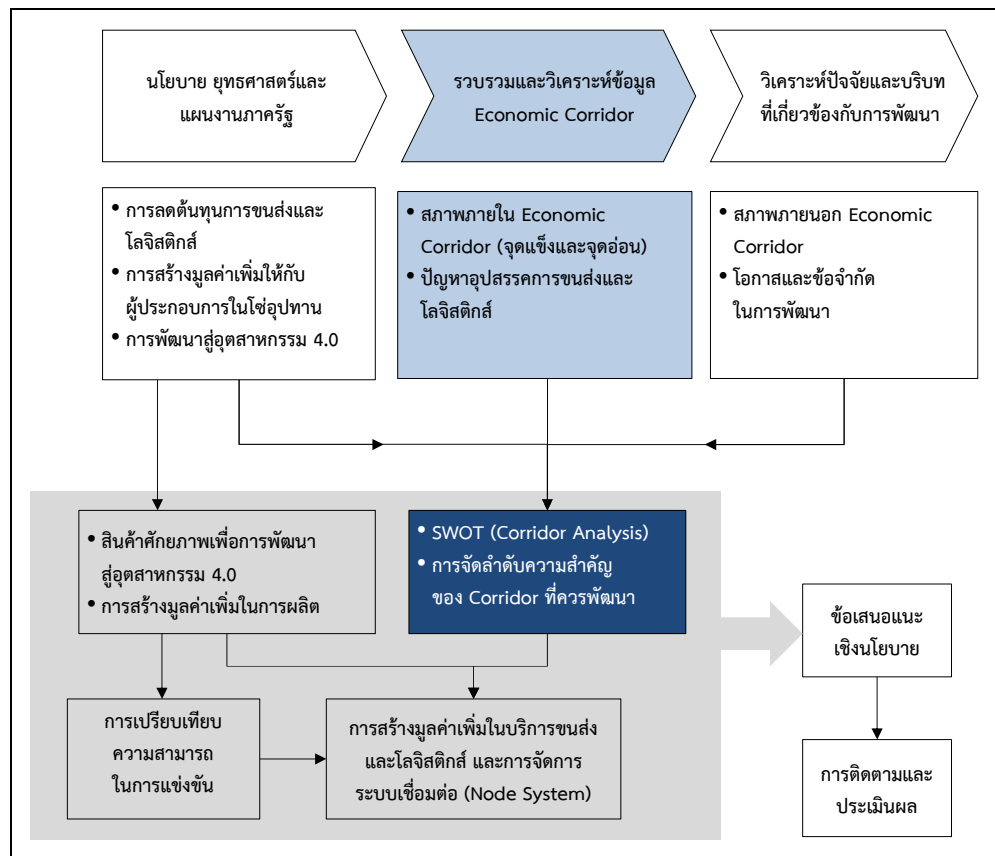


บทที่ 3 สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ตามแนว Economic Corridor

3.1 บทนำ

งานศึกษาวิเคราะห์สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor นี้ เป็นการศึกษาวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพการเป็นฐานการผลิตสินค้าและบริการที่สำคัญสำหรับแต่ละ Corridor รวมทั้งบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน ผลที่ได้รับคือ ข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพภายใน Economic Corridor ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งและโลจิสติกส์อันเป็นปัจจัยการเชื่อมโยงโซ่อุปทาน โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำไปใช้ในขั้นตอนการวิเคราะห์ SWOT การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนา Corridor เพื่อเสนอแนะแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์เพื่อประยุกต์ใช้กับการศึกษา แสดงได้ดังรูปที่ 3.1-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.1-1 การรวบรวมข้อมูล Economic Corridor และการนำไปใช้

Economic Corridor ที่อยู่ในขอบเขตการศึกษา ประกอบด้วย 3 Corridor หลัก ดังนี้

- 1) North-South Economic Corridor
- 2) East-West Economic Corridor และ
- 3) Southern Economic Corridor

ข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับฐานการผลิต การค้า การลงทุนของแต่ละ Corridor ได้มาจาก (1) การทบทวนรายงานสถิติ และ รายงานการศึกษาต่างๆ ที่ผ่านมาของภาครัฐและเอกชน โดยแต่ละ Corridor ได้แบ่งข้อมูลเป็น 3 กลุ่มประเด็น ดังตารางที่ 3.1-1 ได้แก่ (i) Transport Corridor (ii) Production Network และ (iii) Supply Chain และ Value Chain พร้อมทั้ง (2) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-dept Interview) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อ (i) ตรวจสอบและ ปรับปรุงข้อมูลทุติยภูมิให้ทันสมัย (ii) หาโอกาสยุทธศาสตร์การพัฒนา Corridor และปัญหาอุปสรรค และ (iii) รวบรวมข้อเสนอแนะ แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มใน Economic Corridor กลุ่มผู้ผลิตสินค้าและบริการ รวมถึงการกระตุ้นการลงทุน โดยประเด็น ที่ได้รับการสัมภาษณ์เชิงลึก แสดงดังภาคผนวก ค (สรุปประเด็นหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศและ ต่างประเทศ)

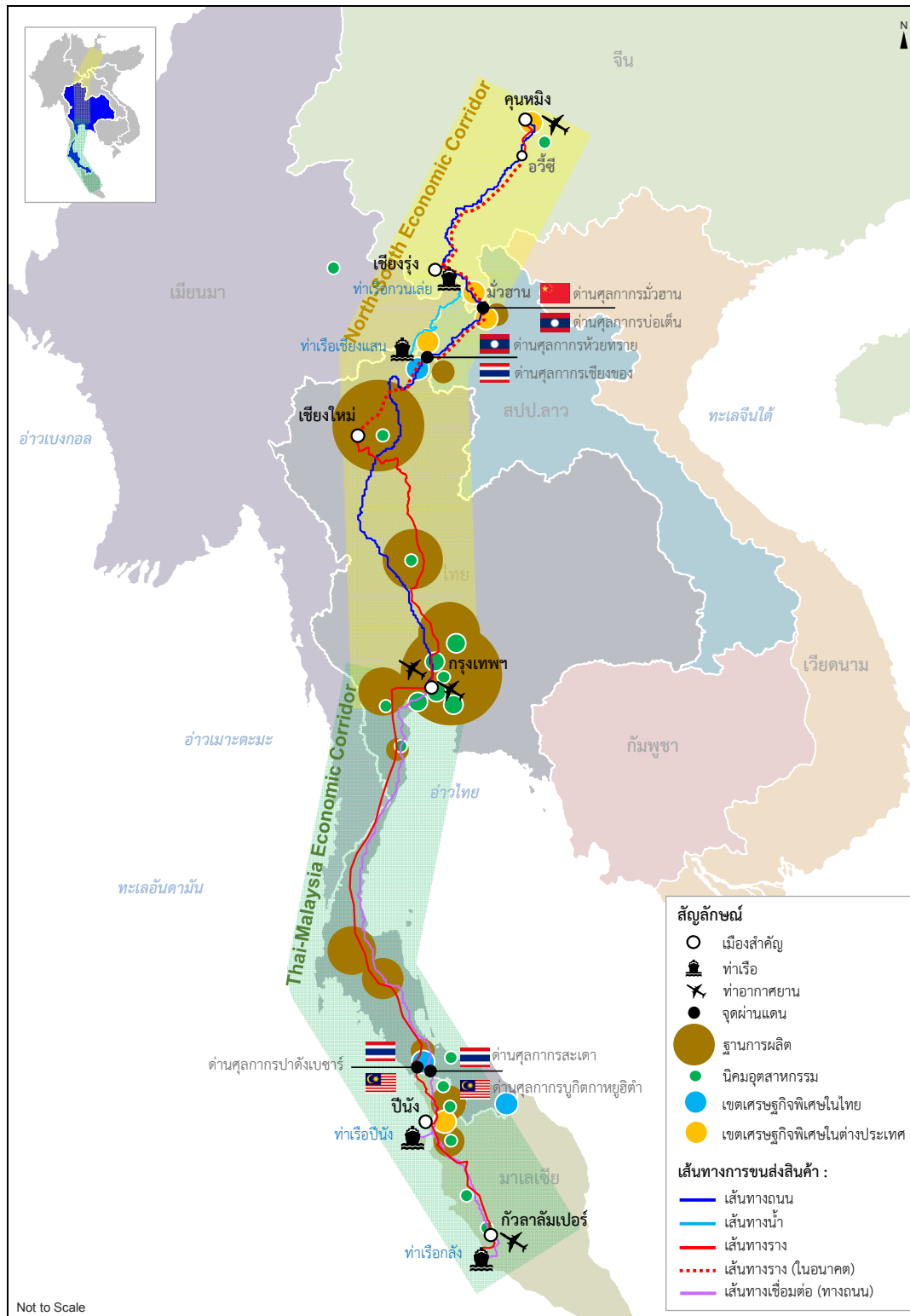
ตารางที่ 3.1-1 ประเด็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในการศึกษา Economic Corridor

Transport Corridor	Production Network	Supply Chain และ Value Chain
<ul style="list-style-type: none"> • สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน • ระบบเชื่อมต่อ และประตูการค้าที่สำคัญ • ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ 	<ul style="list-style-type: none"> • มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านศุลกากร • ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม • การส่งเสริมการลงทุน 	<ul style="list-style-type: none"> • ตลาดและผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ • การเชื่อมโยงประตูการค้า • การบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.2 North-South Economic Corridor

North-South Economic Corridor หรือแนวเหนือ-ใต้ คือการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง และโซ่อุปทาน ในแนวเหนือ-ใต้ ระหว่างกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย (ไทย) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และมณฑลยูนนาน (คุนหมิง) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) ทั้งนี้ เส้นทางในส่วนของ North-South Economic Corridor มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 2 แห่ง คือ (i) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับสปป.ลาว คือ จังหวัดเชียงรายกับสปป.ลาวตอนเหนือ และ (ii) จุดเชื่อมต่อระหว่าง สปป.ลาวตอนเหนือกับมณฑลยูนนาน โดยข้อมูลของ North-South Economic Corridor ประกอบด้วยประเด็นจุดต้นทาง-ปลายทาง จุดผ่านแดน เมืองสำคัญ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน นิคมอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ และฐานการผลิตที่สำคัญ แสดงดังรูปที่ 3.2-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.2-1 องค์ประกอบของ North-South Economic Corridor

สรุปผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิของ North-South Economic Corridor ในแต่ละประเด็นดังนี้

1) ความเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor)

จากการทบทวนข้อมูลสถิติภูมิในภาคผนวก ข.1 (สภาพทั่วไปของการขนส่งใน Economic Corridor ที่ทำการศึกษา) พบว่าเส้นทางการขนส่งทำให้เกิดการเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง ปัจจุบันเส้นทางขนส่งสินค้าตามแนวเหนือ-ใต้ มี 2 รูปแบบ คือ (i) การขนส่งทางถนน และ (ii) การขนส่งทางถนนรวมกับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ส่วนการขนส่งทางรถไฟระหว่างกัน ยังไม่สามารถทำได้ เนื่องจากเส้นทางยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ (Missing links) ยกเว้นการเชื่อมต่อระหว่างไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลเซีย) สำหรับผลการทบทวนสภาพความเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง สรุปได้ 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1.1) สถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

เส้นทางการขนส่งแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ผ่านทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) ไปยังด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ผ่านด่านศุลกากรห้วยทราย (สปป.ลาว) ในแขวงหลวงน้ำทา จากนั้นใช้เส้นทาง R3A ผ่านด่านศุลกากรบ่อเต็น (สปป.ลาว) และด่านศุลกากรมั่วฮาน (จีน) และสามารถใช้ทางหลวงหมายเลข G213 ในจีน ไปยังเชียงรุ่ง และคุนหมิง รวมระยะทางจากกรุงเทพมหานครถึงคุนหมิงประมาณ 1,889 กิโลเมตร โดยภาพรวมสภาพเส้นทางถนนค่อนข้างดี มีขนาด 4 ถึง 8 ช่องจราจร ลักษณะค่อนข้างเรียบ เป็นถนนคอนกรีตสลับลาดยาง แต่มีอุปสรรคช่วงเส้นทางระหว่างด่านศุลกากรห้วยทราย (สปป.ลาว) ถึงด่านศุลกากรบ่อเต็น (สปป.ลาว) เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว ถึงแม้เป็นถนนลาดยางแล้ว แต่ยังมีสภาพขรุขระ อันตราย และมีเพียง 2 ช่องจราจร

ส่วนการขนส่งทางน้ำใน Corridor นี้ อยู่ในช่วงท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกว๋นเล่ย มีระยะทางประมาณ 287 กิโลเมตร สภาพแม่น้ำมีปริมาณน้ำน้อยในช่วงฤดูแล้งและแม่น้ำมีความแคบ ทำให้เป็นอุปสรรคสำหรับการขนส่งในรูปแบบคอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ ในการขนส่งระหว่างจุดต้นทาง-จุดปลายทาง ต้องอาศัยการขนส่งทางถนนร่วมด้วย โดยมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ท่าเรือทั้งสองดังกล่าว เป็นการขนถ่ายซ้ำซ้อน (Double Handling) ไม่สะดวก เพิ่มค่าใช้จ่าย จึงทำให้การค้าและการขนส่งทางน้ำมีปริมาณน้อยกว่าการขนส่งทางถนน

ในอนาคต หากสามารถพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้สามารถเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนาน ซึ่งมีนโยบายพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้คุนหมิงสามารถเชื่อมต่อกับ สปป.ลาวตอนเหนือ ดังสถานะโครงข่ายในตารางที่ 3.2-1 จะทำให้มีการขนส่งทางรถไฟระหว่างจีน-สปป.ลาวตอนเหนือ โดยไทยจะต้องพิจารณาถึงการขนส่งทางรถบรรทุกสินค้าหรือการเชื่อมต่อทางรถไฟในส่วนที่ยังขาดอยู่ โดยปัจจุบันในมณฑลยูนนานมีโครงข่ายทางรถไฟระหว่างคุนหมิงกับอวีซีแล้ว ส่วนโครงการที่จะก่อสร้างต่อไป คือ (i) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงอวีซี-เชียงรุ่ง (เริ่มก่อสร้างเมื่อช่วงปลายปี พ.ศ. 2559) และ (ii) การก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวช่วงอวีซี-มั่วฮาน รวมเป็นโครงข่ายเรียกว่า “Yumo Railway”¹ ระยะทางรวมประมาณ 500 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดในปี พ.ศ. 2564

สำหรับเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย เป็นเส้นทางต่อเนื่องจาก North-South Economic Corridor (กรุงเทพมหานครถึงคุนหมิง) โดยใช้ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 2 (AH2) ในไทย ช่วงกรุงเทพมหานครถึงอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ไปยังด่านศุลกากรสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ต่อไปยังมาเลเซีย โดยหลังด่านศุลกากรบูกิตกาหุยอิต้า มีจุดเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกสินค้าก่อนเข้าสู่ท่าเรือหลักของมาเลเซีย เช่น ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลัง โดยระยะทางจากด่านศุลกากรสะเดาถึงท่าเรือปีนัง (ทางด่วน) ประมาณ 137 กิโลเมตร และถึงท่าเรือกลังประมาณ 518 กิโลเมตร โดยภาพรวมสภาพเส้นทางของถนนมีมาตรฐานสูงตลอดเส้นทาง มีขนาด 4 ถึง 6 ช่องจราจร เป็นถนนคอนกรีตสลับลาดยาง

เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย ยังมีอีกหนึ่งทางเลือก คือ การขนส่งทางรถไฟ ทางด่านศุลกากรปาตังเบซาร์ จังหวัดสงขลา และต่อไปยังสถานีบันเตอรูไวรัส ติดกับท่าเรือปีนัง แต่การขนส่งใช้ระยะเวลานานกว่าทางถนน เนื่องจากต้องรอขบวนรถในมาเลเซีย และยังคงยกตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปที่ขบวนรถของมาเลเซีย

¹ ที่มา : <http://yn.wenweipo.com/jujiaoyin/ShowArticle.asp?ArticleID=87086>

ตารางที่ 3.2-1 สรุปสถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ North-South Economic Corridor

โครงการคมนาคม	ช่วง	สภาพปัจจุบัน	ขนาด/ลักษณะ
ถนน	กรุงเทพมหานคร - คุณหมิง (จีน)	การเชื่อมต่อสมบูรณ์	ถนน 4 ถึง 8 ช่องจราจรยกเว้น เส้นทาง R3A ใน สปบ.ลาว ที่มี ขนาด 2 ช่องจราจร
	กรุงเทพมหานคร - ท่าเรือกลัง (มาเลเซีย)	การเชื่อมต่อสมบูรณ์	ถนน 4 ถึง 6 ช่องจราจร
แม่น้ำระหว่างประเทศ	ท่าเรือเชียงแสน (จังหวัดเชียงราย) - ท่าเรือกวานเล่ย์ (จีน)	สามารถใช้ขนส่งสินค้าได้ แต่มีอุปสรรค ด้านระดับน้ำในแม่น้ำ และการจัดการ เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ท่าเรือทั้ง 2 แห่ง	
รถไฟ	คุณหมิง (จีน) - อวีซี (จีน)	เปิดให้บริการแล้ว	ทางเดียว
	กรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่	เปิดให้บริการแล้ว	ทางเดียว
	อวีซี (จีน) - เชียงรุ่ง (จีน)	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ทางคู่
	เชียงรุ่ง (จีน) - มั่วฮาน (จีน)	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ทางเดียว
	กรุงเทพมหานคร - ปาดังเบซาร์	เปิดให้บริการแล้ว	ทางเดียว
	ปาดังเบซาร์ - บัตเตอร์เวิร์ธ (มาเลเซีย)	เปิดให้บริการแล้ว	ทางคู่
	ปาดังเบซาร์ - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)	เปิดให้บริการแล้ว	ทางคู่
	กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) - ท่าเรือกลัง (มาเลเซีย)	เปิดให้บริการแล้ว	ทางคู่

ที่มา: ที่ปรึกษา

1.2) ระบบเชื่อมต่อ และประตูการค้าสำคัญ

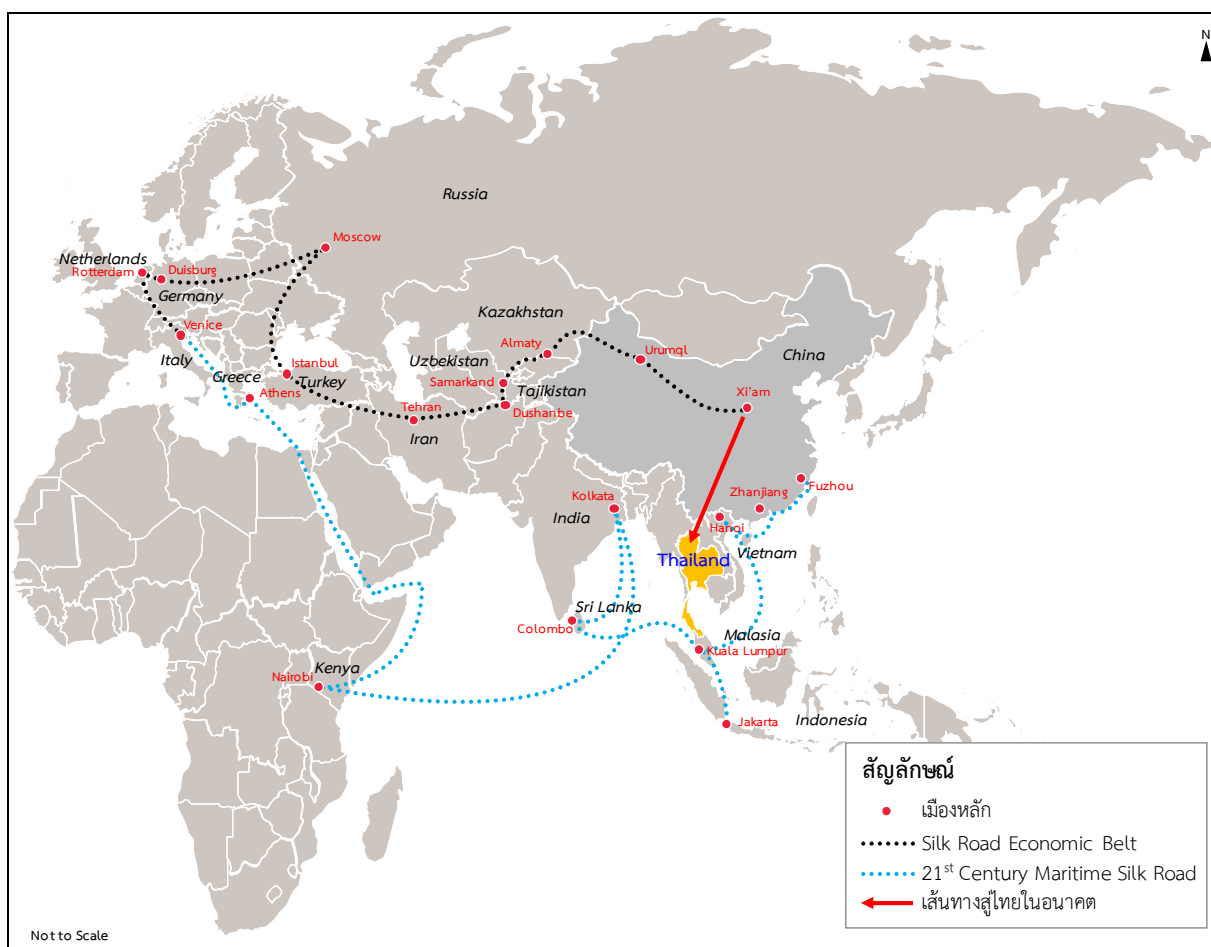
North-South Economic Corridor หรือแนวเหนือ-ใต้ ตามนิยามของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 2 จุดสำหรับการขนส่งทางถนนคือ (i) ด้านศุลกากรเชียงของ (จังหวัดเชียงราย) กับด้านศุลกากรห้วยทราย (สปบ.ลาว) และ (ii) ด้านศุลกากรบ่อเต็น (สปบ.ลาว) กับด้านศุลกากรมั่วฮาน (จีน) การขนส่งทางถนนสามารถเดินทางต่อเนื่องโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครถึงคุณหมิง ซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนาน แต่ด้วยเหตุที่ สปบ.ลาว ไม่ได้เป็นภาคีในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่ 3 ทำให้ สปบ.ลาว ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจีนหรือไทยผ่าน สปบ.ลาว ได้โดยตรง จึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าและเปลี่ยนหัวรถบรรทุกสินค้า ในส่วนของการเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทยกับ สปบ.ลาว ที่ด้านศุลกากรเชียงของนั้น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง² ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนหัวลากและหางลาก (ของรถบรรทุกสินค้า) การเตรียมพื้นที่ Common Control Area (CCA) ในการตรวจปล่อยสินค้า คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561

อีกทั้งยังมีการขนส่งทางน้ำระหว่างท่าเรือเชียงแสน (ไทย) กับท่าเรือกวานเล่ย์ (จีน) ทำให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างการขนส่งทางถนนกับทางน้ำ ณ ท่าเรือดังกล่าว

- ท่าเรือเชียงแสนสามารถรองรับเรือขนาดความยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 10 ลำ มีบริการเครื่องทุ่นแรง ได้แก่ บันจัน และรถยก และให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน
- ท่าเรือกวานเล่ย์ รัฐบาลกลางจีนกำลังพัฒนาให้มีศักยภาพในการรองรับสินค้าแช่แข็ง ตู้คอนเทนเนอร์ เครนยกตู้ หอตรวจสอบหรือแล็ปตรวจสินค้า ห้องเย็นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สถานที่สำหรับสินค้าผักสด-ผลไม้ ฯลฯ เพื่อรองรับนโยบายพัฒนา One Belt One Road สำหรับการขนส่งสินค้าประเภทแช่แข็ง ที่มีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ห้องเย็น และขนส่งตามเส้นทางในแม่น้ำโขง

² ที่มา: https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1924

นโยบาย One Belt One Road จากการทบทวนข้อมูลทฤษฎีภูมิในภาคผนวก ข.5 (นโยบาย One Belt One Road) เป็นความคิดริเริ่มจากรัฐบาลกลางของจีน ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรื้อฟื้นเส้นทางสายไหมในอดีต เพื่อเชื่อมโยงทวีปเอเชีย ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ ทางบก และทางน้ำ โดยมีความเชื่อมโยงหลัก 5 ด้าน ได้แก่ (i) ความร่วมมือด้านนโยบาย (Policy Coordination) (ii) การอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง (Facilities Connectivity) (iii) การลดอุปสรรคทางการค้า (Unimpeded Trade) (iv) ความเชื่อมโยงด้านการเงิน (Financial Integration) และ (v) ความสัมพันธ์ของคน (People-to-People Bond) แม้ว่าเส้นทาง One Belt One Road คือ เส้นทางการค้าและการขนส่งสินค้าจากจีนไปทวีปยุโรปเป็นสำคัญ แต่หากในอนาคตสามารถเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงมาถึงไทยได้ เส้นทางนี้จะสามารถเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งสินค้าของไทยและยุโรปทางบก อันเป็นการเพิ่มศักยภาพให้ไทยเป็นทางเชื่อมและศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่จีนและทวีปยุโรปในอนาคต³ ทั้งนี้ เส้นทาง One Belt One Road แสดงดังรูปที่ 3.2-2



ที่มา: ปรับปรุงจาก McKinsey and Company

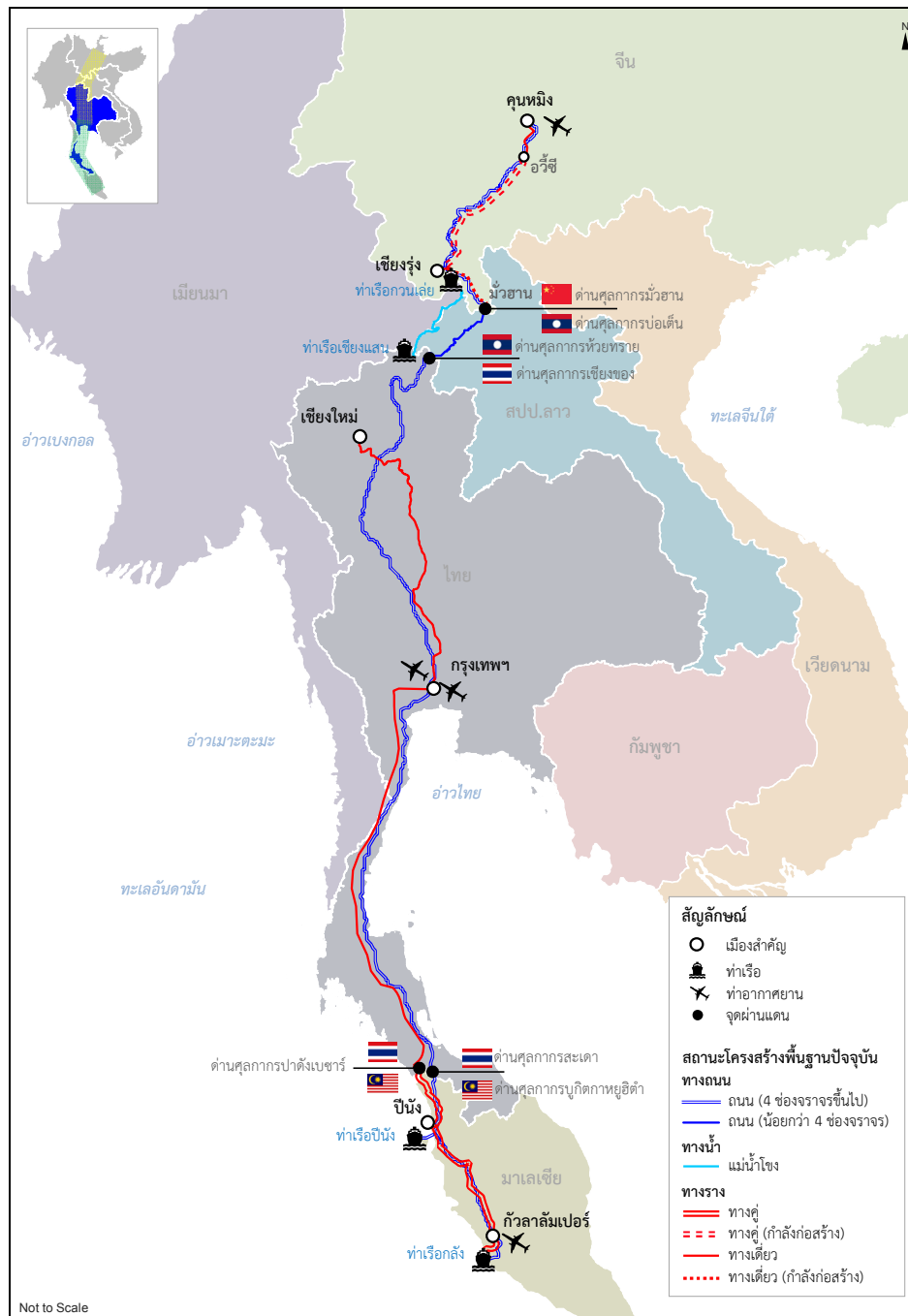
รูปที่ 3.2-2 เส้นทาง One Belt One Road

ผลต่อเนื่องจาก One Belt One Road ประการหนึ่งคือ การก่อตั้งกรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง (Lancang-Mekong Cooperation: LMC) ในการเชื่อมโยงระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย ตามแนว North-South Economic Corridor (และราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม)) เข้าด้วยกัน โดยแผนความร่วมมือ 5 ปี (พ.ศ. 2561-2565) เป็นการวางรากฐานความร่วมมือในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกัน โดยรายละเอียดของ LMC ได้กล่าวถึงในภาคผนวก ข.7 (กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง)

³ ที่มา: การสัมภาษณ์เชิงลึก “One Belt One Road and Industrial Capacity Cooperation”, สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ และเอกสารเสวนาเรื่องระบบ Logistics บนเส้นทางสายไหมใหม่ระหว่างจีนและยุโรป, ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ สำหรับการขนส่งทางถนน 1 จุด คือ ด้านศุลกากรสะเดา (จังหวัดสงขลา) และด้านศุลกากรบูกิตกาหุยิตา (มาเลเซีย) ทำให้การขนส่งทางถนนสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานคร ถึงท่าเรือปีนัง ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญของมาเลเซีย นอกจากนี้ ในเส้นทางนี้มีท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลิง ของมาเลเซีย และมีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ สำหรับการขนส่งทางรางอีก 1 จุด คือ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ (จังหวัดสงขลา) ถึงสถานีปัตเตอร์เวิร์ธซึ่งติดกับท่าเรือปีนัง

สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมทั้งจุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญของ North-South Economic Corridor แสดงดังรูปที่ 3.2-3



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.2-3 สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง จุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญ
ของ North-South Economic Corridor

1.3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

จากผลการศึกษารายงานการศึกษาโครงการต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) พ.ศ. 2558 (รายละเอียดผลการวิเคราะห์แสดงดังภาคผนวก ข.1 (สภาพทั่วไปของการขนส่งใน Economic Corridor ที่ทำการศึกษา)) สรุปได้ว่า

- ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่งแนวเหนือ-ใต้ สำหรับกรณีการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยทางถนน (เส้นทางกรุงเทพมหานคร - อำเภอยางชุมน้อย - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - เชียงรุ่ง (จีน) - คุณหมิง (จีน)) ประมาณ 119,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 56 ชั่วโมง ส่วนต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งทางแม่น้ำ เส้นทางกรุงเทพมหานคร - ท่าเรือเชียงแสน - ท่าเรือกว๋นเล่ย์ (จีน) - คุณหมิง (จีน) ประมาณ 111,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 59 ชั่วโมง
- ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย กรณีการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยทางถนนเส้นทางกรุงเทพมหานคร - อำเภอหาดใหญ่ - อำเภอสะเตาะ - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย) ประมาณ 48,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 30 ชั่วโมง และเส้นทางกรุงเทพมหานคร - อำเภอหาดใหญ่ - อำเภอสะเตาะ - ท่าเรือกลัง (มาเลเซีย) ประมาณ 62,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 39 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งทางรถไฟ เส้นทางกรุงเทพมหานคร - อำเภอหาดใหญ่ - ตำบลปาดังเบซาร์ - อำเภอสะเตาะ - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย) มีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน คือ ประมาณ 32,000 บาทต่อเที่ยว แต่ระยะเวลารวมในการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) นานกว่า คือประมาณ 61 ชั่วโมง และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งจากโรงงานผลิตมาที่สถานีรถไฟในกรุงเทพมหานคร และยกขนส่งสินค้าบรรจุที่ตู้รถไฟ (Transshipment) เพิ่มเติม

2) ความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network)

ความเชื่อมโยงการค้าและการผลิตใน Economic Corridor นี้ พิจารณาเฉพาะการค้าและการผลิตระหว่างภาคเหนือของไทยตอนเหนือของ สปป.ลาว และมณฑลยูนนาน (จีน) (แม้เส้นทางของ Corridor นี้ครอบคลุมถึงภาคกลางของไทย) รวมถึงภาคตะวันตก และภาคใต้ของไทย และมาเลเซียตะวันตก จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor) สรุปผลการทบทวนความเชื่อมโยงการค้าและการผลิตได้ 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

2.1) มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สินค้าบริเวณด่านศุลกากร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญของไทย ปี พ.ศ. 2555-2559 ของกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ (ตารางที่ ข-12 ถึงตารางที่ ข-14 ในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor)) สรุปมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรายด่านศุลกากรของ North-South Economic Corridor ได้ว่า

2.1.1) การค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และจีน

- มูลค่าการนำเข้าสินค้า (จาก สปป.ลาวและประเทศที่สาม คือ จีน) ผ่านทางด่านศุลกากรเชียงของ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่วนการนำเข้าสินค้าทางด่านศุลกากรเชียงแสน นั้นมีน้อยมาก เมื่อเทียบกับด่านศุลกากรเชียงของ โดยทั้ง 2 ด่านศุลกากรนั้น มีอัตราการขยายตัวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2559 เฉลี่ยร้อยละ 20.05 และร้อยละ 9.15 ตามลำดับ

- มูลค่าการส่งออกผ่านทางด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรเชียงแสนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวได้ว่า การค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และประเทศที่สาม คือ จีน ผ่านทางด่านศุลกากรทั้ง 2 แห่ง มีแนวโน้มที่ดี โดยด่านศุลกากรเชียงของการส่งออกมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2559 เฉลี่ยร้อยละ 11.54 ต่อปี และด่านศุลกากรเชียงแสนมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.41 ต่อปี อย่างไรก็ตาม อัตราการขยายตัวในปี พ.ศ. 2559 ลดลงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 3.70 จากการสั่งซื้อสินค้าจากจีนลดลง

2.2.2) การค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย

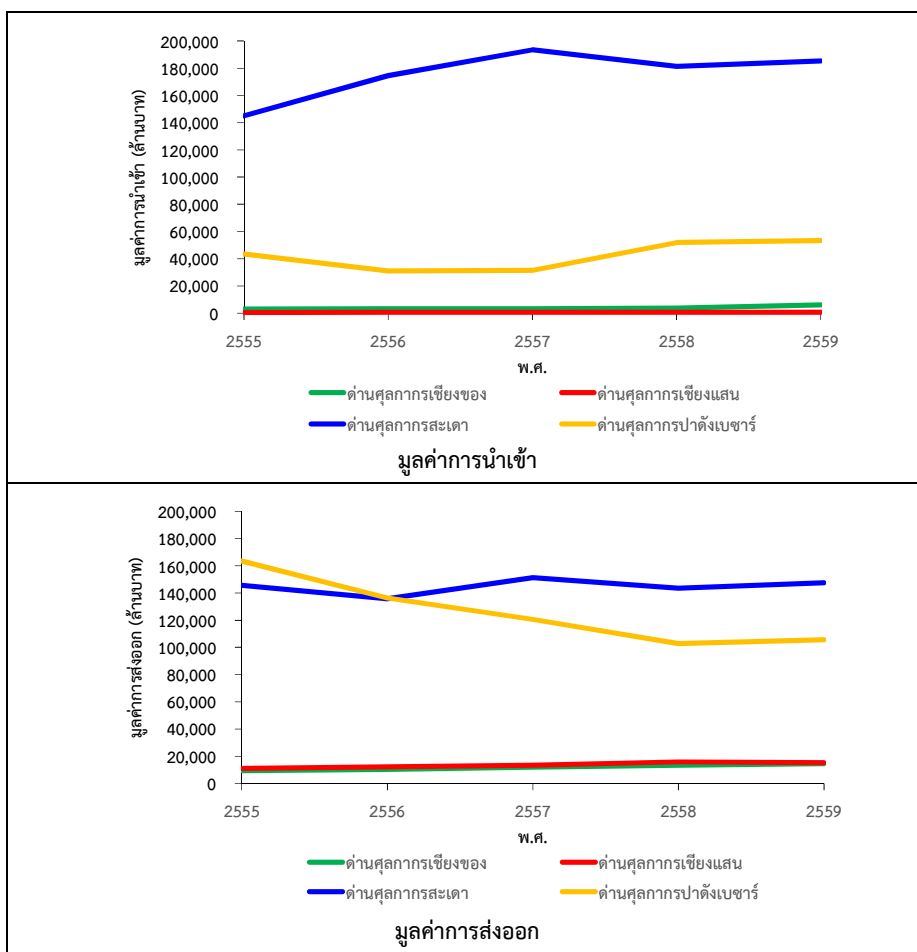
- สำหรับการค้าในเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย มีการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญ 2 ด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยภาพรวมมูลค่าการนำเข้าผ่านด่านศุลกากรทั้ง 2 มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.82 และร้อยละ 10.11 ต่อปี ตามลำดับ
- มูลค่าการส่งออกตั้งแต่ พ.ศ. 2555-2559 มีแนวโน้มลดลงตามปริมาณการส่งออกยางพารา โดยที่อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของด่านศุลกากรสะเดาอยู่ที่ร้อยละ 0.55 ต่อปี และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มีอัตราการขยายตัวลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10.02 ต่อปี กล่าวคือ ด่านศุลกากรสะเดา มีอัตราการขยายตัวของการส่งออกระหว่างปี พ.ศ. 2556-2557 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 11.40 แม้มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 5.14 ในปี พ.ศ. 2558 แต่มีแนวโน้มขยายตัวอีกครั้งด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 2.80 ในปี พ.ศ. 2559 ในส่วนของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นด่านศุลกากรสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าทางรถไฟไทย-มาเลเซียเป็นหลัก มีมูลค่าการส่งออกระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559 ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10.02 ต่อปี แต่มีแนวโน้มขยายตัวด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 2.86 ในปี พ.ศ. 2559

แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว North-South Economic Corridor สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-4 และกลุ่มสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญ ดังตารางที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-2 สถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว North-South Economic Corridor

ปี พ.ศ.	ด่านศุลกากร							
	เชียงของ		เชียงแสน		สะเดา		ปาดังเบซาร์	
	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)
มูลค่าการนำเข้า								
2555	3,071.11	-	512.22	-	144,941.16	-	43,439.93	-
2556	3,343.99	8.89	654.73	27.82	174,543.86	20.42	31,069.16	-28.48
2557	3,285.78	-1.74	702.21	7.25	193,459.19	10.84	31,476.44	1.31
2558	3,803.68	15.76	669.71	-4.63	181,459.01	-6.20	51,854.04	64.74
2559	5,983.09	57.30	710.95	6.16	185,497.23	2.23	53,346.70	2.88
รวม/เฉลี่ย	19,487.65	20.05	3,249.82	9.15	879,900.45	6.82	211,186.27	10.11
มูลค่าการส่งออก								
2555	9,453.69	-	11,137.49	-	145,782.22	-	163,468.22	-
2556	10,298.88	8.94	12,325.53	10.67	135,775.57	-6.86	136,364.81	-16.58
2557	11,992.25	16.44	13,532.75	9.79	151,249.88	11.40	120,613.77	-11.55
2558	13,359.72	11.40	15,814.42	16.86	143,474.41	-5.14	102,763.92	-14.80
2559	14,611.27	9.37	15,229.51	-3.70	147,495.35	2.80	105,699.11	2.86
รวม/เฉลี่ย	59,715.81	11.54	68,039.70	8.41	723,777.43	0.55	628,909.83	-10.02
รวมมูลค่า การนำเข้า-ส่งออก	79,203.46	-	71,289.52	-	1,603,677.88	-	840,096.10	-

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560



ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560

รูปที่ 3.2-4 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว North-South Economic Corridor

ตารางที่ 3.2-3 สินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว North-South Economic Corridor

ด้านศุลกากร	นำเข้า	ส่งออก
เชียงใหม่	ผลไม้ และวัสดุก่อสร้าง	สินค้าอุปโภคบริโภค
เชียงราย	น้ำตาลทราย ผัก และผลไม้	เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ยางแผ่นรมควัน ลำไยอบแห้ง น้ำมันปาล์ม และน้ำมันพืช
สกลนคร	ยางธรรมชาติ ส่วนประกอบเครื่องจักร ไม้ยางพาราแปรรูป มอเตอร์ไฟฟ้า วงจรอิเล็กทรอนิกส์ และส่วนประกอบรถยนต์	ส่วนประกอบเครื่องจักร เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ และผลิตภัณฑ์จากเหล็ก
ปัตตานี	งานบันทึกเทป อุปกรณ์เก็บหน่วยความจำแบบไม่ลบเลือน เครื่องรับโทรทัศน์ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ และ อุปกรณ์ ยานยนต์	ยาง ไม้ยางพาราแปรรูป ส่วนประกอบยานยนต์ และ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ

ที่มา: กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ และโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีย, พ.ศ. 2558

2.2) ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม

การทบทวนฐานการผลิตสินค้าของ North-South Economic Corridor ครอบคลุมถึงพื้นที่ที่คาดว่าจะเป็จุดต้นทาง-ปลายทางของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ Economic Corridor นี้ เช่น พื้นที่โดยรอบเมืองคุนหมิงของจีน พื้นที่ตอนเหนือของ สปป.ลาว และภาคเหนือและภาคกลางของไทย รวมถึงฐานการผลิตสินค้าของเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย บริเวณพื้นที่ภาคตะวันตกและภาคใต้ของไทย และมาเลเซียตะวันตก โดยสรุปฐานการผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ดังตารางที่ 3.2-4 (รายละเอียดในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor))

ตารางที่ 3.2-4 ฐานการผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ในพื้นที่เชื่อมต่อกับ North-South Economic Corridor

สินค้า	ประเทศ						
	ไทย (ภาคเหนือ)	ไทย (ภาคกลาง)	ไทย (ภาคตะวันตก)	ไทย (ภาคใต้)	จีน (มณฑลยูนนาน)	สปป.ลาว (ตอนเหนือ)	มาเลเซีย (ตะวันตก)
เกษตรพื้นฐาน	<ul style="list-style-type: none"> ข้าวเปลือก ลำไยสด และ ยางพารา 	<ul style="list-style-type: none"> ข้าวเปลือก อ้อยโรงงาน และ มันสำปะหลังโรงงาน (หัวมันสำปะหลัง) 	<ul style="list-style-type: none"> อ้อยโรงงาน และ มันสำปะหลังโรงงาน (หัวมันสำปะหลัง) 	<ul style="list-style-type: none"> น้ำยางพารา ปาล์มน้ำมัน และ น้ำมันปาล์มดิบ 	<ul style="list-style-type: none"> ยาสูบ ข้าว กาแฟ และ ยาสูบ 	<ul style="list-style-type: none"> ข้าวโพด พืชตระกูลถั่ว งา ของป่า อ้อย ยางพารา และ ยาสูบ 	<ul style="list-style-type: none"> ยางพารา และ ข้าวเจ้า
อุตสาหกรรม เกษตรแปรรูป	<ul style="list-style-type: none"> ข้าวสาร และ ลำไยอบแห้ง 	<ul style="list-style-type: none"> ข้าวสาร น้ำตาลทรายดิบ มันเส้น และ แป้งมันสำปะหลัง 	<ul style="list-style-type: none"> น้ำตาลทรายดิบ และ มันเส้น 	<ul style="list-style-type: none"> น้ำยางข้น ยางแท่ง และ ยางแผ่นรมควัน 	-	-	-
อุตสาหกรรม	<ul style="list-style-type: none"> ปูนซีเมนต์ และ อุปกรณ์และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ 	<ul style="list-style-type: none"> ยางนอก ปลาทูนากะปอง ผ้าทอ เครื่องปรับอากาศ และ ปูนซีเมนต์ 	<ul style="list-style-type: none"> ผ้าทอ 	<ul style="list-style-type: none"> ถุงมือยาง ปลาทูนากะปอง สับปะรดกระป๋อง และ ปูนซีเมนต์ 	<ul style="list-style-type: none"> แร่เหล็ก ถ่านหิน รถยนต์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร เคมีภัณฑ์ สิ่งทอ อุปกรณ์และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ และ อาหารแปรรูป 	<ul style="list-style-type: none"> ทองคำ ทองแดง อัญมณี อลูมิเนียม แร่เหล็ก และ ถ่านหินลิกไนต์ 	<ul style="list-style-type: none"> แร่ดีบุก แร่เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า ยานยนต์และชิ้นส่วน น้ำมัน และ ปิโตรเคมี

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558 และ

โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

2.3) การส่งเสริมการลงทุน

2.3.1) นิคมอุตสาหกรรม

จากข้อมูลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (รายละเอียดในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor)) นิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในแนว North-South Economic Corridor ของไทยที่สำคัญ คือ นิคมอุตสาหกรรมลำพูน ในภาคเหนือ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกลุ่มโรงงานผลิตสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์ นอกนั้นเป็นนิคมอุตสาหกรรมในภาคกลางที่เป็นการผลิตเพื่อการอุปโภคบริโภคในไทยและการส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง

ส่วนนิคมอุตสาหกรรมในจีน ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง โดยส่งเสริมให้มีการผลิตสินค้าที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น (i) Kunming High-tech Industrial Development Zone และ (ii) Kunming Economic and Technological Development Zone เป็นต้น

นิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในแนวเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ ในจังหวัดสงขลา ส่วนนิคมอุตสาหกรรมในมาเลเซียกระจายตัวอยู่กว่า 200 แห่ง โดยมีนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญในแนวเส้นทาง เช่น Proposed Halal Food Industrial Park Kedah, Prai Industrial Estate และ Kulim High-Tech Park เป็นต้น

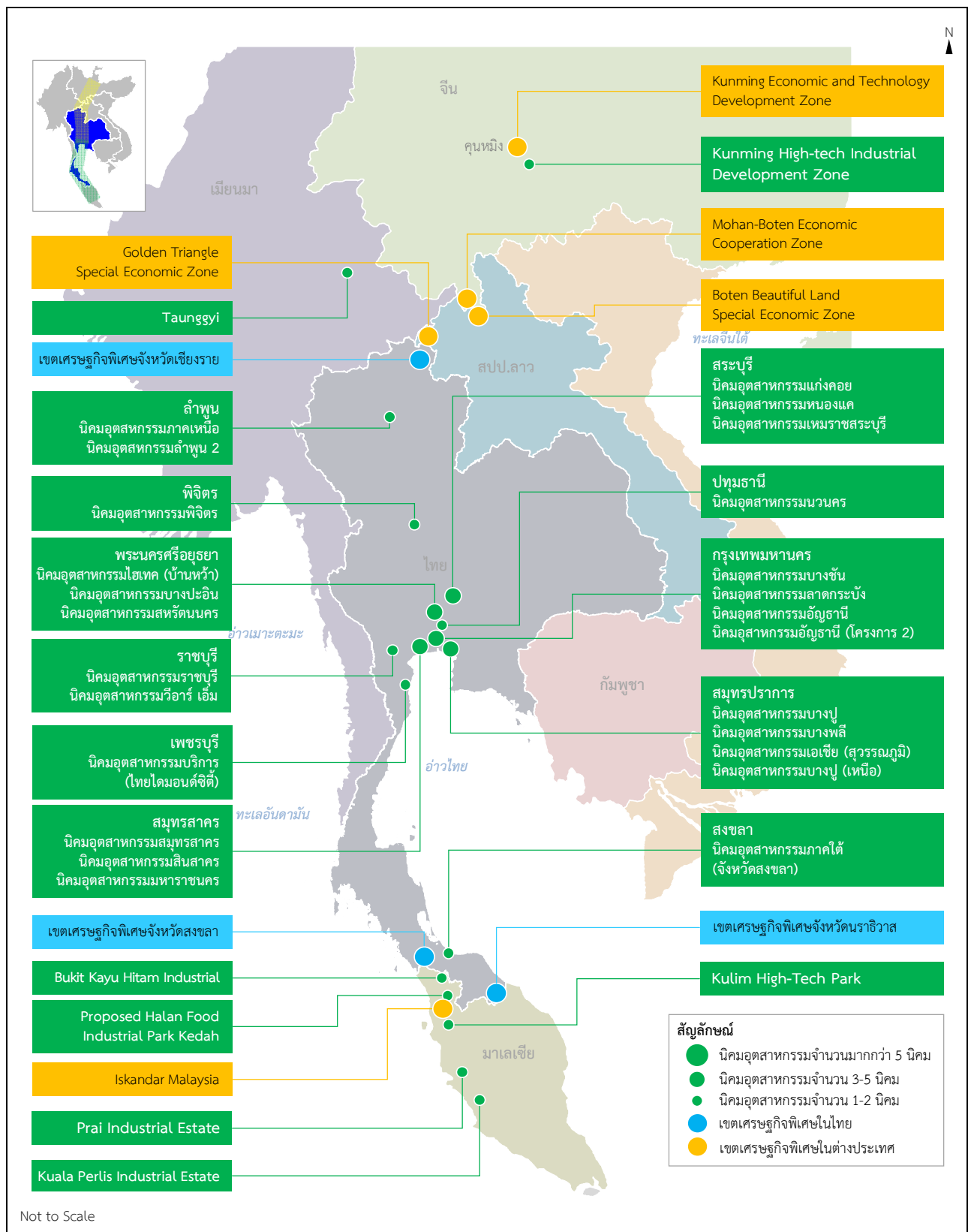
2.3.2) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.3 (การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเขต Economic Corridor) พบว่า แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ กำหนดให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดเชียงราย โดยอยู่ในแผนงานระยะที่ 2 สำหรับ สปป.ลาว ตอนเหนือมีเขตเศรษฐกิจพิเศษในแนว Economic Corridor ที่สำคัญ ได้แก่ (i) เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็น (Boten Beautiful Land Special Economic Zone) สปป.ลาว และจีนได้ลงนามร่วมกันพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็น ในปี พ.ศ. 2559 ให้เป็น “Mohan-Boten Economic Cooperation Zone” จินคาดว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้จะเปลี่ยนถ่ายการขนส่งชายแดนที่สำคัญ เนื่องจากจะสามารถเชื่อมต่อกับไทยผ่านเส้นทาง R3A และยังมีทางรถไฟในอนาคต ที่จะสามารถเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ผ่านทางเวียงจันทน์และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยได้อีกทางหนึ่ง⁴ และ (ii) เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle Special Economic Zone) เป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลของสปป.ลาว กับภาคเอกชนจีน

สำหรับเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดสงขลา โดยอยู่ในแผนงานระยะที่ 1 และเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดนราธิวาส ซึ่งอยู่ในแผนงานระยะที่ 2 ในส่วนของมาเลเซีย นั้น มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ ได้แก่ Iskandar Malaysia ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคทางใต้ของรัฐยะโฮร์ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคทางเหนือของมาเลเซีย

ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นกลุ่มฐานการผลิตส่วนหนึ่งของสินค้าอุตสาหกรรมของ North-South Economic Corridor และมีการให้สิทธิประโยชน์เพื่อการส่งเสริมการลงทุน แสดงดังรูปที่ 3.2-5

⁴ ที่มา : Eastasiaforum, 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559



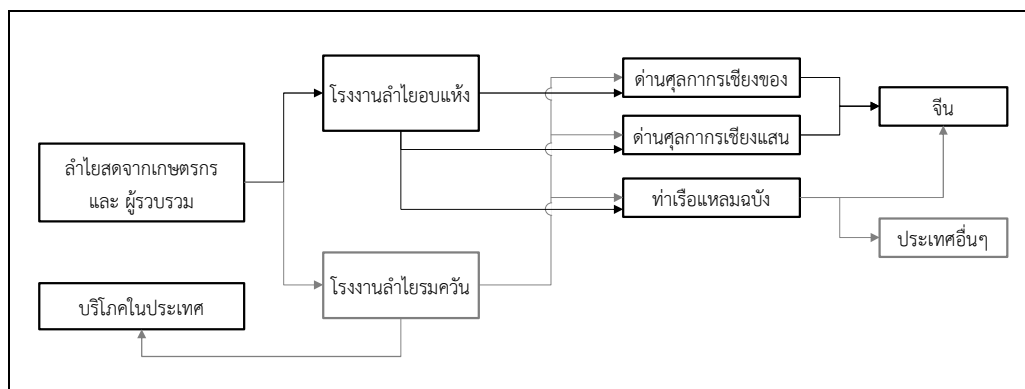
ที่มา: ปรับปรุงจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธันวาคม พ.ศ. 2559 และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 3.2-5 ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของ North-South Economic Corridor

3) โซ่อุปทาน และห่วงโซ่คุณค่า

จากที่กล่าวมา North-South Economic Corridor เป็นฐานการผลิตของสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมเกษตร และอาหาร นอกจากนี้ ยังมีนิคมอุตสาหกรรมลำพูนในภาคเหนือ ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จึงเกิดการขนส่งระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน สำหรับสินค้าเกษตรทำการขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรเชียงแสน ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมในภาคเหนือ คือ การผลิตโดยส่งต่อกับกระบวนการผลิตต่อเนื่องในภาคกลางและภาคตะวันออกของไทยเพื่อการส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบัง สินค้าเกษตรจึงเป็นสินค้าหลักที่มีกระบวนการผลิตและขนส่งสินค้าภายใน Economic Corridor

อย่างไรก็ตาม โครงร่างโซ่อุปทานของสินค้าแต่ละชนิดมีความแตกต่างกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจในรูปแบบโครงร่างโซ่อุปทานหลักจึงได้แสดงการวิเคราะห์โครงร่างโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรที่มีการส่งออกไปยังจีนอย่างต่อเนื่อง คือ ลำไยสดและอบแห้ง (รูปที่ 3.2-6) โดยแหล่งผลิตและบริการด้านโลจิสติกส์เกิดขึ้นในไทย อย่างไรก็ตาม ลูกค้านำเข้าจากต่างประเทศคือ จีน ที่มีทางเลือกในการขนส่งทั้งทางถนน โดยอาศัยเส้นทางของ North-South Economic Corridor และการขนส่งทางท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558

รูปที่ 3.2-6 โครงร่างโซ่อุปทานของลำไยสดและลำไยอบแห้ง

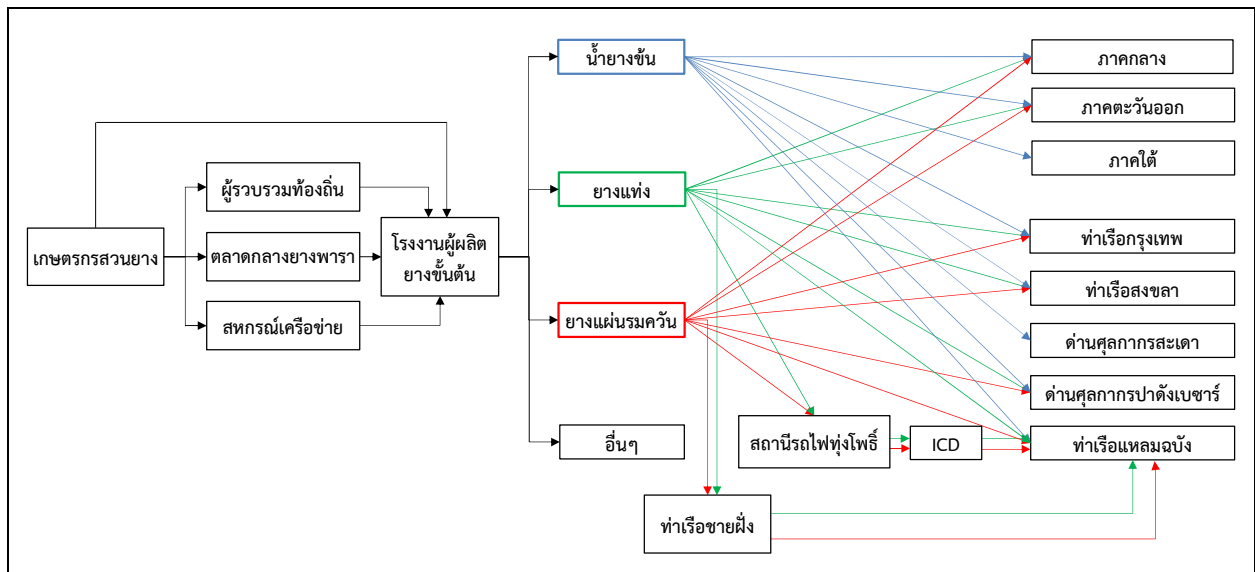
จากรูปที่ 3.2-6 ลำไยมีแหล่งเพาะปลูกในเชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน และพะเยา โดยหลังจากผ่านกระบวนการจัดหาที่แหล่งผลิตแล้ว ลำไยสดจะถูกนำเข้าสู่วางงานแปรรูปด้วยกระบวนการอบแห้งหรือรมควัน ที่จังหวัดเดียวกับแหล่งผลิตหรือจังหวัดใกล้เคียง

- ลำไยอบแห้งถูกส่งออกทั้งหมดโดยบรรจุในตู้ด้วยรถคอนเทนเนอร์และขนส่งจากโรงงานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และไปยังด่านศุลกากรเชียงของ/เชียงแสน
- ลำไยสดรมควัน ขนส่งโดยรถกระบะส่งขายในประเทศ และที่เหลือส่งออกโดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของ/เชียงแสน และท่าเรือแหลมฉบัง

โดยผู้ประกอบการจีนเป็นผู้ซื้อ (ผู้บริโภค) ที่สำคัญทั้งลำไยสดและอบแห้ง ในกระบวนการผลิตและการค้าที่เกิดขึ้น เกษตรกรไทยได้รับประโยชน์จากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและมูลค่าเพิ่มจากการอบแห้ง รวมถึงบริการขนส่งและโลจิสติกส์

สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมการเชื่อมโยงเครือข่ายอุตสาหกรรมในลักษณะคลัสเตอร์ โดยกำหนดให้กลุ่มจังหวัดในภาคเหนือของไทย (โดยเฉพาะกิจการ SMEs) ได้รับการสนับสนุนอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีความสำคัญสูง (Super Cluster) คือ กิจการที่เกี่ยวกับ ภาพยนตร์ เกมส์ และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอินเทอร์เน็ต เช่น เครื่องมืออัจฉริยะ (Smart Device) และการจัดเก็บข้อมูล นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มที่มีเป้าหมายที่จะพัฒนาต่อยอดได้ในอนาคต (Targeted Cluster) ได้แก่ การผลิตและแปรรูปผัก ผลไม้ และสมุนไพรในพื้นที่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง

สำหรับในภาคใต้ของไทยเป็นฐานการผลิตหลักของยางและผลิตภัณฑ์ยางสำหรับภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ และส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยส่งออกผ่านทางด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยการวิเคราะห์โครงสร้างโซ่อุปทานของยางและผลิตภัณฑ์ยาง แสดงได้ดังรูปที่ 3.2-7



ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558

รูปที่ 3.2-7 โครงสร้างโซ่อุปทานของยางและผลิตภัณฑ์ยาง

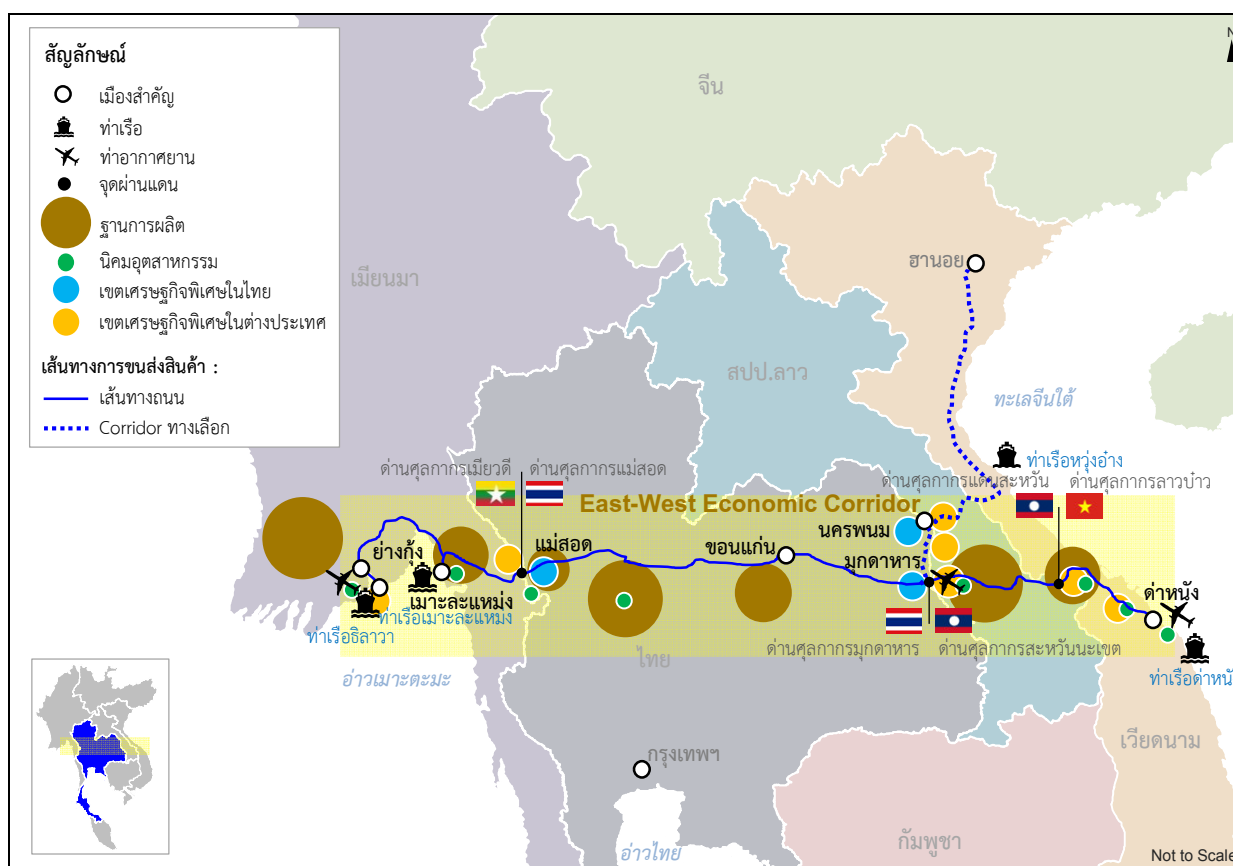
การเชื่อมโยง North-South Economic Corridor ปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงได้ตลอดแนวพื้นที่ ตั้งแต่จีนตอนใต้ สปป.ลาว ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ของไทย จนถึงมาเลเซีย จากการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยสรุปเป็น (i) Transport Corridor (ii) Production Network และ (iii) Supply Chain และ Value Chain กล่าวได้ว่า Economic Corridor นี้สามารถเชื่อมโยงกันเชิงกายภาพ (โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง) โดยมีเส้นทางการขนส่งทางถนนเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม ในด้านสภาพการค้า การลงทุน การผลิต และโซ่อุปทานนั้น ถูกแบ่งออกเป็น 2 บริบทอย่างชัดเจน

- (1) การเชื่อมโยงจีนตอนใต้-สปป.ลาว-ไทย ยังมีโอกาสที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนากระบวนการผลิตและโซ่อุปทานเพื่อป้อนตลาดที่กำลังเติบโต เป็นฐานการผลิตของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร มีการส่งต่อสินค้าสู่ลูกค้าในจีนโดยการขนส่งทางถนนผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือ จึงเกิดความสัมพันธ์ระหว่างกันในการขนส่งสินค้าและบริการ และกิจกรรมการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มภายในภาคเหนือของไทย-สปป.ลาว-จีน นอกจากนี้ นโยบาย One Belt One Road ของจีน ทำให้ไทยจำเป็นต้องพิจารณากลยุทธ์ในการเชื่อมโยงกับจีน โดยให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศสูงสุด
- (2) การเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ของไทยและมาเลเซีย ได้พัฒนาไปไกลถึงจุดอิ่มตัวแล้ว โดยมีผลิตภัณฑ์ยางเป็นสินค้าหลักและผู้ประกอบการมาเลเซียเป็นผู้กำหนดทิศทางราคาและโลจิสติกส์ทั้งหมดเนื่องจากการใช้ท่าเรือของมาเลเซียในการส่งออก (เนื่องจากระยะเวลาการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ และความสะดวกในการขนส่งให้กับลูกค้า) โอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มจะไม่มากนักในระยะสั้น หากยังไม่ได้มีการปรับโครงสร้างการผลิตภายใน รูปแบบการค้า การขนส่งและบริการต่างๆ

การศึกษาในขั้นตอนต่อไป เพื่อวิเคราะห์ Economic Corridor ที่มีลำดับความสำคัญสูง จึงพิจารณาเฉพาะ North-South Economic Corridor ในบริบทที่เป็นการเชื่อมโยงจีนตอนใต้-สปป.ลาว-ไทย ส่วนการเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ของไทย-มาเลเซีย เป็นการเชื่อมโยงที่มีลักษณะเฉพาะและเป็นบริบทที่แตกต่างจากการเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้อย่างชัดเจน โดยภาครัฐสามารถนำประเด็นของการเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย ไปศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนในการศึกษาต่อไป

3.3 East-West Economic Corridor

East-West Economic Corridor หรือแนวตะวันออก-ตะวันตก คือ การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งและโซ่อุปทาน ในแนวตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) ไทย สปป.ลาวตอนกลาง และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) ตอนกลาง โดยมีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 3 แห่ง คือ (i) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับเมียนมา ที่ด่านศุลกากรแม่สอด - เมียวดี (ii) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และ (iii) จุดเชื่อมต่อระหว่าง สปป.ลาว กับเวียดนาม ที่ด่านศุลกากรแดนสะหวัน-ลาวบาว โดยข้อมูลของ East-West Economic Corridor ประกอบด้วยประเด็น จุดต้นทาง-ปลายทาง จุดผ่านแดน เมืองสำคัญ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน นิคมอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ และฐานการผลิตที่สำคัญ แสดงได้ดังรูปที่ 3.3-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.3-1 องค์ประกอบของ East-West Economic Corridor

ในการทบทวนข้อมูลเพื่อการศึกษาวิเคราะห์ฐานการผลิต การค้า การลงทุน ได้แบ่งการทบทวนเป็น 2 ส่วน คือ (i) การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างไทยกับเมียนมา (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตก) โดยแนว Corridor ได้พิจารณาไปถึงย่างกุ้ง ซึ่งเป็นฐานการผลิตและแหล่งบริโภคที่สำคัญของเมียนมาด้วย และ (ii) การเชื่อมโยงระหว่างไทยกับ สปป.ลาวตอนกลาง และเวียดนามตอนกลาง (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออก) โดยพิจารณาครอบคลุมถึงการเชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรนครพนม (ไทย) - ท่าแขก (สปป.ลาว) ด้วย เนื่องจากมีสภาพการค้า การขนส่ง และโครงข่ายการผลิตสินค้าและบริการที่ใกล้เคียงกัน

1) ความเชื่อมโยงจุดต้นทาง - ปลายทาง (Transport Corridor)

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.1 (สภาพทั่วไปของการขนส่งใน Economic Corridor ที่ทำการศึกษา) พบว่า โครงข่ายคมนาคมของ East-West Economic Corridor ยังไม่มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างกัน มีเพียงโครงข่ายทางถนนซึ่งได้รับการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง โดยผลการทบทวนการเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง สามารถสรุปได้ 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1.1) สถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

สำหรับเส้นทางขนส่งแนวตะวันออก-ตะวันตก ในไทยกล่าวได้ว่าค่อนข้างสะดวกและเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางของ East-West Economic Corridor และโครงข่ายทางถนนในไทยส่วนใหญ่ได้รับการขยายให้เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว ตามตารางที่ 3.3-1 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันเส้นทางขนส่งทางถนนของ East-West Economic Corridor แบ่งเป็น 2 ฝั่งคือ ฝั่งตะวันตก และ ฝั่งตะวันออก โดยสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน มีดังนี้

- เส้นทางขนส่งทางถนนของ East-West Economic Corridor (ฝั่งตะวันตก) ในการเชื่อมต่อกับเมียนมา (ด่านศุลกากรแม่สอด (ไทย) - เมียวดี (เมียนมา)) เส้นทางเมียวดี - กอกะเร็ก ได้รับการปรับปรุงให้เป็น 2 ช่องจราจร เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2558⁵ (ในอดีตเป็นถนน 1 ช่องจราจร ต้องมีการผลัดวันสัณจรเข้าออก) สำหรับเส้นทางจากเมืองกอกะเร็กไปยังเมืองพะอั่น (รัฐกะเหรี่ยง) ยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงเพิ่มเติม และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งที่เมืองพะอั่นนี้มีเส้นทางแยกไปยังเกาะพะอั่น มีขนาด 2 ช่องจราจร และแยกเข้าสู่อย่างกึ่ง โดยสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 เชื่อมแม่สอด - เมียวดี และถนนเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางหลวงเอเชีย (R2) จากจุดเริ่มต้นถนนสายแม่สอด - แม่ระมาด - เมียวดี (เมียนมา) ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์และมีแผนเปิดใช้ใน พ.ศ. 2561
- เส้นทางขนส่งทางถนนของ East-West Economic Corridor (ฝั่งตะวันออก) คือ การเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับ สปป.ลาวตอนกลางและเวียดนามตอนกลาง ปัจจุบันการขนส่งในแนวนี้ใช้ทั้งเส้นทาง R9 ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร และ R12 ผ่านด่านศุลกากรนครพนม ทั้งสองเส้นทางปัจจุบันเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนขรุขระในบางช่วงเนื่องจากผิวถนนเริ่มชำรุด เส้นทาง R9 เชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลางที่ด่านศุลกากรลาวบาว ส่วนเส้นทาง R12 เชื่อมต่อกับด่านศุลกากรจาลอ โดยจากด่านศุลกากรทั้งสองแห่งมีเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงเอเชีย 1A ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเวียดนาม (Core Network) โดยเส้นทาง 1A สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือดำหนิง และท่าเรืออื่นๆ ในเวียดนามตอนกลาง ตลอดจนถึงเมืองใหญ่ต่างๆ ของเวียดนาม ทั้งนี้ ถนนสาย 1A ของเวียดนามได้รับการปรับปรุงมาเป็นระยะๆ และเนื่องจากปัจจุบันถนนสาย 1A มีเขตทางจำกัด แต่กำลังมีการขยายโครงข่ายเส้นทางด่วนระหว่างเมืองขนานไปกับถนนสาย 1A โดยเส้นทางด่วนระหว่างเมืองดำหนิง - กว่างหงาย คาดว่าจะสร้างเสร็จภายในปี พ.ศ. 2561

⁵ ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ East-West Economic Corridor

ช่วง	สภาพปัจจุบัน
ฝั่งตะวันตก	
ย่างกุ้ง (เมียนมา) - เมียวดี (เมียนมา)	ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ช่วงย่างกุ้ง-พะโคและ ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ช่วงพะโค-ไจ้โก-กะทัง-เมะละแหม่ง-ผะอัน-กอกะเร็ก และ ช่วงกอกะเร็ก-เมียวดี
เมะละแหม่ง (เมียนมา) - เมียวดี (เมียนมา)	ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ช่วงเมะละแหม่ง-ผะอัน-กอกะเร็ก (อยู่ระหว่างการปรับปรุง แล้วเสร็จ พ.ศ. 2562) ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ช่วงกอกะเร็ก-เมียวดี (เปิดให้บริการ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2558)
ถนนในประเทศไทย	
แม่ระมาด - แม่สอด	ถนน 6 ช่องจราจร เชื่อมต่อจากถนนสายเอเชีย อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยจะเสร็จสมบูรณ์และมีแผนเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2561
แม่สอด - ขอนแก่น - มุกดาหาร	ถนนคอนกรีตสลับลาดยาง 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงแม่สอด-อ.เมือง (ตาก) ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สลับ 2 ช่องจราจร และกาฬสินธุ์-คำชะอี (มุกดาหาร) ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร
มุกดาหาร - นครพนม	ถนนคอนกรีตสลับลาดยาง 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงมุกดาหาร-ธาตุพนม (นครพนม) ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร
ฝั่งตะวันออก	
สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - แตนสะหวัน (สปป.ลาว)	ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร
ท่าแขก (สปป.ลาว) - น้ำพาว (สปป.ลาว)	ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร
ลาวบาว (เวียตนาม) - ด่าหนัง (เวียตนาม)	ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร
จาโล (เวียตนาม) - ถนนสาย 1A	ถนนลาดยาง 2-4 ช่องจราจร

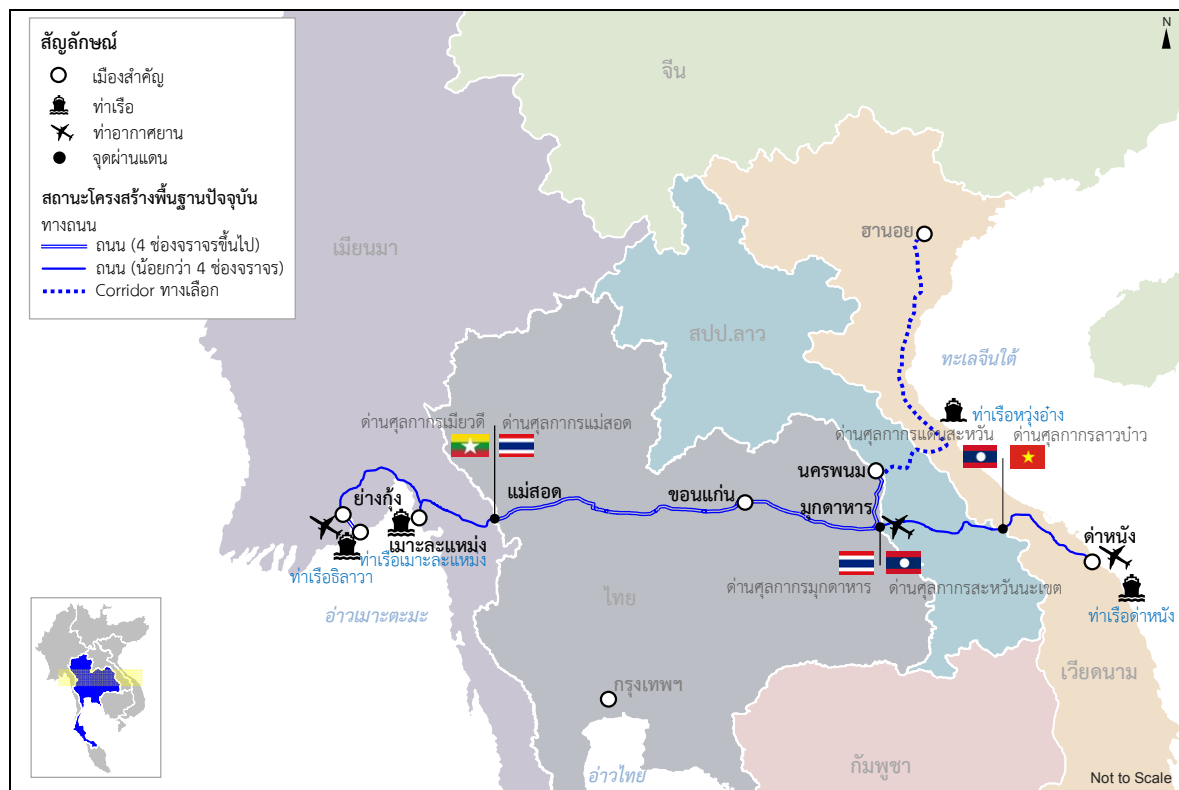
ที่มา: ที่ปรึกษา

1.2) ระบบเชื่อมต่อ และประตูการค้าสำคัญ

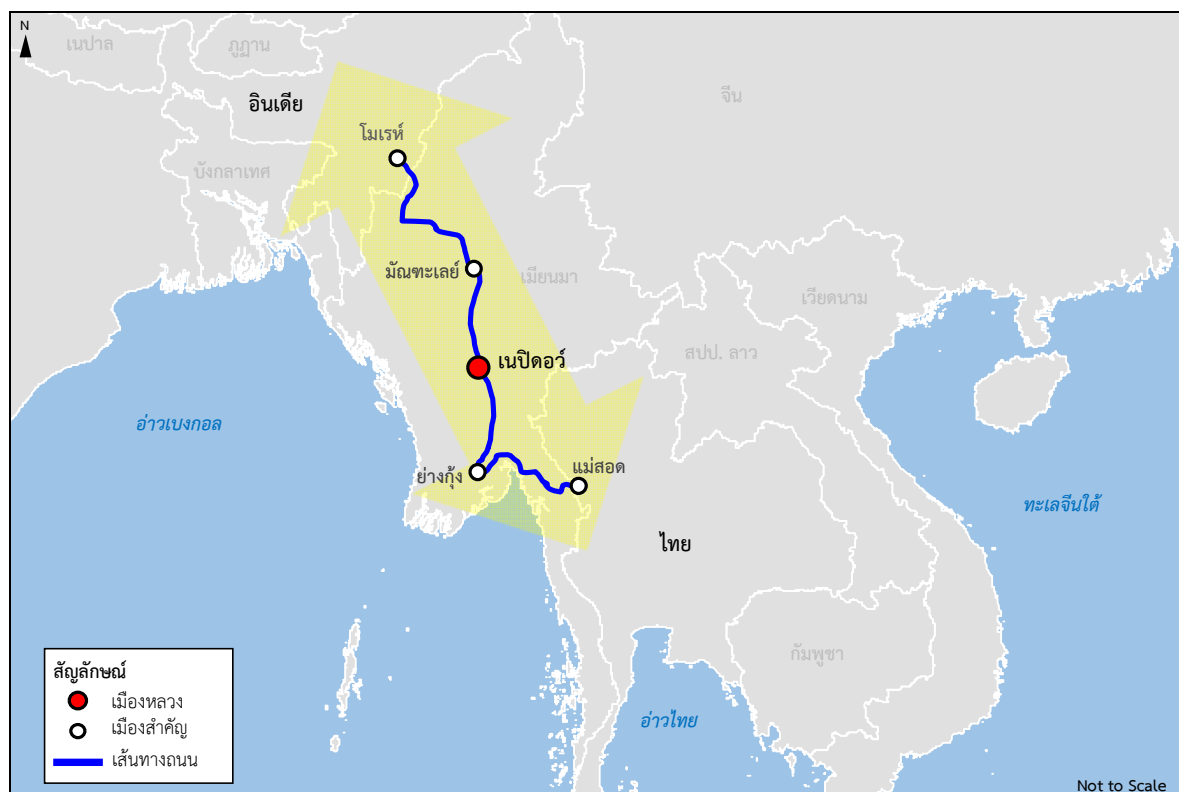
เส้นทางการขนส่งแนวตะวันออก - ตะวันตก มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (ที่เชื่อมต่อกับไทย) 3 จุด สำหรับการขนส่งทางถนน คือ (i) ด้านศุลกากรเมียวดี (เมียนมา) - ด้านศุลกากรแม่สอด (ไทย) (ii) ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ไทย) - ด้านศุลกากรสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และ (iii) ด้านศุลกากรนครพนม - ด้านศุลกากรท่าแขก (สปป.ลาว) นอกจากนั้น เป็นการเชื่อมต่อของ สปป.ลาว กับเวียตนามตอนกลาง คือ (i) ด้านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ด้านศุลกากรลาวบาว (เวียตนาม) และ (ii) ด้านศุลกากรน้ำพาว (สปป.ลาว) - ด้านศุลกากรจาโล (เวียตนาม) โดยใน Corridor นี้ ท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้ง ท่าเรืออิลาว่า ของเมียนมา รวมถึงท่าเรือเมะละแหม่ง ส่วนท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญในเวียตนาม คือ ท่าเรือด่าหนัง (ปัจจุบันประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 4 ท่า สามารถรองรับเรือขนาด 25,000 ตัน)

สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมทั้งจุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญของ East-West Economic Corridor แสดงดังรูปที่ 3.3-2

นอกจากนี้ จากการทบทวนข้อมูลทฤษฎีในภาคผนวก ข.6 (เส้นทางการค้าอินเดีย-เมียนมา-ไทย) ด้านศุลกากรแม่สอดเชื่อมต่อกับย่างกุ้งและมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นเมืองธุรกิจที่สำคัญของเมียนมา โดยทั้งสองเมืองนี้อยู่บนเส้นทางการขนส่งที่คาดว่าจะมีศักยภาพในอนาคต หากได้รับการพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมต่อกับสาธารณรัฐอินเดีย (อินเดีย) ซึ่งเป็นประเทศที่มีจำนวนประชากรสูง รวมทั้งการเติบโตอย่างรวดเร็วของ GDP แสดงการเชื่อมต่อของ East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตกที่มีโอกาสขยายไปสู่อินเดีย ดังรูปที่ 3.3-3



รูปที่ 3.3-2 สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง จุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญ
ของ East-West Economic Corridor



รูปที่ 3.3-3 แนวเส้นทางถนนเชื่อมต่อกับด่านศุลกากรแม่สอดไปสู่อินเดีย

ปัจจุบันได้มีโครงการพัฒนาเส้นทางหลวงไตรภาคี อินเดีย เมียนมา และไทย (India-Myanmar-Thailand Tripartite Highway) บนเส้นทางนี้ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2561 และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมทางถนนจากโมเรห์ (รัฐมานิปุร์/มะณีปุระ (อินเดีย)) - มัณฑะเลย์ (เมียนมา) - เนปีดอว์ (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - แม่สอด (ไทย)

ทั้งนี้ การติดต่อค้าขายของไทยกับอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือมีโอกาสขยายตัวได้มาก ส่งผลให้เส้นทางเชื่อมโยงโมเรห์ (อินเดีย) - แม่สอด (ไทย) มีศักยภาพในการทำให้สินค้าของไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ เพิ่มขึ้น⁶ โดยสินค้าส่งออกจากไทยไปอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าที่มีแนวโน้มมีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ เครื่องเทศ เครื่องปรุงรส อาหารสำเร็จรูป เครื่องสำอาง สินค้าการเกษตร และธุรกิจโรงพยาบาล⁷

1.3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

จากผลการศึกษารายงานการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2558 สรุปได้ว่า ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่งแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) สำหรับบริการการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยทางถนน สรุปได้ดังนี้

ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่ง (ฝั่งตะวันตก)

- เส้นทางท่าเรือฉีลาวา (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - ฝะอัน (เมียนมา) - ด้านศุลกากรแม่สอด - กรุงเทพมหานคร ประมาณ 61,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 32 ชั่วโมง
- เส้นทางเมะละแหม่ง (เมียนมา) - ฝะอัน (เมียนมา) - ด้านศุลกากรแม่สอด - กรุงเทพมหานคร ประมาณ 43,000 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาประมาณ 23 ชั่วโมง

ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่ง (ฝั่งตะวันออก)

- เส้นทางกรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรมุกดาหาร - ด้านศุลกากรสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ด้านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ท่าเรือดำหนิง (เวียดนาม) ประมาณ 64,000 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาประมาณ 38 ชั่วโมง
- เส้นทางกรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรนครพนม - ด้านศุลกากรท่าแขก (สปป.ลาว) - ท่าเรือหุงอ้าง (เวียดนาม) ประมาณ 64,000 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาประมาณ 34 ชั่วโมง

2) ความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network)

การค้าและการผลิต รวมถึงการขนส่งจากการพัฒนา East-West Economic Corridor ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ยังไม่สามารถเชื่อมโยงได้ทั้ง Corridor ซึ่งเชื่อมโยงพื้นที่ของ 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม อย่างไรก็ตาม ยังมีการเติบโตของการค้าข้ามแดนระหว่างเมียนมาและไทย กับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ดังนั้นความเชื่อมโยงการค้าและการผลิตที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

- (i) East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตก สำหรับการค้าและการผลิตระหว่างเมียนมาและไทย
- (ii) East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออก สำหรับการค้าและการผลิตระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

โดยจากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor) สรุปผลการทบทวนการเชื่อมโยงทางการค้าและการผลิตได้ 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

⁶ การตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทยกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสาธารณรัฐอินเดีย โดยใช้ AHP และ ZOGP, พ.ศ. 2557

⁷ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, พ.ศ. 2556

2.1) มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สินค้าบริเวณด้านศุลกากร

2.1.1) East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญของไทยปี พ.ศ. 2555-2559 ของกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศ (ตารางที่ ข-12 ถึงตารางที่ ข-14 ในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor)) สรุปได้ว่า มูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกระหว่างเมียนมา และไทยในระยะ 5 ปี ผ่านทางด่านศุลกากรแม่สอดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยมูลค่าการค้าการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในอัตราการขยายตัวที่ลดลง กล่าวคือ มีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 40.18 ในปี พ.ศ. 2557 หลังจากนั้นการขยายตัว ลดลงเหลือร้อยละ 15.76 ในปี พ.ศ. 2558 และร้อยละ 2.59 ในปี พ.ศ. 2559 ส่วนมูลค่าการส่งออกโดยภาพรวมมีการขยายตัว อย่างต่อเนื่อง ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 23.94 ต่อปี

2.1.2) East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออก

การค้าของฝั่งตะวันออก ประกอบด้วย (i) การค้าข้ามแดนของไทย-สปป.ลาว และ สปป.ลาว-เวียดนาม และ (ii) การค้าผ่านแดน ไทย-เวียดนาม (ผ่าน สปป.ลาว) โดยการค้าระหว่างไทยกับทั้งสองประเทศนี้เป็นการค้าผ่าน 2 ด่านศุลกากรที่สำคัญ ได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร และนครพนม

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญของไทยปี พ.ศ. 2555-2559 ของกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศ (ตารางที่ ข-12 ถึงตารางที่ ข-14 ในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor)) สามารถสรุปสภาพการค้าของ East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออกได้ว่า สินค้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร ส่วนใหญ่เป็นสินค้าข้ามแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว ขณะที่ ด่านศุลกากรนครพนม ส่วนใหญ่เป็นสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยไปยังเวียดนาม และจีนตอนใต้ (หนานหนิง) ดังนั้น การค้าที่เกิดขึ้น ที่ด่านศุลกากรนครพนมเป็นบทบาทของไทย เวียดนาม และจีน ในการกำหนดทิศทางการค้า ส่วนด่านศุลกากรมุกดาหาร เป็นการนำเข้าและส่งออกระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

สำหรับการขยายตัวของมูลค่าการค้าผ่านด่านศุลกากรมุกดาหารและด่านศุลกากรนครพนมนั้น สรุปได้ดังนี้

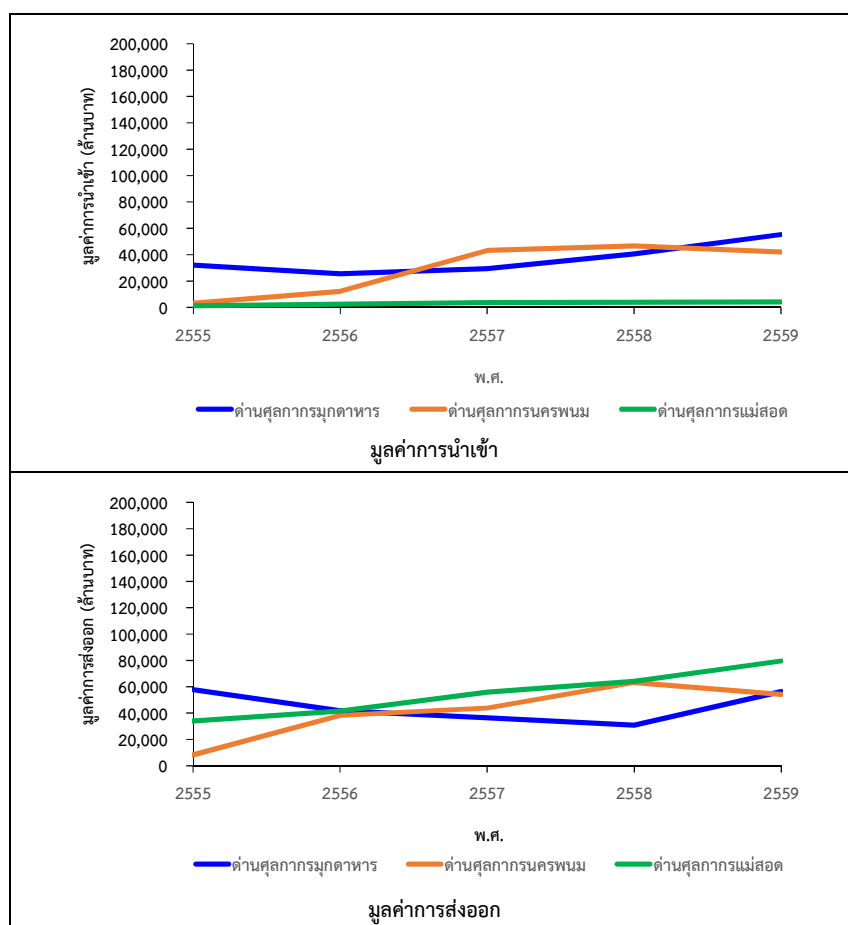
- ด่านศุลกากรมุกดาหาร มูลค่าการนำเข้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2559 มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยที่ร้อยละ 17.32 ต่อปี แม้มีการหดตัวประมาณร้อยละ 20.68 ในปี พ.ศ. 2556 แต่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2557-2559 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 29.99 ต่อปี ในส่วนของการส่งออกมีการแนวโน้มลดลงระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558 โดยเฉลี่ย ร้อยละ 18.74 ต่อปี แต่มีการขยายตัวอย่างมากถึงร้อยละ 83.76 ในปี พ.ศ. 2559 เนื่องจากความต้องการสินค้า กลุ่มอุปโภคและบริโภคของเวียดนามตอนกลาง
- ด่านศุลกากรนครพนม สินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรนครพนมส่วนใหญ่เป็นสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับเวียดนาม และจีนตอนใต้ (หนานหนิง) โดยภาพรวมหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งทำให้สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง R12 ใน สปป.ลาว และเข้าสู่เวียดนามได้สะดวก ส่งผลให้สินค้าที่เคยส่งออก ทางด่านศุลกากรมุกดาหารที่มีปลายทางอยู่ที่เวียดนามตอนเหนือ และจีนตอนใต้ (หนานหนิง) ย้ายไปส่งออกที่ ด่านศุลกากรนครพนมแทน ทำให้มูลค่าการนำเข้าและการส่งออกระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559 มีอัตราการขยายตัว สูงมากถึงกว่าเท่าตัว โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 133.21 และ 101.30 ต่อปี ตามลำดับ

มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว East-West Economic Corridor แสดงดังตารางที่ 3.3-2 และ รูปที่ 3.3-4 และประเภทสินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญ แสดงได้ดังตารางที่ 3.3-3

ตารางที่ 3.3-2 สถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว East-West Economic Corridor

ปี พ.ศ.	ด่านศุลกากร					
	มุกดาหาร		นครพนม		แม่สอด	
	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตราการ การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตราการ การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตราการ การขยายตัว (ร้อยละ)
มูลค่าการนำเข้า						
2555	32,059.75	-	3,201.80	-	1,162.61	-
2556	25,430.16	-20.68	12,215.00	281.50	2,510.39	115.93
2557	29,328.13	15.33	43,135.10	253.13	3,519.02	40.18
2558	40,486.51	38.05	46,692.90	8.25	4,073.55	15.76
2559	55,298.24	36.58	42,006.80	-10.04	4,179.13	2.59
รวม/เฉลี่ย	182,602.79	17.32	147,251.60	133.21	15,444.70	43.61
มูลค่าการส่งออก						
2555	57,796.32	-	8,308.00	-	33,968.60	-
2556	41,874.59	-27.55	38,261.40	360.54	41,464.00	22.07
2557	36,426.97	-13.01	43,851.70	14.61	55,957.36	34.95
2558	30,717.60	-15.67	63,237.90	44.21	64,240.06	14.80
2559	56,445.94	83.76	54,283.90	-14.16	79,627.11	23.95
รวม/เฉลี่ย	223,261.42	6.88	207,942.90	101.30	275,257.13	23.94
รวมมูลค่า การนำเข้า-ส่งออก	405,864.21	-	355,194.50	-	290,701.83	-

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560



ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560

รูปที่ 3.3-4 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว East-West Economic Corridor

ตารางที่ 3.3-3 ประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญตามแนว East-West Economic Corridor

ด้านศุลกากร	ประเภทสินค้านำเข้า	ประเภทสินค้าส่งออก
แม่สอด	น้ำตาลทราย ไทรศัพท์มีดถือ จักรยานยนต์ และ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	โค กระบือ ถั่วลิสง และพลวงออกไซด์
มุกดาหาร	สินแร่ (ทองแดง) ส่วนประกอบกล่อง คอมพิวเตอร์ และ หน่วยประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล	แผ่นวงจรพิมพ์ สินค้าอุปโภคบริโภค รถยนต์และชิ้นส่วน
นครพนม	อุปกรณ์และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เครื่องรับ-ส่ง โทรคมนาคม เสื้อผ้า และไม้แปรรูป	เครื่องดื่มบำรุงกำลัง ผลไม้สด ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ข้าวสาร และเหล็กเส้น

ที่มา: ปรับปรุงจากกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

2.2) ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม

การทบทวนฐานการผลิตสินค้าของ East-West Economic Corridor ได้แบ่งการทบทวนเป็น 2 กลุ่ม คือ ฝั่งตะวันตกและ
ตะวันออก เช่นเดียวกับการทบทวนด้านการค้าที่กล่าวมาข้างต้น โดยจะทบทวนครอบคลุมถึงพื้นที่ที่คาดว่าจะจะเป็นจุดต้นทาง-
ปลายทางของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ East-West Economic Corridor เช่น พื้นที่โดยรอบกรุงย่างกุ้ง ซึ่งเป็นฐานการผลิตและ
แหล่งบริโภคที่สำคัญของเมียนมา ในส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ติดกับ สปป.ลาว และผ่านสู่
เวียดนามตอนกลาง โดยสรุปฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ดังตารางที่ 3.3-4 (รายละเอียดในภาคผนวก ข.2
(สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor))

ตารางที่ 3.3-4 ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ในพื้นที่เชื่อมต่อกับ East-West Economic Corridor

สินค้า	ประเทศ			
	เมียนมา	ไทย (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)	สปป.ลาว ตอนกลาง	เวียดนามตอนกลาง
เกษตรพื้นฐาน	ข้าว ข้าวสาลี ข้าวโพด ปาล์ม อ้อย ถั่ว และยาสูบ	ข้าว มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และ ยางพารา	อ้อย และยาสูบ	ข้าว ลำไย ฝรั่งมะม่วงหิมพานต์ ยาสูบ ชา กาแฟ พริกไทย และ ยางพารา
อุตสาหกรรม	สิ่งทอ ไม้แปรรูป อัญมณีและ เครื่องประดับ ประมง และ ต่อเรือเดินสมุทร	อาหารและเกษตรแปรรูป เครื่องดื่มสิ่งทอ รองเท้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และ คอมพิวเตอร์	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ ไม้แปรรูป ยิปซั่ม สายไฟฟ้า แร่ทองคำ แร่เงิน และแร่ทองแดง	สิ่งทอ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ รองเท้า อาหารและเกษตรแปรรูป ปูนซีเมนต์ และยางรถยนต์

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ สำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558 และโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
(GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

2.3) การส่งเสริมการลงทุน

2.3.1) นิคมอุตสาหกรรม

การส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบการให้สิทธิประโยชน์ในนิคมอุตสาหกรรม เป็นเครื่องมือในการดึงดูดการลงทุนโดยตรง
นิคมอุตสาหกรรมใน East-West Economic Corridor ที่สำคัญ ได้แก่

- ฝั่งตะวันตก: เมียนมา มีนิคมอุตสาหกรรม South Okkalapa และนิคมอุตสาหกรรม Myawadi ส่วนใหญ่
เป็นการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค อาหาร เสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า สิ่งพิมพ์⁸ นอกจากนี้ พื้นที่โดยรอบย่างกุ้ง
ยังมีนิคมอุตสาหกรรมใหม่เกิดขึ้นอีกหลายแห่ง เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและความต้องการ
สินค้าและบริการภายในประเทศ
- ฝั่งตะวันออก: สปป.ลาว มีนิคมอุตสาหกรรม Pakse ซึ่งเป็นการผลิตสิ่งทอ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนยานยนต์
ไม้แปรรูป และสินค้าเกษตรแปรรูป สำหรับในเวียดนามมีนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญคือ นิคมอุตสาหกรรม Danang
Hi-Tech Park ซึ่งเป็นการผลิตสิ่งทอ สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูป ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนยานยนต์
และยังมีนิคมอุตสาหกรรมเกิดขึ้นใหม่อีกหลายแห่ง

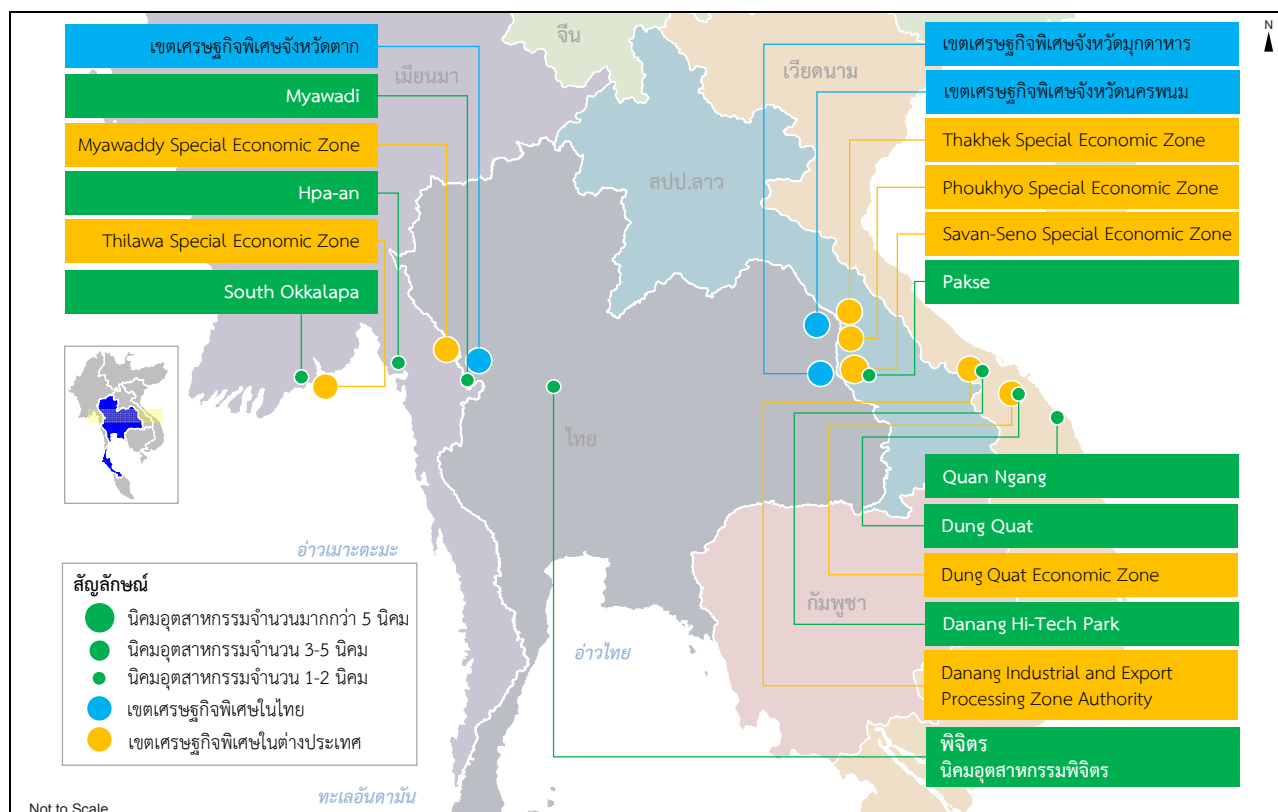
⁸ ที่มา : Mandalay Industrial Zone Management Committee (2011)

2.3.2) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.3 (การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเขต Economic Corridor) พบว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเป็นมาตรการสนับสนุนการลงทุนและอำนวยความสะดวกด้านการค้าของ East-West Economic Corridor ได้แก่

- ฝั่งตะวันตก: ไทยกำลังพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 จังหวัดตาก ครอบคลุมพื้นที่อำเภอแม่สอด พบพระ และ แม่ระมาด และด่านศุลกากรแม่สอดเป็นจุดเชื่อมต่อหลักกับเมียนมาที่ด่านศุลกากรเมียวดี โดยด่านศุลกากรแห่งนี้ ได้มีการปรับพื้นที่หลังด่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และขนส่งสินค้ากันอย่างกุ่ม สำหรับธุรกิจเป้าหมายที่คาดว่าจะเติบโตขึ้นในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ ธุรกิจที่อาศัยความได้เปรียบด้านแรงงาน (Labour Intensive) เช่น ผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ เครื่องหนัง อัญมณีและเครื่องประดับ ชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ และกิจการด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ เมียนมากำลังพัฒนาท่าเรืออิลาวาและพื้นที่หลังท่าเรือให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Thilawa Special Economic Zone) โดยการสนับสนุนจากนักลงทุนของประเทศญี่ปุ่น (ญี่ปุ่น)
- ฝั่งตะวันออก: ไทยกำลังพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 จังหวัดมุกดาหาร และเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 จังหวัดนครพนม เชื่อมต่อกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ส่วนเขตเศรษฐกิจพิเศษบนเส้นทาง R9 เพื่อเชื่อมต่อกับไทยและเวียดนาม ได้แก่ Savan-Seno Special Economic Zone Thakhek Special Economic Zone และ Phoukhyo Special Economic Zone อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการลงทุนในพื้นที่ไม่มาก สำหรับเวียดนามตอนกลางนั้น มี Dung Quat Economic Zone และ Danang Industrial and Export Processing Zone Authority ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของเวียดนามตอนกลาง

ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นกลุ่มฐานการผลิตส่วนหนึ่งของสินค้าอุตสาหกรรมของ East-West Economic Corridor และมีการให้สิทธิประโยชน์เพื่อการส่งเสริมการลงทุน แสดงดังรูปที่ 3.3-5



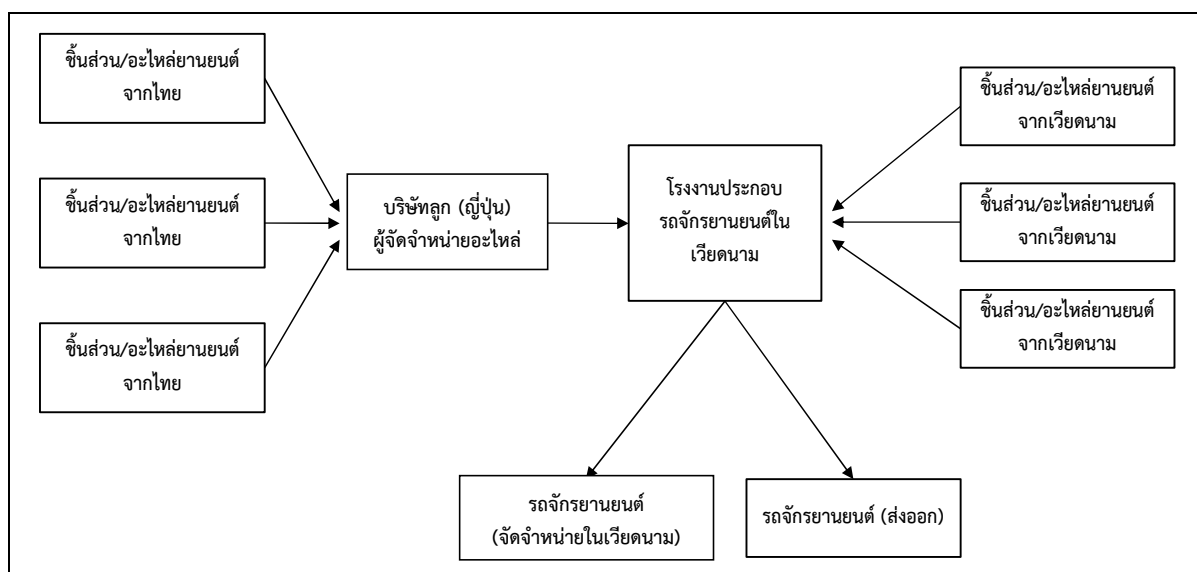
ที่มา: ปรับปรุงจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธันวาคม พ.ศ. 2559 และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 3.3-5 ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของ East-West Economic Corridor

3) โซ่อุปทาน และห่วงโซ่มูลค่า

จากข้อมูลปฐมภูมิของโครงการทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) พ.ศ. 2558 ได้สรุปการค้าของ East-West Economic Corridor ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 บริบทอย่างชัดเจน ดังนี้

- (1) ฝั่งตะวันตก มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างเมียนมา-ไทย ในรูปแบบของสินค้าอุปโภคและบริโภคขั้นสุดท้าย (Finished Goods) โดยยังไม่ปรากฏการส่งต่อวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางระหว่างกันมากนัก อาทิ การนำเข้าอาหารทะเลสดจากเมียนมาผ่านด่านศุลกากรแม่สอด การส่งออกเสื้อผ้าสำเร็จรูปและอาหารสำเร็จรูปหรืออาหารกระป๋องจากไทยไปยังเมียนมา อย่างไรก็ตาม ในอนาคตรูปแบบของโซ่อุปทานอาจเปลี่ยนไป เนื่องจากเหตุผล ดังต่อไปนี้
 - ความต้องการสินค้าอุปโภคและบริโภคในเมียนมาเพิ่มขึ้น เป็นโอกาสสำหรับการลงทุนโดยตรงในเมียนมา มีการตั้งโรงงานผลิตสินค้าเหล่านั้นแทนการนำเข้า ทำให้ความจำเป็นในการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค (ที่เป็นสินค้าขั้นสุดท้าย) ลดลง แต่อาจมีการนำเข้าเฉพาะวัตถุดิบจำเป็น เช่น การตั้งโรงงานอาหารแปรรูปที่เมียนมา แต่นำเข้าเฉพาะเครื่องปรุงที่จำเป็นจากไทย
 - การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก นอกจากช่วยอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่อาศัยแรงงานแล้วยังอำนวยความสะดวกให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ
 - การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) และจีน ในเมียนมา ทำให้เกิดธุรกิจใหม่ และความต้องการสินค้าและบริการทั้งสินค้าขั้นสุดท้าย สินค้าชั้นกลาง และวัตถุดิบเพิ่มขึ้น
- (2) ฝั่งตะวันออก นอกจากสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการนำเข้าจากไทยเป็นส่วนใหญ่แล้ว ยังมีกลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ที่ส่งออกจากไทยไปยังเวียดนาม เนื่องจากสินค้าบางรายการยังคงอาศัยผู้ผลิต (Supplier) ในไทย เพื่อเข้าสู่กระบวนการผลิตขั้นต่อไปในเวียดนาม โดยกระบวนการเหล่านี้เกิดจากการลงทุนโดยตรงในเวียดนามของญี่ปุ่น (บริษัทแม่) และได้วางแผนโซ่อุปทานที่มีการเชื่อมต่อระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยสรุปการวิเคราะห์โครงสร้างโซ่อุปทาน สำหรับสินค้าประเภทจักรยานยนต์ที่มีโรงงานผลิตในเวียดนาม สามารถแสดงได้ ดังรูปที่ 3.3-6



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-6 โครงสร้างโซ่อุปทานของโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในเวียดนาม

3.4 Southern Economic Corridor

Southern Economic Corridor คือ การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งและโซ่อุปทานในแนวระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยมีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 3 แห่ง คือ (i) จุดเชื่อมต่อระหว่างเมียนมากับไทย ที่จุดผ่านแดนถาวร บ้านพุน้ำร้อน - ทิกิ (ii) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับกัมพูชา ที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ-ปอยเปต และ (iii) จุดเชื่อมต่อระหว่างกัมพูชากับเวียดนาม ที่ด่านศุลกากรพระเวท - หมกบาย โดยข้อมูลของ Southern Economic Corridor ประกอบด้วยประเด็น จุดต้นทาง-ปลายทาง เมืองสำคัญ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และฐานการผลิตที่สำคัญ แสดงดังรูปที่ 3.4-1

ในการทบทวนข้อมูลได้ขยายขอบเขตให้ครอบคลุมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไทย (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่อยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งของ Southern Economic Corridor (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ข.4 แนวคิด Eastern Economic Corridor (EEC) ของไทย) และความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงกับ Southern Coastal Economic Corridor โดยได้แบ่งการทบทวนเป็น 3 ส่วน คือ (i) ความเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างไทยกับเมียนมา (Southern Economic Corridorฝั่งตะวันตก) โดยแนว Corridor ได้พิจารณาไปถึงท่าเรือทวาย ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกสำคัญ (ii) การเชื่อมโยงระหว่างไทยกับกัมพูชาและเวียดนามตอนใต้ (Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออก) และ (iii) พื้นที่พัฒนานอกเหนือจาก Southern Economic Corridor ได้แก่ EEC และ Southern Coastal Economic Corridor



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.4-1 องค์ประกอบของ Southern Economic Corridor

1) ความเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor)

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.1 (สภาพทั่วไปของการขนส่งใน Economic Corridor ที่ทำการศึกษา) พบว่า สภาพการขนส่งระหว่างต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้า สามารถพิจารณาได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1.1) สถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

โครงข่ายคมนาคมของ Southern Economic Corridor ยังไม่สามารถเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ตลอดทั้ง Corridor ใน 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยเฉพาะช่วงเมียนมา-ไทย โครงข่ายถนนที่มีอยู่เป็นถนนท้องถิ่น สภาพเส้นทางยังไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ทวายกำลังจะเป็นเมืองสำคัญของ Southern Economic Corridor ในบทบาทของประตูการค้าหลัก โดยมีโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม

สำหรับการเชื่อมต่อระหว่าง ไทย-กัมพูชา-เวียดนามนั้น พบว่าเส้นทางถนนในกัมพูชาและเวียดนามได้รับการปรับปรุงและยกระดับให้สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างกันอยู่เป็นระยะ นอกจากนี้ เส้นทางของ Corridor สามารถเชื่อมต่อกับเมืองโฮจิมินห์ (เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจทางตอนใต้ของเวียดนาม) และท่าเรือหลายแห่ง ส่วนการเชื่อมต่อกับไทยของ กัมพูชาและเวียดนามอีกทางหนึ่ง คือ การใช้โครงข่ายถนนเลียบริมชายฝั่งอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) นั้น สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของกัมพูชา และท่าเรืออื่นๆ ของเวียดนามตอนใต้ได้

ส่วนถนนในไทยส่วนใหญ่มีขนาด 4 ช่องจราจร มีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (Motorway) เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังของไทย และไทยกำลังพัฒนามอเตอร์เวย์สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ซึ่งจะทำให้การขนส่งของ Southern Economic Corridor ที่ผ่านไทยสะดวกมากขึ้น สำหรับเส้นทางที่เป็น Southern Coastal Economic Corridor ระหว่าง กรุงเทพมหานคร - ตรานันท์ สามารถใช้เส้นทางเลียบริมชายฝั่งอ่าวไทย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจรตลอดทั้งช่วง ยกเว้นช่วงบ้านชำราก - ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ที่เส้นทางเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร

ดังนั้น ช่วงเส้นทางที่จัดให้เป็นส่วนที่ขาด (Missing Link) สำหรับ Southern Economic Corridor คือ เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย ที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และท่าเรือทวาย ที่ยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงและพัฒนา ส่วนช่วงเส้นทางอื่นๆ ที่เหลือ สามารถเชื่อมต่อกันในทางกายภาพได้

นอกจากนี้ โครงข่ายทางรางกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาให้สามารถเชื่อมต่อกันได้นอกเหนือจากทางถนน โดยโครงข่ายทางรางในไทยจากกรุงเทพมหานคร - กาญจนบุรี และกรุงเทพมหานคร - อยุธยา มีการใช้บริการอยู่แล้ว (ทางเดียว) ส่วนในกัมพูชา มีโครงข่ายทางรถไฟปอยเปต - พนมเปญ และพนมเปญ - สีหนุวิลล์ (ทางเดียว) ที่ไม่ได้ใช้งาน แต่อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างไทยกับกัมพูชา เนื่องจากจะต้องได้รับการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อและปรับปรุงรางในกัมพูชาให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ รวมถึงระบบบริหารจัดการขนส่งภายในของกัมพูชาด้วย

ทั้งนี้ การเชื่อมต่อด้วยโครงข่ายทางรถไฟของ Southern Economic Corridor ได้รับการสนับสนุนจากญี่ปุ่นในหลายทาง เช่น (i) การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่ขนาด 1 เมตร ระหว่างกาญจนบุรี-กรุงเทพมหานคร-สระแก้ว โดยญี่ปุ่นจะสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงิน รวมถึงการหารือแนวคิดในการเชื่อมต่อกับกัมพูชา⁹ และ (ii) การทดลองใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 12 ฟุต ที่สถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรี¹⁰ ทำให้การเชื่อมต่อทางรถไฟมีความเป็นไปได้ในอนาคต เป็นต้น

สามารถกล่าวได้ว่า โครงสร้างพื้นฐานของ Southern Economic Corridor และการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงทั้งการคมนาคมทางถนนและทางราง เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ในอนาคต โดยสามารถสรุปสภาพปัจจุบันและโครงการพัฒนาต่างๆ ดังตารางที่ 3.4-1

⁹ การลงนาม MOU ในระหว่างวันที่ 8-9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

¹⁰ การทดลองเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

ตารางที่ 3.4-1 สรุปสถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ Southern Economic Corridor

ช่วง	สภาพปัจจุบัน	โครงการพัฒนา
โครงข่ายถนน		
ฝั่งตะวันตก		
ท่าเรือทวาย (เมียนมา) - ด้านศุลกากรพิธี (เมียนมา)	ถนนลาดยางสลับลูกรัง 2 ช่องจราจร	โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
ถนนในประเทศไทย		
บ้านพุน้ำร้อน - กรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (จังหวัดสระแก้ว)	<ul style="list-style-type: none"> ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - บ้านท่าหวี ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ช่วงบ้านท่าหวี - ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ขนาด 8 ช่องจราจร 	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี)
กรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรคลองใหญ่ (จังหวัดตราด)	<ul style="list-style-type: none"> ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ช่วงกรุงเทพฯ - บ้านชำราก ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ช่วงบ้านชำราก - ด้านศุลกากรคลองใหญ่ 	
ฝั่งตะวันออก		
ปอยเปต (กัมพูชา) - พระตะบอง (กัมพูชา) - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หุงเต่า (เวียดนาม)	<ul style="list-style-type: none"> ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร (ยกเว้นช่วงโฮจิมินห์ - หุงเต่า) ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร 	
เกาะกง (กัมพูชา) - ท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นำกัน (เวียดนาม)	<ul style="list-style-type: none"> ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร (ยกเว้นช่วงฮาเตียน - นำกัน) ถนนลาดยาง 2 - 4 ช่องจราจร 	
โครงข่ายรางรถไฟ		
ทางรถไฟในประเทศไทย		
กาญจนบุรี - กรุงเทพมหานคร	<ul style="list-style-type: none"> ทางเดี่ยว (ขนาด 1 เมตร) 	
บ้านพุน้ำร้อน - แหลมฉบัง		โครงการรถไฟเชื่อมทวาย - แหลมฉบัง (อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบรายละเอียด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย)
กรุงเทพมหานคร - ICD ลาดกระบัง - ชุมทางฉะเชิงเทรา - อรัญประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> ทางสาม (ขนาด 1 เมตร) ช่วงกรุงเทพมหานคร - ICD ลาดกระบัง - ฉะเชิงเทรา ทางเดี่ยว (ขนาด 1 เมตร) ช่วงฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ 	โครงการรถไฟทางคู่ (ขนาด 1 เมตร) ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)
ทางรถไฟในกัมพูชา		
ปอยเปต - พนมเปญ		ทางเดี่ยว (ขนาด 1 เมตร) ระยะทาง 385 กิโลเมตร ยกเว้นช่วงปอยเปต - บันเตียเมียนเจย (ยังไม่เสร็จอีก 1 กิโลเมตร)
พนมเปญ - สีหนุวิลล์	ทางเดี่ยว (ขนาด 1 เมตร) ระยะทาง 265 กิโลเมตร	

ที่มา: ที่ปรึกษา

1.2) ระบบเชื่อมต่อ และประตูการค้าสำคัญ

Southern Economic Corridor มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศของการขนส่งทางถนน (ด้านศุลกากร) หลายจุด และประตูการค้าที่เป็นท่าเรือสำคัญ และจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งหลายแห่ง สรุปการทบทวนได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ฝั่งตะวันตก: มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 1 จุดคือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน (จังหวัดกาญจนบุรี) กับจุดผ่านแดนถาวรทิก (เมียนมา) และกำลังมีการพัฒนาท่าเรือทวายให้เป็นประตูการค้าหลักของเมียนมาสำหรับ Corridor นี้
- ฝั่งตะวันออก: มีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 2 จุดคือ (i) ด้านศุลกากรรัฐประเทศ (จังหวัดสระแก้ว) กับด้านศุลกากรปอยเปต (กัมพูชา) และ (ii) ด้านศุลกากรพระเวท (กัมพูชา) กับด้านศุลกากรหมกบาย (เวียดนาม) โดยปัจจุบันท่าเรือในโฮจิมินห์หลายแห่งเป็นท่าเรือหลักของเวียดนามในการขนส่งสินค้าทางเรืออยู่แล้ว นอกจากนี้ ไทยและกัมพูชาได้มีข้อตกลงร่วมกันในการพัฒนาด้านการค้าชายแดนบ้านหนองเอี้ยง (ไทย) - สติงบท (กัมพูชา) โดยจะมีการสร้างสะพานพร้อมสร้างถนน 4 ช่องทางจราจร เพื่อให้สะดวกต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และลดความแออัดของด่านศุลกากรรัฐประเทศ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการใน ปี พ.ศ. 2563

ในอนาคต หากเส้นทางการขนส่งทางถนนในแนวของ Southern Economic Corridor ได้รับการปรับปรุงให้สามารถขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกสินค้าได้ จะทำให้เกิดการขนส่งทางถนนระหว่าง 4 ประเทศในอนาคต โดยมีท่าเรือทวายและท่าเรือในโฮจิมินห์เป็นประตูการค้าหลัก

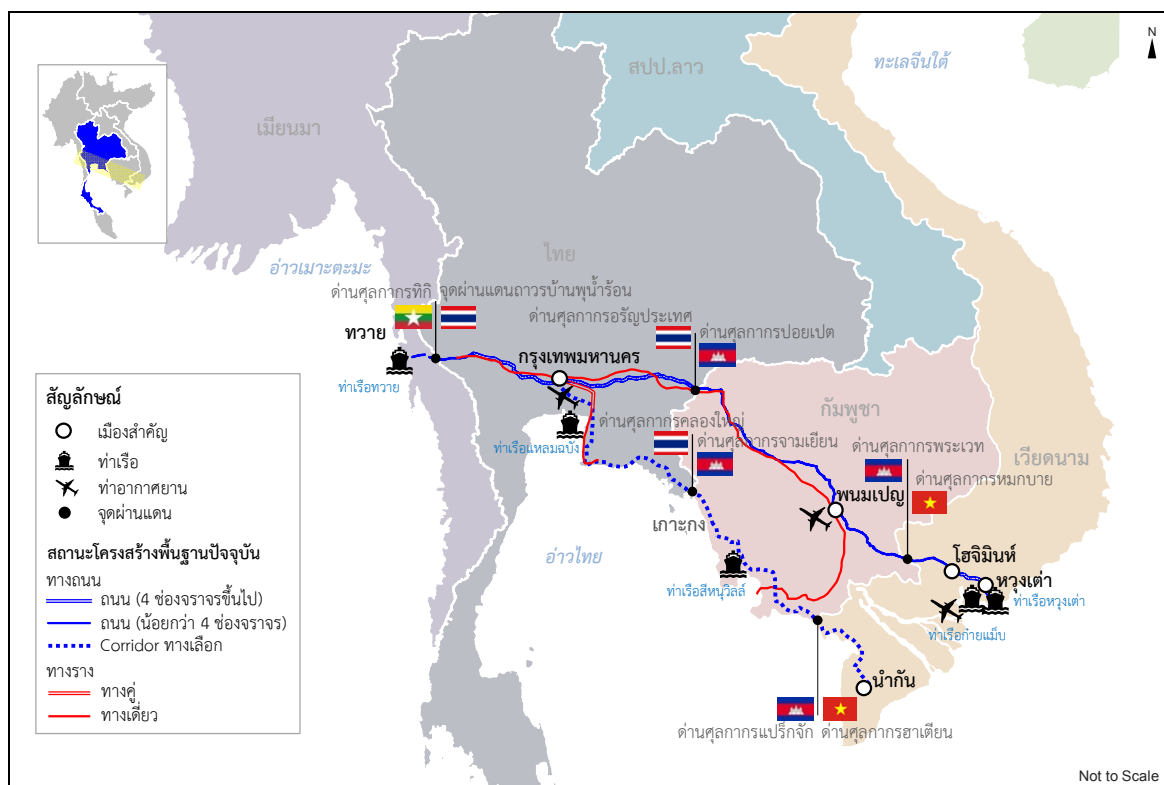
อย่างไรก็ตาม ด้วยศักยภาพของโครงข่ายถนนในไทยและท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีการปรับปรุงและขยายทั้งในเชิงกายภาพและการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก ให้สามารถรองรับสินค้าทางเรือกับทางถนน และทางเรือกับทางรถไฟได้ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังยังคงมีบทบาทของการเป็นประตูการค้าหลักสำหรับ Corridor นี้ ส่วนท่าเรือทางทะเลอีก 1 แห่งที่สำคัญ คือ ท่าเรือสีหนุวิลล์ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของกัมพูชานั้น ปัจจุบันสามารถรองรับเฉพาะสินค้าที่ส่งออกจากกัมพูชา โดยโครงการในการขยายหรือปรับปรุงและพัฒนายังอยู่ระหว่างการหารือกับญี่ปุ่นในการสนับสนุนด้านเทคนิคและเงินลงทุน

สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมทั้งจุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญของ Southern Economic Corridor แสดงดังรูปที่ 3.4-2

1.3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

จากผลการศึกษารายงานการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีย, พ.ศ. 2558 สรุปได้ว่า ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการขนส่ง Southern Economic Corridor สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยทางถนน สรุปได้ดังนี้

- เส้นทางท่าเรือทวาย (เมียนมา) - จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน - กรุงเทพมหานคร ประมาณ 27,000 บาทต่อเที่ยว โดยใช้เวลาการขนส่ง (รวมพิธีการศุลกากร) ประมาณ 17 ชั่วโมง
- เส้นทางกรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรรัฐประเทศ - ด้านศุลกากรปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ (กัมพูชา) - ด้านศุลกากรพระเวท (กัมพูชา) - ด้านศุลกากรหมกบาย (เวียดนาม) - โฮจิมินห์ - หุงเต่า ประมาณ 69,000 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาประมาณ 33 ชั่วโมง
- เส้นทางกรุงเทพมหานคร - ด้านศุลกากรคลองใหญ่ - ด้านศุลกากรจามเยียม (กัมพูชา) - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ด้านศุลกากรแปร์กจัก (กัมพูชา) - ด้านศุลกากรฮาเตียน (เวียดนาม) - นำกัน (เวียดนาม) ประมาณ 75,000 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาประมาณ 39 ชั่วโมง



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.4-2 สถานะโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง จุดเชื่อมต่อและประตูการค้าที่สำคัญ
ของ Southern Economic Corridor

2) ความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network)

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor) สรุปผลการทบทวนการเชื่อมโยงการค้าและการผลิตได้ 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

2.1) มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านศุลกากร

2.1.1) Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันตก

จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนยังไม่มี การจัดให้เป็นด่านศุลกากร จึงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของด่านศุลกากรสังขละบุรี โดยภาพรวม มูลค่าการนำเข้าและส่งออกระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องโดยเฉลี่ยที่ร้อยละ 8.40 และร้อยละ 17.74 ตามลำดับ

2.1.2) Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญของไทยปี พ.ศ.2555-2559 ของกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศ (ตารางที่ ข-12 ถึงตารางที่ ข-14 ในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor)) สามารถสรุปได้ว่า

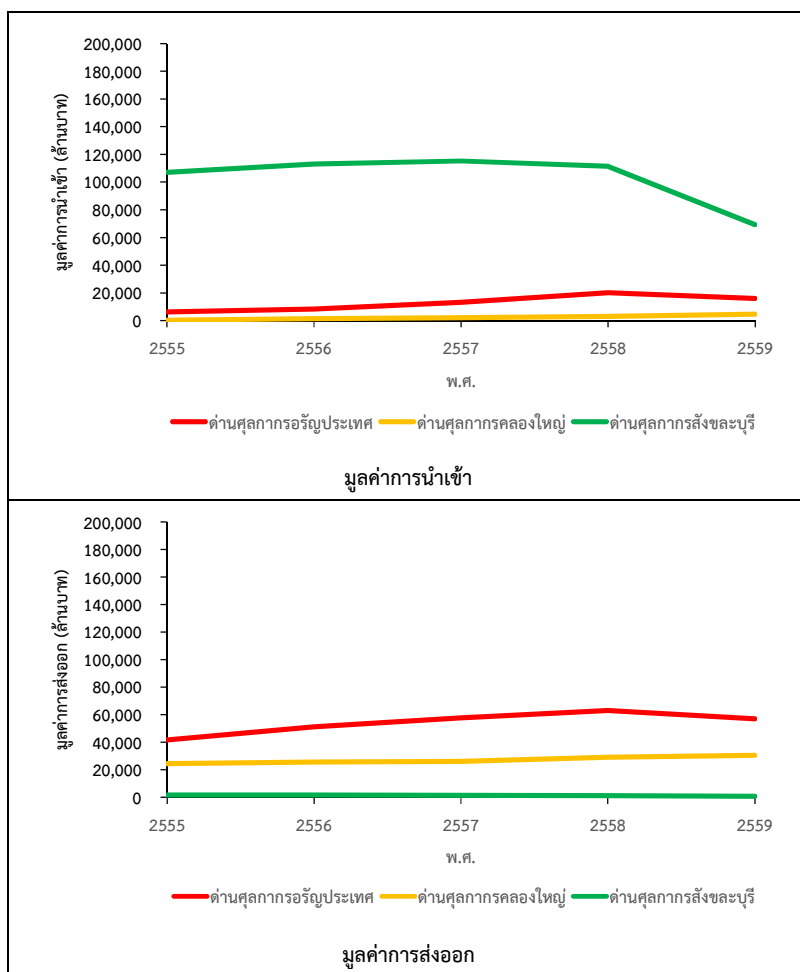
- ด้านศุลกากรรัฐประเทศ มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยที่มูลค่าการนำเข้าระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 31.80 ต่อปี และมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.86 ต่อปี
- ด้านศุลกากรคลองใหญ่ แม้มูลค่าการค้าโดยรวมน้อยกว่าด้านศุลกากรรัฐประเทศ แต่มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยทางด้านการคมนาคม โดยเฉพาะการขนส่งทางเรือ ที่สินค้าส่งออกกว่าร้อยละ 80 ใช้การขนส่งผ่านท่าเรือเอกชนในอำเภอคลองใหญ่ โดยมูลค่าการนำเข้าในช่วง ปี พ.ศ. 2555-2559 มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 125.68 ต่อปี และการส่งออกมีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.95 ต่อปี

Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออกมีเส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างกัน และมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการค้าผ่านแดนไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยสถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว Southern Economic Corridor แสดงดังตารางที่ 3.4-2 และรูปที่ 3.4-3 และสินค้านำเข้า-ส่งออกที่สำคัญ ดังตารางที่ 3.4-3

ตารางที่ 3.4-2 สถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว Southern Economic Corridor

ปี พ.ศ.	ด้านศุลกากร					
	รัฐประเทศ		คลองใหญ่		สังขละบุรี	
	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตรา การขยายตัว (ร้อยละ)
มูลค่าการนำเข้า						
2555	6,100.60	-	281.78	-	107,092.00	-
2556	8,303.74	36.11	1,231.29	336.97	112,989.28	5.51
2557	13,279.98	59.93	2,048.11	66.34	115,122.33	1.89
2558	20,117.93	51.49	2,914.44	42.30	111,334.36	-3.29
2559	16,024.38	-20.35	4,579.56	57.13	69,358.11	-37.70
รวม/เฉลี่ย	63,826.63	31.80	11,055.18	125.68	515,896.08	-8.40
มูลค่าการส่งออก						
2555	41,614.40	-	24,275.92	-	1,619.03	-
2556	51,127.08	22.86	25,489.09	5.00	1,658.01	2.41
2557	57,613.12	12.69	26,118.72	2.47	1,431.44	-13.67
2558	62,873.85	9.13	29,000.25	11.03	1,123.41	-21.52
2559	57,062.43	-9.24	30,534.94	5.29	694.46	-38.18
รวม/เฉลี่ย	270,290.88	8.86	135,418.92	5.95	6,526.35	-17.74
รวมมูลค่า การนำเข้า-ส่งออก	334,117.51	-	146,474.10	-	522,422.43	-

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560



ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560

รูปที่ 3.4-3 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว Southern Economic Corridor

ตารางที่ 3.4-3 ประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด้านศุลกากรที่สำคัญตามแนว Southern Economic Corridor

ด้านศุลกากร	ประเภทสินค้านำเข้า	ประเภทสินค้าส่งออก
สังขละบุรี	ก๊าซธรรมชาติ ไม้ไผ่ ไม้แปรรูป ตีบุก เหล็ก แร่ และอาหารทะเลแช่แข็ง	เครื่องอุปโภคบริโภค น้ำมันดีเซลและวัสดุก่อสร้าง
อรัญประเทศ	มันสำปะหลัง ส่วนประกอบกล้อง และอลูมิเนียม	รถยนต์และอะไหล่ วัสดุก่อสร้าง และเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์
คลองใหญ่	ชุดสายไฟรถยนต์สำเร็จรูป อาหารทะเลแปรรูป และมันสำปะหลัง	น้ำตาลทราย รถจักรยานยนต์ นมและอาหารเสริม ชุดสายไฟ น้ำมันเบนซิน และยางล้อ

ที่มา: กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

จากข้อมูลสถิติทางการค้าของ Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันตกการค้าระหว่างไทย-เมียนมา ในระยะเวลาย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2555-2559) เป็นการค้าของด้านศุลกากรสังขละบุรีเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ทิศทางการค้าจะเป็นการค้าข้ามแดนที่บ้านพุน้ำร้อนในอนาคตมากขึ้น หากโครงการพัฒนาท่าเรือทวาย นิคมอุตสาหกรรมและการพัฒนาโครงข่ายถนนแล้วเสร็จ ส่วนฝั่งตะวันออกมูลค่าการค้าผ่านแดนยังมีสัดส่วนน้อยกว่าการค้าข้ามแดนระหว่างไทย-กัมพูชา จึงกล่าวได้ว่า ปัจจุบันมีการค้าระหว่างสองคู่ประเทศ คือ Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันตกระหว่างไทย-เมียนมา และ Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออกระหว่างไทย-กัมพูชา และระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แต่ยังไม่มีการเชื่อมโยงทางการค้าของทั้ง 4 ประเทศ คือ เมียนมา-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม อย่างมีนัยสำคัญ

2.2) ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม

พื้นที่ที่เป็นจุดต้นทาง-ปลายทางของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ Southern Economic Corridor เช่น พื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกของไทย ซึ่งปัจจุบันเป็นฐานการผลิตของไทย ที่แม้ไม่ได้ยึดติดกับเส้นทางการขนส่งของ Corridor โดยตรง แต่ฐานการผลิตนั้นครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของทั้งภาคตะวันออกของไทยและบางส่วนของภาคกลาง รวมทั้งยังมีการเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังด้วย ส่วนในกัมพูชานั้น ได้รวบรวมข้อมูลภาพรวมของทั้งประเทศ เนื่องจาก Southern Economic Corridor พาดผ่านพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของประชากรและเมืองหลวง คือ กรุงพนมเปญ ที่การพัฒนาอุตสาหกรรมเริ่มจากพนมเปญ ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของประเทศก่อนการพัฒนาในจังหวัดอื่นๆ ส่วนเวียดนามทบทวนเฉพาะเวียดนามตอนใต้ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการค้าของเวียดนามอยู่แล้ว ดังนั้น จึงได้สรุปฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ดังตารางที่ 3.4-4 (รายละเอียดในภาคผนวก ข.2 (สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor))

ตารางที่ 3.4-4 ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ในพื้นที่เชื่อมต่อกับ Southern Economic Corridor

สินค้า	ประเทศ			
	เมียนมา	ไทย (ภาคกลางและตะวันออก)	กัมพูชา	เวียดนามตอนใต้
เกษตรพื้นฐาน	อ้อย ถั่วลิสง ยางพารา เม็ดมะม่วงหิมพานต์	ข้าวเปลือก ข้าวสาร อ้อยโรงงาน ลำไยสด ลำไยแปรรูป ปาล์มน้ำมัน และน้ำมันปาล์มดิบ	ข้าว มัน มันสำปะหลัง ข้าวโพด ยางพารา ทุเรียน และลำไย	ข้าว ลำไย พริกไทย เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ยางพารา และยาสูบ
อุตสาหกรรม เกษตรแปรรูป	-	ข้าวสาร น้ำตาลทรายดิบ แป้งมัน ผลิตภัณฑ์จากยางพารา ลำไยอบแห้ง	-	แปรรูปสินค้าเกษตร
อุตสาหกรรม	สิ่งทอ ประมง ไม้แปรรูป อัญมณีและเครื่องประดับ และการต่อเรือเดินสมุทร	ปลาทูน่ากระป๋อง ผ้าทอ (ใยสังเคราะห์โพลีเอสเตอร์ (Filament)) ผ้าทอ เครื่องแต่งกาย ชิ้นนอกบูชและเด็กชาย ปูนซีเมนต์ ถังมือยาง ถังมือตรวจ ยางนอก สับประรดกระป๋อง และ เครื่องปรับอากาศ	สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ ทางการแพทย์ สายไฟ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จักรยาน พลาสติก และ เครื่องประดับ	สิ่งทอ รองเท้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารทะเลแช่แข็ง และ ปูนซีเมนต์

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558 และรายงานการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีย, พ.ศ. 2558

2.3) การส่งเสริมการลงทุน

2.3.1) นิคมอุตสาหกรรม

การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมาพร้อมกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม สำหรับเมียนมานิคมอุตสาหกรรมยังเป็นโครงการที่จะให้เกิดขึ้นพร้อมกับการพัฒนาท่าเรือทวายและโครงข่ายถนนเชื่อมโยงท่าเรือทวายและไทย

สำหรับไทย พื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของไทยอยู่แล้ว ทำให้มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่เป็นจำนวนมาก เพื่อรับสิทธิประโยชน์ในการเข้ามาลงทุนและตั้งโรงงานภายในนิคมอุตสาหกรรม จากข้อมูลการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พบว่า บริเวณภาคตะวันออกของไทยมีนิคมอุตสาหกรรมรวมตัวกันมากบริเวณจังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี

ในส่วนของกัมพูชาและเวียดนามมีนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญหลายแห่ง จุดประสงค์หลัก คือ การดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โดยในกัมพูชาส่วนใหญ่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ตั้งอยู่ในพื้นที่รอบกรุงพนมเปญและสีหนุวิลล์ ส่วนในเวียดนามตอนใต้ นิคมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ตั้งอยู่โดยรอบเมืองโฮจิมินห์ที่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำหรับการค้าการขนส่งและการลงทุนของเวียดนามตอนใต้ โดยนักลงทุนที่เข้ามาในเวียดนามตอนใต้ประกอบด้วย นักลงทุนจากจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์)

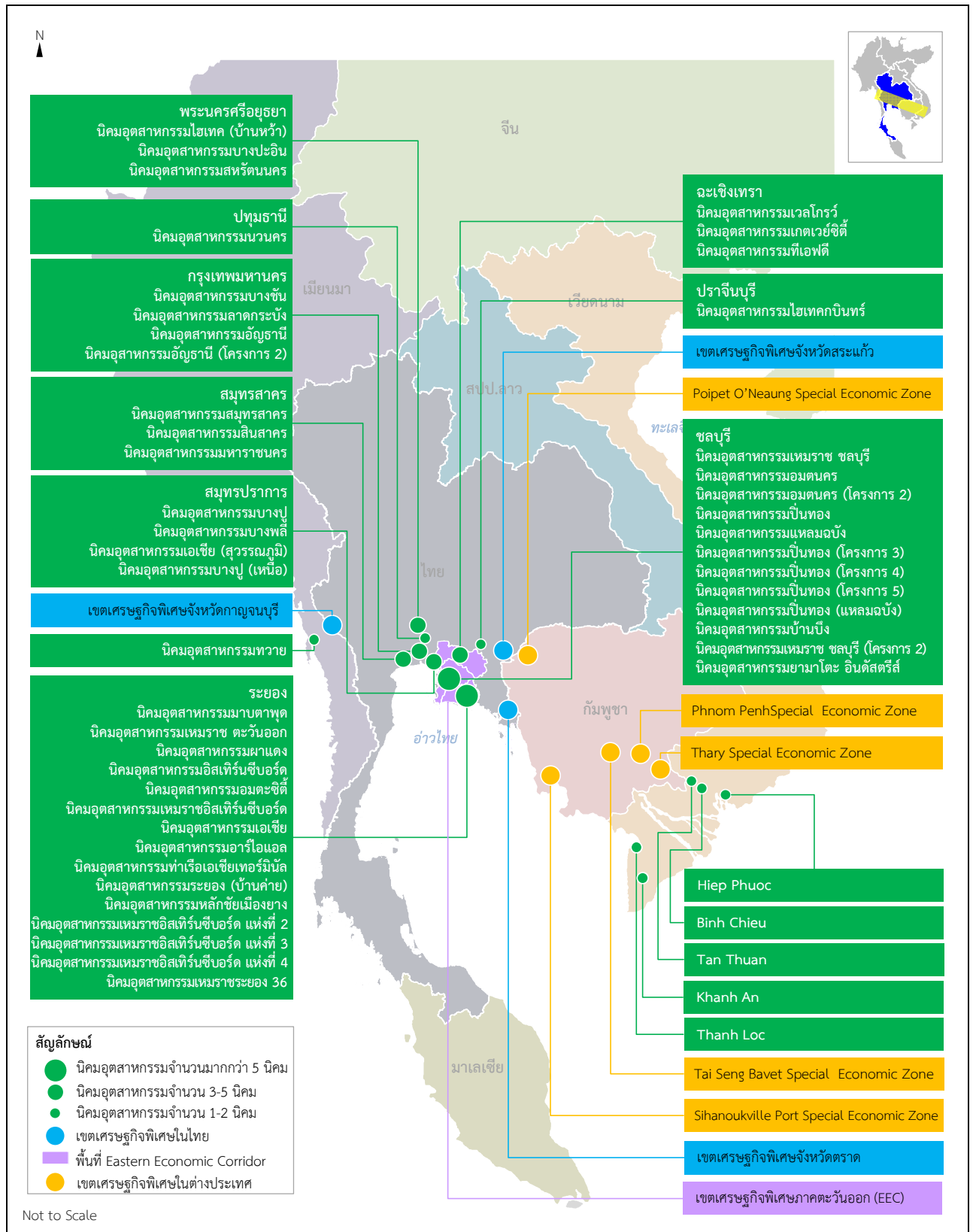
2.3.2) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในภาคผนวก ข.3 (การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเขต Economic Corridor) พบว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเป็นมาตรการสนับสนุนการลงทุนและอำนวยความสะดวกด้านการค้าของ Southern Economic Corridor ได้แก่

- ฝั่งตะวันตก: เมียนมากำลังพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย รองรับการค้าก่อสร้างท่าเรือทวายและพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือทวายและไทย สำหรับแผนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย ได้กำหนดให้จังหวัดกาญจนบุรีอยู่ในแผนการพัฒนาในระยะที่ 2
- ฝั่งตะวันออก:
 - ไทย: Southern Economic Corridor เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย จากแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งรวมเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับ 3 จังหวัดในไทย ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาให้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีที่สุดและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดยต้องการพัฒนาให้เป็นจุดศูนย์กลางด้านการลงทุนและเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมด้านพลังงาน นอกจากนี้ แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 ได้กำหนดให้ จังหวัดสระแก้วอยู่ในแผนการพัฒนาดังกล่าวด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกในกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มที่ชายแดน และการผลิตที่อาศัยแรงงานราคาถูกจากกัมพูชา
 - กัมพูชา: มีเขตเศรษฐกิจพิเศษหลายแห่ง เกิดจากการผลักดันของนักลงทุนญี่ปุ่น ในการเข้ามาตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนใหญ่ตั้งอยู่รอบกรุงพนมเปญ สีหนุวิลล์
 - เวียดนาม: มีแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษโฮจิมินห์¹¹ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสม การหาหุ้นลงทุน การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาและจัดทำประชาพิจารณ์ต่อไป

ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นกลุ่มฐานการผลิตส่วนหนึ่งของสินค้าอุตสาหกรรมของ Southern Economic Corridor และมีการให้สิทธิประโยชน์เพื่อการส่งเสริมการลงทุน แสดงดังรูปที่ 3.4-4

¹¹ ที่มา : HCM City Institute of Development Studies



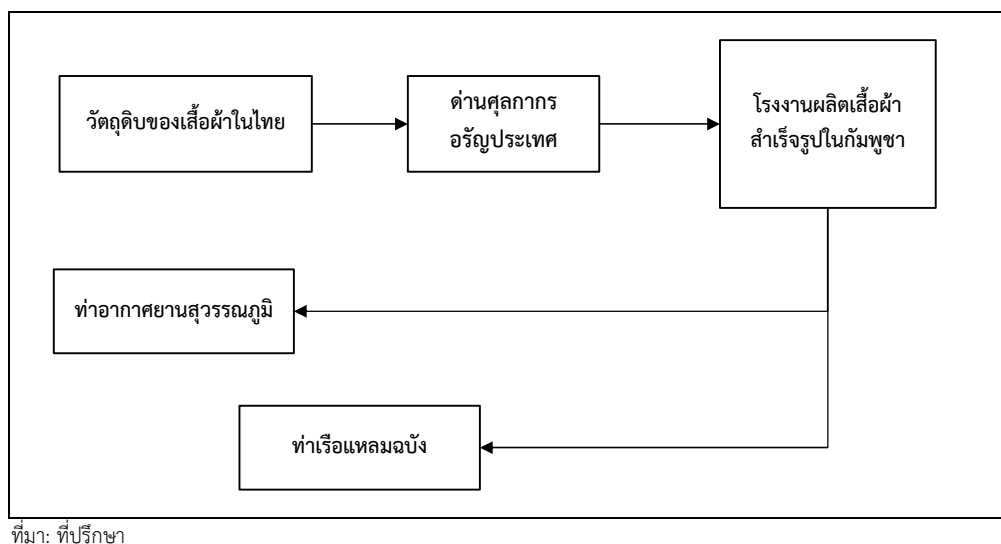
ที่มา: ปรับปรุงจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธันวาคม พ.ศ. 2559 และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 3.4-4 ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของ Southern Economic Corridor

2) โซ่อุปทาน และห่วงโซ่มูลค่า

การเชื่อมต่อระหว่างไทยกับกัมพูชาในเชิงโซ่อุปทาน จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2558 ได้ทำการสำรวจและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการในกัมพูชาที่มีการส่งต่อวัตถุดิบและสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา โดยความเชื่อมโยงด้านการค้าและการผลิตเกิดจากความต้องการแรงงานราคาถูกในกัมพูชา ทำให้ธุรกิจของญี่ปุ่นที่มีอยู่ในไทย เริ่มขยายและเพิ่มการลงทุนในกัมพูชา เช่น บริษัท Denso ต้องการขยายฐานการผลิตสินค้ากลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ได้ตั้งโรงงาน Denso ในกัมพูชา แทนการขยายโรงงานและคลังสินค้าในไทย เพื่อผลิตสินค้ากลุ่มที่ใช้แรงงานจำนวนมาก โดยได้นำเข้าสินค้าของบริษัท Denso ในกรุงเทพมหานครบางรายการ เพื่อเข้าสู่กระบวนการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มในกัมพูชา จากนั้นส่งสินค้ากลับเข้ามาในไทย เป็นต้น

สำหรับอุตสาหกรรมสิ่งทอที่มีการตั้งโรงงานเสื้อผ้าสำเร็จรูปในกัมพูชา เพื่อความสะดวกในการจัดหาแรงงานราคาถูก และสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Generalized System of Preferences: GSP) ซึ่งเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนของ กัมพูชา โดยนำเข้าวัตถุดิบจากไทย ผ่านทางด่านศุลกากรอรัญประเทศ หลังจากผลิตเป็นเสื้อผ้าสำเร็จรูปแล้ว ส่งออกโดยใช้ท่าเรือแหลมฉบัง และบางส่วนส่งออกทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการวิเคราะห์โครงสร้างโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมสิ่งทอ สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 3.4-5



รูปที่ 3.4-5 โครงสร้างโซ่อุปทานของเสื้อผ้าสำเร็จรูป

ในส่วนของความเชื่อมโยงของโซ่อุปทานระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ยังไม่เกิดขึ้น เนื่องจากยังไม่มี ความจำเป็นในการเชื่อมต่อหลายประเทศตาม Corridor นี้ อีกทั้งระบบอำนวยความสะดวกและโครงข่ายคมนาคมที่แม้ว่ามีเส้นทางเชื่อมโยงทั้งสามประเทศแล้ว แต่ความสะดวกและสภาพทางนั้นมีมาตรฐานที่ต่ำ ซึ่งทำให้ต้นทุนการขนส่งระหว่างกันอยู่ในระดับที่สูง

การเชื่อมโยงของ Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออกโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ ทำให้ไทย กัมพูชา และเวียดนาม มีเส้นทางทางการค้าการขนส่งถึงกัน โดยเฉพาะการขนส่งทางถนน นอกจากนี้ ได้มีโครงการพัฒนาสภาพเส้นทางอย่างต่อเนื่อง ปริมาณการค้าชายแดนที่ด่านอรัญประเทศ-ปอยเปตเพิ่มขึ้น และมีการเชื่อมโยงเครือข่ายโซ่อุปทานของสินค้าที่อาศัยแรงงานในกัมพูชา เช่น เสื้อผ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับ Southern Coastal Economic Corridor ที่มีแนวเส้นทางใกล้เคียงกัน โดยแยกออกมาจากแนว Southern Economic Corridor ผ่านจังหวัดจันทบุรี และตราด เชื่อมโยงกับเกาะกง และสีหนุวิลล์ ของกัมพูชา กล่าวได้ว่า Southern Coastal Economic Corridor มีปริมาณการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา (คลองใหญ่-เกาะกง) รวมถึงการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตในสินค้ากลุ่มเสื้อผ้าสำเร็จรูป เพื่ออาศัยสิทธิพิเศษ GSP ในกัมพูชา แล้วส่งออกสินค้าโดยใช้ท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ที่มา: การสัมภาษณ์เชิงลึก)

อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์เชิงลึก กล่าวได้ว่า เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าจากเกาะกง เข้าสู่ภายในของกัมพูชาและผ่านเข้าสู่เวียดนามนั้น ยังไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้า และจากแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกัมพูชา (ที่มา: การสัมภาษณ์เชิงลึก) นั้น รัฐบาลกัมพูชาได้ให้ความสำคัญกับเส้นทางขนส่งจากไทยผ่านด่านศุลกากรปอยเปตสูงกว่าเส้นทางขนส่งที่ผ่านเกาะกง ดังนั้น เส้นทาง Southern Coastal Economic Corridor จึงยังไม่มีสภาพของการเชื่อมโยงเป็น Corridor โดยการพิจารณา Southern Economic Corridor ในการศึกษาครั้งนี้ จึงเน้นที่การบูรณาการเชิงพื้นที่ระหว่าง Southern Economic Corridor เอง กับพื้นที่ EEC ซึ่งเป็นการพัฒนาที่เสริมซึ่งกันและกัน (Complementary) เท่านั้น

3.5 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพภายใน Economic Corridor

ผลที่ได้จากการดำเนินการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับฐานการผลิต การค้า และการลงทุนของแต่ละ Economic Corridor ที่กล่าวมา สามารถนำมาวิเคราะห์สภาพภายใน สภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อการเติบโตของ Economic Corridor รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT ต่อไป (Corridor Analysis) ดังนี้

- (1) North-South Economic Corridor : พิจารณาการเชื่อมโยงจันทันใต้ (มณฑลยูนนาน) - สปป.ลาวตอนเหนือ - ไทย (โดยเฉพาะภาคเหนือ) โอกาสการเชื่อมต่อกับจันทันกลาง และตอนบน
- (2) East-West Economic Corridor : พิจารณาทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก
 - ฝั่งตะวันตก : การเชื่อมโยงไทย (ด่านศุลกากรแม่สอด) - เมียนมา (ย่างกุ้ง) และโอกาสในการเชื่อมต่อกับอินเดียในอนาคต
 - ฝั่งตะวันออก : การเชื่อมโยงไทย - สปป.ลาว - เวียดนามตอนกลาง และโอกาสการเชื่อมต่อกับจีน (มณฑลกวางสี)
- (3) Southern Economic Corridor : พิจารณาทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก
 - ฝั่งตะวันตก : การเชื่อมโยงไทย-เมียนมา จนถึงท่าเรือทวาย (อยู่ระหว่างการพัฒนาและก่อสร้าง)
 - ฝั่งตะวันออก : การเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนามตอนใต้ โดย Southern Economic Corridor มีโครงข่ายและพื้นที่ครอบคลุมฐานการผลิตและประตูกำสำคัญของไทยด้วย ซึ่งภาครัฐได้วางยุทธศาสตร์ให้เป็น Eastern Economic Corridor (EEC)

ขอบเขตการวิเคราะห์ Economic Corridor (Corridor Analysis) แสดงดังรูปที่ 3.5-1 โดยแต่ละ Economic Corridor ได้สรุปสภาพภายในที่เป็นจุดแข็งหรือศักยภาพของ Economic Corridor และจุดอ่อนหรือปัญหาอุปสรรคการดำเนินการขนส่งและโลจิสติกส์ และการสร้างมูลค่าเพิ่มจาก Economic Corridor โดยวิเคราะห์ 3 ส่วน คือ (i) จุดแข็งและจุดอ่อนของความสะดวกในการเดินทาง-ปลายทาง (Transport Corridor) (ii) จุดแข็งและจุดอ่อนของความสะดวกในการค้าและการผลิต (Production Network) และ (iii) จุดแข็งและจุดอ่อนของการเชื่อมโยงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) สรุปดังตารางที่ 3.5-1

ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกที่จะส่งผลต่อการเติบโตของ Corridor รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT นั้น รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ) และบทที่ 5 (การวิเคราะห์ SWOT และการจัดลำดับความสำคัญของ Economic Corridor) ตามลำดับ



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ 3.5-1 ขอบเขตการวิเคราะห์ Economic Corridor

ตารางที่ 3.5-1 สรุปสภาพภายในของ Economic Corridor ที่ศึกษา

Economic Corridor		จุดแข็ง	จุดอ่อน
North-South	Transport Corridor	<ul style="list-style-type: none">เส้นทางในจีนได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานสูงเป็นเส้นทางด่วนที่มีการเจาะอุโมงค์และมีสะพานเชื่อมต่อ ทำให้การขนส่งสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น (แต่เดิมจีนเป็นถนนตามแนวเทือกเขาสูง)เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้วสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ทำให้สามารถขนส่งทางถนนระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนได้ โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายยูนนาน - กวางสี และคุนหมิง - อู๋ซี เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม พ.ศ.2559 โดยเส้นทางรถไฟอู๋ซี - มั่วฮาน (สปป.ลาว) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564โครงการเส้นทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร - หองคาย โดยก่อสร้างระยะแรก เส้นทาง กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมาจีนมีแผนขยายร่อนน้ำแม่น้ำโขงช่วงเส้นทาง (จังหวัด - หลวงพระบาง) สำหรับท่าเรือจึงทง ให้สามารถรองรับเรือขนาด 500 ตัน	<ul style="list-style-type: none">เส้นทาง R3A ได้ปรับปรุงเป็นถนนลาดยางเรียบร้อยแล้ว แต่ในช่วงเริ่มมีการขรุขระ โดยเฉพาะช่วงที่ใกล้กับชายแดนจีน นอกจากนี้ เส้นทางยังคงผ่านเขตชุมชน และไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างบนถนน จึงอันตรายมากยิ่งขึ้นหากสัญจรในเวลากลางคืนพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า รวมถึงพื้นที่หน้าด่านศุลกากรบ่อเต็น และมั่วฮาน ค่อนข้างจำกัด อีกทั้งต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าและเปลี่ยนหัวรถบรรทุกสินค้าเนื่องจากโครงข่ายการขนส่งทางน้ำมีจำกัดประมาณ 187 กิโลเมตร ดังนั้น จึงต้องมีการขนส่งทางถนนร่วมด้วย เพื่อสามารถขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางได้ ทำให้ผลรวมต้นทุนการขนส่งโดยใช้ทางถนนร่วมกับทางน้ำต่ำกว่าการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียวไม่นักกิจกรรมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในแม่น้ำโขงร้อยละ 98 ยังดำเนินการที่ทำเรือรวมแล้ว ซึ่งมีต้นทุนด้านการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางเรือจึงทำให้ไม่มีความพร้อมด้านสำนักงานสำหรับการตรวจสินค้าค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและพิธีการศุลกากรที่มณฑลยูนนาน สูงกว่าใน สปป.ลาว และไทย
	Production Network	<ul style="list-style-type: none">การเติบโตด้านการค้ากับจีนตอนใต้ จีนเป็นตลาดใหญ่ของสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะสินค้าเกษตร เช่น กล้วย และลำไย เป็นต้นCorridor เป็นทางเลือกในการนำเข้าผักและผลไม้จากจีน เช่น แอปเปิ้ล สำหรับการกระจายสู่ผู้บริโภคของชาวไทยในภาคเหนือ	<ul style="list-style-type: none">Non-Tariff Barrier เช่น ขั้นตอนการออกใบอนุญาตนำเข้าส่งออกสินค้าที่เป็นของสดระบบการเชื่อมต่อข้อมูลและกระบวนการศุลกากรใน สปป.ลาวและจีน ที่มีการตรวจสอบอย่างเคร่งครัดโดยเจ้าหน้าที่ แทนการใช้เครื่องเอกซเรย์/อุปกรณ์และเครื่องมือ
	Supply Chain และ Value Chain	<ul style="list-style-type: none">ธุรกิจจีนเข้ามามีบทบาทต่อการร่วมลงทุนตั้งโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตร ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรสามารถขยายตลาดส่งออกไปยังจีนได้ง่ายขึ้น เช่น โรงงานลำไยอบแห้งและรมควัน รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อจัดการขนส่งสินค้ากับจีน	<ul style="list-style-type: none">การสร้างมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าเกษตรยังน้อย สินค้าที่ส่งออกโดยเฉพาะผักผลไม้เป็นของสดพร้อมรับประทาน โดยบางชนิดได้มีการแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้นเท่านั้น โดยไม่ได้เอาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในไทยตลาดการค้าและระบบโลจิสติกส์ลูกค้าคนใดผู้ประกอบการจีน ทำให้เกิดการเชื่อมโยงของโซ่อุปทาน แต่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นผู้ประกอบการไทยยังค่อนข้างต่ำ
East-West	Transport Corridor	<ul style="list-style-type: none">เส้นทางนี้เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม หากสามารถพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างกัน จะเป็นเส้นทาง การขนส่งที่มีศักยภาพ สามารถเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งเมียนมา และเวียดนามได้ในฝั่งตะวันตกจากไทยไปเมียนมา สามารถเชื่อมต่อไปยังย่างกุ้งที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง โครงข่ายถนนหลายช่วงอยู่ระหว่างการปรับปรุง มาตรฐานทางที่สูงขึ้น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 คาดว่าสามารถเปิดใช้งานได้ใน ปี พ.ศ. 2562มีการขยายถนนระหว่างเมียวดี - กอกะเร็กในรัฐกะเหรี่ยงเป็นระยะทาง 45 กิโลเมตร จาก 1 ช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร ระยะทาง 45 กิโลเมตร เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อ สิงหาคม พ.ศ. 2558ในฝั่งตะวันออก มีโครงข่ายค่อนข้างสมบูรณ์ทั้งเส้นทาง R9 และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (ทางหลวง AH1) ในเวียดนาม และสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือสำคัญ ของเวียดนามตอนกลางได้ นอกจากนี้โครงการก่อสร้างทางด่วนเชื่อมต่าหนึ่งกับกวางหงาย ระยะทาง 139 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2561เส้นทาง R12 จากด่านศุลกากรนครพนม ได้ปรับปรุงจากถนนลูกรังเป็นลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมกับทางหลวงในเวียดนาม โดยหลายช่วง ได้ขยายเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว นอกจากนี้เส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อกับฮานอยและมณฑลกวางซีของจีน	<ul style="list-style-type: none">เส้นทางจากกอกะเร็กไปยังเมือหมะฮัน เมืองหลวงของรัฐกะเหรี่ยง ระยะทางกว่า 100 กิโลเมตรยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุง จึงทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้า โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ.2562ท่าเรือคำหนัง มีปัญหาในการขนส่งสินค้าในช่วงฤดูมรสุมจุดผ่านแดนที่ จ.กาญจนบุรีของไทยกับเมียนมา ยังไม่ได้กำหนดให้เป็นด่านศุลกากร (ปัจจุบันเป็นจุดผ่านแดนถาวร)ด่านศุลกากรใน สปป.ลาว และเวียดนาม มีพื้นที่หน้าด่านและพื้นที่ขนถ่ายสินค้าค่อนข้างจำกัดเส้นทาง R9 ใน สปป.ลาว เริ่มขรุขระในบางช่วงเนื่องจากมีการขนส่งสินค้าเนื่องจากการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กำหนดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สูง เนื่องจากสภาพโครงข่าย การทำความเร็วรถ และการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่หายแดน
	Production Network	<ul style="list-style-type: none">ระบบการเชื่อมต่อข้อมูลและกระบวนการศุลกากรระหว่าง เมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนามได้รับการปรับปรุงและพัฒนามาในระดับๆการเติบโตการค้าชายแดนไทย-เมียนมาระบบเศรษฐกิจของเมียนมาเข้าสู่ระบบตลาด ทำให้ GDP และรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจึงเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งในรัฐที่ชายแดน ติดกับไทย และเมืองธุรกิจ เช่น ย่างกุ้ง เป็นต้นแรงงานราคาถูกสามารถจัดหาได้ง่าย	<ul style="list-style-type: none">เส้นทางจิงบุน Corridor ไม่ได้เป็นพื้นที่ฐานการผลิตของแต่ละประเทศ สำหรับเมียนมา เมาะะหมะยังไม่มีเมืองอุตสาหกรรมและท่าเรือหลักของเมียนมา สินค้าต้องขนส่งต่อไปยังย่างกุ้งซึ่งเป็นแหล่งผลิต บริโภค และส่งออกที่สำคัญ ส่วนใน สปป.ลาวและเวียดนามตอนกลาง พื้นที่ครอบคลุมแนว Corridor ของ สปป.ลาว มีน้อย และไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากนัก สปป.ลาว จึงเป็นเมืองผ่านของสินค้า ส่วนเวียดนามอยู่ในระยะเริ่มต้นของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม และการดำเนินนโยบายที่เอื้ออำนวยได้ให้กับประชากรการขนส่งผ่าน 4 ประเทศ ทำให้ผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการขนสินค้า และเอกสารในขั้นตอนการตรวจสอบปล่อย
	Supply Chain และ Value Chain	<ul style="list-style-type: none">การจัดการโซ่อุปทานขึ้นอยู่กับเจ้าของสินค้า (ผู้ลงทุน) คือ ญี่ปุ่นที่ขยายฐานการผลิตสินค้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ รวมถึงการขยายฐานของบริการขนส่งและโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none">การสร้างมูลค่าเพิ่มยังอยู่ในวงจำกัดแม้ใน Corridor มีการผลิตสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องต่อยอดไปสู่เทคโนโลยีขั้นสูง และใน Corridor ยังคงเป็นการผลิตสินค้าขั้นต้น ขึ้นกลาง เข้าสู่โรงงานประกอบสำหรับการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายที่เกิดจากการลงทุนของญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และจีนการเชื่อมโยงของโซ่อุปทานและการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นผู้ประกอบการไทยยังค่อนข้างต่ำ
Southern	Transport Corridor	<ul style="list-style-type: none">ท่าเรือหวาย ซึ่งคาดว่าจะเป็นที่ท่าเรือสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของเมียนมาและภูมิภาค โดยเส้นทางการขนส่งเข้าไปยังนิคมอุตสาหกรรมหวาย อยู่ระหว่างก่อสร้างเพื่อให้อสามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยทางถนนได้ อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ไทยอาจได้ประโยชน์ หากไทยสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือหวายได้ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศปลายทางในทวีปยุโรป ทวีปแอฟริกา และประเทศในตะวันออกกลางโครงการยกระดับมาตรฐานทางของเส้นทางถนนในไทยสามารถเชื่อมต่อกับเมียนมา (กรุงเทพฯถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน) โดยการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ได้ผนวกอยู่ในโครงการลงทุนของรัฐบาลไทยเรียบร้อยแล้ว และกำลังดำเนินการเพื่อการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในกัมพูชาถูกก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้ไม่ต้องยกขนสินค้าขึ้น-ลงแ่น สามารถขนส่งได้รอบบรรทุกสินค้าในกัมพูชาผ่านเข้าไปยังเวียดนามสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้รัฐบาลไทยและรัฐบาลกัมพูชากำลังพัฒนาด่านพรมแดนถาวรใหม่ที่ บ้านหนองเอี่ยน ตำบลไผ่ เพื่อลดความแออัดของด่านพรมแดนอยู่ประเทศ โดยที่ข้อตกลงในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองพรมใด สะพานเมืมนัด 2 ช่องจราจร และสร้างถนน 4 ช่องจราจร เชื่อมระหว่าง บ้านหนองเอี่ยน - สัติงทง คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จภายในปี พ.ศ. 2561	<ul style="list-style-type: none">จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ปัจจุบันยังคงเป็นด่านชั่วคราว (ไม่มีพิธีการศุลกากร) และฝั่งเมียนมายังไม่มีการดำเนินการก่อสร้างเป็นด่านศุลกากรที่เป็นทางการเส้นทางนี้ผ่าน 4 ประเทศ และผ่านด่านศุลกากรหลายครั้ง มีข้อจำกัดของพื้นที่หน้าด่าน ระบบการขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกการสร้างทางรถไฟในกัมพูชายังไม่แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการดำเนินการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย-ด่านบอยเปต ระยะทาง 42 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดใช้งานได้ในปลายปี พ.ศ. 2561 ส่วนเส้นทางในเวียดนาม สะดวกต่อการเข้าถึงท่าเรือสำคัญ แต่ยังมีพื้นที่ชุมชนและมีกฎหมายจำกัดความเร็ว
	Production Network	<ul style="list-style-type: none">ฐานการผลิตหลักและการบริโภคของไทย (EEC) กัมพูชา และเวียดนาม มีการผลิตสินค้าขั้นต้นและชิ้นกลางอยู่แล้วการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน และสิงคโปร์ ทำให้เกิดการพัฒนาด้านการขยายอย่างรวดเร็วการสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชา และการให้สิทธิประโยชน์สูงแก่ผู้ลงทุนสำหรับนิคมอุตสาหกรรมในเวียดนามแรงงานราคาถูกสามารถจัดหาได้ง่ายCorridor นี้เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยผ่านแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของไทย คือ “Eastern Seaboard” ผ่านกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของกัมพูชา ที่มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในการผลิตสินค้าและบริการ และโฮจิมินห์ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม เมืองการค้า และเมืองท่าสำคัญของเวียดนามตอนใต้ นอกจากนี้ ในบริเวณเดียวกันยังเป็นที่ตั้งของท่าเรืออีกหลายแห่ง	<ul style="list-style-type: none">โครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมหวายยังไม่แล้วเสร็จ การพัฒนาด้านการพัฒนามิในพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ยังไม่เกิดขึ้น ทำให้โครงข่ายสำหรับขนส่งวัตถุดิบ และการกระจายสินค้ายังไม่สมบูรณ์ระบบการเชื่อมต่อข้อมูลและกระบวนการศุลกากร ยังต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สูง เนื่องจากสภาพโครงข่าย การทำความเร็วรถ และการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่หายแดนค่าใช้จ่ายการขนส่งไปยังท่าเรือหวายในเมียนมายังไม่แน่นอน เนื่องจากยังไม่มีความชัดเจนพื้นที่เป็นทางการขาดแคลนแรงงานทักษะ
	Supply Chain และ Value Chain	<ul style="list-style-type: none">การเป็นฐานการผลิตหลักของไทย กัมพูชา และเวียดนาม ทำให้มีการจัดการขนส่งระหว่างกัน และเกิดการเชื่อมโยงโซ่อุปทาน สำหรับสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ ช่วยให้เห็นค่าสามารถขยายฐานการผลิต หรือมีทางเลือกในการจัดการโซ่อุปทานในการส่งต่อสินค้าในกระบวนการผลิตขั้นต้นกับขึ้นกลาง เช่น การผลิตสินค้าขั้นต้น ในกัมพูชา และนำเข้ามาประกอบในไทย	<ul style="list-style-type: none">การสร้างมูลค่าเพิ่มส่วนใหญ่เกิดขึ้นในไทย โดยเป็นทั้งการจ้างผลิตและการประกอบเพื่อผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย อย่างไรก็ดี ยังขาดการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมในการเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ และต่อยอดในเชิงพาณิชย์

ที่มา: ปรับปรุงจาก โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558, สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2559, ศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย พ.ศ. 2560, และที่ปรึกษา