

## ภาคผนวก ก สรุปนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาทบทวน ข้อมูลสถิติภูมิเกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องที่นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษา จำนวน 24 รายการ ประกอบด้วย

- (1) กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี
- (2) นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (พ.ศ. 2558): คณะรัฐมนตรี
- (3) นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (พ.ศ. 2559): คณะรัฐมนตรี
- (4) แผนพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560): คณะรัฐมนตรี
- (5) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (6) แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565): กระทรวงคมนาคม
- (8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับประเทศ (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี
- (10) ยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และ “อุตสาหกรรม 4.0” (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี
- (11) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (12) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (13) โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (14) โครงการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (พ.ศ. 2552): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- (15) โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (พ.ศ. 2557): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- (16) โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) (พ.ศ. 2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (17) โครงการข่ายเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (พ.ศ. 2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (18) โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2556-2560): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (19) โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- (20) รายงานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

- (21) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการท่าเรือบกเพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ. 2559): กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
- (22) ข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน (พ.ศ. 2559): สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- (23) สรุปการเสวนาเรื่อง ระบบ Logistics บนเส้นทางสายไหมใหม่ระหว่างจีนและยุโรป (พ.ศ. 2560): ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- (24) “One Belt One Road and Industrial Capacity Cooperation” (พ.ศ. 2560): สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

สามารถสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนได้ดังนี้

## 1. กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เป็นการนำนโยบายรัฐบาล 11 ข้อ ประเด็นปฏิรูปของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ 11 ด้าน และประเด็นปฏิรูปของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 36 กิจกรรม มาเสนอเป็นร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปีให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในระยะที่ 2 ของรัฐบาล และกรอบการปฏิรูปในระยะที่ 3 ต่อไป เพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน”

### 1) วิสัยทัศน์

“ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

### 2) วัตถุประสงค์

เพื่อนำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุขและตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูงเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เพื่อความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาค และเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

### 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนา

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี มีดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ทั้งนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ได้นำวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์ ทั้ง 6 ด้าน ของกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี มาเป็นแนวทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ในลักษณะของการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ ระยะยาวลงสู่การปฏิบัติในช่วงระยะเวลา 5 ปี โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้ตอบสนองกับบริบทการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น ในช่วง 5 ปีแรกของกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2564) เป็นสำคัญ

## 2. นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (พ.ศ. 2558): คณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2558 เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ต่อไป โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์ อีกทั้งให้คณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษกำกับให้กระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ตามขั้นตอนและอำนาจหน้าที่โดยด่วน รวมทั้งให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการให้สิทธิพิเศษในลักษณะเดียวกันนี้กับกิจการใดๆ ที่อาจจะได้รับพิจารณาเป็นกรณีพิเศษในระยะต่อไปตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

วัตถุประสงค์ของการพัฒนาคลัสเตอร์:

- (1) เพื่อสร้างความเข้มแข็งของ Value Chain และนำไปสู่การสร้างฐานอุตสาหกรรมแห่งอนาคต
- (2) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนของประเทศไทย เพื่อดึงดูดการลงทุนที่มีคุณค่าทั้งจากนักลงทุนรายเดิมและรายใหม่
- (3) เพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น ตลอดจนสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับ SMEs

คุณสมบัติสำคัญของคลัสเตอร์:

- (1) มีการกระจุกตัวในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเฉพาะอย่าง
- (2) มีการเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่างๆ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับ Value Chain และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม (ผู้ผลิตต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ อุตสาหกรรมสนับสนุน สถาบันศึกษา สถาบันวิจัย สถาบันเฉพาะทาง หน่วยงานรัฐ องค์กรเอกชน และองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง)
- (3) มีการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจท้องถิ่น เชื่อมโยงกับ SMEs ในท้องถิ่น เป็นต้น

การกำหนดคลัสเตอร์เป้าหมายในระยะแรก ได้แก่

- (1) Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น
  - คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน
  - คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม
  - คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - คลัสเตอร์ดิจิทัล
- (2) คลัสเตอร์เป้าหมายอื่นๆ ได้แก่
  - คลัสเตอร์เกษตรแปรรูป
  - คลัสเตอร์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
- (3) กิจการเป้าหมายที่จะส่งเสริมเป็นพิเศษในแต่ละคลัสเตอร์ ประกอบด้วย 2 กลุ่มที่สำคัญ ดังนี้
  - โครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาคลัสเตอร์ ได้แก่ กิจการฐานความรู้ และกิจการโลจิสติกส์
  - กลุ่มอุตสาหกรรมผลิตที่มีความสำคัญสูง ได้แก่ กิจการต้นน้ำที่สำคัญของแต่ละคลัสเตอร์ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่จะส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักต่างๆ และผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

### 3. นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (พ.ศ. 2559): คณะรัฐมนตรี

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย เริ่มต้นจากพื้นที่บริเวณชายแดนเป็นลำดับแรก คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้กำหนดให้นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นส่วนหนึ่งของแผนที่นำทางในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ชายแดน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค สร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้แก่ประชาชน เสริมสร้างความมั่นคงและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและพื้นที่ชายแดน โดยใช้ประโยชน์จากโอกาสในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ภายใต้การขับเคลื่อนการดำเนินงานของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีในฐานะหัวหน้า คสช. เป็นประธาน มีกรรมการประกอบด้วยหัวหน้าส่วนราชการและองค์กรภาคเอกชน โดยมีคณะอนุกรรมการ 6 ชุด ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่เกี่ยวข้องเป็นประธานเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานในแต่ละด้านให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

โดยมีกรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- (1) วัตถุประสงค์ของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โดยรวมของการพัฒนาประเทศ
- (2) กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษต้องสอดคล้องกับจุดแข็งและศักยภาพของพื้นที่
- (3) ที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ในตำแหน่งทางยุทธศาสตร์สำคัญเชื่อมโยงกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งหลัก ตลาดและแหล่งวัตถุดิบ
- (4) กลไกการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษต้องมีความคล่องตัว
- (5) มาตรการและสิทธิประโยชน์ เพื่อส่งเสริมการลงทุนสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่ง
- (6) การบังคับใช้กฎระเบียบต้องมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในการอำนวยความสะดวกในการลงทุน

องค์ประกอบหลักของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- (1) การกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- (2) การให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุน
- (3) การจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) ด้านการลงทุน
- (4) การบริหารจัดการด้านแรงงานและการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงานสาธารณสุขและความมั่นคง
- (5) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร

### 4. แผนพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560): คณะรัฐมนตรี

แผนพัฒนาจังหวัด 76 จังหวัดและกลุ่มจังหวัด 18 กลุ่มจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560) ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556 มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรอบนโยบายการพัฒนาภาคยุทธศาสตร์รายสาขา และยุทธศาสตร์รายประเทศ (พ.ศ. 2556-2563) รวมถึงสอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส สภาพปัญหา และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ จังหวัดและกลุ่มจังหวัดได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อสร้างรายได้ ลดรายจ่าย ขยายโอกาส เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มจังหวัด/จังหวัด ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านเกษตร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน การค้าชายแดน ด้านอุตสาหกรรม ด้านคมนาคม ด้านพลังงาน และด้านอื่นๆ สำหรับประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญที่เป็นตำแหน่งการพัฒนาภูมิภาค สรุบบังคับตารางที่ ก-1

ตารางที่ ก-1 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เป็นตำแหน่งการพัฒนากลุ่มจังหวัด (พ.ศ. 2557-2560)

กลุ่มจังหวัด	ด้านเกษตร	ด้านท่องเที่ยว	ด้านการค้า การลงทุน การค้าชายแดน	ด้านอุตสาหกรรม	ด้านคมนาคม	ด้านพลังงาน
ภาคเหนือตอนบน 1	Northern Food Valley	Lanna Culture and Creative Tourism			Northern Landport	
ภาคเหนือตอนบน 2	สินค้าเกษตรคุณภาพดีและปลอดภัย	อารยธรรมล้านนา			Gateway and Logistics Hub	
ภาคเหนือตอนล่าง 1	- ข้าว - แปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตร	เชิงนิเวศน์ ประวัติศาสตร์	การค้าชายแดน	อุตสาหกรรม	โลจิสติกส์	
ภาคเหนือตอนล่าง 2	ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง	เชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ				
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1		ศูนย์กลางการท่องเที่ยว อารยธรรมลุ่มน้ำโขง				
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	เกษตร	เชิงนิเวศน์และวัฒนธรรม	การค้าชายแดนและการลงทุน	อุตสาหกรรมเกษตร	โลจิสติกส์	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	- ไหมไทยสู่สากล - ข้าวหอมมะลิ - GAP สู่ครัวโลก - มันสำปะหลัง	ท่องเที่ยวก่อนประวัติศาสตร์	ศูนย์กลางการค้า การบริการ	ศูนย์กลางอุตสาหกรรม	ศูนย์รวมกระจายสินค้า/ โลจิสติกส์	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	- ข้าวหอมมะลิ - มันสำปะหลัง - โค เนื้อ ไหม	อารยธรรมขอม				
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	ข้าวหอมมะลิ	ท่องเที่ยว	การค้าชายแดน			
ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	ศูนย์กลางการสร้างสรรค์ เศรษฐกิจการเกษตร	ศูนย์กลางการท่องเที่ยว ระดับนานาชาติ				
ภาคใต้ฝั่งอันดามัน	สร้างมูลค่าเพิ่มให้ยางพารา ปาล์มน้ำมัน	ท่องเที่ยวทางทะเล ที่มีคุณภาพระดับโลก				
ภาคใต้ชายแดน	พัฒนาคุณภาพ เพิ่มผลผลิต และผลิตภัณท์ยางพารา	ท่องเที่ยวชายแดนและ เชิงวัฒนธรรม	การค้าชายแดน	แปรรูปอาหารทะเล		
ภาคตะวันออก	แหล่งผลิตสินค้าเกษตร	ท่องเที่ยวระดับสากล		ฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม	ประตูสู่เศรษฐกิจโลก	
ภาคกลางตอนบน 1	เมืองอาหารปลอดภัย					
ภาคกลางตอนบน 2	เกษตรและอาหารปลอดภัย				การขนส่งโลจิสติกส์	
ภาคกลางตอนกลาง	แหล่งผลิตสินค้าเกษตร มาตรฐานสากล	ทางธรรมชาติวัฒนธรรมและ ประวัติศาสตร์	ประตูสู่การค้าโลก / ศูนย์กลางการค้าการลงทุนสู่ อินโดจีนและตลาดโลก		ศูนย์กลางการคมนาคมสู่ อินโดจีนและตลาดโลก	เมืองแห่งพืชพลังงาน
ภาคกลางตอนล่าง 1	เกษตรปลอดภัย	เชิงอนุรักษ์	การค้าชายแดน			
ภาคกลางตอนล่าง 2	ฐานการผลิตอาหารสู่ครัวโลก	ทางทะเลนานาชาติ				

ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

## 5. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรียุทธศาสตร์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) มุ่งเตรียมความพร้อมและวางรากฐานในการยกระดับประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนามาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยมีการวางวิสัยทัศน์และเป้าหมายอนาคตประเทศไทยในปี พ.ศ. 2579 ซึ่งกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เป็นกรอบที่แผนพัฒนาฉบับที่ 12 มุ่งตอบสนองวัตถุประสงค์และเป้าหมายการพัฒนาที่กำหนดภายใต้ระยะเวลา 5 ปีนี้ พิจารณาจากการประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ ที่บ่งชี้ถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของประเทศ และการสะท้อนถึงโอกาสและความเสี่ยงในการที่จะผลักดันขับเคลื่อนให้การพัฒนาในด้านต่างๆ บรรลุผลได้ในระยะเวลา 5 ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี จึงกำหนดยุทธศาสตร์ของแผนฯ ฉบับที่ 12 ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งและคมนาคม ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า การสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ และส่งเสริมธุรกิจดิจิทัลใหม่และนวัตกรรม โดยแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (ii) สนับสนุนการพัฒนา ระบบขนส่ง (iii) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (iv) การพัฒนาด้านพลังงาน และ (v) การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจะประกอบด้วย การพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้มีความเหมาะสมกับขนาดของระบบเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงข่ายทางถนนโดยบำรุงรักษาและยกระดับถนน รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อาทิ ด้านปาดังเบซาร์ ด้านบ้านน้ำร้อน รวมทั้งการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ การพัฒนาขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ

## 6. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรียุทธศาสตร์

ภาคตะวันออกของประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง นอกจากนี้ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าและบริการ รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม จึงสามารถพัฒนาสู่การเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)”

รัฐบาลได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการนี้ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 ให้แล้วเสร็จ และมีคำสั่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จัดทำแผนงานพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกฉบับนี้

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน เน้นพื้นที่เป้าหมายที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีซูปเปอร์คลัสเตอร์และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)

ในส่วนของภาคอุตสาหกรรมและบริการของ EEC มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ และยังมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว รวมทั้งความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานระดับสูงของประเทศ ในด้านการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และนิคมอุตสาหกรรมที่พร้อมรองรับการพัฒนา แต่ยังมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องมีการกำกับดูแล การให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีแผนงานของภาครัฐจำนวน 4 แผนงาน และมีแผนงานของเอกชนด้วย โดยรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ก-2

ตารางที่ ก-2 สรุปจำนวนโครงการและวงเงินภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2564

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ	11	24,042.48
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์	100	594,807.15
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมืองท่องเที่ยว และสาธารณสุข	60	93,663.90
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ	2	131.70
รวมแผนงานของภาครัฐ	173	712,645.23
แผนงานภาคเอกชน	9	209,032.13
รวมทั้งหมด	182	921,677.36

หมายเหตุ: ยังไม่รวมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประมาณ 8 แสนล้านบาท และโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (PPP) ระยะเวลาดำเนินการ 7-15 ปี

ที่มา: แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

## 7. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565): กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่การเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สรุปดังนี้

- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ
- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้ง การพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

- แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างทางขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่
- แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีความหนาแน่นขึ้นในกิจกรรมด้านการบิน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

## 8. ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับประเทศ (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มุ่งสร้างความเชื่อมโยงของทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ นโยบายรัฐบาล แผนการบริหารราชการแผ่นดิน รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนพัฒนาประเทศด้านต่างๆ ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายในประเทศ เพื่อสร้างโอกาสการพัฒนาภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ให้สอดคล้องกับศักยภาพและภูมิสังคมของพื้นที่ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศและภูมิภาค ตลอดจนระบบชุมชน และโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศให้มีความเหมาะสม เอื้อต่อการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและส่งออกความเจริญไปสู่ภูมิภาคเพื่อสร้างความสมดุลของการพัฒนา และกำหนดบทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคให้สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของพื้นที่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจ เกิดการลงทุนเพื่อสร้างงานและสร้างรายได้แก่ประชาชน ควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพคน และยกระดับคุณภาพชีวิต การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมทั้งการรักษาความมั่นคงของประเทศและการบริหารจัดการที่ดี เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนและการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ ดังนี้

- 1) พัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและการแปรรูปการเกษตร และการท่องเที่ยวของภูมิภาค
  - (1) พัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) โดยภาคกลาง ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่เขตเศรษฐกิจ แม่สอด-สุโขทัย-พิษณุโลก-ขอนแก่น-มุกดาหาร ที่แม่สอดจะเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนเชื่อมโยงไปยังประเทศเมียนมาด้านตะวันตก ส่วนจังหวัดมุกดาหารจะเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญ ในการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก เชื่อมโยงสะพานนะเขต สปป.ลาว และท่าเรือด่านหนึ่งประเทศเวียดนามทางด้านตะวันออก และพื้นที่เขต



- เศรษฐกิจจอร์เจียประเทศ-สระแก้ว-ปราจีนบุรี-กาญจนบุรี ในภาคกลางที่สามารถเชื่อมโยงไปกรุงเทพมหานคร กัมพูชา และห้วงเตา เวียดนาม สำหรับภาคใต้พัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน และอ่าวไทย เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและการขนส่ง ผลิตภัณฑ์เกษตรและพลังงานทางทะเลในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ รวมทั้งการพัฒนาเชื่อมโยงกับพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้เพื่อสร้างโอกาสการพัฒนา และสร้างความมั่นคงในพื้นที่ดังกล่าว โดยแนวสะพานเศรษฐกิจตอนบน ได้แก่ ระนอง-ชุมพร-บางสะพาน แนวสะพานเศรษฐกิจด้านพลังงานตอนกลาง ได้แก่ พังงา-กระบี่-สุราษฎร์ธานีนครศรีธรรมราช และแนวสะพานเศรษฐกิจตอนล่าง ได้แก่ สตูล-สงขลา
- (2) พัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) โดยภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง พัฒนาการท่องเที่ยว การเกษตรอุตสาหกรรมและการค้าชายแดน เชื่อมโยง สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ได้แก่ แนวเขตเศรษฐกิจเชียงของ-เชียงราย-พิษณุโลก-นครสวรรค์-จังหวัดปริมณฑล และแนวเขตเศรษฐกิจหนองคาย-อุดรธานี-ขอนแก่น-นครราชสีมา-จังหวัดปริมณฑล รวมทั้งพัฒนาฐานอุตสาหกรรมหลักของประเทศให้กระจายสู่พื้นที่ตอนใน และเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน จากแหลมฉบัง-ชลบุรี-ฉะเชิงเทรา-สระแก้ว-บุรีรัมย์-มุกดาหาร เชื่อมโยงไปสู่สะพานเขต สปป.ลาว และท่าเรือด่านึง เวียดนาม
- 2) พัฒนาบริการพื้นฐานของชุมชนเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โดยเน้นพื้นที่ชุมชนตามแนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก
- (1) ชุมชนในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ซึ่งจะมีบทบาทหลักทางด้านการค้า การบริการและการท่องเที่ยวเป็นหลัก เช่น แม่สอด จังหวัดตาก มุกดาหาร กาญจนบุรี อัญประเทศ ระนอง สงขลา เชียงของ เชียงราย และหนองคาย
- (2) ชุมชนที่มีศักยภาพเป็นแหล่งการลงทุนด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม
- (3) ชุมชนที่อยู่บริเวณจุดตัดระหว่างแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกกับแนวเหนือ-ใต้ ที่มีศักยภาพเหมาะสมเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของภาค เนื่องจากมีบทบาทหลักทางด้านการค้า การบริการ อุตสาหกรรม และศูนย์กลางการศึกษา ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก และขอนแก่น
- (4) ชุมชนที่ติดต่อกับชุมชนตามแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และแนวเหนือ-ใต้ ที่มีบทบาทหลักทางการเกษตร การค้า การบริการ โดยพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเพื่อกระจายการพัฒนามายังชุมชนเหล่านี้ เช่น จังหวัดเชียงราย ลำปาง พะเยา ตาก สุโขทัย แม่ฮ่องสอน ในภาคเหนือ จังหวัดอำนาจเจริญ ร้อยเอ็ด มหาสารคาม ชัยภูมิ หนองบัวลำภู ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง ในภาคกลาง เป็นต้น
- 3) พัฒนาระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงพื้นที่ โดยเน้นพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ในแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย
- (1) พัฒนาระบบราง เช่น โครงการทางคู่ทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก เชื่อมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากแหลมฉบัง-นครราชสีมา ต่อเชื่อมเส้นทางเชียงราย-เด่นชัย เข้าสู่ตอนเหนือของกรุงเทพมหานครโดยตรง และทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือระนอง
- (2) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดสตูลเชื่อมโยงสู่นานาชาติ และท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ที่จังหวัดเชียงราย รองรับการแข่งขันที่เชื่อมโยงกับจีน
- (3) เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมบริเวณจุดตัดในแนวตะวันออก-ตะวันตก และแนวเหนือ-ใต้ โดยเน้นการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Regional Multimodal Center) และศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Center) บริเวณจุดตัดที่สำคัญ คือ จังหวัดพิษณุโลก และขอนแก่น

- 4) สร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศให้ยั่งยืน โดยเฉพาะแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และแนวเหนือ-ใต้
- (1) พัฒนาแหล่งน้ำให้เพียงพอต่อการเกษตร การอุปโภคบริโภคของชุมชน รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการพัฒนาระบบเครือข่ายน้ำ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่และจัดหาพื้นที่แหล่งน้ำขนาดเล็กเพื่อชุมชน
  - (2) พัฒนาสิ่งแวดล้อมเมืองและแหล่งอุตสาหกรรม เพื่อป้องกันมลพิษ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเน้นชุมชนเมืองศูนย์กลางความเจริญและเมืองชายแดน
  - (3) จัดให้มีการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการเกษตร อุตสาหกรรมและชุมชน และใช้มาตรการทางภาษี เพื่อช่วยให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปตามแผนที่วางไว้ เพื่อลดปัญหาการรุกร้าพื้นที่อนุรักษ์และสงวนไว้เพื่อระบบนิเวศ
  - (4) รมรงคให้มีการดำเนินมาตรการและกิจกรรมที่เป็นการลดปัญหาโลกร้อน

โดยสรุปทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ช่วยชี้นำทิศทางการพัฒนาภาคต่างๆ ของประเทศในอนาคต ให้สามารถใช้ศักยภาพที่มีอยู่ และโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงของโลก เพื่อสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่ภูมิภาคต่างๆ ให้เกิดการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืนในระยะยาว โดยมีกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ รองรับทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของประเทศ และเชื่อมโยงสนับสนุนการพัฒนา

## 9. ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี

ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ประกอบด้วย 3 กลไกในการขับเคลื่อนความมั่งคั่ง ได้แก่ (i) กลไกการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม โดยการสร้างคลัสเตอร์ทางด้านเทคโนโลยี การพัฒนาขีดความสามารถด้านการวิจัยและพัฒนา กิจกรรมร่วมทุนรัฐและเอกชนในโครงการขนาดใหญ่ (ii) กลไกการขับเคลื่อนด้วยการสร้างการมีส่วนร่วม เป็นการสร้างโอกาสและความมั่งคั่งอย่างเท่าเทียม การสร้างคลัสเตอร์เศรษฐกิจระดับกลุ่มจังหวัด การพัฒนาเศรษฐกิจระดับฐานราก ในชุมชน การส่งเสริมวิสาหกิจเพื่อสังคม การสร้างแรงงานที่มีทักษะและความรู้ด้านเทคโนโลยีเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เป็นต้น และ (iii) กลไกการขับเคลื่อนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการใช้นโยบายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การมุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน คำนึงถึงประโยชน์ที่ได้จากการลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งระบบ

## 10. ยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และ “อุตสาหกรรม 4.0” (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี

ประเทศไทย 4.0 เป็นแนวคิดที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง 3 มิติ สำคัญ คือ (i) เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง “นวัตกรรม” (ii) เปลี่ยนจากการเน้นภาคการ “ผลิตสินค้า” ไปสู่การเน้นภาค “บริการ” มากขึ้น และ (iii) เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม

วัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ (i) ปรับเปลี่ยนประเทศไทยสู่ High Income Country ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมปัญญา เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ โดยการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในรูปแบบประชารัฐ การบริหารจัดการสมัยใหม่ และการสร้างคลัสเตอร์ทางด้านเทคโนโลยี การพัฒนาขีดความสามารถด้านการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาโมเดลธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม รวมถึงการบ่มเพาะธุรกิจด้านเทคโนโลยี (ii) ให้ประชาชนได้รับประโยชน์และเป็นการกระจายรายได้ โอกาส และความมั่นคงที่เกิดขึ้น โดยสร้างคลัสเตอร์เศรษฐกิจระดับกลุ่มจังหวัด จังหวัดการพัฒนาเศรษฐกิจและระดับฐานราก ในชุมชน การส่งเสริมวิสาหกิจเพื่อสังคม เพื่อตอบโจทย์ประเด็นปัญหาและความท้าทายทางสังคมในมิติต่างๆ การส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก การยกระดับขีดความสามารถ

การเสริมสร้างทักษะและการเติมเต็มศักยภาพของประชาชนให้ทันกับพลวัตการเปลี่ยนแปลงจากภายนอก และการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดแบบมีเงื่อนไข (Negative Income Tax) และ (iii) สร้างความมั่งคั่งของประเทศไทยในอนาคต จะต้องคำนึงถึงการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการมุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน การปรับแนวคิดจากเดิมที่คำนึงถึงรายได้เปรียบเรื่องต้นทุน (Cost Advantage) เป็นหลัก มาสู่การคำนึงถึงประโยชน์ที่ได้จากการลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งระบบ (Lost Advantage) หัวใจสำคัญอยู่ที่การพัฒนากระบวนการผลิตให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด อันจะเกิดประโยชน์กับประเทศและประชาคมโลกด้วยในเวลาเดียวกัน โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา (i) จากการเกษตรแบบดั้งเดิม (Traditional Farming) ไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) (ii) จาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่ทั่วไป ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups ที่มีศักยภาพสูง (iii) จาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำ ไปสู่ High Value Services และ (iv) จากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง นอกจากนี้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ต้องมีการขับเคลื่อนพัฒนาวิทยาการ ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา แล้วต่อยอดในกลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย ดังนี้

- (1) กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture and Bio-Tech)
- (2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness and Bio-Med)
- (3) กลุ่มเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม (Smart Devices, Robotics and Mechatronics)
- (4) กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่างๆ ปัญญาประดิษฐ์และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, IoT, Artificial Intelligence and Embedded Technology)
- (5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture and High Value Services)

ส่วนอุตสาหกรรม 4.0 หรือ INDUSTRY 4.0 ปรากฏอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2560-2579 และปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 เป็นแผนพัฒนา 5 ปี แรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศไทยโดยคาดหวังว่าใน 20 ปีข้างหน้าประเทศไทยจะก้าวพ้นไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วและจะยกระดับรายได้ประชาชาติ

โดยบทบาทของการพัฒนาอุตสาหกรรมในอดีตจนถึงปัจจุบัน สามารถแบ่งยุคของการเปลี่ยนแปลงซึ่งเรียกว่าการปฏิวัติอุตสาหกรรม ได้ดังต่อไปนี้

#### 1) อุตสาหกรรม 1.0 “ยุคการใช้พลังงานไอน้ำ / HYDRO-STEAM POWER (พ.ศ. 2327-2412)”

อุตสาหกรรม 1.0 หรือ Industry 1.0 ถือเป็นยุคแรกเริ่มของการปฏิวัติอุตสาหกรรม เริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2343 มีการประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำ และนำพลังงานไอน้ำมาใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอฝ้ายเป็นอันดับแรก ถือเป็นการทดแทนการใช้แรงงานคนหรือสัตว์หรือพลังงานจากธรรมชาติ หลังจากนั้นได้มีการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำเหล่านี้ไปประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมถ่านหินและเหล็ก ซึ่งเป็นการเปลี่ยนผ่านจากอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค ไปเป็นอุตสาหกรรมหนัก เช่น การผลิตเครื่องจักร รถไฟ เรือเดินสมุทร

#### 2) อุตสาหกรรม 2.0 “ยุคพลังงานไฟฟ้า / ELECTRIC POWER (พ.ศ. 2413-2512)”

อุตสาหกรรม 2.0 หรือ Industry 2.0 เป็นยุคอุตสาหกรรมที่มีการใช้แรงงานคนร่วมกับการใช้งานเครื่องจักรที่มีต้นกำลังจากพลังงานไฟฟ้าเพื่อมาทดแทนการใช้ไอน้ำ และเป็นยุคแรกเริ่มของการใช้ระบบสายพานลำเลียงในกระบวนการผลิต มีการใช้ระบบไฟฟ้าควบคุมด้วยรีเลย์แบบกึ่งอัตโนมัติ มีการควบคุมเครื่องจักรด้วยระบบเชิงตัวเลข และมีลักษณะของการผลิตแบบการผลิตเป็นจำนวนมาก (Mass Production)

3) อุตสาหกรรม 3.0 “ยุคคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ / COMPUTERIZE AND INFORMATION TECHNOLOGY (พ.ศ. 2513-2559)”

อุตสาหกรรม 3.0 หรือ Industry 3.0 เป็นยุคอุตสาหกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรที่ควบคุมการทำงานเชิงตัวเลขด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Numerical Control) และระบบเครื่องควบคุมเชิงตรรกะที่สามารถโปรแกรมได้ (Programmable Logic Controller) เพื่อใช้ในการควบคุมการทำงานของเครื่องจักรหรือระบบต่างๆ แทนวงจรรีเลย์แบบเก่า มีการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในสายการผลิตเพื่อให้เกิดการทำงานที่คล่องตัวและมีประสิทธิภาพ เริ่มมีการนำหุ่นยนต์เข้ามาช่วยในกระบวนการผลิต กล่าวได้ว่า เป็นยุคที่มีการใช้คอมพิวเตอร์เพื่อควบคุมการทำงานแทนคน มีการใช้เทคโนโลยีรหัสแท่งและอาร์เอฟไอดี เพื่อเก็บข้อมูลและส่งข้อมูล อุตสาหกรรมในยุคนี้ถือเป็นยุคอัตโนมัติ สำหรับการวางแผนการใช้ทรัพยากรต่างๆ นั้น ได้นำเอา ระบบการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจขององค์กร (Enterprise Resource Planning) เข้ามาประยุกต์ใช้ในการบริหารและ จัดการทรัพยากรในองค์กรเพื่อให้เกิดผลผลิตภาพมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยในการควบคุมวัสดุ และวางแผนการผลิต (Material Requirement Planning) โดยมีเครือข่ายอินเทอร์เน็ตเป็นปัจจัยสำคัญในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลสารสนเทศ

4) อุตสาหกรรม 4.0 “ยุคอุตสาหกรรมอัจฉริยะและสังคมดิจิทัล / SMART INDUSTRIAL AND DIGITAL SOCIETY (พ.ศ. 2556-2576)”

อุตสาหกรรม 4.0 เป็นยุคอุตสาหกรรมที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและอินเทอร์เน็ตมาใช้ในการบวนการผลิตสินค้า สามารถเชื่อมต่อความต้องการของลูกค้าแต่ละรายเข้ากับกระบวนการผลิตได้โดยตรง และมีความสามารถผลิตสินค้า เป็นจำนวนมากได้หลากหลายรูปแบบ โดยใช้กระบวนการผลิตที่ประหยัดเวลาและมีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ครอบคลุมแบบ Smart Factory

สำหรับองค์ประกอบในการพัฒนาอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นอุตสาหกรรม 4.0 ประกอบด้วย 9 องค์ประกอบ คือ

- (1) การใช้หุ่นยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Robots) มาเป็นผู้ช่วย
- (2) การสร้างแบบจำลองสถานการณ์เสมือนจริง
- (3) การบูรณาการระบบต่างๆ เข้าด้วยกัน (System Integration)
- (4) การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของสิ่งของ (Internet of Things) ซึ่งทำให้สิ่งของต่างๆ สามารถสื่อสารระหว่างกันได้
- (5) การรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Cyber Security)
- (6) การประมวลผลข้อมูลผ่านระบบคลาวด์ (Cloud Computing)
- (7) การขึ้นรูปชิ้นงานด้วยเนื้อวัสดุ Additive Manufacturing (3D Printing)
- (8) เทคโนโลยี Augmented Reality ที่ผสานโลกแห่งความเป็นจริงเข้ากับโลกเสมือนโดยผ่านอุปกรณ์
- (9) ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) หรือชุดข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อนที่มีเทคโนโลยีการบันทึก จัดเก็บ ค้นหา แบ่งปัน และการวิเคราะห์ข้อมูล

กล่าวได้ว่า อุตสาหกรรม 4.0 จำเป็นต้องอาศัยความก้าวหน้าทางวิทยาการคอมพิวเตอร์โดยเฉพาะเรื่องของการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อการผลิต หรือเทคโนโลยีระบบไซเบอร์ทางกายภาพ (Cyber Physical System) ซึ่งจะต้องพัฒนาเครื่องจักร (สิ่งของ) ให้มีความสามารถสื่อสารและส่งข้อมูลระหว่างกันได้อย่างแม่นยำ สามารถทำงานและตัดสินใจด้วยตัวเองได้ ส่งผลให้ การใช้แรงงานในภาคการผลิตลดลงเป็นลำดับ

ทั้งนี้ แผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “ไทยแลนด์ 4.0” ซึ่งจะใช้นวัตกรรมเศรษฐกิจดิจิทัลและอุตสาหกรรมอัจฉริยะ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยจะมีการนำระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติและหุ่นยนต์เข้ามาใช้ในระบบการผลิตขณะเดียวกันเศรษฐกิจ แห่งอนาคตจะขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีพื้นฐาน 4 ด้าน ได้แก่ เทคโนโลยีชีวภาพ นานาเทคโนโลยี เทคโนโลยีวัสดุศาสตร์ พลังงานสะอาด และอุตสาหกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ เทคโนโลยีพันธุกรรมศาสตร์ใหม่หรือ “GENERATION GENOMICS” ด้านการสื่อสารจะเกิดสังคมดิจิทัลเข้าสู่ยุคอินเทอร์เน็ตสำหรับทุกสรรพสิ่งหรือ Internet of Things (IoT)

## 11. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทาน เพื่อความสามารถในการแข่งขันและบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนเป็นจำนวนมาก

ในส่วนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน มีองค์ประกอบหลักคือ 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) มีการวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จ ดังนี้

1. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position)
2. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
3. ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal)

ในส่วนของการกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนา ประกอบด้วย

ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

- กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farm to Forks)
- กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

- กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน
- กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน
- กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

- กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก
- กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน
- กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้า ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรม บริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)

#### ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

- กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน
- กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับกับการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย

#### ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน
- กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

#### ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

##### ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

- กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน
- กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์

##### ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผน อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)

## 12. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) มีเป้าหมายเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคโดยประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

### (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน โดยในภาคเกษตรกรรมจะสนับสนุนและพัฒนากระบวนการจัดการผลผลิตในฟาร์มเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร ปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่การผลิต ในภาคอุตสาหกรรมจะสนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์บริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Industries: SMIs) เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการจัดการอย่าง

เป็นระบบ ส่งเสริมความร่วมมือการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดห่วงโซ่อุปทาน การจัดการโลจิสติกส์แบบย้อนกลับ (Reverse Logistic) และส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) โดยพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เพื่อขยายตลาด สร้างโอกาสทางธุรกิจ
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ และส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green&Safety Logistics) โดยสนับสนุนความรู้แก่ผู้ประกอบการให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและความสำคัญของผลกระทบของการดำเนินการต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลก ใช้กลไกทางภาษีและกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจและลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทย

(2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พัฒนาระบบโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า
  1. สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal)
  2. สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
  3. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์
  4. พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ โดยเร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐกับเอกชน (G2B) ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ และเตรียมความพร้อมขยายการเชื่อมโยง NSW ไปสู่ระบบ Port Community System ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อปรับลดขั้นตอนในการออกใบอนุญาตการนำเข้าส่งออกตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA)
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษี (Tariffs) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff barriers-NTBs)

(3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยบุคลากรด้านโลจิสติกส์ นวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และเทคโนโลยี และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ โดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาให้สอดคล้องกับมาตรฐาน และจัดตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน สนับสนุนองค์รกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง พร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันศึกษา
- กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนารฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

### 13. โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (พ.ศ. 2550-2554): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

จากการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ มีข้อสรุปที่สำคัญดังนี้

- (1) ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554 สามารถสรุปตามยุทธศาสตร์ได้ดังนี้
  - ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการที่ทันสมัยมากขึ้น แต่ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาพรวมยังอยู่ในระดับสูง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็น SMEs ไม่สามารถบริหารสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขาดการนำระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ ขาดกระบวนการลดต้นทุนสินค้าคงคลังที่เป็นรูปธรรม ขาดข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร ต้องมีการจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์จำแนกเป็นแต่ละกลุ่มสินค้าเพื่อสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ที่แท้จริง พัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเอกชนให้มีความสามารถในการแข่งขัน นำระบบโซ่อุปทานมาใช้ในภาคการผลิตเพื่อลดสินค้าคงคลัง สนับสนุนการใช้ระบบรางให้มากขึ้น
  - การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลำช้าและทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง ในขณะที่ภาคธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ได้จริง การขับเคลื่อนระบบรางล้มเหลว ศักยภาพและขีดความสามารถของท่าเรือมีจำกัด ต้องมีแผนการใช้การขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบรางรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แก้ปัญหาการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
  - การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ มีสมาคมด้านโลจิสติกส์และจำนวนสมาชิกเพิ่มขึ้น ต่างมุ่งส่งเสริมศักยภาพให้ผู้ประกอบการ SMEs โดยให้ความรู้และการสร้างเครือข่ายการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ในรูปแบบการร่วมมือเชิงพันธมิตร ได้รับการจัดสรรงบประมาณน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) LSPs ต่างชาติสามารถเข้าสู่ตลาดไทยได้ง่ายกว่า LSPs ไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs จึงควรมหาแนวทางสนับสนุนและปกป้องผลประโยชน์ให้กับ LSPs ไทยเมื่อมีการเปิดเสรีภาคบริการในสาขาโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2556 ตามกรอบการรวมกลุ่ม AEC ในปี พ.ศ. 2558 รวมทั้ง การสนับสนุนงบประมาณ มีหน่วยงานบูรณาการสนับสนุนการสร้างเครือข่ายการรวมกลุ่มให้มากขึ้น เป็นต้น
  - การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ภาครัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับการปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ หรือถูกระเบียบว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน การพัฒนา National Single Window (NSW) ยังไม่คืบหน้าตามเป้าหมายและขาดหน่วยงานหลักในการผลักดันและประเมินยุทธศาสตร์ ควรกำหนดเจ้าภาพสำหรับการพัฒนา NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลให้เป็น One-Stop Service ควรพัฒนาระบบโครงสร้างและบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-Logistics



- การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์มีระดับความรู้ ที่ยังไม่สามารถประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจ และไม่เพียงพอต่อความต้องการ ต้องผลิตบุคลากรโดยเน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ ทำหลักสูตรให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน สนับสนุนงบประมาณการวิจัย รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสารเชิงรุกมากขึ้น

(2) ข้อเสนอแนะสำหรับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2555-2559

- ต้องวางพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญให้แล้วเสร็จควบคู่ไปกับกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อสนับสนุนทิศทางการสร้างขีดความสามารถการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยอย่างยั่งยืน โดยแบ่งการพัฒนานออกเป็น 3 ระยะ คือ
  - ระยะที่ 1 เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์
  - ระยะที่ 2 เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของธุรกิจไทย
  - ระยะที่ 3 เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อสนับสนุนการสร้างความก้าวหน้ารวมทั้งสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันทางธุรกิจที่มีความยั่งยืน
- การจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ พ.ศ. 2555-2559 ควรให้ความสำคัญกับ 6 ประเด็น คือ
  - การเปลี่ยนทัศนคติจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐาน เป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค
  - การพัฒนาจาก “การลดต้นทุน” และ “ประสิทธิภาพ” เป็น “การสร้างโอกาส” และ “การสร้างมูลค่าเพิ่ม”
  - การพัฒนาจากการขนส่งภายในประเทศ เป็นการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค
  - การพัฒนาจากการขนส่งแบบ Single-Mode เป็น Multi-Mode โดยเน้นระบบรางและการขนส่งทางน้ำ
  - การพัฒนาจาก Quantity & Hardware Focus เป็น Quality & Software Focus
  - การพัฒนาบทบาทของภาครัฐจากการเป็น Trade Regulator เป็น Trade Facilitation และ Service Provider

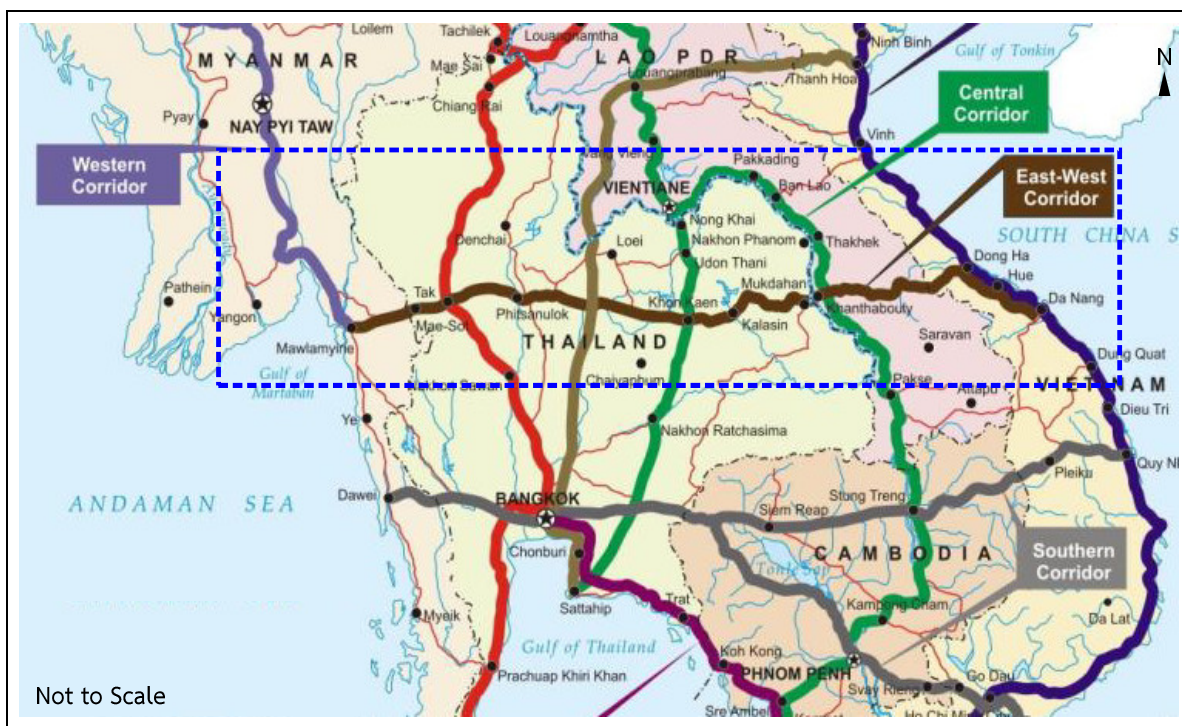
14. โครงการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (พ.ศ. 2552): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

มีวัตถุประสงค์เพื่อพยากรณ์ปริมาณการซื้อขายของสินค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ รวมทั้ง ประเมิน และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ ด้วยการสร้างแบบจำลองการเชื่อมโยงบนพื้นฐานของวิธีเส้นทางเชื่อมต่อออกทะเล (Corridor) และระบบการขนส่งต่อเนื่อง

สำหรับผลการศึกษาที่เป็นประโยชน์กับการศึกษาครั้งนี้ คือ ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งสรุปได้ว่าในจำนวน 10 สายทางที่ ADB ให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงพัฒนา มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง 4 สายทาง คือ (i) โครงข่ายเส้นทางสายตะวันออก กรุงเทพมหานคร-พนมเปญ-นครโฮจิมินห์-หุงเต่า (Eastern Corridor) หรือ เส้นทาง R1 (ii) โครงข่ายเส้นทางแนวตะวันตก-ตะวันออก (East-West Corridor) หรือ เส้นทาง R9 เชื่อมโยง เมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม (iii) โครงข่ายเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ (Northern Corridor) หรือ เส้นทาง R3 เชื่อมโยง ไทย-สปป.ลาว-จีน และไทย-เมียนมา-จีน และ (iv) โครงข่ายเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม หรือ เส้นทาง R10 โดยงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับ 2 โครงการ คือ โครงการที่ 2 คือ เส้นทาง R2 และโครงการที่ 3 เส้นทาง R3 ดังนี้

(1) โครงข่ายเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) หรือ เส้นทาง R9 เชื่อมโยงเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม จากท่าเรือมะละแหม่ง-แม่สอด-มุกดาหาร-สะพานมิตราดำหนัง ระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร (รูปที่ ก-1)

- เส้นทางในส่วนของเมียนมา คือ ช่วงมะละแหม่ง-เมียวดี ระยะทาง 200 กิโลเมตร ไทยได้ให้ความช่วยเหลือเงินกู้แก่เมียนมาในการปรับปรุงถนนช่วงแม่สอด/เมียวดี-พะอาน ระยะทาง 153 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายไทย-เมียนมา-อินเดีย แต่ยังไม่มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอย่างจริงจัง สภาพถนนค่อนข้างแย่
- เส้นทางในส่วนของไทย ช่วงแม่สอด-มุกดาหาร ระยะทาง 774 กิโลเมตร เป็นทาง 4 ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะพานมิตราดำหนัง) รวมทั้งถนนเชื่อมต่อสะพาน ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร และสามารถเชื่อมต่อไปจนถึงเมืองดำหนัง
- เส้นทางในส่วนของ สปป.ลาว คือ เซโน-แดนสวรรค์ ในช่วง เซโน-เมืองผิน ระยะทาง 130 กิโลเมตร
- เส้นทางในส่วนของเวียดนาม คือ ลาวบ่าว-ดำหนัง ในช่วงลาวบ่าว-ดองฮา ระยะทาง 83 กิโลเมตร ถนนเสร็จแล้ว และในช่วงดองฮา-ดำหนัง มีการก่อสร้างอุโมงค์ (เว้-ดำหนัง) ระยะทาง 12.3 กิโลเมตร รวมทั้งอยู่ระหว่างก่อสร้างอุโมงค์ความยาว 6.4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมต่อ 5.9 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ พร้อมรองรับการขนส่งจากท่าเรือ

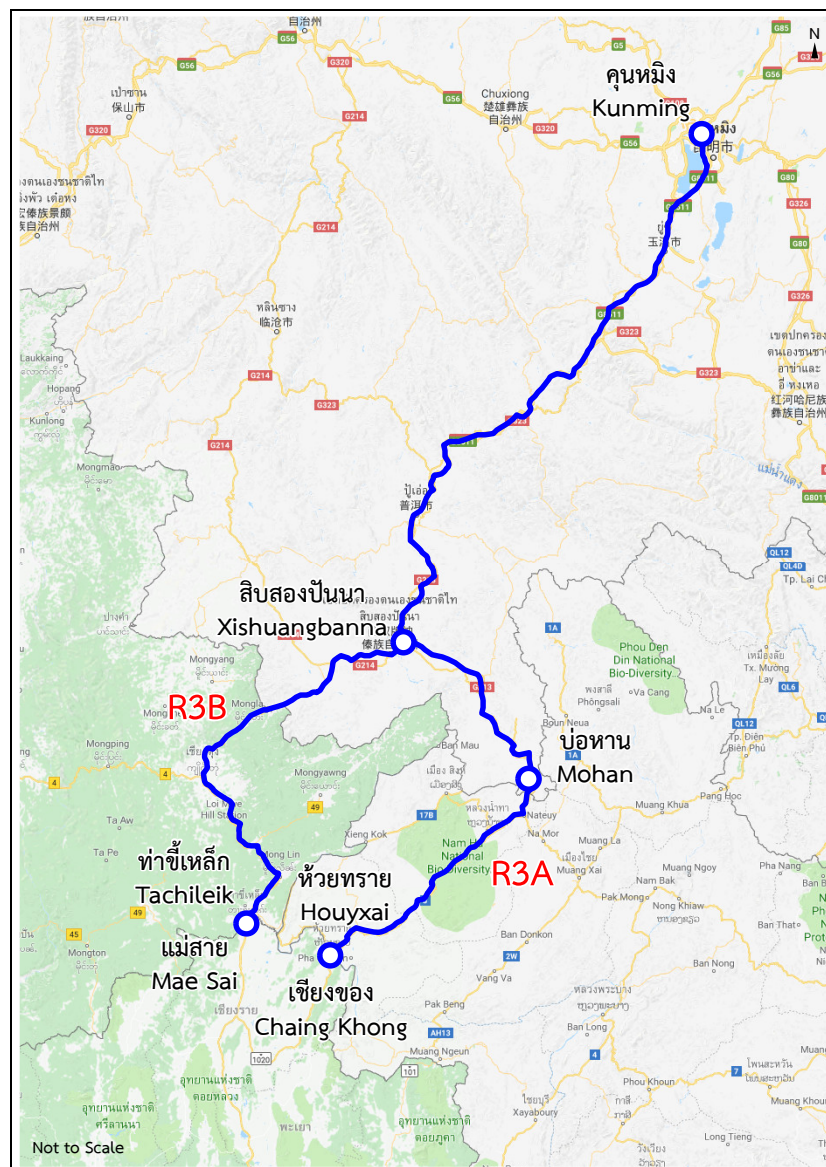


ที่มา: Asian Development Bank (ADB)

รูปที่ ก-1 โครงข่ายเส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก (เส้นทาง R9)

(2) โครงข่ายเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) หรือ เส้นทาง R3 เชื่อมโยงไทย-สปป.ลาว-จีน และ ไทย-เมียนมา-จีน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานคร และชายฝั่งทะเลตะวันออก ขึ้นไปยังภาคเหนือผ่าน สปป.ลาว และเมียนมาไปสู่จีนตอนใต้ โดยเริ่มจากชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย-ท่าขี้เหล็กในเมียนมา เส้นทางในเมียนมา ยังไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร เส้นทางในจีนมีสภาพถนนดี มีการเจาะอุโมงค์ข้ามภูเขา เส้นทางของไทยเชื่อมโยงไทย-สปป.ลาว-จีน หรือ เส้นทาง R3A คือ กรุงเทพมหานคร-เชียงราย- เชียงของ ซึ่งจะข้ามไปยัง สปป.ลาวที่ แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น และเข้าสู่จีนที่เมืองบ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง รวมระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ 2,000 กิโลเมตร (รูปที่ ก-2)

- เส้นทางในส่วนของไทย เป็นถนนลาดยางจนถึงเขตชายแดนไทย-สปป.ลาว ถนนลาดยางเชื่อมระหว่างจังหวัดเชียงรายกับอำเภอเชียงของระยะทาง 110 ถึง 150 กิโลเมตรเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
- เส้นทางในส่วนของ สปป.ลาว ช่วงห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น ระยะทาง 228 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ ห้วยทราย เป็นสะพานถนนฝั่งไทย 4.45 กิโลเมตร และฝั่งสปป.ลาว 5.41 กิโลเมตร สะพานกว้าง 16.7 เมตร ความยาวสะพาน 630 เมตร
- เส้นทางในส่วนของจีน ตั้งแต่ชายแดนสปป.ลาว/จีน ที่บ่อเต็นจนถึงคุนหมิง มีระยะทางทั้งสิ้น 688 กิโลเมตร
- เส้นทางในส่วนของเมียนมา จากท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง ระยะทาง 164 กิโลเมตร เป็นทางลาดยาง ส่วนถนนจากเชียงตุง-ดาลัย ระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร เป็นทางลาดยาง
- เส้นทางของไทยเชื่อมโยงไทย-เมียนมา-จีน หรือ เส้นทาง R3B คือ กรุงเทพฯ-เชียงราย-แม่จันเข้าสู่เมียนมาที่ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง และเข้าสู่จีนที่ดาลัย-เชียงรุ่ง-คุนหมิง รวมระยะทาง ประมาณ 1,850 กิโลเมตร



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ ก-2 เส้นทาง R3 (R3A และ R3B)

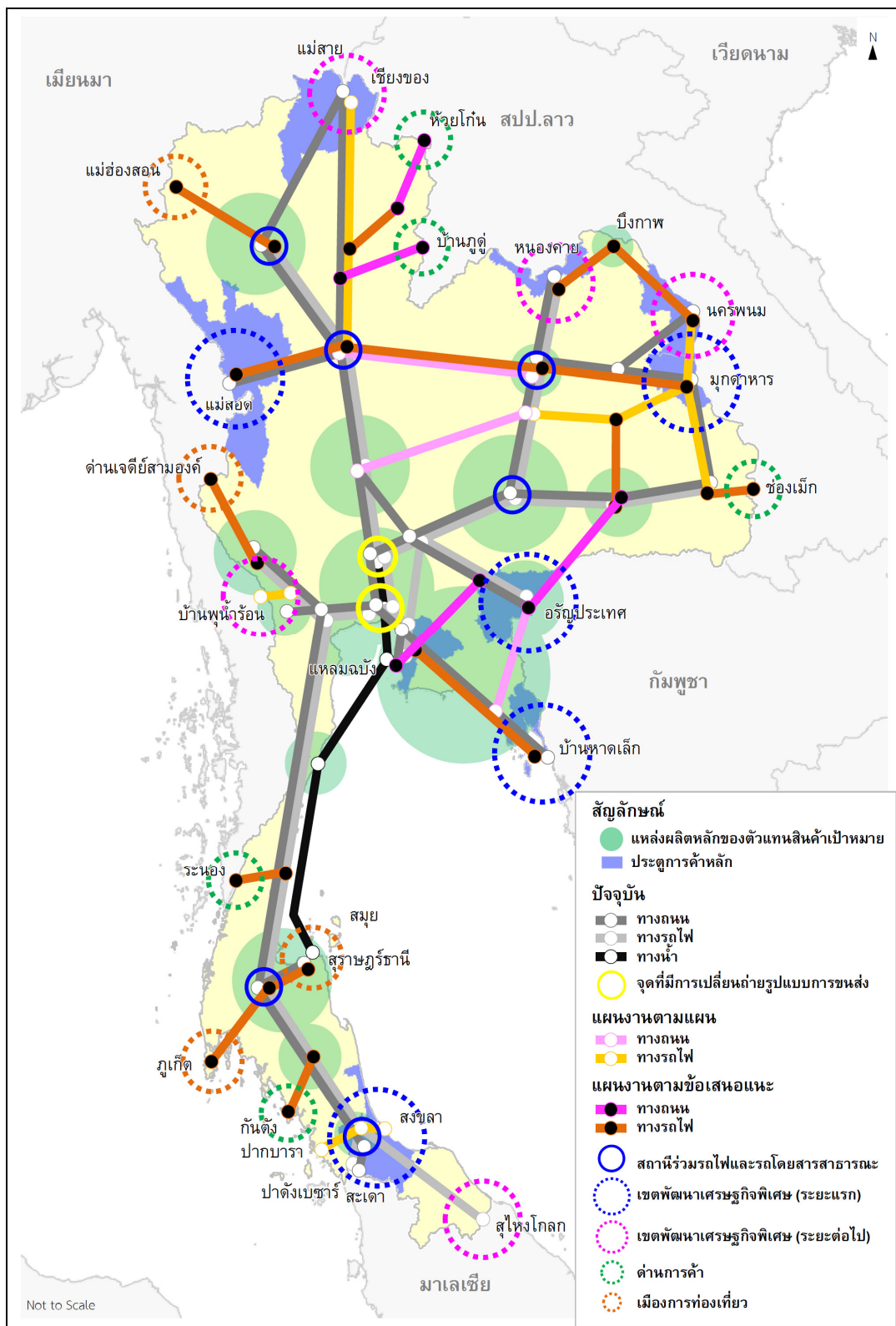
## 15. โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับ เขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (พ.ศ. 2557): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

มีวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นการศึกษากิจกรรมโลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่ง ที่สามารถสร้างการเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ การพัฒนาเมืองและประตูการค้าที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยศึกษามุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์ความต้องการที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต ประกอบด้วย (i) ความต้องการสินค้า (สินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม) (ii) ความต้องการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ และ (iii) ความต้องการขนส่ง เพื่อการจัดทำแผนแม่บทต่อไป

โดยแนวคิดหลักสำหรับการจัดทำแผนแม่บทมาจากยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนน เป็นการขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำกว่า ควบคู่ไปกับการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางของคนและขนส่งสินค้าไปสู่ศูนย์กลางภูมิภาคทั่วประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงได้พิจารณาให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังประตูการค้าชายแดน และสอดคล้องกับแนวเส้นทางระบบรางที่เสนอแนะเพื่อการเชื่อมโยงระบบเมืองในอนาคต ตลอดจนเชื่อมโยงฐานการผลิตหลักในฐานะเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบและสินค้ากับเมืองหลักหรือเมืองชายแดน (รวมทั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ) ในฐานะเป็นประตูเชื่อมโยงไปสู่แหล่งตลาดและ/หรือแหล่งบริโภค หรือแหล่งผลิตสินค้าขั้นทุติยภูมิในประเทศอาเซียน ดังรูปที่ ก-3

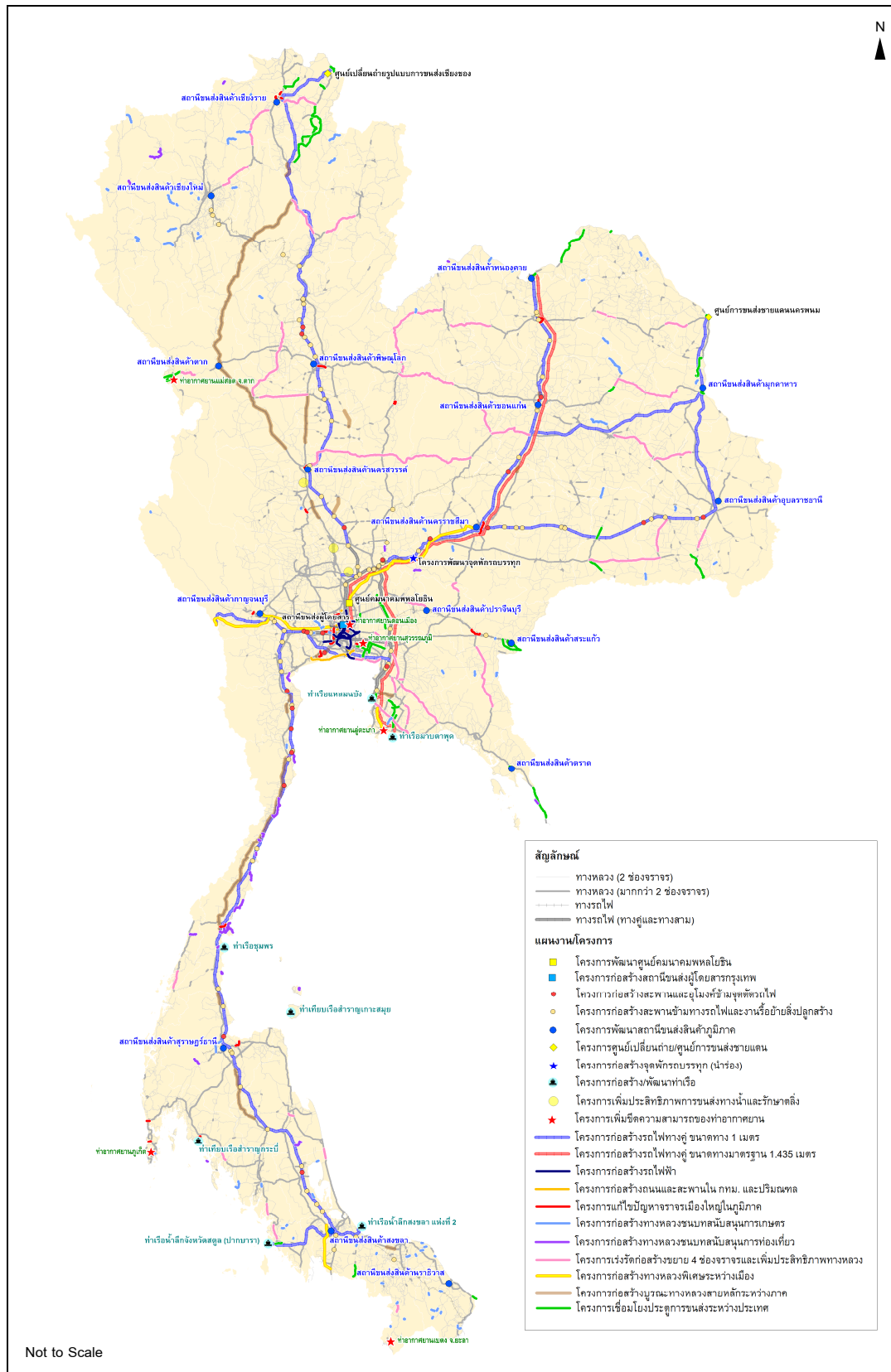
จากแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง จึงได้นำมาใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มุ่งเน้น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ (i) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ และ (ii) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน ซึ่งสอดคล้องและสามารถบูรณาการเข้ากับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ดังรูปที่ ก-4





ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลัก  
ของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2557

รูปที่ ก-3 แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย



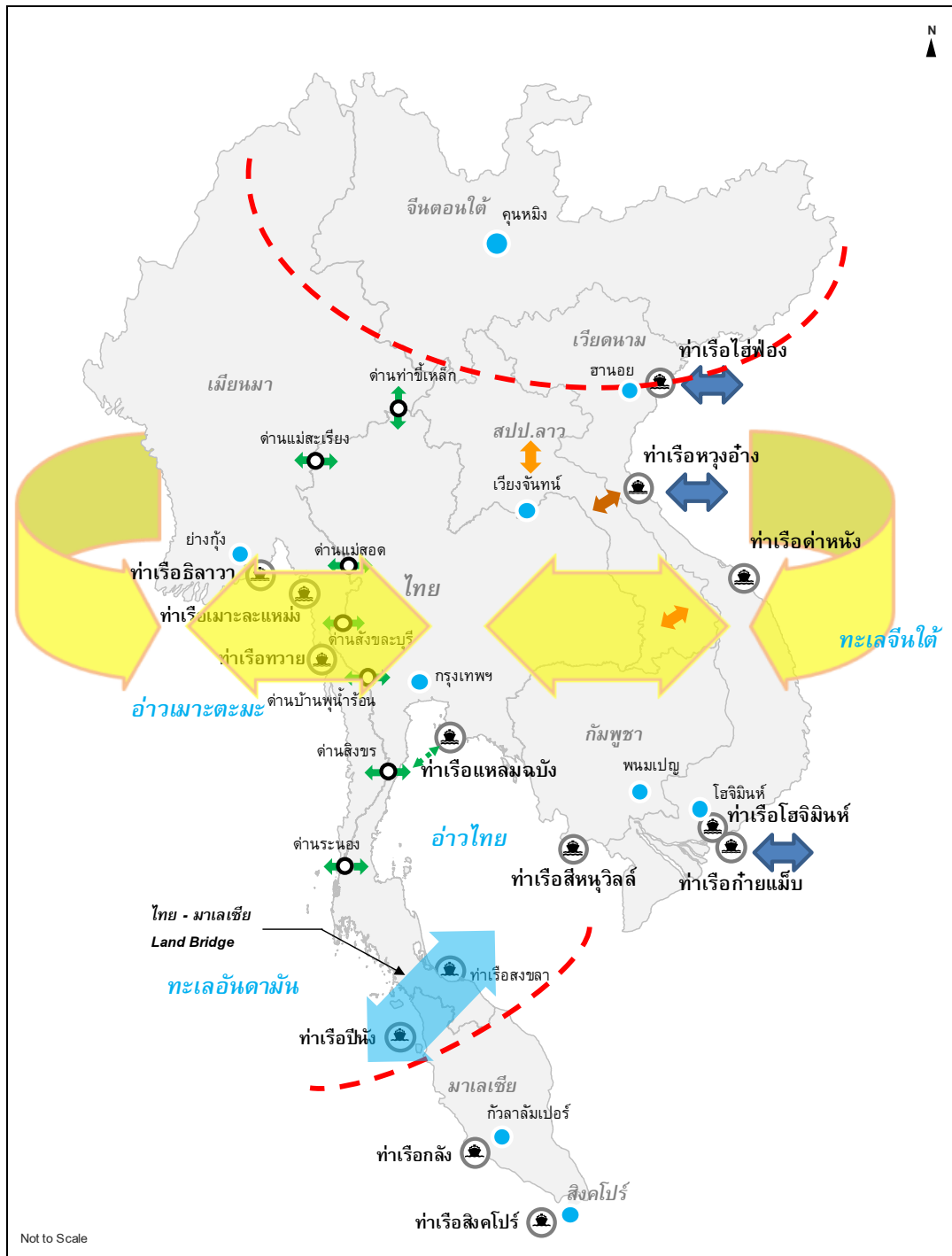
ที่มา: ปรับปรุงจากยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

รูปที่ ก-4 โครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

## 16. โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) (พ.ศ. 2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

การศึกษาได้วิเคราะห์ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อวัดประสิทธิภาพกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการการขยายตัว การทำธุรกิจไปยังตลาดสำคัญของผู้ประกอบการไทย ทั้งเส้นทางภายในประเทศ บริเวณพรมแดน และในประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลและกำหนดระดับตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ (Strategic KPIs) ของบริการภาครัฐในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถส่งผลให้มีการปรับปรุงและติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ii) การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง (iii) การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย (iv) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย และ (v) การประเมินผลการพัฒนา

สำหรับกลยุทธ์การส่งเสริมการค้า ไทยควรรวมกลุ่มกับประเทศที่ตกอยู่ในสถานการณ์เดียวกัน เพื่อถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจ กับจีน และในขณะเดียวกัน ก็สามารถช่วยถ่วงดุลการแผ่ขยายอิทธิพลของประเทศในซีกโลกตะวันตก (ได้แก่ สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป) ได้อีกทางหนึ่ง และอีกกลยุทธ์ที่สำคัญที่ไทยควรนำมาใช้ คือ การกระชับความสัมพันธ์ในเชิงพันธมิตร กับประเทศในกลุ่มคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา หรืออาจเรียกได้ว่ากลยุทธ์ “Strengthening Indochina Partnership Belt” (รูปที่ ก-5) เพื่อสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไทยในฐานะ ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่นๆ ควรใช้โอกาสในการขึ้นเป็นผู้นำกลุ่ม และขยายฐานทางเศรษฐกิจ ออกไปสู่เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา



ที่มา: โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

รูปที่ ก-5 กลยุทธ์ในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทย และประเทศในกลุ่ม GMS  
และมาเลเซีย “Strengthening Indochina Partnership Belt”



## 17. โครงข่ายเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (พ.ศ.2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีย

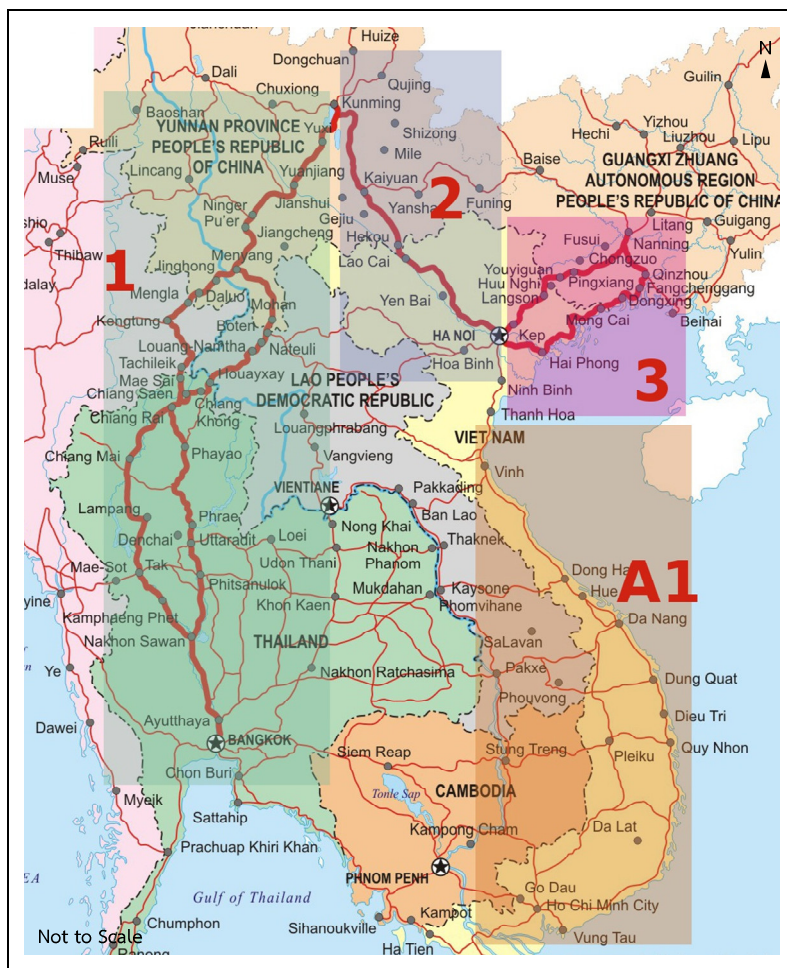
เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion) 6 ประเทศ คือ ไทย จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ถูกแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามภูมิภาค ได้แก่ (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor แต่ละส่วนจะมีเส้นทางย่อยๆ ของตัวเอง เกือบทุกเส้นทางผ่านประเทศไทย ดังนี้

### 1) North-South Economic Corridor (NSEC)

เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทอง คือ ไทย-เมียนมา/สปป.ลาว-จีนตอนใต้ มีจุดเริ่มต้นของถนนในแนวเหนือ-ใต้ คือ เมืองคุนหมิง ส่วนจุดปลายจะแยกเป็น 2 สาย คือ ไทย และเวียดนาม ผ่านเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ หรือเส้นทาง R3 แบ่งเป็น 3 เส้นทางย่อย (รูปที่ ก-6) คือ

- (1) เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor) หรือเส้นทาง R3 เริ่มจากคุนหมิง-เชียงราย-กรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร-เชียงราย ระยะทาง 830 กิโลเมตรเป็นทาง 4 ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของ) โดยมีส่วนที่ผ่าน สปป.ลาว และเมียนมา คือ
  - เส้นทางทางตะวันออก (R3E) ผ่าน สปป.ลาว โดยเริ่มต้นจากคุนหมิง มณฑลยูนนาน-สิบสองปันนา-ชายแดนจีนที่บ่อหาน-ชายแดน สปป.ลาว ที่บ่อเต็น-แขวงหลวงน้ำทา-แขวงบ่อแก้ว-ห้วยทราย ใน สปป.ลาว-อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ของไทย (ระยะทาง 254 กิโลเมตร)
  - เส้นทางทางตะวันตก (R3W) ผ่านเมียนมา โดยเริ่มต้นจากคุนหมิง มณฑลยูนนาน-เชียงรุ่ง (สิบสองปันนาหรือจิ่งหง)-ต้าหลั่ว อำเภอหมิงไห่-เข้าเมียนมาที่เมืองลา-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก-เข้าไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย (ระยะทาง 253 กิโลเมตร) ในส่วนของประเทศไทย คือ กรุงเทพฯ-แม่สาย และสะพานข้ามแม่น้ำสาย
- (2) เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากคุนหมิงไปสิ้นสุดที่ฮานอยของเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1
- (3) เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor) เริ่มจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกวางสี (Guangxi) ของจีน-ฮานอยในเวียดนาม โดย 2 เส้นทาง คือ เส้นทางเลียบชายทะเล และเส้นทางในแผ่นดิน

เส้นทาง R3 จะช่วยให้การค้าตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้นอีกมาก โดยเฉพาะเขต “สี่เหลี่ยมมรกต” ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เมียนมา-จีนตอนใต้ที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ที่มา: <http://www.thai-aec.com/83>

รูปที่ ก-6 เส้นทางสาย North-South Economic Corridor

## 2) East-West Economic Corridor (EWEC)<sup>1</sup>

เส้นทางแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือ R9 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว บนเส้นทาง R9 ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยและไปสู่อินโดจีน มีจุดเริ่มต้นที่เมืองด้าหนิง-ดองฮา-เว้ และลาวบาว ในเวียดนาม-แดนสะหวัน และสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว-มุกดาหาร-กาฬสินธุ์-ขอนแก่น-พิษณุโลก-สุโขทัย และแม่สอดในไทย-เมียวดี และมะละแหม่งในเมียนมา มีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร อยู่ในไทยระยะทาง 770 กิโลเมตร เป็นทาง 4 ช่องจราจร ในเมียนมา 260 กิโลเมตร (40 กิโลเมตร เป็นภูเขาสูง และ 220 กิโลเมตร เป็นทางลาดยาง 2 ช่องจราจร) ใน สปป.ลาว 240 กิโลเมตร และในเวียดนาม 260 กิโลเมตร

จุดข้ามแดนสำคัญในเส้นทาง R9 คือ (i) แม่สอด-เมียวดี (ii) สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่สองที่จังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และ (iii) แดนสะหวัน-สะหวันนะเขต

EWEC มีจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ ย่างกุ้ง-ดาไว, เชียงใหม่-กรุงเทพฯ, หนองคาย-กรุงเทพฯ เส้นทางหมายเลข 13 ใน สปป.ลาว และทางด่วน 1A ในเวียดนาม นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ในส่วน Spur Line ยังถือเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC และยังมีโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างมะละแหม่ง-Thanbyuzayat-ด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งเชื่อมไทย-เมียนมา

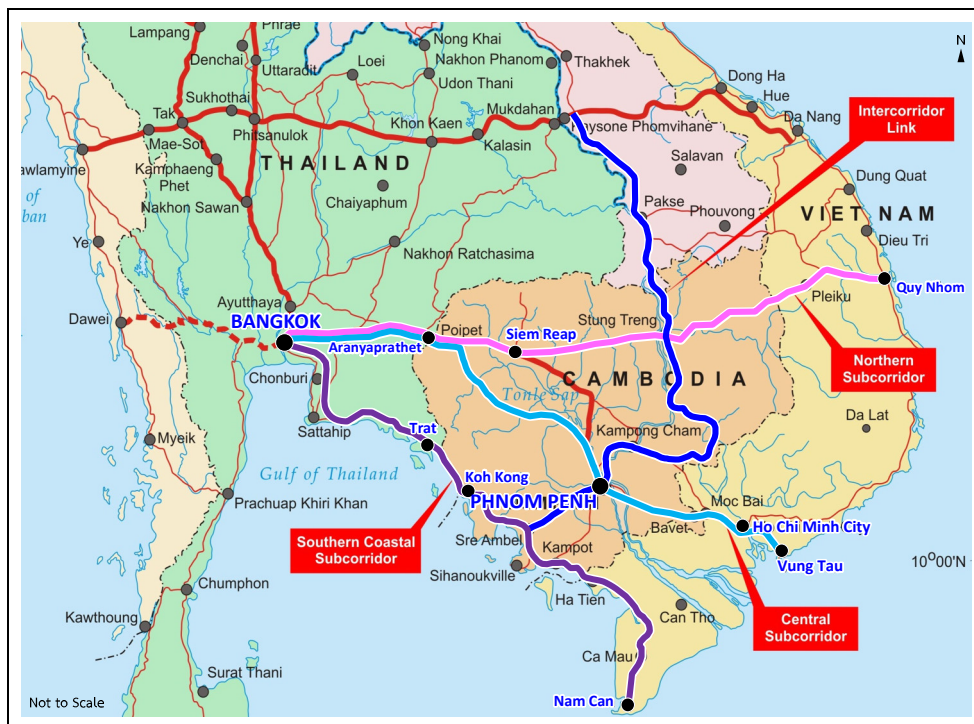
<sup>1</sup> <http://www.thai-aec.com/83> และเอกสารกรมการค้าต่างประเทศ “เส้นทาง R9 โอกาสการค้าไทยสู่จีนตอนใต้ในมณฑลกว่างซี” และ “แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา”

บนเส้นทาง R9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่งได้แก่ (i) เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอันในเมียนมา (ii) เขตนิคมอุตสาหกรรมมะละแหม่งในเมียนมา (iii) เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดีในเมียนมา (iv) เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนในสปป.ลาว (v) เขตเศรษฐกิจพิเศษบ้านแดนสะหวันใน สปป.ลาว และ (vi) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในเวียดนาม

### 3) Southern Economic Corridor (SEC)

เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทางย่อย (รูปที่ ก-7)

- (1) เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) หรือ R1 เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-พนมเปญ-นครโฮจิมินห์-หุงเต่าในเวียดนาม มีระยะทางรวม 1,040 กิโลเมตร อยู่ในไทย 300 กิโลเมตร เป็นทาง 4 ช่องจราจร ในกัมพูชา 570 กิโลเมตร และในเวียดนาม 170 กิโลเมตร เป็นทาง 4 ช่องจราจร เส้นทาง R1 จุดสำคัญ คือ สะพาน Neak Loeng ทางตอนใต้ของกัมพูชา ซึ่งใช้เงินกู้ของประเทศญี่ปุ่น และจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2558
- (2) เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-อรัญประเทศ (ส่วนนี้จะเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง หรือ R1) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมเรียบ และไปสุดที่เมือง Quy Nhon ทางตอนกลางของเวียดนาม
- (3) เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) หรือ R10 เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-ภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทย-จังหวัดตราด-เกาะกงของกัมพูชา-ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can เส้นทาง R10 มีความยาวรวม 900 กิโลเมตร อยู่ในไทย 380 กิโลเมตรเป็นทาง 2 ช่องจราจร ในกัมพูชา 280 กิโลเมตร และในเวียดนาม 240 กิโลเมตร มีความสำคัญต่อธุรกิจการประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา ถนนส่วนในกัมพูชาต้องมีการปรับปรุง
- (4) เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Interconnector Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและ สปป.ลาว โดยจะเชื่อมเส้นทาง 3 เส้นทางก่อนหน้า (และเส้นทางหลักสาย East-West) ในแนวตั้ง



ที่มา: ปรับปรุงจาก <http://www.thai-aec.com/83>

รูปที่ ก-7 เส้นทางสาย Southern Economic Corridor

## 18. โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2556-2560): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) เพื่อประเมินสถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้า ที่จะมีผลกระทบต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า และนำข้อมูล ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาไปประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับต่อไป

ในการประเมินผลการดำเนินงานอาศัยแบบอย่างและแนวคิดจาก “ระบบการประเมินผลภาครัฐราชการแบบบูรณาการ หรือ Government Evaluation System (GES)”<sup>1</sup> และการประเมินผลตามตัวแบบ “CIPP Model”

ขั้นตอนการประเมินผลดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 ได้แก่

- (1) การทบทวนและรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2
- (2) การประเมินผลการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2
- (3) รวบรวมปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ

บทสรุปจากการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดในภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์ฯ อันมี 8 หน่วยงานสำคัญที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนรายยุทธศาสตร์ และมีองค์ประกอบของแผนยุทธศาสตร์อันประกอบด้วย 3 เป้าหมาย 3 ภารกิจ 7 ยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์ และมีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่กำหนดไว้รวม 21 ดัชนี

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 350 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 212,263.48 ล้านบาท ทั้งนี้ งบประมาณใช้ไปกับยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งมากที่สุดโดยกระทรวงคมนาคม เพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญทางรางและทางถนนเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเสริมศักยภาพและมาตรฐาน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้า การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยเพื่อยกระดับขีดความสามารถของโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) โดยในภาคเกษตรมีการพัฒนาศักยภาพของสถาบันเกษตรกรเพื่อสร้างความเข้มแข็งในห่วงโซ่อุปทานการเกษตร และในภาคอุตสาหกรรมมีการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่และมาตรฐานจุดผ่านแดนสู่ระดับสากลเพื่อเป็นช่องทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่วนของการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Factors) มีการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาและมาตรฐานแรงงานรองรับการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพของกลไกในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้สามารถนำพาประเทศไทยสู่เป้าหมายที่วางไว้

ในภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์มีดังนี้ (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางด้วยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ พัฒนาทางรถไฟ จัดหาอุปกรณ์ส่วนประกอบ (ii) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี (iii) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน (iv) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำด้วยการพัฒนาท่าเรือ (v) การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าด้วยการก่อสร้างศูนย์การขนส่งสินค้า และ (vi) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบุคลากรเพื่อยกระดับด้านบุคลากรชายแดนให้มีมาตรฐานบุคลากรโลก โดยในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์มีแนวโน้มทิศทางที่ดีขึ้น

## 19. โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือหุงเต่าของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก ประเทศไทยจึงได้ริเริ่มโครงการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยมี กรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ สรุปได้ดังนี้

- (1) มีพื้นที่ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง
- (2) มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย
  - ทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
  - ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด
  - ทางถนน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา
  - ทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพมหานคร-ระยอง

ทั้งนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอชต์ เรือข้ามฟาก (Ferry) และเรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้านที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคตให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี พ.ศ. 2561

นอกจากนี้ การดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุน พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการค้า การเดินทาง สิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต การประกาศเป็น เขตปลอดภาษี การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพักและทำงานของนักลงทุน และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทางการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

## 20. รายงานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรม อนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

งานศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบ อุตสาหกรรมในอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จที่เหมาะสม ที่สามารถติดตามเพื่อประเมินผลไปสู่การลดต้นทุนค่าขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการของระบบขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม

นโยบาย Cluster เป็นนโยบายที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจในระดับสากล โดยการรวมกลุ่มของธุรกิจและสถาบันที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยมีความเชื่อมโยงกันอย่างครบวงจร เพื่อพัฒนาความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนของประเทศไทยและช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่มีรากฐานการต่อยอดจากอุตสาหกรรมปัจจุบัน ทั้งนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในระยะแรกจะเน้นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งตะวันออก หรือ EEC ซึ่งเป็นพื้นที่หลักในการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย เนื่องจากความพร้อมของอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกถือเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หัวใจสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งตะวันออกอยู่ที่การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ ระหว่างถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ที่เชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี (แหลมฉบัง พัทยา สัตหีบ และอู่ตะเภา) และระยอง (มาบตาพุด) เข้าด้วยกัน ดังนั้น จึงต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งให้มีศักยภาพ

โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านการจราจร ขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบด้วย

- โครงข่ายทางถนน มีแผนการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน 5 สาย คือ (i) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะ 196 กิโลเมตร (ii) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร (iii) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 89 กิโลเมตร (iv) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 118 กิโลเมตร และ (v) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครสวรรค์ ระยะทาง 206 กิโลเมตร
- โครงข่ายทางรถไฟ กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่จำนวน 10 เส้นทาง ประกอบด้วย (1) ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (2) ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (3) ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา (4) ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (5) ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (6) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (7) ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (8) ช่วงชุมทางขอนแก่น-หนองคาย (9) ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี และ (10) ช่วงบ้านไผ่-นครพนม รวมระยะทางประมาณ 2,466 กิโลเมตร
- โครงข่ายทางน้ำด้านการขนส่ง โดยโครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงท่าเรือและท่าเทียบเรือ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น
- โครงการหลักของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก คือ โครงการเชื่อมสามท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด พร้อมทั้งมีรถไฟทางคู่เข้าเชื่อมโยงและระบบการบริการการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และ
- โครงข่ายทางอากาศ แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญและมีผลต่อการวางโครงข่ายแผนแม่บททางพิเศษ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ตามแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) ได้มีการเร่งรัดก่อสร้างโครงการทางอากาศยานจำนวน 3 โครงการ ได้แก่ (i) การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค (ii) การปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ และ (iii) MRO ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และมีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ คือ (1) จุดบริการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร และ (2) จุดพักรถบรรทุก



## 21. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการทำเรือบกเพื่อสนับสนุนการให้บริการ ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ. 2559): กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาโครงการสร้างท่าเรือบกและศูนย์โลจิสติกส์ (Logistic Park) ร่วมกับภาคเอกชน ซึ่งคาดว่าจะสร้างที่ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ใน East-West Corridor เมื่อประกอบกับการสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่คาดว่าจะสามารถเปิดใช้การได้ใน พ.ศ. 2561 จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การขนส่ง โดยท่าเรือบกจะเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าของรถไฟ ตลอดจนเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการ ให้บริการ ลดปริมาณการขนส่งโดยรถบรรทุก ส่งผลให้ความแออัดบนถนนลดลง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และทำให้ถนนเสื่อมคุณภาพช้าลง คาดว่าท่าเรือบกจะเพิ่มโอกาสในการขยายการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพในการ ดำเนินการของท่าเรือ อีกทั้งเพิ่มโอกาสการจ้างงานให้กับประชาชน ในภาพรวมคาดว่าท่าเรือบกจะลดค่าขนส่ง กระตุ้นการค้า และการเติบโตของ GDP เพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในบริเวณใกล้เคียง และอาจพัฒนาไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคตได้ ศูนย์โลจิสติกส์เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบกและศูนย์โลจิสติกส์ (Logistic Park) นี้คาดว่าจะบูรณาการการขนส่งใน Economic Corridor เข้าเป็นโซ่อุปทานมากขึ้น และเป็นตัวเชื่อมหลัก ในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพเชื่อมโยงสู่ สปป.ลาว และเวียดนาม ผ่าน East-West Economic Corridor

## 22. ข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน (พ.ศ. 2559): สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน เป็นการเสนอกลยุทธ์ การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 อุตสาหกรรมของประเทศไทย (First S-Curve และ New S-Curve) เพื่อให้มีประสิทธิภาพ การผลิตและมีการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันอย่างก้าวกระโดด โดยการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย อย่างชัดเจน และมีการใช้เขตเศรษฐกิจ เป็นเครื่องมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในเชิงพื้นที่ พัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเข้ากับประเทศที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างจีน และอินเดีย การยกระดับอุตสาหกรรมต่างๆ ให้สอดคล้องกับ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี การมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับ Global Trend ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร และการให้บริการด้านการแพทย์ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การรวมตัวเพื่อ สร้างความร่วมมือและอำนาจการต่อรองทางเศรษฐกิจที่ซับซ้อนมากขึ้น มีการเชื่อมต่อและเคลื่อนย้ายข่าวสารข้อมูลการลงทุน เงินทุนสินค้า บริการ และแรงงานอย่างเสรี ทำให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจโดยการเพิ่มตลาดใหม่ให้กับสินค้าและบริการของ ประเทศไทย

มีการเสนอกรอบทิศทางส่งเสริมลงทุน โดยการปรับด้านสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เป็นมิตรและสามารถตอบสนอง ความต้องการของภาคธุรกิจ รวมถึงคุณภาพและประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกต่อกิจกรรมการลงทุนและกิจกรรม ที่เกี่ยวข้องกับชีวิตความเป็นอยู่ของแรงงานจากต่างประเทศ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่จะรองรับ การขยายตัวของการผลิตต่างๆ รวมถึงการแก้ข้อกฏระเบียบให้เอื้อต่อการทำธุรกิจและส่งเสริมนวัตกรรมที่อาจอยู่ในรูปแบบ ของนโยบาย กฎหมาย หรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการทำงานต่างๆ เช่น กลไกกำกับดูแลคลัสเตอร์และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

## 23. สรุปการเสวนาเรื่อง ระบบ Logistics บนเส้นทางสายไหมใหม่ระหว่างจีนและยุโรป (พ.ศ. 2560): ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“One Belt One Road” เป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจีนไปยุโรป ซึ่งมีรูปแบบในการขนส่งสินค้า 2 รูปแบบ คือ (i) ทางราง (จีน-รัสเซียตอนกลาง-ตุรกี-เยอรมัน) และ (ii) ทางเรือ (ท่าเรือจีน-ทะเลจีนใต้-ช่องแคบมะละกา-มหาสมุทรอินเดีย- ท่าเรือของปากีสถาน-คลองสุเอซ-ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน-เยอรมัน)

การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าปริมาณน้อยแต่บ่อยครั้งและสม่ำเสมอ ซึ่งต่างจากการขนส่งทางเรือ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าปริมาณมากและใช้เวลานาน การขนส่งทางรางจึงเหมาะกับพฤติกรรมของผู้บริโภคในปัจจุบัน และมีแนวโน้มที่ธุรกิจกำลังจะเปลี่ยนไปเป็นรูปแบบผู้บริโภคถึงผู้ผลิตโดยตรง (End to End) มากขึ้น ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรางเป็นที่นิยมมากขึ้น เนื่องจากผู้บริโภคในปัจจุบันมีการใช้ E-Commerce ช่วยในด้านการซื้อขายสินค้าออนไลน์อย่างแพร่หลาย และมีการสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้การนำเข้าและการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรางไม่สามารถทดแทนการขนส่งสินค้าทางเรือได้ เนื่องจากไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้ปริมาณมากเท่าการขนส่งทางเรือ แต่สามารถสนับสนุนการขนส่งรูปแบบอื่นได้ดี

ในส่วนของประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่มีศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาเป็น Gateway, Logistics Hub และศูนย์กลางการขนส่งสินค้าจากประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปสู่จีน (ASEAN+6) และยุโรป ซึ่งประเทศไทยสามารถสร้างความได้เปรียบโดยการใช้เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับเส้นทาง “One Belt One Road” และสนับสนุนการทำให้ยุโรปเป็น Logistics Hub

## 24. “One Belt One Road and Industrial Capacity Cooperation” (พ.ศ.2560): สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

นิยามของแนวคิดความเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ของโลกกับจีนด้วยนโยบาย “One Belt One Road Initiative” ประกอบด้วย:

- (1) ทางบก (Silk Road Economic Belt) แบ่งออกเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่
  - เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป
  - เอเชียกลาง/ตะวันตก และเมดิเตอร์เรเนียน
  - เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และคาบสมุทรอินเดีย
- (2) ทางน้ำ (21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road) แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่
  - ทะเลใต้ คาบสมุทรอินเดีย และยุโรป
  - ทะเลใต้ และแปซิฟิกใต้

โดย “One Belt One Road” เป็นการเชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคต่างๆ กว่า 60 ประเทศ มีประชากรรวมกว่า 4.4 พันล้านคน (2 ใน 3 ของโลก) มี GDP รวมมูลค่า 21 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ร้อยละ 30 ของโลก) และคิดเป็นมูลค่าการค้ากับจีน 1.12 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (1 ใน 4 ของโลก)

“One Belt One Road” ประกอบด้วยความเชื่อมโยงที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่

- (1) ความร่วมมือด้านนโยบาย (Policy Coordination): ความร่วมมือของการวางกลยุทธ์และนโยบายการพัฒนา
- (2) การอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง (Facilities Connectivity): การขนส่ง พลังงาน โครงสร้างพื้นฐานของการสื่อสาร การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการประสานด้านมาตรฐานทางเทคนิค (Compatible Technical Standard)
- (3) การลดอุปสรรคทางการค้า (Unimpeded Trade): การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน การส่งเสริมอุตสาหกรรมใหม่ และการสร้างความเหมาะสม (Optimisation) ของการเชื่อมโยงโซ่อุปทานและความร่วมมือด้านความสามารถ (Capacity Cooperation)
- (4) ความเชื่อมโยงด้านการเงิน (Financial Integration): การระดมทรัพยากรทางการเงินผ่านกองทุนใหม่และ Bilateral Currency Swap และ Settlement การทำธุรกรรมทางการเงินและการลงทุนในสกุลเงินหยวน (Renminbi : RMB) และความร่วมมือด้านข้อกำหนดทางการเงิน
- (5) ความสัมพันธ์ของคน (People-to-People Bond): การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและวิชาการ ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวและกีฬา การให้บริการสาธารณะ และการแลกเปลี่ยนขององค์กรภาครัฐและเอกชนและสื่อ

โดยผลกระทบของ One Belt One Road ที่คาดว่าจะมีต่อไทย คือ (i) อุปทานและศักยภาพการเติบโตจากโครงสร้างพื้นฐาน และ Capacity Building (ii) ลดการขบเซาของเศรษฐกิจด้วยอุปทานของวัสดุและแรงงานในประเทศ และ (iii) การมีส่วนร่วมของประเทศอื่นๆ และภาคเอกชนในระบบตลาดเสรี