้องมีการปรับตัวค่อนข้างยาก
7. ข้อเสนอแนะและประเด็นอื่นๆ	• ถ้าสมมุติการขนส่งผลไม้ ไปทางเส้น NSEC กับ EWEC เมื่อหลุดออกจากด่านไทยแล้วระบบทางด้านการขนส่งจะขึ้นอยู่กับทางใด => สามารถแบ่งได้ 2 ทาง คือ ทางกฎหมาย จะต้องมีกาคัดเลือกการขนส่งระหว่างประเทศและผู้ประกอบการให้สอดคล้องกัน และจะต้องเป็นผู้ประกอบการไทย แต่อำนาจในการสั่งการจะเป็นของบริษัทโดยมองจากทะเบียนพาณิชย์ และด้านความคล่องตัวในการขนส่ง => จะขึ้นอยู่กับบริบทของเอกชนในแต่ละราย • ภายในข้อตกลง CBTA จะมีข้อตกลงย่อยลงมาให้เป็นทางเลือกของผู้ประกอบการเลือกให้เหมาะสมการกับการขนส่งและง่ายต่อผู้ประกอบการ • ด่านเชียงของ ในเชิงปฏิบัติอยากให้เป็น One Stop Service โดยที่จะเกิดขึ้นได้จะต้องมีการตกลงระหว่างประเทศในจุดผ่านแดนนั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกต่างๆ

ก.3 ผลการสัมภาษณ์กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง

การสัมภาษณ์เชิงลึก กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง ดำเนินการในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2564 ในรูปแบบของการประสานงานส่งคำถามให้กับทางหน่วยงาน และสรุปผลการสัมภาษณ์ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.3-1** ซึ่งผู้ที่ให้ข้อมูล คือ

1) นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
2) นายพณา ศุภฐิติพงศ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

ตารางภาคผนวกที่ ก.3-1 สรุปผลการสัมภาษณ์กรมการขนส่งทางราง

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. แผนการเชื่อมต่อทางรางระหว่างประเทศจะเสร็จสมบูรณ์และเปิดดำเนินการได้ในช่วงปีใด	• ปัจจุบันประเทศไทยกำลังดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน • แบ่งโครงการออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา โดยจะเปิดให้บริการในปี 2569 และ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะเปิดให้บริการในปี 2571 • รวมถึงโครงการรถไฟเชื่อมสามสนามบินจะสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด - ดานัง
2. การขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง สปป.ลาว และไทย สามารถเกิดขึ้นได้หรือไม่ และคาดว่าจะเกิดปัญหาในการขนส่งและขนถ่ายสินค้าหรือไม่ อย่างไร	• โครงการรถไฟลาว - จีน จะเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 • ประเทศไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือการเปิดเส้นทางรถไฟจีน - ลาว ไว้ 2 ระยะ ได้แก่ **ระยะที่ 1** คือ การพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม โดยพัฒนาบริเวณสถานีที่มีพื้นที่กว่า 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ราง โดยให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง **ระยะที่ 2** คือ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยเป็นสะพานรถไฟที่มีทั้งทางขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร โครงสร้างสะพานจะเป็นรูปแบบสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล • การจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของลานขนถ่ายสินค้า สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงอาคารสำนักงาน คลังสินค้า และอาคารประกอบอื่นๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออก รวมถึงศูนย์เอ็กซเรย์ตู้สินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One - Stop Service
3. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่อย่างไร	• ปัจจุบันฝ่ายไทยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กำหนดเปิดให้บริการ ปี 2569 สำหรับระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย กำหนดเปิดให้บริการ ปี 2571 แต่ฝ่ายไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือการเปิดเส้นทางรถไฟจีน - ลาวไว้ 2 ระยะ เป็นที่เรียบร้อย

ตารางภาคผนวกที่ ก.3-1 สรุปผลการสัมภาษณ์กรมการขนส่งทางราง (ต่อ)

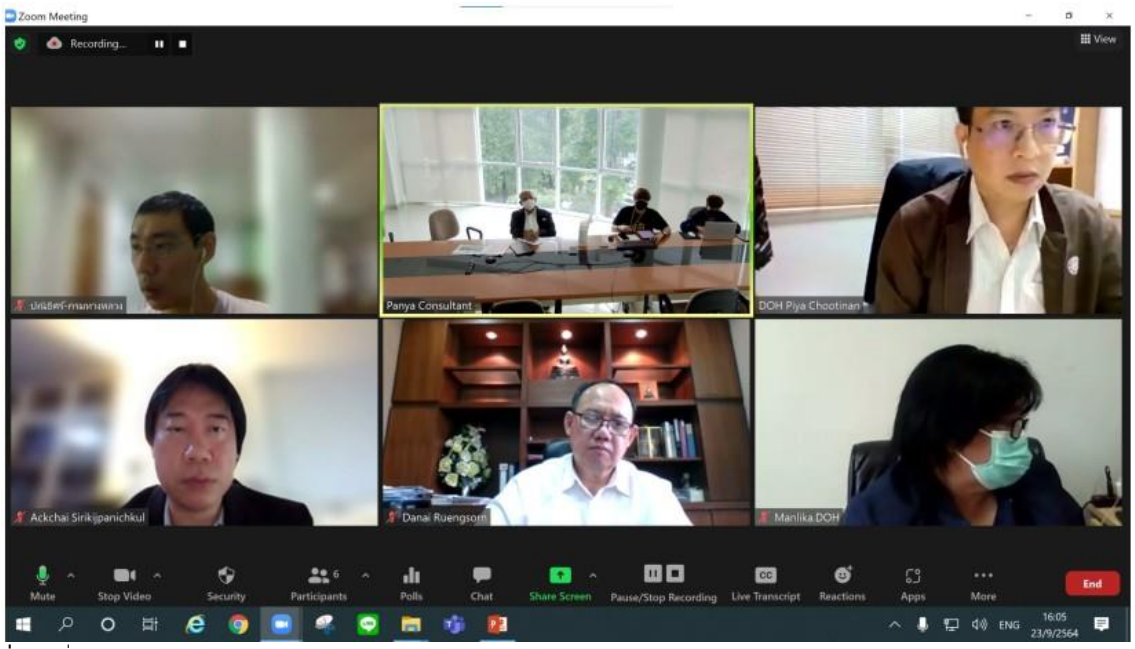
ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมต่อกับประเทศ GMS ต่อประเทศไทย และกลุ่ม GMS คืออะไรบ้าง	• **ด้านการค้า** ไทยจะสามารถส่งออกสินค้าไปลาวและจีนได้เพิ่มขึ้น อาทิ สินค้าอุปโภค - บริโภค และโดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางการเกษตรไปยังประเทศจีนนั้นใช้เวลานาน โดยเฉพาะผลไม้ไทยเป็นผลไม้เมืองร้อน มีอายุการเก็บรักษาสั้น การขนส่งที่ใช้เวลานานจะทำให้เกิดการเน่าเสียของสินค้า ดังนั้นการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟลาว - จีน จึงเป็นผลดีต่อสินค้าเกษตร ให้สามารถกระจายไปยังมณฑลต่างๆ ของจีนได้อย่างทั่วถึงในระยะอันสั้น • **ด้านการบริการและการท่องเที่ยว** คาดว่านักท่องเที่ยวจีนและลาวจะมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ เช่น กลุ่มบริการสุขภาพ โรงพยาบาล นวดแผนไทย เป็นต้น เนื่องจากความเชื่อมั่นในคุณภาพและมาตรฐานสาธารณสุขของไทย รวมถึง กลุ่มร้านอาหาร และโรงแรม เนื่องจากราคาสินค้าและการบริการที่ถูก รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มของไทยเป็นที่นิยมของทั้งชาวจีนและลาว ที่จะเป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยในการค้าขายผ่านแนวเส้นทางดังกล่าว
5. จากข้อตกลง Cross - Border Transport Agreement (CBTA) ที่มีอยู่แล้ว เมื่อมีการพัฒนาระบบรางจะมีการจัดทำ (ร่าง) ภาคผนวกหรือพิธีสาร (Protocol) และกฎข้อบังคับเกี่ยวกับระบบรางเพิ่มเติมหรือไม่	• มี คือ ร่างตกลง CBRTA ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการยกร่างโดย ADB

ก.4 ผลการสัมภาษณ์สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

การสัมภาษณ์เชิงลึก สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ ดำเนินการในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2564 ในรูปแบบการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ประกอบด้วย

1) นายดนัย เรืองสอน ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
2) นายปิยะ ชูตินันท์ รองผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
3) ดร.ปณิธิศร์ เอื้อสุดกิจ สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

โดยมีบรรยากาศการสัมภาษณ์ ดัง**รูปภาคผนวกที่ ก.4-1** และสรุปผลการสัมภาษณ์ ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.4-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปภาคผนวกที่ ก.4-1 การสัมภาษณ์สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

ตารางภาคผนวกที่ ก.4-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. ในปัจจุบันการบริหารทางหลวงระหว่างประเทศมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) และยุทธศาสตร์ของ GMS ทั้ง 3 ด้าน 1) Connectivity 2) Competitiveness และ 3) Community ดังนั้นอยากทราบว่าที่ผ่านมาในความร่วมมือระหว่างประเทศ GMS ได้พิจารณาประเด็น (Issues) อะไรที่เป็นประเด็นสำคัญเพื่อให้เกิดความมั่นคง ยั่งยืนในการบริหารทางหลวงระหว่างประเทศ	• การบริหารทางหลวงระหว่างประเทศ ในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ GMS เพื่อให้เกิดความมั่นคง ยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อกัน หรือ Connectivity เส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งพบว่าประเทศไทยค่อนข้างมีความพร้อมและศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่มีบางประเทศมีค่อนข้างมีปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เมียนมา และ สปป.ลาว เป็นต้น • และให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการหน้าด่านพรมแดน เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์) มีหน่วยงาน CIQ (Custom Immigration Quarantine) เป็นผู้คัดกรอง สนับสนุนช่วยเหลือในการผ่านด่านพรมแดน แต่ยังพบปัญหาในเรื่องพื้นที่การทำงานที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับ Demand เช่น พื้นที่หน้าด่านไม่เพียงพอ เกิดปัญหารถติดบริเวณหน้าด่าน

ตารางภาคผนวกที่ ก.4-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
2. ยุทธศาสตร์การคมนาคมใน GMS : ADB (GMS Transportation Sector Strategy 2030 : TSS) ได้ให้ความสำคัญในการปรับปรุงการบริหารจัดการสินทรัพย์ทางถนนซึ่งโครงการถนนหลายๆ โครงการในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาขาดการบำรุงรักษาอย่างเพียงพอ ค่าฟื้นฟูถนนที่สูงขึ้นและอายุใช้งานต่ำในประเด็นนี้การบริหารประเทศได้มีการพิจารณาหรือไม่อย่างไร	• ในการบริหารจัดการในส่วนของถนนทางหลวงให้ความสำคัญคำนึงถึงในเรื่องของน้ำหนักของรถบรรทุกที่ผ่านมาใช้งานต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามข้อกำหนดระหว่างประเทศ ซึ่งในระยะสั้นการชำรุดของถนนสามารถบริหารจัดการได้ แต่ในระยะยาวก็จะมีผลต่อการชำรุดตามสภาพการใช้งานต้องมีการบำรุงรักษา โดยมีแนวคิดในส่วนของการเก็บค่าธรรมเนียมของการใช้ถนน เช่น ภาษี และค่าเหยียบแผ่นดิน เป็นต้น • แต่ ณ ปัจจุบัน มีข้อจำกัดในส่วนของเอกสารการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ในส่วนนี้มีแต่การเก็บค่าผ่านสะพาน โดยนำไปใช้ในการบำรุงรักษาสะพานเท่านั้น • ดังนั้น ถ้าสามารถเชื่อม Motorway ไปยังชายแดนได้ จะสามารถเก็บค่าธรรมเนียมได้ (ถนนที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมในประเทศก็จะสามารถเก็บค่าธรรมเนียมระหว่างประเทศได้)
3. จากการศึกษาวิจัยของ Tsuneshi, Takao (2005, 2007) Institute of Developing Economic (IDE - JETRO) ได้เปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจของเส้นทางสายหลักในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงทั้ง 3 เส้นทาง (NSEC, EWEC, SEC) พบว่า เส้นทางที่มีประสิทธิภาพ (Evaluating the Effectiveness of Economic Corridor) สูงสุด คือ NSEC เส้นทางกรุงเทพ - จีน - ฮานอย เป็นเส้นทางที่มีประสิทธิภาพมากกว่า EWEC และ SEC เพราะเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในเส้นทางประเทศไทย จีน และเวียดนาม ที่มีความสามารถในการจัดการทรัพย์สินทางถนนได้ดี ส่วนประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคมีปัญหาในการบริหารสินทรัพย์ทางถนน ประเด็นดังกล่าวนี้สำนักงานบริหารฯ มีความเห็นอย่างไร	• กรมทางหลวงระหว่างประเทศ เห็นด้วยกับผลการศึกษาของ Tsuneshi, Takao (2005, 2007) ที่ว่าเส้นทางกรุงเทพ - จีน - ฮานอย (NSEC) เนื่องจากตามเส้นทาง NSEC ค่อนข้างมีความพร้อมและศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่วนเส้นทาง EWEC และ SEC มีปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เมียนมา และ สปป.ลาว เป็นต้น และมีลักษณะเป็นคอขวด
4. ประเด็นต่อเนื่องจากข้อ 3) ใน Article ดังกล่าวได้เสนอให้ประเทศไทย และจีน ให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องการบริหารทรัพยสินทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานบริหารทางระหว่างประเทศมีความคิดเห็นในประเด็นนี้อย่างไร	• กรมทางหลวงระหว่างประเทศ เห็นด้วยกับการให้จีนและประเทศไทยเข้าไปมีบทบาทในการช่วยเหลือการบริหารทรัพย์สินทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากทั้งสองประเทศมีความพร้อมและมีศักยภาพ ในการเข้าไปช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีประสบการณ์ในการดำเนินการในส่วนนี้ มองว่าเป็นการทำงานช่วยเหลือแบบบูรณาการร่วมกันระหว่างประเทศ

ตารางภาคผนวกที่ ก.4-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ (ต่อ)

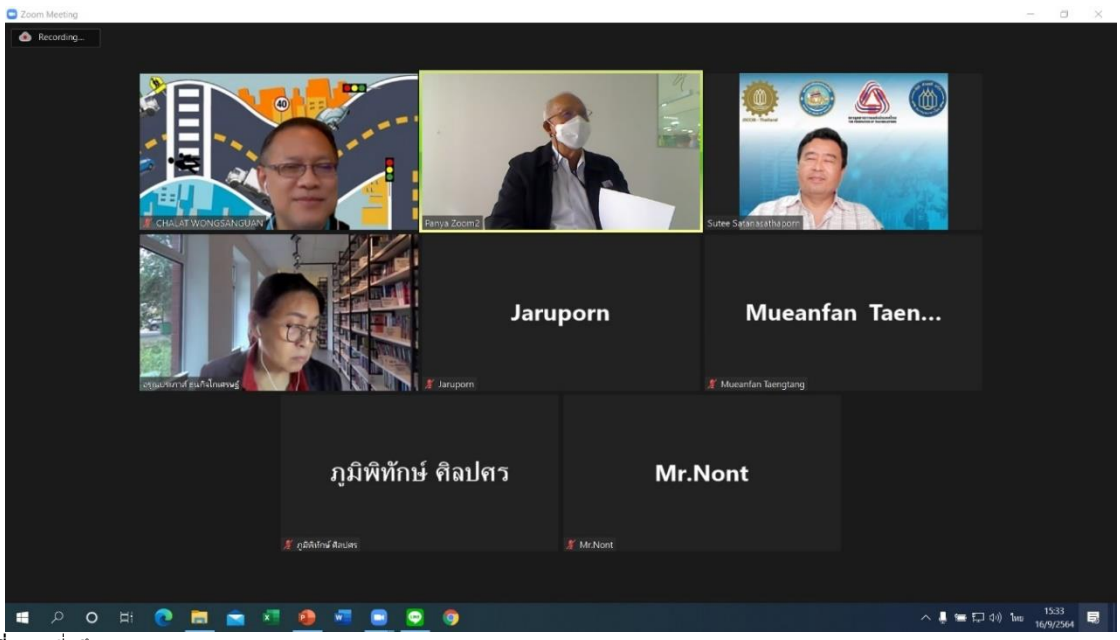
ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
5. สำนักงานมีความคิดเห็นสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) ควรจะดำเนินการประเด็นสำคัญอะไรบ้าง (ตามบทบาทและหน้าที่) ที่เป็นประโยชน์ต่อ GMS/ประเทศไทย	• ควรมีหน่วยงานกลางทางราชการในการบริหาร เพื่อบูรณาการการทำงานเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และพื้นที่ในการปฏิบัติการ • ต้องสร้างโครงข่ายถนนให้มีความเชื่อมโยงระหว่างกันอย่างไรรอยต่อ เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งระหว่างประเทศ
6. ประเด็นอื่นๆ ที่สำคัญด้านความร่วมมือทางหลวงระหว่างประเทศที่มีประโยชน์ต่อประเทศไทย	• การพัฒนาควรให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อกัน หรือ Connectivity เส้นทางระหว่างประเทศ และต้องมีบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน และควรให้ความสำคัญให้มีเวทีในการพูดสนทนาที่เกี่ยวกับการบริหารทางหลวงระหว่างประเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ GMS เพื่อให้เกิดความมั่นคง และยั่งยืน

ก.5 ผลการสัมภาษณ์สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA)

การสัมภาษณ์เชิงลึก สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA) ดำเนินการในวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2564 ในรูปแบบการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย

1) คุณชลัช วงศ์สงวน ประธาน GMS-FRETA/Managing Director, SCG Skills Development Co.,Ltd./Sustainability Solution Business Director, SCG Logistics Management Co., Ltd.
2) คุณสุธีร์ สธนสถาพร เลขาธิการ GMS-FRETA/เลขาธิการ GMS-Business Council (GMS-BC) ผู้อำนวยการ สำนักงานคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.)
3) คุณนนท์ ภูปรัสสานนท์ Education Service 2 Assistant Manager, SCG Skills Development
4) คุณเหมือนฝัน แต่งตั้ง เจ้าหน้าที่ต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.)

โดยมีบรรยากาศการสัมภาษณ์ ดัง**รูปภาคผนวกที่ ก.5-1** และสรุปผลการสัมภาษณ์ ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.5-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปภาคผนวกที่ ก.5-1 การสัมภาษณ์สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA)

ตารางภาคผนวกที่ ก.5-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. ความสัมพันธ์ระหว่าง FRETA ที่มีต่อประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)	• สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Freight Transport Association - GMS - FRETA) จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการในการประชุมสุดยอดผู้นำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) เพื่อสนับสนุนความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement - CBTA) • GMS - FRETA เป็นการรวมตัวของผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการ และสมาคมขนส่ง อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือของสภาธุรกิจ GMS (GMS Business Council – GMS - BC) GMS - FRETA เป็นการรวมตัวของภาคเอกชนในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ปรึกษาหารือ เพื่อสนับสนุนและ ผลักดันความตกลงเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการค้าและการขนส่ง โดยเฉพาะด้านเส้นทางการขนส่งภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
2. ข้อตกลงระหว่าง FRETA ที่มีต่อประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)	• แนวนโยบายของ FRETA ที่มีต่อประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) คือ 1) ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการลดปัญหาคอขวด 2) ศึกษาเกี่ยวกับการฝึกอบรมพนักงานที่มีส่วนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และ 3) โปรโมทมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมาตรฐานที่ยอมรับในระดับสากล

ตารางภาคผนวกที่ ก.5-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - FRETA) (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
3. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากข้อตกลงระหว่าง FRETA ที่มีต่อประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)	• ขาดการดำเนินงานที่มีการบูรณาการร่วมกัน โดยสิ่งหนึ่งที่มีความสำคัญมาก คือ เอกชนเป็นผู้คิด ภาครัฐมีนโยบาย แต่ไม่ค่อยได้ดำเนินการร่วมกัน เห็นว่าควรทำงานแบบบูรณาการ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เช่น มาตรฐานคนขับรถ และระบบโลจิสติกส์สีเขียว หรือ Green Logistics รวมทั้งการจัดการกระบวนการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า/วัตถุดิบ และข้อมูลข่าวสาร ตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำของห่วงโซ่อุปทานทั้งไปข้างหน้าและย้อนกลับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบเชิงลบต่อระบบนิเวศน์ที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด ได้แก่ การขนส่งและการบริหารจัดการ • การขับเคลื่อนของ GMS - FRETA ค่อนข้างมีความก้าวหน้าที่ล่าช้าเนื่องจากติดปัญหาต่างๆ เช่น ในเรื่องงบประมาณ เป็นต้น
4. ปัญหาการเดินทางผ่านแดนตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างไร	• ปัญหาการเดินทางผ่านแดนส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่เกิดจากคอขวดของรถบรรทุก เนื่องจากมาตรฐานของระบบโลจิตติกส์ของแต่ละประเทศอาจยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งพนักงานยังขาดความรู้ หน่วยงานจึงพยายามแก้ปัญหาในส่วนของคอขวด และมีการจัดการฝึกอบรมให้กับพนักงานมากขึ้น
5. การออกทะเบียนสำหรับผู้ขับรถผ่านแดน ปัจจุบันมีการดำเนินการอย่างไรและมีปัญหาอุปสรรคอย่างไร	• การจะได้ทะเบียนในการขับรถบรรทุกในต่างประเทศจะต้องได้รับการฝึกอบบรม ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ และต้องมีชั่วโมงและประสบการณ์ในการขับไปตามมาตรฐาน (รายได้ของพนักงานในระดับสูง) • แต่ภายในประเทศไทย รายได้ของพนักงานขับรถต่ำ และพนักงานขับรถยังขาดความรู้เมื่อเทียบกับต่างประเทศ
6. มีปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่อย่างไร	• ปัญหาสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ขาดการทำงานแบบบูรณาการกันทั้งในระดับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และฝ่ายปฏิบัติงาน
7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อกับประเทศ GMS ต่อประเทศไทย และกลุ่ม GMS คืออะไรบ้าง	• ช่วยส่งเสริมทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกัน • และพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานให้เป็นประโยชน์ ในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสะดวก สามารถขนส่งสินค้าและบริการได้ ถ้าหากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมีมาตรฐานเดียวกันก็จะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งให้กับประเทศสมาชิก

ก.6 ผลการสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.)

การสัมภาษณ์เชิงลึก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ดำเนินการในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2564 ในรูปแบบการสัมภาษณ์ผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (Video Conference) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ประกอบด้วย

1) นายธีรสิทธิ เศวตศิลา ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน
2) นายเสกสรรค์ ดารากร ณ อยุธยา

โดยมีบรรยากาศการสัมภาษณ์ ดัง**รูปภาคผนวกที่ ก.6-1** และสรุปผลการสัมภาษณ์ ดัง**ตารางภาคผนวกที่ ก.6-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปภาคผนวกที่ ก.6-1 การสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.)

ตารางภาคผนวกที่ ก.6-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
1. การแข่งขันในภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มประเทศ GMS ที่ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor Intensive) เหมือนกัน มีแนวโน้มเป็นอย่างไรและมีแผนในการดำเนินการอย่างไรในอนาคต	ประเทศไทยมีปัญหาด้านขาดแคลนแรงงาน จึงพึ่งพาแรงงานต่างด้าวเป็นหลัก ดังนั้นเมื่อเกิดการระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้แรงงานย้ายถิ่นกับประเทศ ทำให้ปัจจุบันมีปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานเพิ่มขึ้น และคาดว่าหลังการระบาดของโรคโควิด-19 แรงงานต่างด้าวมีโอกาสที่จะกลับเข้ามาทำงานในไทยน้อยลง ส่งผลให้เกิดโอกาสที่นักลงทุนจะลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นมากขึ้น จากปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการไทยมีการปรับตัว และปรับรูปแบบการผลิตสินค้าเพื่อให้ไทยยังแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นจะเน้นที่ภาพลักษณ์ในเรื่องคุณภาพสินค้าที่ไทยยังมีความได้เปรียบประเทศเพื่อนบ้านอยู่ อาทิ ในอุตสาหกรรมสิ่งทอ และธุรกิจรองเท้าและเครื่องหนัง
2. โอกาสในการผลักดันการพัฒนาในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) 10 แห่ง และการแข่งขันกับ SEZ ของประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเป็นอย่างไร	• SEZ ของไทยยังมีความเป็นไปได้ และมีการขยายตัว • ควรการจัดทำผังเมืองใหม่ให้ชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งกับประชาชนเจ้าของพื้นที่ เพราะเป็นการประกาศเขตทั้งตำบล • ควรพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ไม่ให้ซ้ำซ้อนกับเพื่อนบ้าน และเน้นอุตสาหกรรมที่ผลิตและขายให้เพื่อนบ้านเป็นหลัก • ควรมีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนเจ้าของพื้นที่ • ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา SEZ ของไทย คือ - ปัจจุบันมีปัญหา เช่น SEZ เชียงราย ชาวบ้านไม่ต้องการให้ใช้พื้นที่ และโรงงานยาสูบไม่ให้ความร่วมมือ - ตำบลที่ไม่ได้อยู่ในเขต SEZ ได้รับผลกระทบทางอ้อม - ปัญหาด้านการขอจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมใน SEZ นอกพื้นที่ของ กนอ. ของไทยมีความล่าช้ากว่าของ สปป.ลาว (เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน) - กฎระเบียบส่วนใหญ่ระหว่างชายแดนไทยกับ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ทำให้ไทยเสียเปรียบเพื่อนบ้านทั้งด้านแรงงานและต้นทุนต่างๆ
3. สถานการณ์ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคตในอุตสาหกรรมผลไม้ ตลอดห่วงโซ่อุปทาน	ผลไม้ ส่งออกเป็นผลไม้สด และผลไม้แปรรูป ตลาดหลักคือ ตลาดจีน ซึ่งมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยผลไม้ที่จีนชอบบริโภค คือ ทุเรียน ลำไย มังคุด และมะม่วง ซึ่งในส่วนของตลาดผลไม้ไทยได้รับการส่งเสริมและผลักดันโดยภาครัฐไทยอย่างต่อเนื่อง • มีการขนส่ง ทางเครื่องบิน ทางรถ และทางเรือ โดยมีการส่งออกมาที่สุดในเส้น R12 ไปสู่ด่านโหย่วอี้กวาน และเส้นทาง R3A มีการส่งออกรองลงมา แต่เส้นทางในช่วงเชียงของ - บ่อหาน มีสภาพไม่สมบูรณ์ ทำให้จีนมีแผนในการก่อสร้างมอเตอร์เวย์บอหาน - เชียงของขึ้น ส่วนเส้นทาง R8 และ R9 มีการขนส่งไม่มากนัก ทั้งนี้ จะมีเส้นทางศักยภาพใหม่ คือ เส้นทางรถไฟจีน - ลาว ทำให้เป็นโอกาสในการส่งออกผลไม้ไทยมากขึ้น

ตารางภาคผนวกที่ ก.6-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
	• ตลาดผลไม้ไทย ในจีนตอนใต้ คือ ตลาดผลไม้จีนอาเซียน บริเวณด่านโหย่วอี้กวาน เป็นศูนย์กระจายสินค้าส่งออก และนำเข้าของจีน และตลาดค้าส่งผลไม้จินหม่าเจิ้งชาง ที่คุนหมิง • ด่านส่งออกผลไม้ที่สำคัญในไทย คือ (1) ด่านตรวจพืชบึงกาฬ (R8) (2) ด่านตรวจพืชนครพนม (R12) (3) ด่านตรวจพืชมุกดาหาร (R9) (4) ด่านตรวจพืชเชียงของ และ (5) จุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาด • ด่านนำเข้าผลไม้ในจีน คือ (1) ด่านโหย่วอี้กวน (2) ด่านรถไฟผิงเสียง (3) ด่านตงชิง และ (4) ด่านโม่ฮาน • เปิดด่านเพิ่มเติมล่าสุด ด่านฝั่งไทย คือ ด่านหนองคาย ผ่านเวียงจันทร์สู่ด่านฝั่งจีน คือ ด่านหลงปัง ด่านสุ่ยโข่ว และด่านรถไฟโม่ฮาน • ในส่วนของเส้นทางรถไฟจีน - ลาว ภาคเอกชนยังคงจับตามองอย่างใกล้ชิด เนื่องจากจีนยังไม่มีประกาศค่าระวางสินค้าต่างๆ • ปัญหาและอุปสรรค คือ มาตรการช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 การเปลี่ยนรถในแต่ละด่าน ทำให้เกิดต้นทุน และการมีขั้นตอนมากขึ้น ทำให้เกิดความล่าช้า และเกิดความเสียหายต่อผลไม้ไทย นอกจากนี้มีการสวมสิทธิ์ทุเรียนจากประเทศเพื่อนบ้าน ส่งออกไปจีน
4. สถานการณ์ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคตในอุตสาหกรรมยางพารา ตลอดห่วงโซ่อุปทาน	ยางพารา การส่งออกโตอย่างต่อเนื่อง ส่งออกมาสุดคือ จีน เนื่องจากจีนมีการผลิตรถยนต์มากยิ่งขึ้น ผลิตภัณฑ์ที่เป็นที่นิยมในจีน คือ หมอนยางพารา ส่งออกทางเรือเป็นหลัก การส่งออกยางพารา เป็นทางเรือ 100% แหลมฉบัง และแม่น้ำโขง ไม่มีการส่งออกทางถนน ในอนาคตหากสะพานที่บึงกาฬแล้วเสร็จ จะเป็นอีกช่องทางที่ขนส่งยางไปจีนได้เร็วขึ้น และเส้นทางรถไฟจีน ทำให้ต้นทุนถูกลงมากกว่า 50% ปัญหาคือ ขาดแคลนแรงงาน จึงมีการปรับการผลิตโดยใช้เครื่องจักรเพิ่มมากขึ้น
5. สถานการณ์ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคตในอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ ตลอดห่วงโซ่อุปทาน	อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น มีการส่งออกส่วนประกอบไปที่กัมพูชา บราซิล ญี่ปุ่น และแนวโน้มดี ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 ส่งออกผ่านด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว เป็นหลัก
6. ในปัจจุบันมีโครงการพัฒนา SME และมีโครงการที่ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมหรือไม่	• SME มี 4 รูปแบบ คือ ค้าส่ง ค้าปลีก ให้บริการ และการผลิต โดยทางสภาอุตสาหกรรมได้ดูแลในส่วนของ SME ประเภทกิจการสินค้า ซึ่งมีการจัดตั้ง “สถาบันวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอุตสาหกรรมการผลิต (Small & Medium Industrial Institute: SMI)” เพื่อดำเนินการช่วยเหลือสมาชิก • SMI มีการทำงานร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) มีภารกิจด้านนวัตกรรม ร่วมกับ NIA สสว. สวทช. อาทิ ในด้านของ sportwear และประเด็นเรื่องโควิด-19 โดยเรื่องใหญ่คือ งบประมาณ ซึ่งมี SME Bank เป็นหน่วยงานหลักในการให้การสนับสนุน

ตารางภาคผนวกที่ ก.6-1 สรุปผลการสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ผลการสัมภาษณ์
	• SMI ได้ทำงานด้านการตลาด ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ เพื่อช่วย SME ในด้านของ flow ของสินค้า • ในการส่งเสริม Innovation ให้กับ SME ไทย โดยบริษัทใหญ่รวมทุน ในการส่งเสริมบริษัทเล็ก
7. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม 3 อุตสาหกรรม (ผลไม้ ยางพารา และจักรยายนต์และชิ้นส่วนประกอบ) และอุตสาหกรรมอื่นๆ ของไทยและ GMS	• เร่งการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 • ศึกษาเส้นทาง R8 เนื่องจาก บึงกาฬ มีสะพานไปปากซันที่เชื่อม R8 เชื่อมเวียดนามเหนือ อาจพิจารณาปรับปรุงเส้นทางให้ดีขึ้น • ติดตามการก่อสร้างสะพานไทย - ลาว แห่งที่ 6 • ปรับปรุงเส้นทาง R12 มีประมาณ 20 กิโลเมตร • โครงการก่อสร้างเส้นทางพุน้ำร้อนไปเมียนมา ที่ชะลอไปเนื่องจากการเมืองในเมียนมา • ผลักดันให้ สปป.ลาว และเมียนมา ใช้ Platform E - form D ที่ด่านชายแดน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ National Single Window
8. ข้อเสนอแนะอื่นๆ	เนื่องจากที่ผ่านมามีการดำเนินการช่วยเหลือเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก แต่ประโยชน์ของไทยที่จะได้ใช้แนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ยังไม่สามารถใช้ได้ เช่น ระบบศุลกากร และแบบฟอร์มต่างๆ ดังนั้น ในการให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้านควรระบุการให้ประโยชน์ต่อไทยไว้ในเงื่อนไขตั้งแต่ต้น



ภาคผนวก ข

ผลกระทบจากการพัฒนา
ต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

ภาคผนวก ข
ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

ข.1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain)

กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศได้นั้นจะประกอบด้วยสินค้าและบริการ 2 ประเภท (รายละเอียดแสดงใน**บทที่ 7**) คือ

1) สินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารและมิใช่อาหาร (Food & Non - food) สามารถเขียนรูปแบบสมการฟังก์ชั่นอุปทาน (Supply Function) ได้ดังนี้

(1) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

$$VA_{FRT} = f\ (K_{FRT},\ L_{FRT},\ SCM_{FRT})$$

โดยที่

VA_{FRT} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) (ล้านบาท)

K_{FRT} หมายถึง ทุนหรือการลงทุนของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) (ล้านบาท)

L_{FRT} หมายถึง จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) (จำนวนคน)

SCM_{FRT} หมายถึง การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญ คือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ ที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnVAFRT_t = 1.0245 + 1.245\ LnKFRT_t + 0.9874\ LnFRT_t + 2.4573\ LnSCMFRT_t$

t-test (2.1457) (1.7542) (1.1472) (1.2578)

Adjusted R^2 = 0.9247 S.E. = 1.9547 D.W. = 1.2324

$F_{(3,\ 11)}$ = 100.2378 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(2) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

$$VA_{LVK} = f\ (K_{LVK},\ L_{LVK},\ SCM_{LVK})$$

โดยที่

VA_{LVK} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) (ล้านบาท)

K_{LVK} หมายถึง ทุนหรือการลงทุนของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) (ล้านบาท)

L_{LVK} หมายถึง จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) (จำนวนคน)

SCM_{LVK} หมายถึง การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญคือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ ที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnVALVK_t$ = 2.0124 + 2.5647 $LnKLVK_t$ + 0.9874 LnLLVK + 0.6547 $LnSCMLVK_t$

t-test (0.4521) (1.4215) (1.1454) (0.6947)

Adjusted R^2 = 0.9312 S.E. = 2.0124 D.W. = 1.1452

$F_{(3, 11)}$ = 56.4521 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(3) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าของสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

$$VA_{RUB} = f\ (K_{RUB},\ L_{RUB},\ SCM_{RUB})$$

โดยที่

VA_{RUB} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ (ล้านบาท)

K_{RUB} หมายถึง ทุนหรือการลงทุนของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ (ล้านบาท)

L_{RUB} หมายถึง จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ (จำนวนคน)

SCM_{RUB} หมายถึง การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญ คือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ ที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnVARUB = 0.4578 + 1.2476 LnKRUB_t + 1.5247\ LnLRUB_t + 0.6957\ LnSCMRUB_t$

t-test (0.2547) (1.2478) (1.0754) (0.4578)

Adjusted R^2 = 0.9124 S.E. = 1.0458 D.W. = 0.9654

$F_{(3, 11)}$ = 70.1245 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(4) สมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ขึ้นอยู่กับทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

$$VA_{BCC} = f\ (K_{BCC}, L_{BCC}, SCM_{BCC})$$

โดยที่

VA_{BCC} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ล้านบาท)

K_{BCC} หมายถึง ทุนหรือการลงทุนของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (ล้านบาท)

L_{BCC} หมายถึง จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (จำนวนคน)

SCM_{BCC} หมายถึง การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญ คือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ ที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnVABCC = 1.0245 + 2.1457\ LnKBCC_t + 0.1457\ LnLBCC_t + 2.1278\ LnSCMBCC_t$

t-test (1.1486) (1.0214) (1.1472) (0.8754)

Adjusted R^2 = 0.90156 S.E. = 1.9547 D.W. = 1.0478

$F_{(3, 11)}$ = 65.4578 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(5) สมการมูลค่าเพิ่มสินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ (Inflow) วัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ ขึ้นอยู่กับ ทุน แรงงาน และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

$$VA_{AFD} = f\ (K_{AFD}, L_{AFD}, SCM_{AFD})$$

โดยที่

VA_{AFD} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ (ล้านบาท)

K_{AFD} หมายถึง ทุนหรือการลงทุนของการผลิตอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ (ล้านบาท)

L_{AFD} หมายถึง จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ (จำนวนคน)

SCM_{AFD} หมายถึง การจัดการห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์สามารถวัดค่าออกมาได้ 3 มิติสำคัญคือ มิติว่าด้วย ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือที่มีต่อสินค้าและห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnVAAFD = 1.2386 + 0.9572\ LnKAFD_t + 1.2745\ LnLAFD_t + 0.8425\ LnSCMAFD_t)$

t-test (0.2345) (1.2432) (0.9657) (0.4253)

Adjusted R^2 = 0.89.5231 S.E. = 0.9547 D.W. = 1.1472

$F_{(3, 11)}$ = 56.42157 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

ดังนั้นเราสามารถสะท้อนมูลค่าของสินค้าที่ผ่านกระบวนการพัฒนาและการสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าได้ดังนี้

(6) สมการมูลค่าเพิ่มสินค้าอุตสาหกรรมรวมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

$$VA_{GMS} = VA_{FRT} + VA_{LVK} + VA_{RUB} + VA_{BCC} + VA_{AFD}$$

โดยที่

VA_{GMS} หมายถึง มูลค่าเพิ่มของสินค้าอุตสาหกรรมทุกประเภทที่มีการพัฒนาตามแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Industry) (รายละเอียดแสดงใน**บทที่ 7**)

ข.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค

1) สมการการค้าและบริการระหว่างประเทศ (International Trade Equation) เป็นการวิเคราะห์มูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ (รายละเอียดแสดงใน**บทที่ 7**)

(1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

$$TTV_{3CT} = (EX_{CAMt} + IM_{CAMt}) + (EX_{MYNt} + IM_{MYNt}) + (EX_{LAOt} + IM_{LAOt})$$

และ $$BT_{3CT} = (EX_{CAMt} - IM_{CAMt}) + (EX_{MYNt} - IM_{MYNt}) + (EX_{LAOt} - IM_{LAOt})$$

โดยที่

TTV_{3CT} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศของไทยกับ 3 ประเทศเพื่อนบ้าน (ล้านบาท)

BT_{3CT} หมายถึง ดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับ 3 ประเทศเพื่อนบ้าน (ล้านบาท)

EX_{CAM} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

IM_{CAM} หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

EX_{MYN} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

IM_{MYN} หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

EX_{LAO} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับ สปป. ลาว (ล้านบาท)

IM_{LAO} หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าของไทยกับ สปป. ลาว (ล้านบาท)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าสินค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (Balance of International Trade for Cambodia Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา

$$TTV_{CAMt} = EX_{CAMt} + IM_{CAMt}$$

$$BT_{CAMt} = EX_{CAMt} - IM_{CAMt}$$

และ $$EX_{CAMt} = VA_{GMSCAMt} + Oth_{CAMt}$$

โดยที่

TTV_{CAMt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

BT_{CAMt} หมายถึง ดุลการค้าสินค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$VA_{GMSCAMt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับกัมพูชาของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

Oth_{CAMt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับกัมพูชาของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ (Other) นอกแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (Balance of International Trade for Myanmar Equation) ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา

$$TTV_{MYNt} = EX_{MYNt} + IM_{MYNt}$$

$$BT_{MYNt} = EX_{MYNt} - IM_{MYNt} \quad \text{และ} \quad EX_{MYNt} = VA_{GMSMYNt} + Oth_{MYNt}$$

โดยที่

TTV_{MYNt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

BT_{MYNt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$VA_{GMSMYNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเมียนมาของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

Oth_{MYNt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเมียนมาของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ (Other) นอกแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (Balance of International Trade for Lao Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว

$$TTV_{LAOt} = EX_{LAOt} + IM_{LAOt}$$

$$BT_{LAOt} = EX_{LAOt} - IM_{LAOt} \quad \text{และ} \quad EX_{LAOt} = VA_{GMSLAOt} + Oth_{LAOt}$$

โดยที่

TTV_{LAOt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

BT_{LAOt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$VA_{GMSLAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว ของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

Oth_{LAOt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว ของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ (Other) นอกแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า

2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (Balance of International Trade for China and Vietnam Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

$$TTV_{2CVt} = (EX_{CHNt} + IM_{CHNt}) + (EX_{VTN} + IM_{VTNt}) = TTV_{CHNt} + TTV_{VTNt}$$

$$BT_{2CVt} = (EX_{CHNt} - IM_{CHNt}) + (EX_{VTN} - IM_{VTNt}) = BT_{CHNt} + BT_{VTNt}$$

และ $EX_{CHNt} + EX_{VTNt} = (VA_{GMSCHNt} + OTH_{CHNt}) + (VA_{GMSVTNt} + OTH_{VTNtt})$

โดยที่

TTV_{2CVt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (ล้านบาท)

EX_{CHNt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับจีน (ล้านบาท)

IM_{CHNt} หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าของไทยกับจีน (ล้านบาท)

EX_{VTNt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

IM_{VTNt} หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

BT_{CHNt} หมายถึง ดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน (ล้านบาท)

BT_{VTNt} หมายถึง ดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$VA_{GMSCHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

OTH_{CHNt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{GMSVTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเวียดนามของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

OTH_{VTNtt} หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเวียดนามของมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ (Other) นอกแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

t หมายถึง ระยะเวลา (Time)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน (Balance of International Trade for China Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

$$TVBT_{CHN} = EX_{CHN} + IM_{CHN}$$

และ $$BBT_{CHN} = EX_{CHN} - IM_{CHN}$$

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (Balance of International Trade for Vietnam Equation) ประกอบด้วยการส่งออกและการนำเข้าระหว่างประเทศ

$$TVBT_{VTN} = EX_{VTN} + IM_{VTN}$$

และ $$BBT_{VTN} = EX_{VTN} - IM_{VTN}$$

ข.3 รูปแบบของแบบจำลองเศรษฐกิจเชิงพื้นที่

แบบจำลองเศรษฐมิติเชิงพื้นที่สามารถแบ่งสมการออกได้ตามลักษณะเชิงพื้นที่เศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้เป็น 5 ประเภท (รายละเอียดแสดงใน**บทที่ 7**)

1) สมการการค้าชายแดนระหว่างประเทศ (Border Trade Equation) ตามระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย 3 สมการ

(1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าของการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา (Balance of Border Trade for Cambodia Equation)

$$TVBT_{CAM} = EXBT_{CAMt} + IMBT_{CAMt}$$

$$BBT_{CAM} = EXBT_{CAMt} - IMBT_{CAMt}$$

$$EXBT_{CAMt} = (VA_{LVKCAMt}+VA_{BCCCAMt}) + OTH_{CAMt}$$

และ $$EXBT_{CAM} = f\ (PCOM_{CAMt}\ ,\ GDP_{CAMt},\ EXR_{CAMt},\ DIST_{CAMt}\ )$$

โดยที่

$TVBT_{CAM}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมของการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

BBT_{CAMt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าของการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$EXBT_{CAMt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกสินค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$IMBT_{CAMt}$ หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าสินค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$PCOM_{CAMt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชาหรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{CAMt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา ($US)

EXR_{CAMt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของกัมพูชา (Cambodian Riel, KHR/$US)

$DIST_{CAMt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านกัมพูชา

$VA_{LVKCAMt}$ หมายถึง มูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{BCCCAMt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$EXBTCAM_t = (VALVKCAM_t+VABCCCAM_t) + OTHCAM_t$

$LnEXBTCAM_t = 1.234 - 0.8475 LnPCOMCAM_t + 2.1439\ LnGDPCAM_t + 0.8945\ LnEXRCAM_t + 0.5324\ LnDISTCAM_t$

t-test (0.4251) (1.0452) (2.3842) (0.6842) (1.2047)

Adjusted R^2 = 0.9302 S.E. = 0.4523 D.W. = 1.2147

$F_{(4, 10)}$ = 77.4201 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา (Balance of Border Trade for Myanmar Equation)

$$TVBT_{MYNt} = EXBT_{MYNt} + IMBT_{MYNt}$$

$$BBT_{MYNt} = EXBT_{MYNt} - IMBT_{MYNt}$$

$$EXBT_{MYNt} = (VA_{LVKMYNt}+VA_{BCCMYNt}) + OTH_{MYNt}$$

และ $EXBT_{MYNt} = f\ (\ PCOM_{MYNt}, GDP_{MYNt}, EXR_{MYNt}, DIST_{MYNt})$

โดยที่

$TVBT_{MYNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

BBT_{MYNt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$EXBT_{MYNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกสินค้าชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$IMBT_{MYNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าสินค้าชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$PCOM_{MYNt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกไปยังเมียนมา หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{MYNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา ($US)

EXR_{MYNt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเมียนมา (Myanmar Kyat, MMK/$US)

$DIST_{MYNt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเมียนมา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านเมียนมา

$VA_{LVKMYNt}$ หมายถึง มูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์ อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{BCCMYNt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnEXBTMYN_t = 0.9657 - 1.2514 LnPCOMMYN_t + 0.6587 LnGDPMYN_t + 1.1458 LnEXRMYN_t + 1.2389\ LnDISTMYN_t$

t-test (0.8752) (1.2785) (2.0587) (0.9647) (0.6874)

Adjusted R^2 = 0.92547 S.E. = 1.5687 D.W. = 1.8547

$F_{(4, 10)}$ = 33.2547 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(3) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว (Balance of Border Trade for Lao Equation)

$$TVBT_{LAOt} = EXBT_{LAOt} + IMBT_{LAOt}$$

$$BBT_{LAOt} = EXBT_{LAOt} - IMBT_{LAOt}$$

$$EXBT_{LAOt} = (VA_{FRTLAOt} + VA_{LVKLAOt}) + OTH_{LAOt}$$

และ $$EXBT_{LAOt} = f\ (PCOM_{LAOt}, GDP_{LAOt}, EXR_{LAOt}, DIST_{LAOt})$$

โดยที่

$TVBT_{LAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

BBT_{LAOt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$EXBT_{LAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกสินค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$IMBT_{LAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าสินค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$PCOM_{LAOt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกไปยัง สปป.ลาว หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{LAOt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ($US)

EXR_{LAOt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว (Laotian Kip, LAK/$US)

$DIST_{LAOt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้าน สปป.ลาว

$VA_{FRTLAOt}$ หมายถึง มูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{LVKLAOt}$ หมายถึงสินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BBTLAO_t = EXBTLAO_t - IMBTLAO_t$ และ $EXBTLAO_t = (VAFRTLAO_t + VALVKLAO_t) + OTHLAO_t$

$LnEXBTLAO_t = 1.0246 - 0.9521 LnPCOMLAO_t + 2.1453\ LnGDPLAO_t + 0.8521\ LnEXRLAO_t + 0.5632\ LnDISTLAO_t)$

t-test (0.7421) (0.9524) (2.0124) (0.7215) (0.5231)

Adjusted R^2 = 0.8652 S.E. = 1.3421 D.W. = 1.0478

$F_{(4, 10)}$ = 121.3652 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(4) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ (Balance of Border Trade for 3 Neighbors Country Equation)

$$TVBT_{THA} = TVBT_{CAM} + TVBT_{MYN} + TVBT_{LAO}$$

และ $$BBT_{THA} = BBT_{CAM} + BBT_{MYN} + BBT_{LAO}$$

โดยที่

$TVBT_{THA}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับ 3 ประเทศ (ล้านบาท)

$TVBT_{CAM}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$TVBT_{MYN}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$TVBT_{LAO}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

BBT_{THA} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับ 3 ประเทศ (ล้านบาท)

BBT_{CAM} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

BBT_{MYN} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

BBT_{LAO} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

2) สมการการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ (Cross Border Trade Equation)

(1) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (Cross Border Trade for China Equation)

$$TVCBT_{CHNt} = EXCBT_{CHNt} + IMCBT_{CHNt}$$

$$BCBT_{CHNt} = EXCBT_{CHNt} - IMCBT_{CHNt}$$

$$EXCBT_{CHNt} = (VA_{FRTCHNt}+VA_{LVKCHNt}+VA_{RUBCHNt}) + OTHVA_{CHNt}$$

และ $$EXCBT_{CHNt} = f\,(PCOM_{CHNt}, GDP_{CHNt}, EXR_{CHNt}, DIST_{CHNt})$$

โดยที่

$TVCBT_{CHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (ล้านบาท)

$BCBT_{CHNt}$ หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (ล้านบาท)

$EXCBT_{CHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (ล้านบาท)

$IMCBT_{CHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าสินค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (ล้านบาท)

$PCOM_{CHNt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยังจีนตอนใต้ หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{CHNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของจีน ($US)

EXR_{CHNt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของจีน (Renminbi: Chinese yuan, CNY/$US)

$DIST_{CHNt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและจีนตอนใต้ และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านจีนตอนใต้

$VA_{FRTCHNt}$ หมายถึง มูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{LVKCHNt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{RUBCHNt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BCBTCHN_t = EXCBTCHN_t - IMCBTCHN_t$ และ

$EXCBTCHN_t = (VAFRTCHN_t + VARUBCHN_t) + OTHVACHN_t$

$LnEXCBTCHN_t = 4.0124 - 1.2472 LnPCOMCHN_t + 0.5684\ LnGDPCHN_t + 0.9652\ LnEXRCHN_t + 0.8524\ LnDISTCHN_t$

t-test (0.6324) (0.8251) (1.2352) (0.7215) (0.4251)

Adjusted R^2 = 0.92.1245 S.E. = 1.4215 D.W. = 1.3124

$F_{(4, 10)}$ = 130.2314 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(2) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (Cross Border Trade for Vietnam Equation)

$$TVCBT_{VTNt} = EXCBT_{VTNt} + IMCBT_{VTNt}$$

$$BCBT_{VTNt} = EXCBT_{VTNt} - IMCBT_{VTNt}$$

$$EXCBT_{VTNt} = (VA_{FRTVTNt} + VA_{LVKVTNt} + VA_{RUBVTNt}) + OTHVA_{VTNt}$$

และ $EXCBT_{VTN} = f\ (PCOM_{VTNt}, GDP_{VTNt}, EXR_{VTNt}, DIST_{VTNt})$

โดยที่

$TVCBT_{VTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$BCBT_{VTNt}$ หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$EXCBT_{VTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$IMCBT_{VTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้านำเข้าสินค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$PCOM_{VTNt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามหรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{VTNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเวียดนาม ($US)

EXR_{VTNt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเวียดนาม (Vietnam Dong, VND/$US)

$DIST_{VTNt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านเวียดนาม

$VA_{FRTVTNt}$ หมายถึง มูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{LVKVTNt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ โคนม ปศุสัตว์อื่นๆ) ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

$VA_{RUBVTNt}$ หมายถึง สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BCBTVTN_t = EXCBTVTN_t - IMCBTVTN_t$ และ$EXCBTVTN_t = (VAFRTVTN_t + VARUBVTN_t) + OTHVAVTN_t$

$LnEXCBTVTN_t = 0.2564 - 1.9524\ LnPCOMVTN_t + 2.4578\ LnGDPVTN_t + 0.6542\ LnEXRVTN_t + 1.0324\ LnDISTVTN_t$

t-test (0.3214) (1.4587) (0.5847) (0.9654) (0.75326)

Adjusted R^2 = 0.90.4521 S.E. = 1.3254 D.W. = 1.1234

$F_{(4, 10)}$ = 82.4572 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

3) สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ (Border Trade & Cross Border Trade Equation)

$$TTBT_t = TVBT_{CAMt} + TVBT_{MYNt} + TVBT_{LAOt} + TVCBT_{VTNt} + TVCBT_{CHNt}$$

$$TBBT_t = BBT_{CAMt} + BBT_{MYNt} + BBT_{LAOt} + BCBT_{VTNt} + BCBT_{CHNt}$$

โดยที่

$TTBT_t$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ล้านบาท)

$TVBT_{CAMt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$TVBT_{MYNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$TVBT_{LAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$TVCBT_{VTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

$TVCBT_{CHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมผ่านแดนของไทยกับจีน (ล้านบาท)

$TBBT_t$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ (ล้านบาท)

BBT_{CAMt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

BBT_{MYNt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

BBT_{LAOt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$BCBT_{CHNt}$ หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ (ล้านบาท)

$BCBT_{VTNt}$ หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)

4) สมการการค้าชายแดนและผ่านแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(1) สมการการค้าชายแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (Border Trade & Cross Border Trade of Chiangkhong Customs Equation)

$$TVBT_{CHKt} = EXBT_{CHKt} + IMBT_{CHKt}$$

$$BBT_{CHKt} = EXBT_{CHKt} - IMBT_{CHKt}$$

และ $$EXBT_{CHKt} = £ (PCOM_{LAOt}, GDP_{LAOt}, EXR_{LAOt}, DIST_{LAOt})$$

โดยที่

$TVBT_{MDHt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (ล้านบาท)

BBT_{MDHt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (ล้านบาท)

$EXBT_{CHKt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (ล้านบาท)

$IMBT_{CHKt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรเชียงของ (ล้านบาท)

$PCOM_{LAOt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยัง สปป.ลาว หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{LAOt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ($US)

EXR_{LAOt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว (Laotian Kip, LAK/$US)

$DIST_{LAOt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนกับ สปป.ลาว

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$TBBTCHK_t = BBTCHK_t + BCBTCHK_t = EXBTCHK_t - IMBTCHK_t + EXCBTCHK_t - IMCBTCHK_t$

$LnEXBTCHK_t = 2.3214 - 0.6984\ LnPCOMLAO_t + 2.3654\ LnGDPLAO_t + 0.2355\ LnEXRLAO_t + 2.3457\ LnDISTLAO_t$

t-test (0.3214) (0.9005) (2.2124) (0.8625) (0.8623)

Adjusted R^2 = 0.9312 S.E. = 1.1231 D.W. = 1.2652

$F_{(4, 10)}$ = 100.1425 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (Border Trade & Cross Border Trade of Maesai Customs Equation)

$$TVBT_{MESt} = EXBT_{MESt} + IMBT_{MESt}$$

$$BBT_{MESt} = EXBT_{MESt} - IMBT_{MESt}$$

และ $EXBT_{MESt} = f\ (PCOM_{MYNt}, GDP_{MYNt}, EXR_{MYNt}, DIST_{MYNt})$

โดยที่

$TVBT_{MESt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (ล้านบาท)

BBT_{MESt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (ล้านบาท)

$EXBT_{MESt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (ล้านบาท)

$IMBT_{MESt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สาย (ล้านบาท)

$PCOM_{MYNt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยังเมียนมา หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{MYNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของเมียนมา ($US)

EXR_{MYNt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเมียนมา (Myanmar Kyat, MMK/$US)

$DIST_{MYNt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนกับเมียนมา

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$TBBTMES_t = BBTMES_t + BCBTMES_t = EXBTMES_t - IMBTMES_t + EXCBTMES_t - IMCBTMES_t$

$LnEXBTMES_t = 0.9634 - 1.2378\ LnPCOMMYN_t + 4.2351\ LnGDPMYN_t + 0.9532\ LnEXRMYN_t + 0.5632\ LnDISTMYN_t$

t-test (0.6321) (0.8524) (2.4561) (0.8245) (0.72541)

Adjusted R^2 = 0.9012 S.E. = 0.5642 D.W. = 0.8524

$F_{(4, 10)}$ = 321.4521 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(2) สมการการค้าชายแดนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (Border Trade of Measod Customs Equation)

$$TVBT_{MSDt} = EXBT_{MSDt} + IMBT_{MSDt}$$

$$BBT_{MSDt} = EXBT_{MSDt} - IMBT_{MSDt}$$

และ $EXBT_{MSDt} = f\ (\ PCOM_{MYNt},\ GDP_{MYNt},\ EXR_{MYNt},\ DIST_{MYNt})$

โดยที่

$TVBT_{MSDt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (ล้านบาท)

BBT_{MSDt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (ล้านบาท)

$EXBT_{MSDt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (ล้านบาท)

$IMBT_{MSDt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอด (ล้านบาท)

$PCOM_{MYNt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยังเมียนมา หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{MYNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา ($US)

EXR_{MYNt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเมียนมา (Myanmar Kyat, MMK/$US)

$DIST_{MYNt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนกับเมียนมา

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$TBBTMSD_t = BBTMSD_t + BCBTMSD_t = EXBTMSD_t - IMBTMSD_t + EXCBTMSD_t - IMCBTMSD_t$

$LnEXBTMSD_t = 0.8942 - 2.3547 LnPCOMMYN_t + 0.5642 LnGDPMYN_t + 0.8954\ LnEXRMYN_t + 2.0124\ LnDISTMYN_t$

t-test (0.7542) (0.6587) (1.5832) (0.95842) (1.1245)

Adjusted R^2 = 0.8652 S.E. = 1.7231 D.W. = 0.96354

$F_{(4,\ 10)}$ = 230.1245 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (Border Trade of Mukdaharn Customs Equation)

$$TVBT_{MDHt} = EXBT_{MDHt} + IMBT_{MDHt}$$

$$BBT_{MDHt} = EXBT_{MDHt} - IMBT_{MDHt}$$

และ $EXBT_{MDHt} = £ (PCOM_{LAOt}, GDP_{LAOt}, EXR_{LAOt}, DIST_{LAOt})$

โดยที่

$TVBT_{MDHt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (ล้านบาท)

BBT_{MDHt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (ล้านบาท)

$EXBT_{MDHt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (ล้านบาท)

$IMBT_{MDHt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร (ล้านบาท)

$PCOM_{LAOt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยัง สปป.ลาว หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{LAOt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ($US)

EXR_{LAOt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว (Laotian Kip, LAK/$US)

$DIST_{LAOt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนกับ สปป.ลาว

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$TBBTMDH_t = BBTMDH_t + BCBTMDH_t = EXBTMDH_t - IMBTMDH_t + EXCBTMDH_t - IMCBTMDH_t$

$LnEXBTMDH_t = 1.0245 - 0.9584\ LnPCOMLAO_t + 1.2547\ LnGDPLAO_t + 2.3654\ LnEXRLAO_t + 0.2354\ LnDISTLAO_t$

t-test (0.7624) (0.9635) (2.3214) (0.9452) (0.9652)

Adjusted R^2 = 0.91235 S.E. = 1.0231 D.W. = 1.3652

$F_{(4, 10)}$ = 123.1425 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (Border Trade of Nakhonphanom Customs Equation)

$$TVBT_{NKPt} = EXBT_{NKPt} + IMBT_{NKPt}$$

$$BBT_{NKPt} = EXBT_{NKPt} - IMBT_{NKPt}$$

และ $EXBT_{NKPt} = ƒ (PCOM_{NKPt}, GDP_{NKPt}, EXR_{NKPt}, DIST_{NKPt})$

โดยที่

$TVBT_{MDHt}$ หมายถึง มูลค่าการค้ารวมชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (ล้านบาท)

BBT_{MDHt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (ล้านบาท)

$EXBT_{MDHt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (ล้านบาท)

$IMBT_{MDHt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรนครพนม (ล้านบาท)

$PCOM_{LAOt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยัง สปป.ลาว หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{LAOt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ($US)

EXR_{LAOt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว (Laotian Kip, LAK/$US)

$DIST_{LAOt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและเวียดนาม และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนกับ สปป.ลาว

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$LnEXBTNKP_t$=1.4857 -.0457 $LnPCOMLAO_t$ +2.4578 $LnGDPLAO_t$ + 0.98547 $LnEXRLAO_t$ +1.1278 $LnDISTLAO_t$

t-test (0.8524) (1.3658) (2.8524) (0.9452) (1.2457)

Adjusted R^2 = 0.9478 S.E. = 2.6354 D.W. = 1.6254

$F_{(4, 10)}$ = 92.4587 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(3) สมการการค้าชายแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (Border Trade & Cross Border Trade of Aranyaprates Customs Equation)

$$TVBT_{ARYt} = EXBT_{ARYt} + IMBT_{ARYt}$$

$$BBT_{ARYt} = EXBT_{ARYt} - IMBT_{ARYt}$$

และ $$EXBT_{ARYt} = £ (PCOM_{CAMt}, GDP_{CAMt}, EXR_{CAMt}, DIST_{CAMt})$$

โดยที่

$TBBT_{ARYt}$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนและผ่านแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ล้านบาท)

BBT_{ARYt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ล้านบาท)

$EXBT_{ARYt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ล้านบาท)

$IMBT_{ARYt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ล้านบาท)

$PCOM_{CAMt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{CAMt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา ($US)

EXR_{CAMt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของกัมพูชา (Cambodian Riel, KHR/$US)

$DIST_{CAMt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านกัมพูชา

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$TBBTARY_t = BBTARY_t + BCBTARY_t = EXBTARY_t - IMBTARY_t + EXCBTARY_t - IMCBTARY_t$

$LnEXBTARY_t = 0.6354 - 0.9632\ LnPCOMCAM_t + 2.1245\ LnGDPCAM_t + 0.6854\ LnEXRCAM_t + 0.8524\ LnDISTCAM_t$

t-test (0.4521) (0.72451) (2.7215) (0.7824) (0.6321)

Adjusted R^2 = 0.9214 S.E. = 3.2546 D.W. = 0.6547

$F_{(4, 10)}$ = 212.4251 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

- สมการมูลค่าการค้ารวมและดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (Border Trade & Cross Border Trade of Khlongyai Customs Equation)

$$\mathbf{TVBT_{KHYt} = EXBT_{KHYt} + IMBT_{KHYt}}$$

$$\mathbf{BBT_{KHYt} = EXBT_{KHYt} - IMBT_{KHYt}}$$

และ $\boldsymbol{EXBT_{KHYt} = f\ (PCOM_{CAMt},\ GDP_{CAMt},\ EXR_{CAMt},\ DIST_{CAMt})}$

โดยที่

$TBBT_{KHYt}$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนและผ่านแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ล้านบาท)

BBT_{KHYt} หมายถึง ดุลการค้าชายแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ล้านบาท)

$EXBT_{KHYt}$ หมายถึง สินค้าส่งออกชายแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ล้านบาท)

$IMBT_{KHYt}$ หมายถึง สินค้านำเข้าชายแดนของด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ล้านบาท)

$PCOM_{CAMt}$ หมายถึง ราคาสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา หรือราคาเงาของสินค้า (Shadow Price) (บาทต่อตัน)

GDP_{CAMt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา ($US)

EXR_{CAMt} หมายถึง อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของกัมพูชา (Cambodian Riel, KHR/$US)

$DIST_{CAMt}$ หมายถึง ลักษณะพื้นที่เส้นทางคมนาคม หรือระยะทางการขนส่งของระหว่างไทยและกัมพูชา และเงื่อนไขด่านศุลกากรชายแดนด้านกัมพูชา

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$$TBBTCHY_t = BBTCHY_t + BCBTCHY_t = EXBTCHY_t - IMBTCHY_t + EXCBTCHY_t - IMCBTCHY_t$$

$$LnEXBTCHY_t = 1.0254 - 0.5214\ LnPCOMCAM_t + 3.1245\ LnGDPCAM_t + 0.6954\ LnEXRCAM_t + 1.2365\ LnDISTCAM_t$$

t-test (0.8632) (0.8254) (2.8524) (0.9632) (0.7744)

Adjusted R^2 = 0.9123 S.E. = 2.2546 D.W. = 1.6533

$F_{(4, 10)}$ = 124.3652 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

5) สมการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(1) สมการการท่องเที่ยวระหว่างประเทศระหว่างไทยกับกัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม

$$TVS_{3CT} = (EXS_{CAMt} + IMS_{CAMt}) + (EXS_{MYNt} + IMS_{MYNt}) + (EXS_{LAOt} + IMS_{LAOt})$$

$$BTS_{3CT} = (EXS_{CAMt} - IMS_{CAMt}) + (EXS_{MYNt} - IMS_{MYNt}) + (EXS_{LAOt} - IMS_{LAOt})$$

โดยที่

TVS_{3CT} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมบริการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับ 3 ประเทศเพื่อนบ้าน (ล้านบาท)

BTS_{3CT} หมายถึง ดุลการค้าบริการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับ 3 ประเทศเพื่อนบ้าน (ล้านบาท)

EXS_{CAM} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

IMS_{CAM} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

EXS_{MYN} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

IMS_{MYN} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

EXS_{LAO} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

IMS_{LAO} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

(2) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับกัมพูชา (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Cambodia Equation)

$$TVS_{CAMt} = (EXS_{CAMt} + IMS_{CAMt})$$

$$BTS_{CAMt} = EXS_{CAMt} - IMS_{CAMt}$$

$$EXS_{CAMt} = VAS_{GMSCAMt} + OthS_{CAMt}$$

และ $$QS_{GMSCAMt} = f\,(GDP_{CAMt}, Cost_t, INCOM_{CAMt})$$

โดยที่

TVS_{CAMt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมบริการการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

BTS_{CAMt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

EXS_{CAM} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

IMS_{CAM} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับกัมพูชา (ล้านบาท)

$VAS_{GMSCAMt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับกัมพูชาของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (หน่วย: ล้านบาท)

$OthS_{CAMt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับกัมพูชาของมูลค่าเพิ่มการผลิตอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (หน่วย: ล้านบาท)

$QS_{GMSCAMt}$ หมายถึง อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวสัญชาติกัมพูชา (หน่วย: ล้านคน)

GDP_{CAMt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของกัมพูชา (หน่วย: ล้านบาท)

$Cost_t$ หมายถึง ต้นทุนหรือราคาสำหรับการท่องเที่ยวในไทย (หน่วย: ต่อวันหรือต่อคน)

$INCOMC_{CAMt}$ หมายถึงรายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยของประชากรกัมพูชา (หน่วย: บาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BSCAM_t = EXSCAM_t - IMSCAM_t$ และ $EXSCAM_t = VASGMSCAM_t + OthSCAM_t$

$LnQSGMSCAM_t = 0.9631 + 1.5426\ LnGDPCAM_t - 0.9654\ LnCost_t + 3.2147\ LnINCOMCAM_t$

t-test (1.6625) (0.9524) (0.8642) (0.7354)

Adjusted R^2 = 0.9023 S.E. = 1.3121 D.W. = 1.3528

$F_{(3, 11)}$ = 125.2354 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(3) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับเมียนมา (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Myanmar Equation)

$$TVS_{MYNt} = (EXS_{MYNt} + IMS_{MYNt})$$

$$BTS_{MYNt} = EXS_{MYNt} - IMS_{MYNt}$$

$$EXS_{MYNt} = VAS_{GMSMYNt} + OthS_{MYNt}$$

และ $$QS_{GMSMYNt} = f\ (GDP_{MYNt}, Cost_t, INCOM_{MYNt})$$

โดยที่

TVS_{MYNt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมบริการการท่องเที่ยวของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

BTS_{MYNt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าการท่องเที่ยวของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

EXS_{MYNt} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

IMS_{MYNt} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับเมียนมา (ล้านบาท)

$VAS_{GMSMYNt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเมียนมาของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$OthS_{MYNt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเมียนมาของมูลค่าเพิ่มสินค้าอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$QS_{GMSMYNt}$ หมายถึง อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวสัญชาติเมียนมา (หน่วย: ล้านคน)

GDP_{MYNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเมียนมา (หน่วย: ล้านบาท)

$Cost_t$ หมายถึง ต้นทุนหรือราคาสำหรับการท่องเที่ยวในไทย (หน่วย: ต่อวันหรือต่อคน)

$INCOMC_{MYNt}$ หมายถึง รายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยของประชากรเมียนมา (หน่วย: บาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BTSMYN_t = EXSMYN_t - IMSMYN_t$ และ $EXSMYN_t = VASGMSMYN_t + OthSMYN_t$

$LnQSGMSMYN_t = 1.2364 + 0.8954\ LnGDPMYN_t - 2.1354\ LnCost_t + 0.6954\ LnINCOMMYN_t$

t-test (1.6625) (0.9524) (0.8542) (0.6354)

Adjusted R^2 = 0.9326 S.E. = 1.7542 D.W. = 1.8528

$F_{(3, 11)}$ = 200.2314 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(4) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว (Total Trade Value & Balance of International Trade Service for Lao Equation)

$$TVS_{LAOt} = EXS_{LAOt} + IMS_{LAOt}$$

$$BTS_{LAOt} = EXS_{LAOt} - IMS_{LAOt}$$

$$EXS_{LAOt} = VAS_{GMSLAOt} + OthS_{LAOt}$$

และ $$QS_{GMSLAOt} = f\,(GDP_{LAOt}\,,\, Cost_t,\, INCOM_{LAOt}\,)$$

โดยที่

TVS_{LAOt} หมายถึง มูลค่าการค้ารวมบริการการท่องเที่ยวของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

BTS_{LAOt} หมายถึง มูลค่าดุลการค้าการท่องเที่ยวของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

EXS_{LAOt} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

IMS_{LAOt} หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว (ล้านบาท)

$VAS_{GMSLAOt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว ของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$OthS_{LAOt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับ สปป.ลาว ของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$QS_{GMSLAOt}$ หมายถึง อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวสัญชาติลาว (หน่วย: ล้านคน)

GDP_{LAOt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว (หน่วย: ล้านบาท)

$Cost_t$ หมายถึง ต้นทุนหรือราคาสำหรับการท่องเที่ยวในไทย (หน่วย: ต่อวันหรือต่อคน)

$INCOMC_{LAOt}$ หมายถึงรายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยของประชากร สปป.ลาว (หน่วย: บาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BTSLAO_t = EXSLAO_t - IMSLAO_t$ และ $EXSLAO_t = VASGMSLAO_t + OthSLAO_t$

$LnQSGMSLAO_t = 1.7451 + 2.0457\ LnGDPLAO_t - 0.8524\ LnCost_t + 1.3564\ LnINCOMLAO_t$

t-test (0.2224) (1.7452) (0.8632) (0.6542)

Adjusted R^2 = 0.8842 S.E. = 1.7521 D.W. = 1.5324

$F_{(3, 11)}$ = 212.1245 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

(5) สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (Balance of International Service for China and Vietnam Equation)

$$TVS_{2CVt} = (EXS_{CHNt} + IMS_{CHNt}) + (EXS_{VTN}t + IMS_{VTNt}) = TVS_{CHNt} + TVS_{VTNt}$$

$$BTS_{2CVt} = (EXS_{CHNt} - IMS_{CHNt}) + (EXS_{VTN}t - IMS_{VTNt}) = BTS_{CHNt} + BTS_{VTNt}$$

และ $EXS_{CHNt} + EXS_{VTNt} = (VAS_{GMSCHNt}+OTHS_{CHNt}) + (VAS_{GMSVTNt} +OTHS_{VTNtt})$

โดยที่

TVS_{2CVt}	หมายถึง มูลค่าการค้ารวมบริการการท่องเที่ยวของไทยกับจีนและเวียดนาม (ล้านบาท)
TVS_{CHNt}	หมายถึง มูลค่าดุลการค้าการท่องเที่ยวของไทยกับจีน (ล้านบาท)
TVS_{VTNt}	หมายถึง มูลค่าดุลการค้าการท่องเที่ยวของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)
BTS_{2CVt}	หมายถึง ดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีนและเวียดนาม (ล้านบาท)
EXS_{CHNt}	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับจีน (ล้านบาท)
IMS_{CHNt}	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับจีน (ล้านบาท)
EXS_{VTNt}	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)
IMS_{VTNt}	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวนำเข้าของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)
BTS_{CHNt}	หมายถึง ดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีน (ล้านบาท)
BTS_{VTNt}	หมายถึง ดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (ล้านบาท)
$VAS_{GMSCHNt}$	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
$OTHS_{CHNt}$	หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
$VAS_{GMSVTNt}$	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเวียดนามของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
$OTHS_{VTNtt}$	หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเวียดนามของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (ล้านบาท)
t	หมายถึง ระยะเวลา (Time)

- สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับจีน (Balance of International Service for China Equation)

$$BTS_{CHN} = EXS_{CHN} - IMS_{CHN}$$

$$EXS_{CHNt} = VAS_{GMSCHNt} + OthS_{CHNt}$$

และ $$QS_{GMSCHNt} = f\,(GDP_{CHNt}, Cost_t, INCOM_{CHNt})$$

โดยที่

$VAS_{GMSCHNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$OthS_{CHNt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับจีนของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

$QS_{GMSCHNt}$ หมายถึง อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวสัญชาติจีน (หน่วย: ล้านคน)

GDP_{CHNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของจีน (หน่วย: ล้านบาท)

$Cost_t$ หมายถึง ต้นทุนหรือราคาสำหรับการท่องเที่ยวในไทย (หน่วย: ต่อวันหรือต่อคน)

$INCOMC_{CHNt}$ หมายถึง รายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยของประชากรจีน (หน่วย: บาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

$BTSCHN_t = EXSCHN_t - IMSCHN_t$ และ $EXS\ CHN_t = VASGMSCHN_t + OthS\ CHN_t$

$$LnQSGMSCHN_t = 0.6547 + 2.1267\ LnGDPCHN_t - 1.4576\ LnCost_t + 0.9524\ LnINCOMCHN_t$$

t-test (1.2451) (1.9524) (0.6354) (0.8945)

Adjusted R^2 = 0.8726 S.E. = 1.6521 D.W. = 1.2478

$F_{(3, 11)}$ = 312.3555 (Sample period = 2006-2020, N = 15)

- สมการดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับเวียดนาม (Balance of International Service for Vietnam Equation)

$$TVS_{VTN} = EXS_{VTN} + IMS_{VTN}$$

$$BTS_{VTN} = EXS_{VTN} - IMS_{VTN}$$ และ

$EXS_{VTNt} = VAS_{GMSVTNt} + OthS_{VTNt}$

และ $QS_{GMSVTNt} = f\ (GDP_{VTNt}, Cost_t, INCOM_{VTNt})$

โดยที่

$VAS_{GMSVTNt}$ หมายถึง มูลค่าการค้าส่งออกของไทยกับเวียดนามจากมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (หน่วย: ล้านบาท)

$OthS_{VTNt}$ หมายถึง มูลค่าการท่องเที่ยวส่งออกของไทยกับเวียดนามของมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการอื่นๆ (Other) นอกแนวแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (หน่วย: ล้านบาท)

$QS_{GMS\ VTNt}$ หมายถึง อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวสัญชาติเวียดนาม (หน่วย: ล้านคน)

GDP_{VTNt} หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเวียดนาม (หน่วย: ล้านบาท)

$Cost_t$ หมายถึง ต้นทุนหรือราคาสำหรับการท่องเที่ยวในไทย (หน่วย: ต่อวันหรือต่อคน)

$INCOMC_{VTNt}$ หมายถึง รายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยของประชากรเวียดนาม (หน่วย: บาท)

โดยมีผลของค่าสัมประสิทธิ์และพารามิเตอร์ (Coefficient & Parameter) ดังนี้

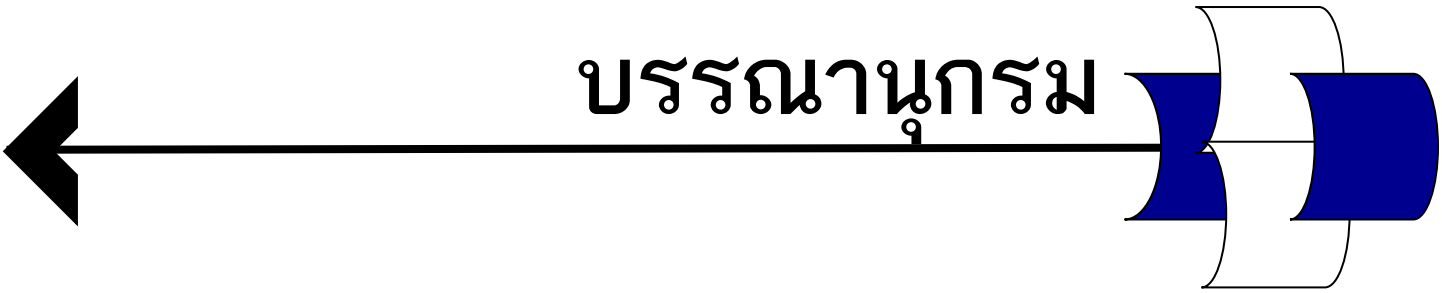
$BTSVTN_t = EXSVTN_t - IMSVTN_t$ และ $EXSVTN_t = VASGMSVTN_t + OthSVTN_t$

$LnQSGMSVTN_t = 1.2862 + 3.5624\ LnGDPVTN_t - 0.8954\ LnCost_t + 2.4752\ LnINCOMVTN_t$

t-test (0.7854) (1.240) (2.0124) (2.7215)

Adjusted R^2 = 0.9252 S.E. = 1.3111 D.W. = 1.1478

$F_{(3, 11)}$ = 130.3127 (Sample period = 2006-2020, N = 15)


บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

Advertorial Desk. (2021, June 14). *State, private sectors set up joint venture dry port company to develop Lao logistics.* Vientiane Times. Retrieved 2021, August 14. https://vientianetimes.org.la/freeContent/FreeConten_State_114.php

AEC Business Support Center in Phnom Penh, Cambodia. (n.d.). *Transportation routes and Transportation costs for each route in Cambodia*. Retrieved 2021, September 10. http://cks.ditp.go.th/KM_Document/7de3a19b-32cd-4609-8f7b-e32da65e878c_การคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา.pdf

Altendorf, S. (2018). Minor tropical fruits: mainstreaming a niche market. *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)*, 69-76. Retrieved 2021, September 5. https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/20183269287

ASEAN Economic Community Strategy Center. (n.d.). *Myanmar's first dry port opens for business*. Retrieved 2021, September 5. http://aec.utcc.ac.th/myanmars-first-dry-port-opens-for-business/.

ASEAN News. (2020, June 3). *Cambodia: Masterplan Lays out Future Developments of Airport in Sihanoukville.* Retrieved 2021, September 4. http://aec.utcc.ac.th/cambodia-masterplan-lays-out-future-developments-of-airport-in-sihanoukville/

Asian Aviation. (2021). *Cambodian airport in Koh Kong put on hold.* Retrieved 2021, September 4. https://asianaviation.com/cambodian-airport-in-koh-kong-put-on-hold/

Asian Development Bank. (2013). *Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement*. Retrieved 2021, August 14. http://www.gms-cbta.org/uploads/resources/15/attachment/ADB_TF_CBTA_Full_Text_gms-cbta-instruments-history.pdf

Asian Development Bank. (2017). *Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy 2016-2025*. Retrieved 2021, August 14. https://www.greatermekong.org/sites/default/files/2016_2025_GMS_Tourism_Sector_Strategy.pdf

Asian Development Bank. (2018)[1]. *GMS Transport Sector Strategy 2030 Toward a Semless, Efficient, Reliable, and Sustainable GMS Transport System.* Retrieved 2021, August 14. https://www.greatermekong.org/sites/default/files/gms-transport-sector-strategy-2030.pdf

Asian Development Bank. (2018)[2]. *Strategy 2030 Prosperous Inclusive Reslient Sustainable Asia and The Pacific.* Retrieved 2021, September 6. https://www.adb.org/th/news/adb-launches-strategy-2030-respond-changing-needs-asia-and-pacific

Asian Development Bank. (2018)[3]. *Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors : Thailand.* Retrieved 2021, August 14. https://www.greatermekong.org/sites/default/files/Assessment%20of%20GMS%20Econ%20Corr_THA_7th_2018-11-20_WEB_0.pdf

Asian Development Bank. (2020). *Partnership Report 2020*. Retrieved 2021, August 1. https://www.adb.org/multimedia/partnership-report2020/.

Asian Development Bank. (2021)[1]. *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030.* Retrieved 2021, August 5. https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/678631/gms-economic-cooperation-strategic-framework-2030.pdf

Asian Development Bank. (2021)[2]. *ADB Data Library*. Retrieved 2021, August 5. https://data.adb.org/dataset/asian-development-outlook-ado-2020-chart-data-southeast-asia

Association of Natural Rubber Producing Countries. (2021). *A monthly bulletin of market trends and statistics, 13*(1), 1-13. Retrieved 2021, September 4. http://www.anrpc.org/html/nrts.aspx?ID1=57&ID=58&PID=59/

Australian Embassy Thailand. (n.d.). *Bridge History_Th*. Retrieved 2021, July 18. https://thailand.embassy.gov.au/bkok/FunRun_Bridge_History_Th.html

Boehler, P. (2012). *China's Gateway to Burma Booming. The Irrawaddy*. Retrieved 2021, September 4. https://www2.irrawaddy.com/article.php?art_id=22950.

Davao National Crop Research and Development Center. (2018). *Durian Production Guide.* Retrieved 2021, September 6. https://documents.pub/document/durian-production-guide-bpidagovphbpidagovphbpiimagesproductionguidewordweb.html

Cambodia Expats Online. (2021, Dec 21). *Phnom Penh-Bavet Expressway Costs Approx. US$4B.* Retrieved 2021, July 18. https://cambodiaexpatsonline.com/post334802.html?sid= 252afea9c81655f8651477b4263fdf1f#p334802.

Chachavalpongpun, P. (2011). *Dawei Port: Thailand's Megaproject in Burma. Global Asia.* December 2011 (Vol.6 No.4). Retrieved 2021, August 14. https://www.globalasia.org/v6no4/feature/dawei-port-thailands-megaproject-in-burma_pavin-chachavalpongpun

China Information Center. (2016). *Thai-Chinese Investment Promotion Consulting Project Fiscal Year 2016.* Retrieved 2021, July 18. https://chineseinfo.boi.go.th/images/demo/default/ pdf/country-info/59/yunnan-w.pdf

Danang Port. (2021). *Danang Port Introduction.* Retrieved 2021, August 14. http://www.worldportsource.com/ports/commerce/VNM_Da_Nang_Port_1457.php.

Devonshire-Ellis, C. (2021). *Chris Devonshire-Ellis Belt & Road Interview with Harvard's Shirley Yu*. Retrieved 2021, August 1. https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/04/21/chris-devonshire-ellis-belt-road-interview-with-harvards-shirley-yu/

Fang, T. (2021). Analysis on Promoting the Belt and Road International Road Transport for Economic Cooperation and Trade Facilitation in China-ASEAN Area. *2021 International Conference on Public Management and Intelligent Society (PMIS).*

Fuwuyuan. (2012). *Mohan border gate in Yunnan, China.* Retrieved 2021, September 5. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mohan_border_gate_in_Yunnan,China.JPG.

Greater Mekong Subregion Information Portal. (2017). *Greater Mekong Subregion Atlas of the Environment (2nd Edition).* Retrieved 2021, July 22. http://portal.gms-eoc.org/maps?cmbIndicatorMapType=archive&cmbIndicatorTheme=19&cmbIndicatorMap=8

Greater Mekong Subregion Secretariat. (2021). *GMS Airports.* Retrieved 2021, September 4. https://greatermekong.org/gms-airports

Hmong. (n.d.). *Guangxi*. Retrieved 2021, September 4. https://hmong.in.th/wiki/Guangxi

Hummel, A. (2021). *Vietnam – Cambodia, Mộc Bài – Bavet Border Crossing, Advice and Tips.* Retrieved 2021, July 16. https://abusonadustyroad.com/vietnam-cambodia-moc-bai-bavet-border-crossing-advice-and-tips/

International Monetary Fund. (2021). *World Economic Outlook Database: April 2021 Edition*. Retrieved 2021, August 1. https://www.imf.org/en/Publications/ WEO/weo-database/2021/April

Investment Promotion Department Laos PDR. (n.d.)[1]. *Boten Beautiful Land Specific Economic Zone*. Retrieved 2021, November 2. https://investlaos.gov.la/where-to-invest/special-economic-zone-sez/boten-beautiful-land-specific-economic-zone/

Investment Promotion Department Laos PDR. (n.d.)[2]. *Savan – Seno Special Economic Zone*. Retrieved 2021, November 2. https://investlaos.gov.la/where-to-invest/special-economic-zone-sez/savan-seno-special-economic-zone/

Japan International Cooperation Agency. (n.d.). *Asia.* Retrieved 2021, September 4. https://www.jica.go.jp/english/countries/asia/index.html

Kaoey. (2017). *The 2nd Mae Sai Friendship Bridge.* Retrieved 2021, August 11. https://foursquare.com/v/สะพานมตรภาพแม่สายแห่งที่-2-the-2nd-mae-sai-friendship-bridge/4e0d43928877936cb3fa7d5e/photos

Khmer Times. (2021, June 17). *Ministry prioritises Phnom Penh-bavet expressway project*. Khmer Times - Insight into Cambodia. Retrieved 2021, July 24. https://www.khmertimeskh.com/50875797/ministry-prioritises-phnom-penh-bavet-expressway-project/.

Land Transport Department Cambodia. (2021, January 26-27). *Traffic Safety in Cambodia* [Paper Presentation]. 11th Public and Private Joint Forum. Retrieved December 16, 2021. https://www.jasic.org/meeting_docs_admin/contents/uploads/doc/meeting2/1-2%20Presentation%20for%20JASIC_%202021%20final.pdf

Le, T. (2019). *The way to international border gates in viet-nam*. Retrieved 2021, September 4. https://indianembassy-tm.org/en/the-way-to-international-border-gates-in-viet-nam/

Leksakundilok, A. (2004). *Community Participation in Ecotourism Development in Thailand.* University of Sydney.

Lin, Z. (2020). *Mae Sai border checkpoint*. Retrieved 2021, November 28. https://www.google.co.th/maps/search/ด่านพรมแดนแม่สาย/@20.4450527,99.8839246,15z/data=!3m1!4b1

Mekong Tourism Coordinating Office. (2017). *Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy 2016–2025*. Bangkok.

Ministry of Public Works and Transport, Kingdom of Cambodia. (2018, August 5-7). *A Case Study of Efficient Logistics Facilities Development in the Kingdom of Cambodia* [Paper Presentation]. ASEAN Federation of Engineering Organizations (AFEO) Mid-term Meeting 2018, Indonesia. Retrieved July 16, 2021. http://afeo.org/wp-content/uploads/2018/08/Cambodia-Logsitic-Sector-Improvement-in-Cambodia.pdf

Mueller, C. (2010). *Mae Sai border checkpoint*. Retrieved 2021, August 14. https://www.google.co.th/maps/search/ด่านพรมแดนแม่สาย/@20.4450527,99.8839246,15z/data=!3m1!4b1

My Vietnam Visa. (2018) *How To Get A Vietnam Visa For Land/Border Crossing.* Retrieved 2021, September 27. https://www.myvietnamvisa.com/vietnam-visa-land-border-crossing.html

Myanmar International Terminals Thilawa. (2017). *Myanmar International Terminals Thilawa (MITT).* Hutchison Ports MITT. Retrieved 2021, August 11. https://www.mitt.com.mm/about-us.html.

Myanmar Port Authority (2021) *Yangon Port Information.* Retrieved 2021, July 16. http://www.mpa.gov.mm/facts-figures/yangon-port-information.

Myint, B. (2020). *Rail Sector Development Activities in Myanmar.* UNESAP meeting on Smart Mobility for South East Asia. The Republic of the Union of Myanmar Ministry of Transport and Communications Myanma Railways.

Netirith, N. (2021). The Optimization of Transport Route from Chon Buri, Thailand to Kunming, China by Using AHP and TOPSIS. *Naresuan University Journals, 29*(4), 22-42. Retrieved 2021, September 5. http://www.journal.nu.ac.th/NUJST/article/view/Vol-29-No-4-2021-22-42

Nhan Dan Online. (2018, July 8). *Vietnam, Laos plan expressway linking two capital cities.* Nhan Dan. Retrieved 2021, September 4. https://en.nhandan.vn/society/item/6363202-vietnam-laos-plan-expressway-linking-two-capital-cities.html

Open Development Cambodia. (2016). *Special economic zones.* Retrieved 2021, November 2. https://opendevelopmentcambodia.net/profiles/special-economic-zones/

Open Development Thailand. (2018). *Special economic zones.* Retrieved 2021, November 2. https://thailand.opendevelopmentmekong.net/th/topics/special-economic-zones/

Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: 1985.

Property News. (2020, May 28). *Ring road no.3 (Phnom Penh-kandal) 37.15% complete.* Retrieved 2021, September 4. https://construction-property.com/the-ring-road-no-3-phnom-penh-kandal-37-15-completed/.

Property News. (2020, Oct 19). *MPWT Choosing Locations for Ring Road 4 Construction.* Retrieved 2021, September 4. https://construction-property.com/mpwt-choosing-locations-for-ring-road-4-construction/

Quy Nhon Port. (2021). *Quy Nhon Port.* Retrieved 2021, September 5. https://www.quynhonport.vn/

Remavadee. (n.d.). *Nam Hueng Thai-Laos Bridge, Loei Province*. Retrieved 2021, July 16. https://www.remawadee.com/Loei/BridgeThai-laos.html

Rubber Intelligence Unit. (2021). *Entrepreneur Database System*. Retrieved 2021, July 4. http://rubber.oie.go.th/Directory.aspx

Sayavong, V. (2018). *Risk and Opportunities: The Productive Capacities in Lao PDR.* National Institute for Economic Research (NIER), Vientiane, Laos. Retrieved 2021, September 1. https://www.researchgate.net/publication/329443395_Risk_and_Opportunities_the_Productive_Capacities_in_Lao_PDR

Sheisthelostgirl. (2021) *How to Cross the Border from Ha Tien Vietnam to Cambodia.* Retrieved 2021, August 19. http://sheisthelostgirl.com/how-to-cross-the-border-from-ha-tien-vietnam-to-cambodia/

Sihanoukville Autonomous Port. (2019). *Transportation Route.* Retrieved 2021, September 8. https://www.pas.gov.kh/en/page-category/sihanoukville-autonomous-port

Souvannavong X. (n.d.). *Dry Port Development in Lao PDR* [Paper Presentation]. Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR. Retrieved 2021, July 26. https://www.unescap.org/sites/default/files/1.10_Country%20presentation_Lao%20PDR_Xaysomnuk.pdf

Statista. (2021). *Production of durian in Indonesia from 2011 to 2020.* Retrieved 2021, August 14. https://www.statista.com/statistics/706504/production-of-durian-in-indonesia/

Suntharalingam, C., Jannatul, A. J., Nur, F. A., Razali, M., and Suhana, S. (2018). *Durian as New Source of Malaysia's Agricultural Wealth.* Retrieved 2021, August 10. https://ap.fftc.org.tw/article/1321

SW Property Vietnam (2019, Dec, 11). *Bien-Hoa-Vung-Tau-Expressway-Swproperty-VN.* Retrieved 2021, September 4. https://swproperty.vn/bat-dong-san-ho-tram-2020/bien-hoa-vung-tau-expressway-swproperty-vn/

The ASEAN Secretariat. (2020). *ASEAN Land Transport Network Map.* Retrieved 2021, June 4. https://asean.org/asean-land-transport-network-map/

The Bangkok Insight Editorial Team. (2020, November 13). *Thailand proposes 3 cooperation 'Mekong meeting' to economic recovery from Covid-19.* The Bangkok Insight. Retrieved 2021, September 12. https://www.thebangkokinsight.com/news/business/economics/477343/

The Saigon Times (2020, Nov, 19). *Investment in HCMC-Moc Bai expressway project surges VND3 trillion.* Retrieved 2021, September 4. https://english.thesaigontimes.vn/investment-in-hcmc-moc-bai-expressway-project-surges-vnd3-trillion/

The Star. (2021, July 2). *Laos govt approves Bokeo-Boten expressway linking China, Thailand.* The Star. Retrieved 2021, September 4. https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2021/07/02/laos-govt-approves-bokeo-boten-expressway-linking-china-thailand

The United Nations Environment Programme (UNEP). (2021). *The United Nations Environment Programme (UNEP). What is an "Inclusive Green Economy"?:* Retrieved 2021, July 11. https://www.unep.org/explore-topics/green-economy/why-does-green-economy-matter/what-inclusive-green-economy

Thorbecke, E. (2020). *The Use of Social Accounting Matrices in Modeling.* Cornell University, New York.

Tigu, G., and Calaretu, B. V. (2013). Amfiteatru Economic. *Supply Chain Management Performance in Tourism Continental Hotels Chain Case. Amfiteatru Economic. 15*(33), 103-115

Times Reporters. (2021, July 2). *Govt approves Bokeo-Boten expressway linking China, Thailand.* Vientiane Times. Retrieved 2021, September 4. https://www.vientianetimes.org.la/freeContent/FreeConten_Govt127.php

Trade map. (2018). *List of exporters for the selected product.* Retrieved 2021, July 2. https://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c%7c1

Trade statistics for international business development. (2021). *Data Sources For all countries and territories.* Retrieved 2021, August 14. https://www.trademap.org/stDataSources.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c2%7c%7c%7c%7c%7c1

Umezaki, S. (2017). *Chapter 2 Transport Facilitation in the Era of the ASEAN Economic Community*. Retrieved 2021, July 11. https://www.eria.org/uploads/media/7_RPR_FY2017_18_Chapter_2.pdf

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). (2021). Properties inscribed on the World Heritage List. Retrieved 2021, June 7. http://whc.unesco.org/en/statesparties/th.

United Nations Conference on Trade and Development. (2020). *Data on non-tariff measures*. Retrieved 2021, August 14. https://unctad.org/topic/trade-analysis/non-tariff-measures/NTMs-data

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (2017). *Dryport Development Plan to Enhance Logistics and Connectivity in Vietnam*. Retrieved 2021, July 12. https://www.unescap.org/sites/default/files/Viet%20Nam%20-%20Dry%20port%20Development.pdf

United Nations. (2008). *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities Revision 4*. New York: Statistical papers.

United States Agency for International Development. (2020). *Mekong Infrastructure Tracker Dashboard. The Stimson Center.* Retrieved 2021, September 16. https://www.stimson.org/2020/mekong-infrastructure-tracker-tool/

VesselFinder. (2021, Oct, 17.). *Vinalines ports bounce back from the doldrums.* Retrieved 2021, July 24. https://www.vesselfinder.com/news/10947-Vinalines-Ports-bounce-back-from-the-doldrums.

Viet Reader. (2020, Jun, 9). *HCMC wants to speed up lagging ring road scheme.* Retrieved 2021, July 24. https://vietreader.com/business/37-hcmc-wants-to-speed-up-lagging-ring-road-scheme.html

Vietnam Investment Review. (2021). *Long Thanh International Airport may be kicked off in late 2020.* Retrieved 2021, September 5. https://vir.com.vn/long-thanh-international-airport-may-be-kicked-off-in-late-2020-68086.html

Vietnam Visa on Arrival. (2019). *Border crossing from Laos to Vietnam with the e-Visa. Vietnam Visa on Arrival.* Retrieved 2021, July 11. https://www.visas.com.vn/border-crossing-from-laos-to-vietnam-with-the-e-visa/

Vireak, T. (2021, June 2). *Phnom Penh-sihanoukville expressway 51% complete. Phnom Penh-Sihanoukville expressway 51% complete*. Phnom Penh Post. Retrieved 2021, September 4. https://www.phnompenhpost.com/business/phnom-penh-sihanoukville-expressway-51-complete.

VnExpress. (2020, Aug, 18). *Ministry green-lights widening of HCMC–Dong Nai expressway.* Retrieved 2021, July 24. https://e.vnexpress.net/news/business/economy/ministry-green-lights-widening-of-hcmc-dong-nai-expressway-4148130.html

Voice of Vietnam. (2020, August 21). *Ministry approves HCM City-Long Thanh expressway expansion.* VOVnews. Retrieved 2021, July 24. https://english.vov.vn/en/economy/ministry-approves-hcm-city-long-thanh-expressway-expansion-773529.vov

World Bank. (2018). *Doing Business 2018 : Reforming to Create Jobs*. Washington: A World Bank Group Flagship Report.

World bank. (2021)[1]. *Population*. Retrieved 2021, August 14. https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL

World bank. (2021)[2]. *International tourism*. Retrieved 2021, June 26. https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL

World Economic Forum. (2019). *About the Travel and Tourism Competitiveness Report*. Retrieved 2021, June 26. http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2019/about-the-ttcr/.

World Heritage Centre. (2021). *World Heritage List*. Retrieved 2021, June 26. https://whc.unesco.org/en/list/

World Port Source. (2021). *Da Nang port.* Retrieved 2021, September 4. http://www.worldportsource.com/ports/commerce/VNM_Da_Nang_Port_1457.php.

World Tourism Organization (UNWTO). (2021). *COVID-19 and Tourism*. Retrieved 2021, June 26. https://www.unwto.org/covid-19-and-tourism-2020

Xinhua Thai News Service. (2020, December 23). *China-Laos Railway Border Station Completes Main Frame Construction.* Xinhuathai. Retrieved 2021, July 16. https://www.xinhuathai.com/ other/163036_20201223.

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2564) *รายงานประจำปี 2563.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.dlt.go.th/th/annual-report/

กรมการขนส่งทางบก. (2561). *การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 16. https://www.thaitruckcenter.com/tdsc/ViewFile?fpath=FileNews&sname=923391521.pdf&fname=923391521.pdf

กรมการขนส่งทางบก. (ม.ป.ป.). *เกี่ยวกับเรา.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 12. https://ttms.dlt.go.th/ttms-eservice/public

กรมการค้าต่างประเทศ. (2564). *สถิติสินค้านำเข้า-ส่งออก*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.dft.go.th/th-th/dft-service-data-statistic

กรมการค้าต่างประเทศ. (2561). *กรมการค้าต่างประเทศลงพื้นที่สระแก้ว ผลักดันการค้าชายแดน ไทย - กัมพูชา.* สืบค้นเมื่อ 2564, ธันวาคม 16. https://www.dft.go.th/th-th/NewsList/News-DFT/Description-News-DFT/ArticleId/12183

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2556). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับ มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) และอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs).* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 5. https://www.moc.go.th/images/Agencies_Information/Trade_Situation/Commercial_Other/27.pdf

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2557)[1]. *แนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://api.dtn.go.th/files/v3/5cff75531ac9ee073b7bdaea/download

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2557)[2]. *ข่าวสารอาเซียน 21 พฤศจิกายน 2557.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://www.aseanthai.net/mobile_detail.php?cid=2&nid=1580

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2562). *ประวัติความเป็นมา ASEAN/AEC.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 11. https://www.dtn.go.th/th/negotiation/5cff753e1ac9ee073b7bd55a?cate=5cff753c1ac9ee073b7bd1ec

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2564). *เอเชีย ข้อมูลสำคัญ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 11. https://www.dtn.go.th/th/country-data

กรมทางหลวง. (2556)[1]. *สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.facebook.com/departmentofhighway/posts/970856296323244/

กรมทางหลวง. (2556)[2]. *สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.facebook.com/departmentofhighway/photos/สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่-2-สะพานเชื่อมระหว่างแขวงสะหวันนะเขตของ-สปปลาว-กับ-จัง/469564999785712/

กรมทางหลวง. (2561). *โครงการทางหลวง.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 1. https://www.doh.go.th/content/page/page/8103

กรมทางหลวง. (2562)[1]. *กรมทางหลวง จัดพิธีฉลองการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 แล้วเสร็จเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 18. https://www.doh.go.th/content/page/news/47465

กรมทางหลวง. (2562)[2]. *กรมทางหลวง จัดพิธีฉลองความสำเร็จในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับ เมืองปอยเปต ส่งเสริมความเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไร้รอยต่อภายในภูมิภาคสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงภายใต้กรอบความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและทางหลวงอาเซียน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 8. https://www.doh.go.th/content/page/news/53474

กรมทางหลวง. (2564). *แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 1. http://www.doh-motorway.com/master-plan/highway-network/

กรมท่าอากาศยาน. (2564). *ท่าอากาศยานสังกัดกรมท่าอากาศยาน*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 28. https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1iUK5raBDguCnZqZXcggeR8mkqlMKnNOB&ouid=0&ll=13.0306824155180 99%2C101.39922005&z=6

กรมวิชาการเกษตร. (2562)[1]. *จำนวนโรงคัดบรรจุผลไม้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ส่งออกไปจีน ปี 2562.* [ทะเบียนโรงคัดบรรจุผลไม้]. กองพัฒนาระบบและรับรองมาตรฐานสินค้าพืช.

กรมวิชาการเกษตร. (2562)[2]. *จำนวนโรงคัดบรรจุทุเรียนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561 - 2562.* [ทะเบียนโรงคัดบรรจุผลไม้]. สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 6.

กรมวิชาการเกษตร. (2562)[3]. *จำนวนโรงคัดบรรจุลำไยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP ปี 2561.* [ทะเบียนโรงคัดบรรจุผลไม้]. กองพัฒนาระบบและรับรองมาตรฐานสินค้าพืช สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 1 และเขตที่ 6.

กรมวิชาการเกษตร. (2564). *สารสนเทศส่งเสริมการเกษตร.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 2. http://www.agriinfo.doae.go.th/

กรมศุลกากร. (2564). *รายงานสถิติ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 17. http://www.customs.go.th/statistic_report.php?ini_content=statistics_report

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. (2561). *ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี- เจ้าพระยา – แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://www.fad.moi.go.th/images/Documemt/ACMECS/1_Info_ACMECS.pdf

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2559)[1]. *ข้อมูลพื้นฐานประเทศกัมพูชา*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/141172/141172.pdf&title=141172&cate=245&d=0

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2559)[2]. *ข้อมูลพื้นฐานเมียนมา*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/141175/141175.pdf&title=141175&cate=245&d=0

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2559)[3]. *ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 5. https://www.ditp.go.th/contents_attach/141176/141176.pdf

กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). *โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion (GMS).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bcc2715e39c306000a35f?cate=5d5bcb4e15e39c3060006872.

กระทรวงการต่างประเทศ. (2562). *การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 12. https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bd29c15e39c306002a12a?cate=5d5bcb4e15e39c306000683b

กระทรวงการต่างประเทศ. (2563)[1]. *นายกรัฐมนตรีผลักดันความร่วมมือด้านสาธารณสุขเพื่อตอบสนองต่อการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 2.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 1. https://www.mfa.go.th/th/content/mekongroksummit131120-2?page=5d5bd3c915e39c306002a904&menu=5d5bd3d815e39c306002aac4

กระทรวงการต่างประเทศ. (2563)[2]. *เอกสารแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ (พ.ศ. 2561 - 2580).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 3. https://image.mfa.go.th/mfa/0/mkKfL2iULZ/เอกสาร/แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ.pdf

กระทรวงการต่างประเทศ. (2564). *ข้อความสารแสดงความยินดีจากนายดอน ปรมัตถ์วินัย รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อเฉลิมฉลองในโอกาสครบรอบ ๕ ปี ของการจัดตั้งกรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.mfa.go.th/th/content/ข้อความสารแสดงความยินดีจากนายดอน-ปรมัตถ์วินัย-รองน?page=5d5bd3d815e39c306002aacc&menu=5d663e027daf30005f756f54

กระทรวงการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว.* ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, กระทรวงการต่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 18. https://globthailand.com/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขต/

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). *การประชุม ACMECS กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวกลุ่มประเทศ ลุ่มน้ำอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง ครั้งที่ 4 ณ จังหวัดเชียงราย.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 6. https://www.mots.go.th/News-view.php?nid=11755

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2564). *สถิตินักท่องเที่ยว.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 11. https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411

กระทรวงคมนาคม และ กรมทางหลวง. (2562). *พิธีฉลองความสำเร็จในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://www.stabundamrong.go.th/web/asean/asean_15.pdf

กระทรวงคมนาคม. (2563). *รายงานประจำปี 2563.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 22. https://www.dlt.go.th/th/annual-report/

กระทรวงพาณิชย์. (2561). *เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน โอกาสของนักลงทุนไทยใน สปป.ลาว.* รอบรู้เศรษฐกิจ ตามติดตลาดโลก. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.ditp.go.th/contents_attach/230329/230329.pdf

กระทรวงพาณิชย์. (2563). *คู่มือการค้าการลงทุนในกัมพูชา.* ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 10. https://www.dft.go.th/Portals/3/Users/001/01/1/CambodiaTradeandInvestmentHandbook.pdf

กระทรวงพาณิชย์. (2564). *ด่านส่งออกและนำเข้าผลไม้สำคัญทางภาคเหนือ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.tradelogistics.go.th/th/article/บทความเจาะลึก/ด่านส่งออกและนำเข้าผลไม้สำคัญทางภาคเหนือ

กระปุกดอทคอม. (ม.ป.ป.). *ทำความรู้จัก GMS ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://aec.kapook.com/view56325.html%20index

กลุ่มส่งเสริมและพัฒนาผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน. (2564). *ความสำคัญของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าการเกษตร.* กรมส่งเสริมการเกษตร. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. www.sceb.doae.go.th/data/ktank/ความสำคัญของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร.pdf

กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2561). *ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี- เจ้าพระยา – แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 6. http://www.fad.moi.go.th/images/Documemt/ACMECS/ACMECS_with_MOI.pdf

กองการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทย-ลาว.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 24. http://www.fad.moi.go.th/images/ngancedkumpha/tulakhom/ตารางจดผานแดนดานลาว.pdf

กองการยาง กรมวิชาการเกษตร. (2563). *สถิติยางประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. https://www.doa.go.th/rc/suratthani/wp-content/uploads/2019/05/STATISTICS-2563-1.pdf

กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ. (2564). *สถิติสินค้านำเข้า-ส่งออก.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 18. https://www.dft.go.th/th-th/dft-service-data-statistic

กองบรรณาธิการจุลสาร จับตาอาเซียน. (2561). *Current Issues 03/60: อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง : กรอบความร่วมมือ ผลกระทบและความท้าทาย.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. http://aseanwatch.org/2018/10/08/current-issues-0360-อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ/

กองพัฒนาระบบและรับรองมาตรฐานสินค้าพืช กรมวิชาการเกษตร. (2564). *รายชื่อทะเบียนสวนและโรงงานผลิตสินค้าพืชส่งออกไปจีน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.doa.go.th/psco/?page_id=988

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). *รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.* สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=12024

กองส่งเสริมการมีงานทำ กรมจัดหางาน กระทรวงแรงงาน. (2552). *การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552..* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 14. https://www.doe.go.th/prd/assets/upload/files/vgnew_th/d8a88846bfef391bbf9602fe0ba18d1b.pdf

กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). *ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-คงคา Mekong – Ganga Cooperation (MGC).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16226-ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง---คงคา-(-MGC-).html

กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2556)[1]. *ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น (Mekong-Japan Cooperation).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/ 245/16214-ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น-(Mekong-Japa.html

กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2556)[2]. *ความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/25432-ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับเกาหลี-(Mekong---ROK.html

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://thai.tourismthailand.org/Attraction/สะพานมิตรภาพ-3-นครพนม-คำม่วน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพน้ำเหือง ไทย-ลาว.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 29. https://thai.tourismthailand.org/Attraction/สะพานมิตรภาพน้ำเหือง-ไทย-ลาว

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2562). *Moving Forward to be a World Class Port รายงานประจำปี 2562.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER6/DRAWER003/GENERAL/DATA0001/00001671.PDF

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2564). *รายงานประจำปี 2563.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. http://www.port.co.th/cs/internet/internet/Annual_Report.html

การประปาส่วนภูมิภาค. (2564). *พื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค 74 จังหวัดทั่วประเทศ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 11. https://www.pwa.co.th/province/report

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2562). Complete Guide to SRT. 4.0. *วารสารรถไฟสัมพันธ์ เอกสารเผยแพร่การประชาสัมพันธ์.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 28. https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2563). *แผนที่เส้นทางรถไฟ.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 5. https://railway.co.th/

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *คอนเทนเนอร์ (ICD).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 25. https://procurement.railway.co.th/main/service/freight/contrainer.html

เกษม ชูจารุกุล. (ม.ป.ป.). *การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 28. http://www.cuti.chula.ac.th/translog/TransLog3-p2.pdf

ข่าวชาวบ้าน. (ม.ป.ป.). *ครบรอบ 14 ปีเครนสร้างสะพานหักเสียชีวิต 9 รายหาย 1 บ้านบางทรายใหญ่ จังหวัดมุกดาหาร.* ข่าวชาวบ้าน. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://social.tvpoolonline.com/news/124098

แขวงทางหลวงสิงห์บุรี. (2562). *เปิดแบบสะพานมิตรภาพไทย-ลาว6 "อุบล-สาละวัน".* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. http://singburi.doh.go.th/singburi/content/page/news/86467

จังหวัดเลย. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองไทย-ลาว.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://sunitasaisorn.wordpress.com/สถานที่ท่องเที่ยว/สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือ/

จารุวรรณ สมคะเณย์. (2562, เมษายน 27). *หนองคายนำสื่อและผู้ประกอบการท่องเที่ยวนั่งรถไฟสายประวัติศาสตร์ 25 ปี สะพานไทย-ลาว.* สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG190427132251181

ชัยยุทธ ชิโนกุล. (2561). ส่วนผสมทางการตลาดของธุรกิจในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนบน. *วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์, 7*(2). สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 11. https://so03.tci-thaijo.org/index.php/jssr/article/view/132585/166686

ไชยวัฒน์ ค้ำชู และพัชร์ นิยมศิลป. (ม.ป.ป.). *ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://wiki.kpi.ac.th/ index.php?title=ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ญาณี ศรีมณี, และ ทวีพล จันทนะสาโร. (2555). *ยางพาราไทยและอาเซียนในตลาดโลก.* วารสาร สนย., 3(15), หน้า 4-5.

ฐานเศรษฐกิจ. (2560, มิถุนายน 29). *ลาวเตรียมสร้างทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ภายในสิ้นปีนี้.* ฐานเศรษฐกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. https://www.thansettakij.com/world/171215

ฐานเศรษฐกิจ. (2562, สิงหาคม 23). *แนะเพิ่มวงเงินค้าชายแดน ลาวกำสด 5 ล้านซื้อของไทย.* ฐานเศรษฐกิจ สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 114. https://www.thansettakij.com/business/407936

ฐานเศรษฐกิจ. (2564, มกราคม 25). *ศักยภาพโดดเด่น นครแม่สอด พร้อมเป็น“เมืองพิเศษ”.* ฐานเศรษฐกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. https://www.thansettakij.com/business/465809

ณัฐนิภา บุรุษพัฒน์. (2561). *การพัฒนาความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง : โอกาสและความท้าทายของไทย. 2561*: สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์โรปการ กระทรวงการต่างประเทศ.

ด่านศุลกากรเชียงของ. (2564). *ด่านศุลกากรเชียงของ.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 28. http://chiangkhong.customs.go.th/content.php?ini_menu=menu_about&ini_content=about_180129_01&left_menu=menu_about_180129_01&lang=th&top_menu=menu_about

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ. (2563). *ด่านศุลกากรอรัญประเทศ*สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 1. http://www.arancustoms.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=422765

เดลินิวส์. (2564, มิถุนายน 9). *ศูนย์ขนส่งลุ่มน้ำโขง.* เดลินิวส์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.dailynews.co.th/article/848076/

ทศพร รอดทาง. (2546). *แบบจำลองทางเศรษฐมิติอุปสงค์การนำเข้า และอุปทานการส่งออก สับปะรดกระป๋องของประเทศไทย.* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 15. https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=

ทศวิณหุ์ เกียรติทัตต์. (2563). *แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 8. https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/ac/ewt_news_2018.php?nid=3246

ท่าเรือแหลมฉบัง. (ม.ป.ป.). *เกี่ยวกับท่าเรือ.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 18. http://lcp.port.co.th/cs/internet/lcp/ข้อมูลทั่วไป.html

ทีวีพูล. (2560). *ชมความงดงามของ “สะพานมิตรภาพ 3” (นครพนม-คำม่วน).* ทีวีพูล. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.tvpoolonline.com/content/311114

ไทยรัฐ. (2554, เมษายน 20). *'ท่าเรือน้ำลึกทวาย' อภิมหาโปรเจกต์เชื่อมอุษาคเนย์.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.thairath.co.th/content/164199

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2564). *สถิติตลาดการเงิน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. https://www.bot.or.th/thai/statistics/financialmarkets/exchangerate/_layouts/application/exchangerate/exchangerate.aspx

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.)[1]. *Fact Sheet: GMS Economic Corridors*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Cooperation/Documents/Factsheet_GMS_EC%20เพื่อเผยแพร่ภายนอก_Final.pdf

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.)[2]. *กรอบความร่วมมือแม่โขง – ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation: MLC).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 3. https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/MekongLancang.aspx

ธนิษฐา สุกกล่ำ. (2564). *การแข่งขันระหว่างมหาอำนาจในภูมิภาคเอเชียตะวันออก: กรณีศึกษาภูมิทัศน์ด้านพลังงานในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 2. https://image.mfa.go.th/mfa/0/4OJCTby7gE/Points_of_View/4-2564_May2021_ภูมิทัศน์พลังงานลุ่มแม่น้ำโขง_ธนิษฐา.pdf

ธัชไท กีรติพงค์ไพบูลย์. (2563). *การประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 24 แผนงาน GMS.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 16. https://sdgs.nesdc.go.th/การประชุมระดับรัฐมนตรี/

นรนิติ เศรษฐบุตร, นิยม รัฐอมฤต, และ พัชร์ นิยมศิลป. (ม.ป.ป.). *การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 18. http://wiki.kpi.ac.th/ index.php?title=ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

นลิตรา ไทยประเสริฐ. (2554). *มาตรการทางการค้าที่มิใช่ภาษีศุลกากรและการเตือนผลกระทบล่วงหน้า.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 5. http://prp.trf.or.th/trf-policy-brief/year-10-vol-02/

แนวหน้า. (2561). *หนองคายรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ ร.9 ครบรอบเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.naewna.com/local/331872

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2564). *ท่าอากาศยาน*. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 10. https://www.airportthai.co.th/th/

ประชาชาติธุรกิจ. (2561, มกราคม 30). *"ด่านแม่สาย" คุมเข้มนำเข้าสุรา-ยาสูบ หลังสรรพสามิตปรับภาษีเพิ่ม 2%.* ประชาชาติธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.prachachat.net/economy/news-109506

ประชาชาติธุรกิจ. (2562, ตุลาคม 30). *เปิด 'สะพานมิตรภาพไทย-พม่า 2' จุดพลุเขต ศก.พิเศษแม่สอด แสนล้าน.* ประชาชาติธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.prachachat.net/property/news-385576

ประชาชาติธุรกิจ. (2563, ตุลาคม 28). *เวนคืน "โคราช-ขอนแก่น" 1.2 หมื่นไร่ ทุ่มแสนล้านสร้างมอเตอร์เวย์สายใหม่.* ประชาชาติธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.prachachat.net/property/news-545322

ประชาชาติธุรกิจ. (2564, กันยายน 17). *กรมราง-รถไฟ กางแผนผุดสะพานข้ามโขง-อัพเกรดสถานีหนองคายรับรถไฟลาว-จีน.* ประชาชาติธุรกิจ.สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 10. https://www.prachachat.net/property/news-763862

ประยูร โตสงวน. (2564). *ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยางในภาคเหนือของไทย.* วารสารปัญญาภิวัฒน์, 2-25.

ปัณฑพ ตั้งศรีวงศ์. (2564, สิงหาคม 19). *Loca สตาร์ทอัปลาวในทำเนียบระดับ "Forbes Asia 100 To Watch".* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. ไทยพับลิก้า. https://thaipublica.org/2021/08/pundop43/

ผู้จัดการออนไลน์. (2550, ตุลาคม 25). *"รมช.คมนาคม" ลงพื้นที่แหลมฉบังดูงาน "ลอจิสติกส์".* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://mgronline.com/local/detail/9500000126810

ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว. (2564). *รายงานสถานการณ์การนำเข้าผลไม้ และมาตรการตรวจ COVID-19 ในสินค้าแช่เย็น แช่แข็งนำเข้าของจีน ณ ด่านโหว่ยอี้กวน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.opsmoac.go.th/guangzhou-news-files-431091791433

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556. (2556, 17 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 130 ตอนที่ 119 ก. หน้า 7-18

พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557. (2557, 23 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 131 ตอนที่ 82 ก. หน้า 1-9

พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556. (2556, 29 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 130 ตอนที่ 30 ก. หน้า 1-5

โพสต์ทูเดย์. (2561, ธันวาคม 29). *คมนาคมดันสะพานแม่น้ำโขง สร้างเพิ่มอีก 2 แห่ง.* โพสต์ทูเดย์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.posttoday.com/economy/news/575314

โพสต์ทูเดย์. (2564, พฤษภาคม 6). *ศักยภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้.* โพสต์ทูเดย์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.posttoday.com/aec/column/651639

ภักดิ์ ทองส้ม. (2556). *แบบจำลอง Macromodel ของ SMEs.* กรุงเทพฯ: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม.

วรรณิกา จิตตินรากร. (2563, เมษายน 13). *'คมนาคม' ไม่หวั่นโควิด ลุยทางหลวง-มอเตอร์เวย์ 'อีอีซี'.* กรุงเทพธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 10. https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/875615

วรวิช ศิริจินตนา. (2563). *อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในช่วงเปลี่ยนผ่านของการสร้างระเบียบภูมิภาค.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 8. https://blogazine.pub/blogs/hulaohmmy/post/6510

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564)[1]. *ภาคอีสาน (ประเทศไทย).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://th.wikipedia.org/wiki/ภาคอีสาน_(ประเทศไทย)

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564)[2]. *สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 4 (เชียงของ–ห้วยทราย).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว_4_(เชียงของ–ห้วยทราย)

วิจัยกรุงศรี. (2562). *แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2562-2564: อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 12. https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20

วิจัยกรุงศรี. (2564). *แนวโน้มธุรกิจและอุตสาหกรรมไทย ปี 2564-2566.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.krungsri.com/th/research/industry/summary-outlook/industry-summary-outlook-2021-2023.

วิภวานี เผือกบัวขาว, ประสารโชค ธุวะนุติ, และ ชนัด เผ่าพันธ์ดี. (2560). การกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *Veridian E-Journal, 10*(3), 68-85.

วีระวุฒิ สร้อยพลอย. (2561). *เอกสารวิเคราะห์เรื่อง "ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย".* กลุ่มงานความร่วมมือ 2, กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, กรมการค้าต่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 24. https://www.dft.go.th/Portals/3/3.1%20ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย.pdf

ศิริชัย กาญจโนภาส. (2557). *แรงจูงใจ และพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวเอเชียใต้ที่เดินทางมาประเทศไทย* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์]. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 26. http://libdoc.dpu.ac.th/thesis/154410.pdf

ศุภเจตน์ จันทร์สาส์น. (2552). ความยากจนและความเหลื่อมล้ำของรายได้ในประเทศไทย. *ประชากรศาสตร์, 25*(2), 69-87.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2560). *ท่าเรือสำคัญที่อำเภอเชียงของ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 16. http://www.aseanthai.net/ewt_news.php?nid=7173&filename=index_2

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2564). *จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยพม่า.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. http://www.aseanthai.net/sub_convert.php?nid=582

ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์. (2564)[1]. *เนด้า'เชียร์สร้างสะพานไทย-ลาว7.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 3. https://www.reic.or.th/News/RealEstate/453217

ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์. (2564)[2]. *อาคม ลุยเจรจากำ 4.5 พันล. ดันทวาย.* สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. https://www.reic.or.th/News/RealEstate/453159

ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลพื้นฐาน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (The Republic of the Union of Myanmar).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 18. https://www.ditp.go.th/contents_attach/141175/141175.pdf

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2564). *ข้อมูลรายมณฑล.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 21. https://thaibizchina.com/figure-publication/county-information

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง. (2558). *บทความบีไอซีคุนหมิง ปี 2558 ตอนที่ 6 มณฑลยูนนาน ประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 28. https://kunming.thaiembassy.org/th/content/60286

สถานบันยานยนต์. (2555). *การศึกษาพัฒนาการอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของโลก : กรณีศึกษาสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และจีนไทเป.* สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม.

สถาบันวิจัยยาง. (2557). *การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการผลิตของเกษตรกรชาวสวนยางจากยางแผ่นดิบเป็นน้ำยางสด.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 5. https://tarr.arda.or.th/preview/item/XfOnJRXPJsTLsRZIqcrsm

สถาบันพลาสติก. (2564). *สถิติส่งออก - ยางธรรมชาติ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 5. http://rubber.oie.go.th/ImExThaiByProduct.aspx?pt=ex

สนธยา จงพันธนิมิตร. (2562, พฤษภาคม 17). *(สนข.) เดินหน้าสร้างการรับรู้โครงการนำร่องการพัฒนาทางหลวงสายหลักให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นำร่อง 2 สาย กรุงเทพ-สระแก้วและนครสวรรค์ -พิษณุโลก.* สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 12. https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG190517223711074

สมพร อิศวิลานนท์. (2563). ตลาดทุเรียนโลกและการส่งออกทุเรียนผลสดของไทย. *รวมพลังฝ่าวิกฤตทุเรียนเมื่อตลาดนำเข้าจีนชะงัก.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 10. http://www.agripolicyresearch.com/?p=5035

สวพ. FM91. (2564). *สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 18. https://www.fm91bkk.com/fm90000

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564)[1]. *ข้อมูลพื้นฐานของต่างประเทศปี 2564.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 5. https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง_2564.pdf

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564)[2]. *สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao People's Democratic Republic)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 24. https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/ลาว_2564.pdf

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564)[3]. *สาธารณรัฐประชาชนจีน (People's Republic of China)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 24. https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/จีน_2564.pdf

สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย. (2556). *สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. https://thai.tourismthailand.org/Attraction/สะพานมิตรภาพ-3-นครพนม-คำม่วน

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). *รายงานสรุปผู้บริหารแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565*. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 10. https://www.eeco.or.th/web-upload/filecenter/untitled%20folder/eec001-1.pdf

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2562). *อีอีซี ข้อเท็จจริงที่ควรรู้*. สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. https://www.eeco.or.th/th/filedownload/1720/file-อีอีซี-ข้อเท็จจริงที่ควรรู้-final

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม. (2562). *สรุปรายงานการจัดเวทีเสวนาเรื่อง "ส่องอนาคตตลาดทุเรียนส่งออกไทย"*. สำนักประสานงานงานวิจัยเชิงนโยบายเกษตร: สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 8. http://www.agripolicyresearch.com/?p=4938

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2562)[1]. *รายงานการศึกษาขั้นสุดท้าย (Final Report) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ 20 ปี ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)*.

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2562)[2]. *ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563-2582)*. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 19. https://www.neda.or.th/2018/th/about?n=rQtWewEb3Q

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2564). *ข้อมูลประเทศและโครงการ*. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 24. https://www.neda.or.th/2018/th/project/rQVWewEb3Q

สำนักงานโฆษก สถานทูตสหรัฐฯและสถานกงสุลในประเทศไทย. (2563). *เปิดตัวหุ้นส่วนลุ่มน้ำโขง-สหรัฐฯ เพื่อยกระดับการมีส่วนร่วมของสหรัฐฯ ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://th.usembassy.gov/th/launch-of-the-mekong-u-s-partnership-expanding-u-s-engagement-with-the-mekong-region-th/

สำนักงานจังหวัดนครพนม. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพ 3*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://www.nakhonphanom.go.th/travel/detail/10/data.html

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2564). *ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 12. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2564-05/25640527-ReportPlanLogisticsMOT-31March64.pdf

สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดหนองบัวลำภู. (2562). *ครม.เห็นชอบโครงสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-แขวงบอลิคำไซ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.facebook.com/PrNongbualamphu/photos/ครมเห็นชอบโครงสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว-แห่งที่-5-บึงกาฬ-แขวงบอลิคำไซ-พร้อมทุ่มงบ/1058048624385463/

สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ และ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560-2564.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 16. https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf

สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). *สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2562.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 20. https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411

สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2564). *รายงานสภาะเศรษฐกิจการท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 20. https://www.mots.go.th/download/article/article_20210521170904.pdf

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. (2564). *สถิติการค้าระหว่างประเทศ:* กระทรวงพาณิชย์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://tradereport.moc.go.th/

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน). (2563). *ข้อมูลทรัพยากร : ข้อมูลกลุ่มชาติพันธุ์ในประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://data.go.th/dataset/ethnic-groups

สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ. (2564). *โครงการก่อสร้างทางรถไฟ จีน-ลาว (China-Laos Railway)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=5905106996229405&id=237632199643608

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2564). *แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 2. https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parbudget/download/article/article_20200826101915.pdf

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (ม.ป.ป.). *รายงานสรุปผลการศึกษาเรื่องการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers) ที่มีต่อการส่งออกของไทยในเวทีการค้าโลกและการดำเนินการของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง.* สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. https://edoc.parliament.go.th/Result.aspx?docId=610690&detailId=862564

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2559). *การศึกษาการค้ายางพาราผ่านด่านชายแดน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://www.oae.go.th/view/ 1/ด้านวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร/TH-TH/?page977=1

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2560). *การศึกษาการศึกษาบทบาทของผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้ที่มีต่อผลไม้ไทย กรณีศึกษาลำไย.* เอกสารวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2561). *การศึกษาศักยภาพเศรษฐกิจสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา: สินค้ายางพารา.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://dric.nrct.go.th/Search/SearchDetail/297561

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2563). *โครงการบูรณาการพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรสู่ความยั่งยืน กรณี ยางพารา.* กรุงเทพฯ: รายงานฉบับสมบูรณ์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://www.oae.go.th/assets/portals/1/ebookcategory/60_rubbercase64/

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2564)[1]. *ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://www.oae.go.th/view/1/ยางพารา/TH-TH

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2564)[2]. *ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://www.oae.go.th/view/1/ผลพยากรณ์/TH-TH

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2564)[3]. *สถิติการนำเข้า (Import).* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 10. http://impexp.oae.go.th/service/import.php

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง. (2563). *โครงการศึกษาสภาวการณ์หนี้ภาคครัวเรือนและการประเมินผลกระทบเศรษฐกิจมหภาคด้วยแบบจำลองคำนวณดุลยภาพทั่วไป.* กรุงเทพฯ: รายงานฉบับสมบูรณ์.

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ. (2558). *อุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์และจักรยานยนต์ในประเทศกัมพูชา.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 28. https://www.ditp.go.th/contents_attach/138093/138093.pdf

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง. (2563). *รายงานสถานการณ์เศรษฐกิจการค้าประเทศเมียนมา พฤศจิกายน 2563.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/669630/669630.pdf&title=669630&cate=564&d=0

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง. (2564). *รัฐบาลเมียนมาให้ความสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศ.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/733526/733526.pdf&title=733526&cate=565&d=0

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย. (2560). *สถานการณ์ตลาดผลไม้ของเวียดนาม ประจำเดือนสิงหาคม ปี 2560*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://www.ditp.go.th/contents_attach/200391/200391.pdf

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย. (2563). *รายงานด่านสากล Cha Lo.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/629334/629334.pdf&title=629334&cate=1058&d=0

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง. (2563). *รายงานตลาดทุเรียนของไทยในจีน*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://www.ditp.go.th/contents_attach/669420/669420.pdf

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครโฮจิมินห์. (2558). *การปลูกและตลาดบริโภคของทุเรียนเวียดนาม*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://www.ditp.go.th/contents_attach/138082/138082.pdf

สำนักงานส่งเสริมการลงทุน. (2557). เขตเศรษฐกิจพิเศษ. *วารสารส่งเสริมการลงทุน, 25*(11). สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 5. https://www.boi.go.th/upload/content/BOI_November57_30162.pdf

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2559). *ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม กลุ่มอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio-Based Industry) : อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา.* กรุงเทพฯ.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)[1] *การสำรวจที่พัก ปี 2563*. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 8. http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/สำรวจ/ด้านเศรษฐกิจ

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)[2]. *สถิติเกษตรและประมง.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 2. http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/11.aspx

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)[3]. *สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 24. http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/08.aspx

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)[4]. *สถิติอุตสาหกรรม.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/12.aspx

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559)[1]. *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 14. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559)[2]. *เขตเศรษฐกิจพิเศษ ในประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 14. http://www.mua.go.th/users/budget/doc/04_0503_w35_Eco.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)[1]. *ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 10. https://drive.google.com/file/d/1XSBMp8OCsauJqECOB-XZLB91-cRrNsEV/view

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)[2]. *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564),* 1-73. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 12. https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)[3]. *การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) อย่างยั่งยืน.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 2. https://www.nesdc.go.th/ewt_news.php?nid=8026&filename=index

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)[4]. *แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2561-2580).* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 12. http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2019/04/05-การท่องเที่ยว.pdf.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563)[1]. *ผลการประชุมระดับรัฐมนตรีแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 24 (The 24th GMS Ministerial Conference).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 14. https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2564/P_403236_26.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563)[2]. *รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เดือนกรกฎาคม 2563.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 25. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=10421

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564)[1]. *กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13.* สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 26. https://www.nesdc.go.th/download/document/Yearend/2021/plan13.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564)[2]. *สถิติบัญชีประชาชาติของประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 11. https://www.nesdc.go.th/main.php?filename=national_account

สำนักประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงแรงงาน. (2562). *กรอบความร่วมมือ Greater Mekong Subergion : GMS.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 2. https://icb.mol.go.th/asean_workgroup/กรอบความร่วมมือ-greater-mekong-subregion-gms.

สำนักพัฒนาฐานข้อมูลและตัวชี้วัดภาวะสังคม. (2561). *รายงานสถานการณ์ความยากจนและความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ในระดับภาคของประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 10. https://www.nesdc.go.th/ewt_w3c/ ewt_dl_link.php?nid=7787

สำนักส่งเสริมการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม. (2563). *กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. Factsheet สินค้ายางพารา.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. https://ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/605380/605380.pdf&title=605380&cate=739&d=0

สิทธินันท์ มานิตกุล. (2561). ความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในแม่น้ำโขง. *รัฏฐาภิรักษ์, 60*(2), 104-110.

สุมาลี สุขดานนท์. (2562). *ผลกระทบและแนวโน้มการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ 21*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai21/saimai21.html

ยุพิน พงษ์ทอง. (2564, กรกฎาคม 27). *กรมวิชาการเกษตรเข้มผู้ประกอบการ ปฏิบัติตามมาตรการเข้มงวดป้องเชื้อโควิดติดผลไม้ไปจีน.* กรุงเทพธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. https://www.bangkokbiznews.com/news/951372

หอการค้า จังหวัดอุบลราชธานี. (2563). *สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อำเภอนาตาล (อุบลราชธานี) - เมืองละคอนเพ็ง (สาละวัน).* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.ubonchamber.net/page/id/1506146154072110

อภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย. (2561). *แนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 12 (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์ เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก-ตะวันตก*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 1. http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/ doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/8591e/รวม.pdf

อภิรุต โกสิตานนท์, ศักดิ์สิทธิ์ บุศยพลากร, และ เรวัตร ธรรมาอภิรมย์. (2553). ผลกระทบจากการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าของเหล็กแผ่นรีดร้อนในประเทศไทย. *วารสารเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ, 1*(2), 69-84.

อรมน ทรัพย์ทวีธรรม (2564). *ความร่วมมือ 'แม่โขง-ล้านช้าง' เชื่อมเศรษฐกิจข้ามพรมแดน 6 ประเทศ.* สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 28. https://www.prachachat.net/columns/news-651746

อัทธ์ พิศาลวานิช. (2559). การศึกษาเปรียบเทียบห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราของไทยกับมาเลเซียและอินโดนีเซีย. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 36*(1), 111-128.

แอลทูบีทราเวล. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แม่น้ำโขง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต แห่งที่ 2.* สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 4. https://www.l2btravel.net/content/4831/สะพานมิตรภาพ-ไทย-ลาว-แม่น้ำโขง-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แห่งที่-2

ไอที ธุรกิจ. (2563, สิงหาคม 20). *UTA จัดทำแผนฯ พัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเชื่อมโครงข่ายพื้นฐานฯ ใน EEC.* สำนักข่าวอินโฟเควสท์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. https://today.line.me/th/v2/article/7qmn9l