

## ภาคผนวก ข การทบทวนข้อมูล Economic Corridor ที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลทุติยภูมิที่ดำเนินการทบทวน ได้รวบรวมข้อมูลสถิติที่จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน และรายงานการศึกษาที่มีอยู่ในระยะเวลาย้อนหลังไม่เกิน 5 ปี เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์สภาพภายในของ Economic Corridor ในมิติความเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor) ความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network) และการเชื่อมโยงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

ดังนั้น จึงได้ทบทวนข้อมูลบางส่วนสำหรับการศึกษาค้างนี้ โดยแบ่งการทบทวนเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

### 1) สภาพทั่วไปของการขนส่งในแนว Economic Corridor ที่ทำการศึกษา

สภาพทั่วไปของการขนส่งในแนว Economic Corridor ที่ทำการศึกษา ได้แก่ (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor โดยทบทวนในส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจุดเชื่อมต่อ
- (2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

### 2) สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor

การทบทวนสภาพการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมในที่นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เข้าใจความเชื่อมโยงของการค้าและการผลิต ฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญ บริเวณที่มีการเพาะปลูกสินค้าเกษตร และการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor โดยได้ทบทวนข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้อง 4 รายการ ดังนี้

- (1) มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สินค้าบริเวณด่านศุลกากรไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแนว Economic Corridor
- (2) แหล่งผลิตหลักสินค้าเกษตรและฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม
- (3) นิคมอุตสาหกรรม
- (4) การส่งเสริมการลงทุนในลักษณะ Cluster

### 3) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเขต Economic Corridor

- 4) แนวคิด Eastern Economic Corridor (EEC) ของไทย
- 5) นโยบาย One Belt One Road
- 6) เส้นทางการค้าอินเดีย-เมียนมา-ไทย
- 7) กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง

ข.1 สภาพทั่วไปของการขนส่งในแนว Economic Corridor ที่ทำการศึกษา

1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจุดเชื่อมต่อ

จากการทบทวนข้อมูลวิทยุภูมิพบว่า สภาพทางกายภาพและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในปัจจุบันที่สามารถขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางได้สมบูรณ์ที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางรางที่ยังมีข้อจำกัด สถานะโครงข่ายการขนส่งที่สำคัญในแนว Economic Corridor แสดงได้ดังรูปที่ ข-1 และข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้าแสดงดังตารางที่ ข-1 ถึงตารางที่ ข-8 รวมทั้ง ในปัจจุบันได้มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของทั้งประเทศไทย (ไทย) และประเทศในแนว Economic Corridor เพื่อให้การเชื่อมต่อของเส้นทางการขนส่งภายในแต่ละ Economic Corridor นั้นสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยโครงการพัฒนาดังกล่าวสามารถแสดงดังตารางที่ ข-9



รูปที่ ข-1 ภาพรวมโครงข่ายการขนส่งและจุดเชื่อมต่อที่สำคัญในแนว Economic Corridor

ตารางที่ ข-1 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า North-South Economic Corridor (เส้นทางเชื่อมโยงจีนตอนใต้ - ไทย)

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		จีน		รวม
		กรุงเทพฯ - เชียงของ	เชียงของ	ห้วยทราย	ห้วยทราย - บ่อเต็น	บ่อเต็น	มั่วฮาน	มั่วฮาน - เชียงรุ่ง	เชียงรุ่ง - कुนหมิง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		955	3		225	1		180	525	1,889
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		22	2 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	7	3 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2 <sup>a</sup>	5	13	56
3. สภาพเส้นทางการขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4	8 <sup>b</sup>	8 <sup>b</sup>	2	2	2	4	4 (บางช่วงมีปิด ซ่อมแซมผิวถนน 1 ช่องจราจร)	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต / ลาด ยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	
	3.3 ผิวถนน <sup>c</sup>	ดี	ดี	ดี	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>d</sup>		ดี	ดี	ดี	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/ สปป.ลาว/ จีน	สปป.ลาว/ จีน	จีน	จีน	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประเมินการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร  
<sup>b</sup> ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 มีขนาด 2 ช่องจราจร  
<sup>c</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น<sup>1</sup>  
ดี : เรียบตลอดช่วง  
ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย  
แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง  
แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง  
<sup>d</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น  
ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี  
ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย  
แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก  
แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

<sup>1</sup> คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) กรมทางหลวงชนบท, พ.ศ. 2557

ตารางที่ ข-2 ข้อมูลเส้นทางขนส่งสินค้า North-South Economic Corridor (เส้นทางเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย)

รายละเอียด		เส้นทาง	ไทย		ด้านศุลกากร		มาเลเซีย		รวม
			อำเภอสะเตา - ด่านศุลกากรสะเตา	สะเตา	ศุลกากร	บูกิตกาหุยิตา	บูกิตกาหุยิตา - ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือปีนัง - ท่าเรือกลัง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)			13		1		137	367	518
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)			0.5	1 <sup>a</sup>		2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	3.5	9.5	16.5
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร		4	4		4	4	4 - 6	
	3.2 ลักษณะถนน		ลาดยาง	คอนกรีต		คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>b</sup>		ดี	ดี		ดี	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>c</sup>			ปานกลาง	ดี		ดี	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์			ไทย	ไทย		ไทย/ มาเลเซีย	มาเลเซีย	มาเลเซีย	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประเมินการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>c</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-3 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า East-West Economic Corridor (ฝั่งตะวันตก)

รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		เมียนมา				รวม
		อำเภอแม่สอด - ด่านศุลกากรแม่สอด	แม่สอด	เมียวดี	เมียวดี - กอกะเร็ก	กอกะเร็ก - ฝะอัน - เกาะลพบุรี	เกาะลพบุรี - ฝะอัน - เกาะลพบุรี - ฝะอัน	พะโค - ย่างกุ้ง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		5	1		45 <sup>a</sup>	114	228	82	475
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		0.25	2 <sup>b</sup>	3 <sup>b</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	1.5	4	6.5	2.5	19.75
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	4 - 6	6 <sup>c</sup>	6 <sup>c</sup>	2 - 4	2	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>d</sup>	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	แยء	ปานกลาง	ปานกลาง	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>e</sup>		ดี	ดี	ดี	ปานกลาง	แยء	ปานกลาง	ปานกลาง	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย/ เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> เส้นทางตัดใหม่

<sup>b</sup> ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>c</sup> ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 1 มีขนาด 2 ช่องจราจร

<sup>d</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แยء : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยءมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>e</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น<sup>3</sup>

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แยء : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยءมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำไค้ และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-4 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า East-West Economic Corridor (ฝั่งตะวันออก) สำหรับการขนส่งผ่านด้านศุลกากรมุกดาหาร

รายละเอียด		ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		เวียดนาม			รวม
		มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพ	สะพานมิตรภาพ - แดนสะหวัน	แดนสะหวัน	ลาวบาว	ลาวบาว - ดงฮา	ดงฮา - เว้	เว้ - ท่าหนั่ง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		2		240	1		100	75	110	528
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	6	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	4	3	4	23
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	8 <sup>b</sup>	8 <sup>b</sup>	2	4	4	2	2	2	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>c</sup>	ดี	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>d</sup>		ดี	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย/ สปป.ลาว	ไทย/ สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/ สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/ สปป.ลาว/ เวียดนาม	ไทย/ สปป.ลาว/ เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มีขนาด 2 ช่องจราจร

<sup>c</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>d</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น<sup>4</sup>

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-5 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า East-West Economic Corridor (ฝั่งตะวันออก) สำหรับการขนส่งผ่านด่านศุลกากรนครพนม

เส้นทาง		ด้านศุลกากร		สปป.ลาว	ด้านศุลกากร		เวียดนาม				ด้านศุลกากร		จีน	รวม
		นครพนม	ท่าแขก	ท่าแขก - น้ำพาว	น้ำพาว	จาโล	จาโล - ฮาดิ่ง	ฮาดิ่ง - วังห์	วังห์ - ฮานอย	ฮานอย - หล่างเซิน	หล่างเซิน	โฮยวักวาน	โฮยวักวาน - หนานหนิง	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		1		150	1		130	50	290	170	1		200	993
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลาเปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	4	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลาเปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	5	2	10	6	3 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลาเปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2 <sup>a</sup>	5	45
3. สภาพเส้นทางขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	8 <sup>b</sup>	8 <sup>b</sup>	2	2	2	2 - 4	2 - 4	4 - 6 <sup>c</sup>	2 - 4	2	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	คอนกรีต /ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>d</sup>	ดี	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่	ดี	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>e</sup>		ดี	ดี	แย่	แย่	แย่	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย/สปป.ลาว	ไทย/สปป.ลาว/เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/เวียดนาม	ไทย/สปป.ลาว/เวียดนาม	สปป.ลาว/เวียดนาม	สปป.ลาว/เวียดนาม	สปป.ลาว/เวียดนาม	สปป.ลาว/เวียดนาม	เวียดนาม/จีน	จีน	จีน	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 มีขนาด 2 ช่องจราจร

<sup>c</sup> 6 ช่องจราจรสำหรับทางด่วนสายฮานอย - นิงบิง

<sup>d</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>e</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-6 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Economic Corridor (ฝั่งตะวันตก)

เส้นทาง รายละเอียด		ไทย	จุดผ่านแดนถาวร		เมียนมา		รวม
		กรุงเทพฯ - บ้านพุน้ำร้อน	บ้านพุน้ำร้อน	ทิกิ	ทิกิ - มิตตา	มิตตา - ท่าเรือทวาย	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		200	5		86	66	357
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		5	1	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	5	4	17
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	2 - 4	2	2	2	2	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต/ ลาดยาง	ลาดยาง	ลูกรัง	ลาดยาง/ ลูกรัง	ลาดยาง/ ลูกรัง (บางช่วง)	
	3.3 ผิวถนน <sup>b</sup>	ปานกลาง	แย่	แย่	แย่มาก	แย่มาก	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>c</sup>		ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก	แย่มาก	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย/ เมียนมา	เมียนมา	เมียนมา	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประเมินการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>c</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แย่ : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558



ตารางที่ ข-7 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Economic Corridor (ฝั่งตะวันออก)

รายละเอียด		เส้นทาง	ไทย	ด้านศุลกากร		กัมพูชา		ด้านศุลกากร		เวียดนาม		รวม
			กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ	อรัญประเทศ	ปอยเปต	ปอยเปต - พนมเปญ	พนมเปญ - พระเวท	พระเวท	หมกบาย	หมกบาย - โฮจิมินห์	โฮจิมินห์ - หวุงเต่า	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)			242	1		410	170	1		62	100	986
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)			6	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	10.5	4.5	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	2.5	3.5	33
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร		4	2	2	2	2	4	4	2	4	
	3.2 ลักษณะถนน		ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>b</sup>		ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	แยء	แยء	แยء	แยء	ดี	ดี	
	4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>c</sup>		ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ดี	ดี	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์			ไทย	ไทย	ไทย/ กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา/เวียดนาม	เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แยء : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แยءมาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>c</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น<sup>6</sup>

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักรั้วค้ำ และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักรั้วค้ำ และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แยء : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักรั้วค้ำ และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แยءมาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักรั้วค้ำ และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-8 ข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า Southern Economic Corridor (ฝั่งตะวันออก) (ใช้เส้นทางของ Southern Coastal Corridor)

รายละเอียด		ไทย	ด้านศุลกากร		กัมพูชา		ด้านศุลกากร		เวียดนาม	รวม
		กรุงเทพฯ - คลองใหญ่	คลองใหญ่	จามเยียม	จามเยียม - กรุงพระสีหนุ	กรุงพระสีหนุ - แปรังจัก	แปรังจัก	ฮาเตียน	ฮาเตียน - นำกัน	
1. ระยะทาง (กิโลเมตร)		458	1		243	140	1		272	1,115
2. ระยะเวลา (ชั่วโมง)		11	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	8	4	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> (รวมระยะเวลา เปลี่ยนถ่าย 1 ชั่วโมง)	10	39
3. สภาพ เส้นทาง การขนส่ง	3.1 ช่องจราจร	2 - 4	2	2	2	2	2	2	2 - 4	
	3.2 ลักษณะถนน	คอนกรีต / ลาดยาง	คอนกรีต	คอนกรีต	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	
	3.3 ผิวถนน <sup>b</sup>	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	แยء	ปานกลาง	แยء	ปานกลาง	ปานกลาง	
4. ความปลอดภัยของเส้นทาง <sup>c</sup>		ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	
5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์		ไทย	ไทย	ไทย/ กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา	กัมพูชา/ เวียดนาม	เวียดนาม	

หมายเหตุ: <sup>a</sup> ประมาณการระยะเวลาที่ใช้ระหว่างพิธีการศุลกากร

<sup>b</sup> ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น

ดี : เรียบตลอดช่วง

ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย

แยء : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง

แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

<sup>c</sup> ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น<sup>6</sup>

ดี : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี

ปานกลาง : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย

แยء : มีป้าย เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำไค้ และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก

แย่มาก : ป้ายไม่ครบ เส้นทางจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำไค้ และราวกันอันตราย บริเวณจุดเสี่ยง

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

## ตารางที่ ข-9 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

โครงการพัฒนา	รายละเอียด	สถานะการดำเนินการ
ท่าเรือบกและศูนย์โลจิสติกส์ (Dry Port and Logistics Park)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน</li> <li>คาดว่าจะสร้างที่ท่าบล่ม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ในแนว East-West Economic Corridor</li> <li>เมื่อประกอบกับการสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่คาดว่าจะสามารถเปิดใช้การได้ในพ.ศ. 2561 จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง ท่าเรือบกจะเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าของรถไฟ ตลอดจนเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการให้บริการ และลดปริมาณการขนส่งโดยรถบรรทุก</li> <li>ท่าเรือบกจะเพิ่มโอกาสในการขยายการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการของท่าเรือ ลดค่าขนส่ง กระตุ้นการค้าและการเติบโตของ GDP เพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในบริเวณใกล้เคียง เพิ่มโอกาสการจ้างงานให้กับประชาชน และอาจพัฒนาไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้ในอนาคต</li> <li>ศูนย์โลจิสติกส์ เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าด้วย</li> <li>ท่าเรือบกและศูนย์โลจิสติกส์ (Dry Port and Logistics Park) นี้ คาดว่าจะบูรณาการการขนส่งในแนว Economic Corridor เข้าเป็นห่วงโซ่อุปทานมากขึ้น และเป็นตัวเชื่อมหลักในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมโยงสู่ สปป.ลาว และเวียดนาม</li> </ul>	อยู่ระหว่างการศึกษ
ทางรถไฟเชื่อมประเทศไทยกับสปป.ลาว	<ul style="list-style-type: none"> <li>รัฐบาลไทยกำลังพิจารณาให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงที่ 2 จากท่านาแล้ง บ้านโคกโพธิ์ เมืองหาดทรายพอง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ เขตบ้านคำสะหว่าง</li> <li>รัฐบาล สปป.ลาวมีแผนจะสร้างทางรถไฟระยะที่ 3 จากเวียงจันทน์ถึง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เข้าสู่ชายแดนเวียดนาม</li> <li>เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจีนและเวียดนาม</li> </ul>	อยู่ระหว่างการพิจารณา
ทางรถไฟเชื่อมไทยกับกัมพูชา	ทางรถไฟเส้นทางผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เข้าสู่ปอยเปต (กัมพูชา)	เส้นทางรถไฟก่อสร้างแล้วเสร็จ เหลือเพียงสถานีรถไฟปอตเปตอยู่ระหว่างการก่อสร้าง
Malaysia's East Coast Rail Link (ECRL) (มาเลเซีย)	ก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออกของคาบสมุทร จุดเริ่มต้นจากเมืองคุมบัตไปจนถึงท่าเรือน้ำลึกกลัง (Port Klang) รวมระยะทาง 620 กิโลเมตร	อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งมีแผนจะสร้างเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2565 ระยะที่ 2 พ.ศ. 2565 ถึง พ.ศ. 2570
ท่าอากาศยานแห่งใหม่ในมณฑลยูนนาน (จีน)	ก่อสร้างท่าอากาศยานเพิ่มเติม 8 แห่ง ได้แก่ นู๋เจียง หงเหอ (เม้งจือ) หยวนหยาง หลานผิง กว่างหนาน เฟิงซิง หมี่เล่อ และหลงชวน	อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง
โครงข่ายทางด่วนเชื่อมโยงในแนวเหนือ-ใต้ (เวียดนาม)	รัฐบาลเวียดนามลงทุนร่วมกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP)	อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง
ท่าอากาศยานนานาชาติด่านัง (เวียดนาม)	ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานนานาชาติด่านัง เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก 2 ถึง 4 ล้านคนต่อปี	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ท่าอากาศยานนานาชาติกว๋างนาม (เวียดนาม)	ก่อสร้างท่าอากาศยานขนส่งสินค้านานาชาติระดับ 4F และสถานีซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยานของเวียดนาม	อยู่ระหว่างการศึกษ
ท่าอากาศยานนานาชาติลองเตง (เวียดนาม)	มีแผนจะก่อสร้างขึ้นในจังหวัดด่งนาย ห่างจากนครโฮจิมินห์ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 40 กิโลเมตร โดยต้องการให้ท่าอากาศยานแห่งนี้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของภูมิภาค เพื่อแข่งขันกับเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ฮ่องกง) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (สิงคโปร์) และกรุงเทพมหานคร	มีแผนจะสร้างเป็น 3 ระยะ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึง พ.ศ. 2593 โดยเริ่มระยะแรกใน เดือนเมษายน พ.ศ. 2562 และคาดว่าจะเสร็จในปี พ.ศ. 2568

ที่มา: ปรับปรุงจาก (i) โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีย, พ.ศ. 2558  
(ii) ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง พ.ศ. 2560  
(iii) ฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และ  
(iv) ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในนครโฮจิมินห์ พ.ศ. 2560

## 2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

หลักการของการวิเคราะห์ต้นทุนโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) พ.ศ. 2558 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือ การรวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งหมด (โดยในกระบวนการโลจิสติกส์นั้นส่วนใหญ่ประกอบด้วย 2 ส่วนที่นำมาวิเคราะห์ คือ Tier-1 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และ Tier-2 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า)

ผลจากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ แสดงดังตารางที่ ข-10 และสภาพการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ในแนว Economic Corridor ที่ศึกษา แสดงดังตารางที่ ข-11

ตารางที่ ข-10 ต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับประเทศในแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

ลำดับ	Economic Corridor	ช่วง	ทางเลือก	เวลา (ชม.)	ระยะทาง (กม.)	ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์							
						บาท/เที่ยว			สัดส่วน (ร้อยละ)		บาท/กม.	บาท/ตัน-กม. <sup>(2)</sup>	บาท/ลบ.ม.-กม. <sup>(3)</sup>
						Tier-1 <sup>(1)</sup>	Tier-2 <sup>(1)</sup>	รวม	Tier-1 <sup>(1)</sup>	Tier-2 <sup>(1)</sup>			
1	North-South	เส้นทางเชื่อมโยง จีนตอนใต้-ไทย	a <sup>(4)</sup>	56	1,889	17,868	101,487	119,355	15	85	63.18	2.38	0.94
			b <sup>(5)</sup>	59	1,797	17,451	93,618	111,069	16	84	61.81	2.32	0.92
		เส้นทางเชื่อมโยง ไทย-มาเลเซีย	a <sup>(6)</sup>	30	1,137	6,293	41,224	47,517	13	87	41.79	1.57	0.62
			b <sup>(7)</sup>	61	1,210	8,293	23,602	31,895	26	74	26.36	0.99	0.39
			c <sup>(8)</sup>	39	1,500	6,293	55,255	61,548	10	90	41.03	1.54	0.61
2	East-West	ตะวันตก	a <sup>(9)</sup>	23	658	14,859	27,763	42,622	35	65	64.78	2.44	0.96
			b <sup>(10)</sup>	32	964	15,435	45,808	61,243	25	75	63.53	2.39	0.94
		ตะวันออก	a <sup>(11)</sup>	38	1,173	13,992	49,980	63,972	22	78	54.54	2.05	0.81
			b <sup>(12)</sup>	61	1,733	24,740	81,003	107,392	23	75	61.97	2.33	0.92
3	Southern	ตะวันตก	a <sup>(13)</sup>	17	357	9,142	17,795	26,937	34	66	75.45	2.84	1.12
		ตะวันออก	b <sup>(14)</sup>	33	986	29,225	39,999	69,224	42	58	70.21	2.64	1.04
		ตะวันออก	c <sup>(15)</sup>	39	1,115	31,199	44,448	75,038	42	59	67.30	2.53	1.00

หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> Tier-1 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transport Management) (เช่น (i) บริการยกขนสินค้า (Cargo Handling Service) (ii) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage and Warehousing Services) และ (iii) บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services) ส่วน Tier-2 หมายถึง กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Freight Transport) โดยตรง

<sup>(2)</sup> กรณีคำนวณค่าขนส่งตามน้ำหนักบรรทุก ค่ารวมราคาการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต แบบ Full-containers Load (FCL) บรรทุกสินค้าหนักไม่เกิน 26.60 ตัน (ไม่รวมน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ และน้ำหนักบรรทุกทุก) ตามที่กำหนดใน ISO 668:2013 (Series 1 freight containers-Classification, dimensions and ratings)

<sup>(3)</sup> สินค้าบรรจุเป็นคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต สามารถบรรจุสินค้าคิดเป็นปริมาตร (Volume) ได้ประมาณ 67.50 ลูกบาศก์เมตร

<sup>(4)</sup> ทางเลือก a (North-South Economic Corridor): กรุงเทพฯ - อำเภอเชียงของ - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - เชียงรุ่ง (จีน) - Kunming (จีน)

<sup>(5)</sup> ทางเลือก b (North-South Economic Corridor): กรุงเทพฯ - ท่าเรือเชียงแสน - ท่าเรือกวานเล่ย์ (จีน) - Kunming (จีน)

<sup>(6)</sup> ทางเลือก a (North-South Economic Corridor เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย): กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - อ.สะเดา - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย)

<sup>(7)</sup> ทางเลือก b (North-South Economic Corridor เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย): กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา - ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย)

<sup>(8)</sup> ทางเลือก c (North-South Economic Corridor เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย): กรุงเทพฯ - อ.หาดใหญ่ - อ.สะเดา - ท่าเรือกลัง (มาเลเซีย)

<sup>(9)</sup> ทางเลือก a (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตก): กรุงเทพฯ - อำเภอแม่สอด - ฝะอัน (เมียนมา) - มะละแหม่ง (เมียนมา)

<sup>(10)</sup> ทางเลือก b (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันตก): กรุงเทพฯ - อำเภอแม่สอด - ฝะอัน (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - ท่าเรือสิลาว่า (เมียนมา)

<sup>(11)</sup> ทางเลือก a (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออก): กรุงเทพฯ - จังหวัดมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ด่าหนิง (เวียดนาม)

<sup>(12)</sup> ทางเลือก b (East-West Economic Corridor ฝั่งตะวันออก): กรุงเทพฯ - จังหวัดนครพนม - วังห์ (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) - หนานหนิง (จีน)

<sup>(13)</sup> ทางเลือก a (Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันตก): กรุงเทพฯ - จังหวัดกาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา)

<sup>(14)</sup> ทางเลือก b (Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออก): กรุงเทพฯ - จังหวัดสระแก้ว - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หุงเต่า (เวียดนาม)

<sup>(15)</sup> ทางเลือก c (Southern Economic Corridor ฝั่งตะวันออก (Coastal Economic Corridor)): กรุงเทพฯ - จังหวัดตราด - สีหนุวิลล์ (กัมพูชา) - อาเตียน (เวียดนาม) - นำกัน (เวียดนาม)

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

ตารางที่ ข-11 สภาพการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ในแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

Economic Corridor	เส้นทาง	ชื่อ เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	สินค้านำเข้าสู่ไทยที่สำคัญ	สินค้าส่งออกจากไทยที่สำคัญ	ด้านศุลกากร (นำเข้า-ส่งออก)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/เที่ยว) (มูลค่าจากการคำนวณ)
North-South	คุนหมิง (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - จังหวัดเชียงราย - กรุงเทพมหานคร	R3A	1,889	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลไม้สด (กล้วยไข่ และ แก้วมังกร)</li> <li>วัสดุตกแต่งสวน และ</li> <li>เครื่องเขียน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สินค้าอุปโภคบริโภค</li> <li>สินค้าหัตถกรรม (เฟอร์นิเจอร์ไม้) และ</li> <li>ผลไม้ (มังคุด ทุเรียน ขนุน และลำไย)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เชียงของ (ไทย)</li> <li>ห้วยทราย (สปป.ลาว)</li> <li>บ่อเต็น (ลาว)</li> <li>มัวฮาน (จีน)</li> </ul>	119,355 (กรุงเทพฯ (ไทย) - คุนหมิง (จีน))
East-West	เมะละเหม่ง (เมียนมา) - จังหวัดมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ด่าหนัง (เวียดนาม)	R9	1,831	<ul style="list-style-type: none"> <li>อาหารทะเล และ</li> <li>สินแร่ (ทองแดง)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สินค้าอุปโภคบริโภค</li> <li>เครื่องใช้ไฟฟ้า</li> <li>ยานยนต์ (รถเกียร์ขาว)</li> <li>ผลไม้สด (มังคุด เงาะ และลำไย) และ</li> <li>ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับผลิต น้ำอัดลม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม่สอด (ไทย)</li> <li>เมียวดี (เมียนมา)</li> <li>มุกดาหาร (ไทย)</li> <li>สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)</li> <li>แดนสะหวัน (สปป.ลาว)</li> <li>ลาวบาว (เวียดนาม)</li> </ul>	106,574 (เมียวดี (เมียนมา) - ท่าเรือด่าหนัง (เวียดนาม))
Southern	ทวาย (เมียนมา) - กรุงเทพมหานคร - พนมเปญ (กัมพูชา) - หวุงเต่า (เวียดนาม)	R1	1,344	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม้ไฟ</li> <li>ไม้แปรรูป</li> <li>ดีบุก</li> <li>เหล็ก</li> <li>แร่</li> <li>อาหารทะเลแช่แข็ง</li> <li>ผ้า และ</li> <li>มันสำปะหลัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องอุปโภคบริโภค</li> <li>น้ำมัน</li> <li>วัสดุก่อสร้าง</li> <li>ผัก</li> <li>ผลไม้</li> <li>หนังวัว และ</li> <li>เชือกไนลอน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บ้านพุน้ำร้อน (ไทย)</li> <li>ทิกิ (เมียนมา)</li> <li>อรัญประเทศ (ไทย)</li> <li>ปอยเปต (กัมพูชา)</li> <li>พระเวท (กัมพูชา)</li> <li>หมกบาย (เวียดนาม)</li> <li>หวุงเต่า (เวียดนาม)</li> </ul>	96,161 (ทวาย (เมียนมา) - หวุงเต่า (เวียดนาม))

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

## ข.2 สภาพทั่วไปของการค้า แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor

### 1) มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สินค้าบริเวณด้านศุลกากรไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแนว Economic Corridor

จากข้อมูลสถิติของกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ มูลค่าการนำเข้าและส่งออกระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559 หากไม่นับรวมมูลค่าการค้าระหว่างไทย-มาเลเซียแล้ว ด้านการค้าระหว่างประเทศไทย (ไทย)-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรนครพนม และด่านศุลกากรหนองคาย ยังคงมีมูลค่าสูงรองลงมาจากด่านศุลกากรสังขละบุรี (ด้านนี้มูลค่าการค้าสูงเพราะเป็นการนำเข้าแร่และก๊าซธรรมชาติจากเมียนมา แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าประเภทอื่นไม่สูงมากนัก) อย่างไรก็ตาม สถิติมูลค่าการค้า สามารถแสดงดังตารางที่ ข-12 และรูปที่ ข-2

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า ที่มีการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากร กล่าวได้ว่า การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (พิจารณากรณีสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) - ไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) - ไทยด้วย เนื่องจากเชื่อมต่อกับ Economic Corridor ที่ศึกษา) ประกอบด้วยสินค้าเพื่อการบริโภคโดยตรงในประเทศ หรือในประเทศคู่ค้า แสดงดังตารางที่ ข-13 และตารางที่ ข-14

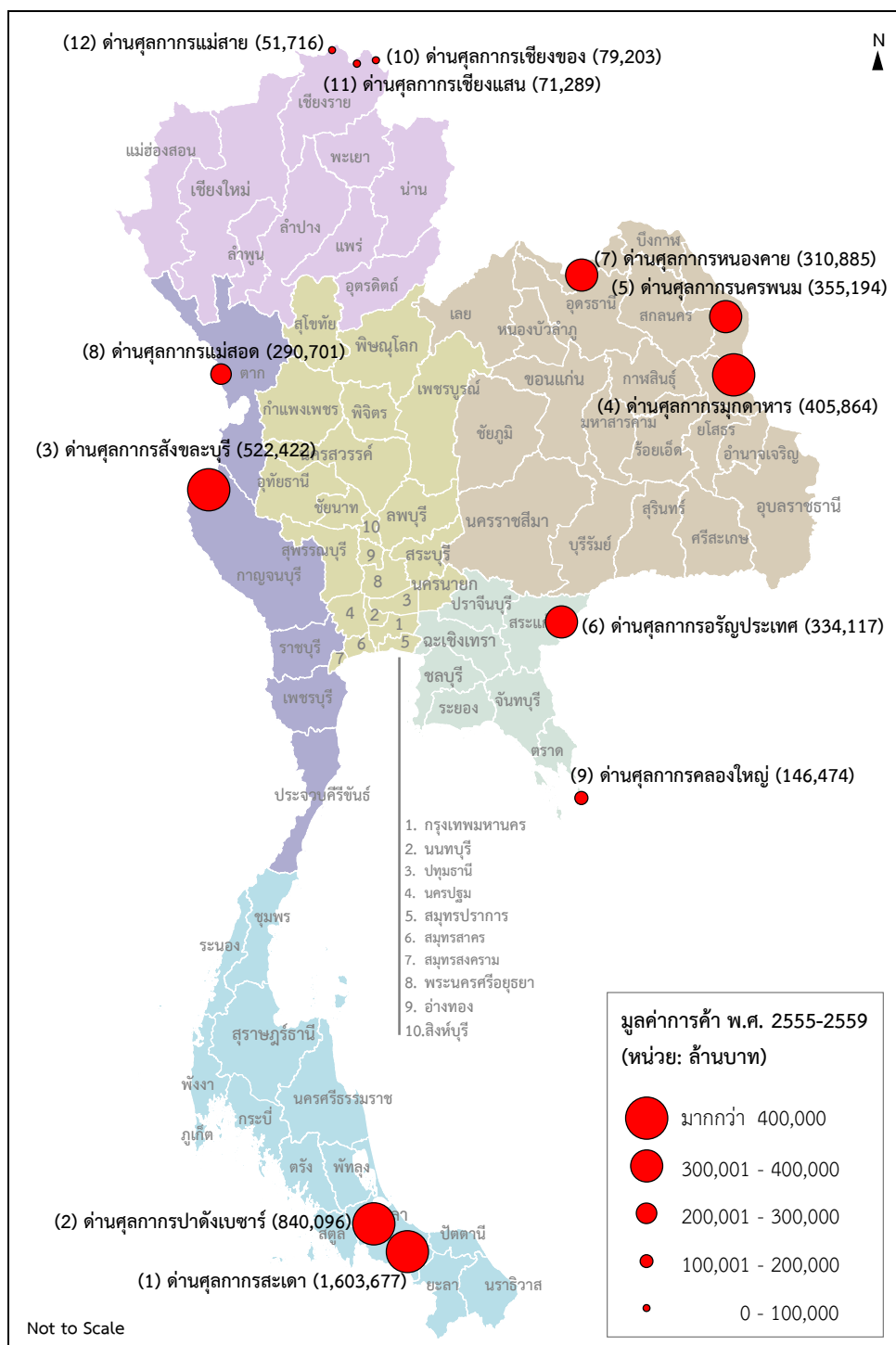
ตารางที่ ข-12 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกรายด้านศุลกากรในแนว Economic Corridor ที่ศึกษา ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559

หน่วย: ล้านบาท

ด้านศุลกากร	มูลค่าการนำเข้า						มูลค่าการส่งออก						รวมมูลค่า การนำเข้า-ส่งออก
	2555	2556	2557	2558	2559	รวม	2555	2556	2557	2558	2559	รวม	
สะเดา	144,941.16	174,543.86	193,459.19	181,459.01	185,497.23	879,900.45	145,782.22	135,775.57	151,249.88	143,474.41	147,495.35	723,777.43	1,603,677.88
ปาดังเบซาร์	43,439.93	31,069.16	31,476.44	51,854.04	53,346.70	211,186.27	163,468.22	136,364.81	120,613.77	102,763.92	105,699.11	628,909.83	840,096.10
สังขละบุรี	107,092.00	112,989.28	115,122.33	111,334.36	69,358.11	515,896.08	1,619.03	1,658.01	1,431.44	1,123.41	694.46	6,526.35	522,422.43
มุกดาหาร	32,059.75	25,430.16	29,328.13	40,486.51	55,298.24	182,602.79	57,796.32	41,874.59	36,426.97	30,717.60	56,445.94	223,261.42	405,864.21
นครพนม	3,201.80	12,215.00	43,135.10	46,692.90	42,006.80	147,251.60	8,308.00	38,261.40	43,851.70	63,237.90	54,283.90	207,942.90	355,194.50
อรัญประเทศ	6,100.60	8,303.74	13,279.98	20,117.93	16,024.38	63,826.63	41,614.40	51,127.08	57,613.12	62,873.85	57,062.43	270,290.88	334,117.51
หนองคาย	3,428.29	3,432.84	3,328.16	4,272.72	8,812.31	23,274.32	59,547.04	55,661.31	58,266.16	54,589.97	59,547.04	287,611.52	310,885.84
คลองใหญ่	281.78	1,231.29	2,048.11	2,914.44	4,579.56	11,055.18	24,275.92	25,489.09	26,118.72	29,000.25	30,534.94	135,418.92	146,474.10
แม่สอด	1,162.61	2,510.39	3,519.02	4,073.55	4,179.13	15,444.70	33,968.60	41,464.00	55,957.36	64,240.06	79,627.11	275,257.13	290,701.83
เชียงของ	3,071.11	3,343.99	3,285.78	3,803.68	5,983.09	19,487.65	9,453.69	10,298.88	11,992.25	13,359.72	14,611.27	59,715.81	79,203.46
เชียงแสน	512.22	654.73	702.21	669.71	710.95	3,249.82	11,137.49	12,325.53	13,532.75	15,814.42	15,229.51	68,039.70	71,289.52
แม่สาย	115.81	236.56	577.10	180.18	172.90	1,282.55	9,443.06	10,778.27	11,575.13	9,906.53	8,731.42	50,434.41	51,716.96

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร, พ.ศ. 2560





ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร รายด้านศุลกากรม, พ.ศ. 2558

รูปที่ ข-2 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสะสมรายด้านศุลกากร ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559

ตารางที่ ข-13 มูลค่าสินค้านำเข้าและผ่านแดน 5 อันดับแรกของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแนว Economic Corridor

หน่วย: ล้านบาท

รายการสินค้านำเข้า	มูลค่าการนำเข้า (ปี พ.ศ.)				
	2556	2557	2558	2559	2560 (มกราคม - พฤษภาคม)
<b>จีนตอนใต้ - ไทย</b>					
1. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	6,982.09	14,061.94	19,051.57	18,137.04	6,032.31
2. เครื่องรับ - ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ฯลฯ	917.54	1,123.10	1,549.15	6,506.49	2,054.51
3. ผักและของปรุงแต่งจากผัก	1,279.44	1,545.34	1,995.88	N/A	N/A
4. ผลไม้และของปรุงแต่งจากผลไม้	1,113.12	1,054.58	2,182.61	1,349.11	622.63
5. วงจรพิมพ์	924.60	1,786.61	1,082.63	N/A	N/A
<b>เมียนมา - ไทย</b>					
1. ก๊าซธรรมชาติ	112,662.47	115,003.52	111,203.76	69,285.80	19,582.92
2. สัตว์น้ำ	719.51	610.81	368.53	2,309.99	1,672.39
3. โค กระบือ สุกร แพะ แกะ	979.03	1,671.89	770.43	1,832.70	912.86
4. ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์	32.68	204.44	379.38	973.58	656.79
5. ปลาหมึกสด (แช่เย็นและแช่แข็ง)	32.48	7.97	87.20	368.38	233.84
<b>สปป.ลาว - ไทย</b>					
1. เชื้อเพลิงอื่นๆ (พลังงานไฟฟ้า)	0.00	0.00	13,548.95	35,654.10	12,612.19
2. ทองแดงและผลิตภัณฑ์	17,312.37	16,799.01	12,298.32	9,367.03	4,742.04
3. เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ฯลฯ	190.86	4,576.97	9,280.51	8,299.76	3,571.09
4. ผักและของปรุงแต่งจากผัก	876.27	1,072.53	1,791.86	2,775.85	2,612.40
5. เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์	N/A	1.62	344.75	3,047.15	1,494.28
<b>กัมพูชา - ไทย</b>					
1. ผักและของปรุงแต่งจากผัก	1,730.26	2,237.42	5,976.54	9,237.84	7,793.88
2. ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	1,206.41	2,200.87	2,963.70	3,625.33	1,330.43
3. อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	481.23	1,069.83	1,065.62	1,782.70	1,061.28
4. เสื้อผ้าสำเร็จรูป	N/A	345.18	418.50	1,014.06	835.40
5. เครื่องรับ - ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ฯลฯ	1,436.21	6,172.65	5,565.38	N/A	N/A
<b>เวียดนาม - ไทย</b>					
1. เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์	835.07	21,540.60	19,341.31	15,456.91	4,671.79
2. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	N/A	1,805.68	1,565.51	1,202.49	384.94
3. มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	399.74	430.06	425.76	380.39	113.87
4. เครื่องรับ-ส่งสัญญาณ และอุปกรณ์ติดตั้ง	207.32	188.07	600.89	346.32	72.14
5. วงจรพิมพ์	53.35	165.74	566.57	346.68	71.84
<b>มาเลเซีย - ไทย</b>					
1. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	28,365.49	20,280.17	24,327.75	25,457.23	10,713.79
2. เทปแม่เหล็กและจานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์	19,194.87	22,536.76	21,826.51	23,571.85	10,574.76
3. เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม	11,841.93	17,648.56	15,259.14	18,373.75	8,793.76
4. สื่อบันทึกข้อมูล ภาพและเสียง	19,403.86	23,557.62	23,383.09	23,942.87	8,666.39
5. ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	16,656.09	18,417.58	22,764.90	23,057.36	7,844.82

หมายเหตุ: N/A หมายถึง ไม่มีข้อมูล

ที่มา: ปรับปรุงจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ข-14 มูลค่าสินค้าส่งออกและผ่านแดน 5 อันดับแรกของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแนว Economic Corridor

หน่วย: ล้านบาท

รายการสินค้าส่งออก	มูลค่าการส่งออก (ปี พ.ศ.)				
	2556	2557	2558	2559	2560 (มกราคม - พฤษภาคม)
<b>ไทย - จีนตอนใต้</b>					
1. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	10,493.51	7,680.32	11,894.44	9,817.26	5,611.34
2. ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และอบแห้ง	1,238.50	1,853.73	3,417.88	648.61	728.75
3. วจรูปพิมพ์	17.33	621.51	1,998.29	1,690.40	655.22
4. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	805.41	642.25	747.99	N/A	N/A
5. น้ำตาลทราย	328.74	387.46	1,869.02	459.25	166.17
<b>ไทย - เมียนมา</b>					
1. เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,736.01	4,447.65	5,089.67	6,456.09	3,185.71
2. เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	5,068.25	6,874.37	6,836.90	5,682.94	2,430.15
3. น้ำตาลทราย	N/A	600.73	4,103.33	6,136.85	2,369.86
4. ผ้าผืนและด้าย	3,900.31	4,376.54	4,715.05	4,713.05	1,916.17
5. เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ โทรศัพท์	N/A	4,073.70	5,052.31	N/A	N/A
<b>ไทย - สปป.ลาว</b>					
1. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	14,377.32	15,471.21	16,299.67	15,865.66	4,029.54
2. น้ำมันดีเซล	17,610.47	19,846.03	16,061.27	12,320.59	6,233.54
3. ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,260.10	6,357.63	9,110.84	9,694.52	1,655.95
4. สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	2,309.80	2,754.12	3,866.86	5,552.85	2,036.12
5. น้ำมันเบนซิน	6,419.02	6,732.39	5,318.58	N/A	N/A
<b>ไทย - กัมพูชา</b>					
1. เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,940.11	4,940.20	6,786.46	8,497.45	4,195.69
2. เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	N/A	3,334.75	4,368.30	N/A	N/A
3. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	3,687.51	4,157.78	4,278.30	5,035.76	2,134.34
4. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3,388.23	3,967.92	5,241.91	4,475.58	2,380.03
5. น้ำมันเบนซิน	2,470.60	3,229.36	2,809.48	N/A	N/A
<b>ไทย - เวียดนาม</b>					
1. เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	6,230.07	7,967.13	10,432.15	11,785.16	5,132.01
2. ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	4,282.16	7,244.42	9,653.33	633.92	301.53
3. ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1,343.31	1,126.71	1,840.62	N/A	N/A
4. เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ	7.04	43.04	207.13	N/A	N/A
5. ผ้าผืนและด้าย	344.45	329.90	330.68	N/A	N/A
<b>ไทย - มาเลเซีย</b>					
1. ยางพารา	123,507.96	91,325.33	80,238.56	78,521.60	52,066.27
2. เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์	28,525.14	25,851.68	27,246.35	29,622.01	12,064.59
3. ผลิตภัณฑ์ยาง	N/A	N/A	9,333.62	2,851.27	12,060.31
4. ไม้แปรรูป	15,107.31	14,820.18	16,506.91	22,072.03	9,277.08
5. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	N/A	4,809.16	4,591.55	6,817.86	4,134.13

หมายเหตุ: N/A หมายถึง ไม่มีข้อมูล

ที่มา: ปรับปรุงจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

## 2) แหล่งผลิตหลักสินค้าเกษตรและฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม

### โครงสร้างการผลิต

ภาพรวมของการผลิต ได้แก่ ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการของไทย และประเทศในกลุ่ม Economic Corridor ที่ศึกษาแสดงดังตารางที่ ข-15

ตารางที่ ข-15 โครงสร้างการผลิต (แบ่งตามผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ)

ภาคการผลิต	สัดส่วน (ร้อยละ)						
	ไทย	จีน	เมียนมา	สปป.ลาว	กัมพูชา	เวียดนาม	มาเลเซีย
เกษตรกรรม	8.9	8.6	26.3	21.7	26.7	17.0	8.2
อุตสาหกรรม	35.9	40.7	27.5	34.2	29.8	39.0	37.8
บริการ	55.2	50.7	46.2	44.1	43.5	44.0	54.0

ที่มา: The World Factbook, Central Intelligence Agency, พ.ศ. 2559

สำหรับแหล่งผลิตหลักสินค้าเกษตรของไทยขึ้นกับสภาพภูมิประเทศ สภาพดิน แหล่งน้ำ และภูมิอากาศ โดยสินค้าเกษตรพื้นฐานและสินค้าการเกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรมของไทย สามารถสรุปแหล่งผลิตสินค้าตามภูมิภาคดังตารางที่ ข-16 และรูปที่ ข-3

โดยที่แหล่งผลิตสินค้าเกษตรพื้นฐาน และสินค้าเกษตรแปรรูปหลักที่สำคัญในต่างประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษาแสดงดังตารางที่ ข-17 และฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศในแนว Economic Corridor แสดงดังตารางที่ ข-18

ตารางที่ ข-16 แหล่งผลิตหลักของตัวแทนสินค้าเกษตรพื้นฐาน เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรมของไทย

ตัวแทนสินค้า	ฐานการผลิตหลัก
1. ข้าวเปลือก	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. ข้าวสาร	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. อ้อยโรงงาน	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. น้ำตาลทรายดิบ	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
5. มันสำปะหลังโรงงาน (หัวมันสำปะหลัง)	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
6. มันเส้น	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
7. แป้งมันสำปะหลัง	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
8. ยางพารา (น้ำยาง)	ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ
9. น้ำยางข้น	ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
10. ยางแผ่นรมควัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
11. ยางแท่ง	ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
12. ลำไย (สด)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
13. ลำไย (อบแห้ง)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
14. ปาล์มน้ำมัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
15. น้ำมันปาล์มดิบ	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
16. ถู้งมือยางและถู้งมือตรวจ	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
17. ยางนอก	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันออก
18. ปลาทูน่ากระป๋อง	ภาคกลาง ภาคใต้
19. สับปะรดกระป๋อง	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้
20. ผ้าทอ (ใยสังเคราะห์โพลีเอสเตอร์ (Filament))	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
21. ผ้าทอเครื่องแต่งกายขึ้นนอกบูรุษและเด็กชาย	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันตก
22. เครื่องปรับอากาศ	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันออก
23. ปูนซีเมนต์	ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้

ที่มา: ปรับปรุงจาก โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558



ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่  
ฐานการผลิตหลักของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2558

รูปที่ ข-3 แหล่งผลิตหลักของตัวแทนสินค้าเกษตรพื้นฐาน เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรมของไทย

ตารางที่ ข-17 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรพื้นฐาน และสินค้าเกษตรแปรรูปหลักที่สำคัญในต่างประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

เมียนมา		สปป.ลาว		กัมพูชา		เวียดนาม		จีน (มณฑลยูนนาน)		มาเลเซีย (ภาคตะวันตก)	
ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ
ข้าว ปาล์ม อ้อย และยาสูบ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตอิระวะ</li><li>• เขตพะโค</li></ul>	ข้าวโพด ถั่ว งา และของป่า	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงบ่อแก้ว</li></ul>	ข้าว	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดพระตะบอง</li><li>• จังหวัดกัมปงจาม</li><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li></ul>	ข้าว	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดเกิ่นเทอ</li><li>• จังหวัดอานซาง</li><li>• จังหวัดด่งท้าป</li></ul>	ยาสมุนไพรมะเขือ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตเหวินชาน</li></ul>	ยางพารา	<ul style="list-style-type: none"><li>• แหลมมลายู</li></ul>
ข้าวสาลี	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตพะโค</li><li>• เขตย่างกุ้ง</li></ul>	อ้อย	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงหลวงน้ำทา</li><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li></ul>	มัน และมันสำปะหลัง	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกัมปงจาม</li><li>• จังหวัดโพลิน</li><li>• จังหวัดพระตะบอง</li><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li></ul>	ลำไย	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดหวีญล็อง</li><li>• จังหวัดเบิ่นแจ</li><li>• จังหวัดเตียนซาง</li><li>• จังหวัดด่งท้าป</li><li>• จังหวัดซอก</li><li>• จังหวัดบ่าเสียด</li></ul>	ข้าว	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองยวีซี</li></ul>	ข้าวเจ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• รัฐเคดาห์</li></ul>
ข้าวโพด	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตอิระวะ</li></ul>	ยาสูบ	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li><li>• แขวงหลวงน้ำทา</li></ul>	ข้าวโพด	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดพระตะบอง</li><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li><li>• จังหวัดกัมปงจาม</li><li>• จังหวัดโพลิน</li></ul>	พริกไทย	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกว๋างจี</li><li>• จังหวัดบิญเพือก</li><li>• จังหวัดดงนาย</li><li>• จังหวัดหุงเต่า</li></ul>	กาแฟ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองเปาซาน</li></ul>	ข้าวเจ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• รัฐเคดาห์</li></ul>
ถั่ว	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตตะนาวศรี</li></ul>	ยางพารา	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงหลวงน้ำทา</li></ul>	ทุเรียน	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกัมปงจาม</li><li>• จังหวัดกัมปอต</li></ul>	เม็ดมะม่วงหิมพานต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดบิญเพือก</li><li>• จังหวัดดงนาย</li></ul>	อ้อย	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองเปาซาน</li></ul>		
ยางพารา	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตทวาย</li></ul>			ยางพารา	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกำปงจาม</li></ul>	ยางพารา	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดบิญเพือก</li></ul>	ใบยาสูบ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองยวีซี</li><li>• เขตผู้สง</li></ul>		
เม็ดมะม่วงหิมพานต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตทวาย</li></ul>			ลำไย	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดโพลิน</li></ul>	ยาสูบ	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดดงนาย</li></ul>				
กล้วย	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตทวาย</li></ul>					ชา	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกว๋างนาม</li></ul>				

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์  
ธนาคารเพื่อการส่งออกแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ข-18 ฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญในแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

เมียนมา		สปป.ลาว		กัมพูชา		เวียดนาม		จีน (มณฑลยูนนาน)		มาเลเซีย (ภาคตะวันตก)	
ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ	ประเภทสินค้า	บริเวณ
อุตสาหกรรมสิ่งทอ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตย่างกุ้ง</li><li>• รัฐมอญ</li></ul>	อุตสาหกรรม การผลิตสายไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li><li>• แขวงคำม่วน</li></ul>	อุตสาหกรรมสิ่งทอ	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดเกาะกง</li><li>• จังหวัดพระสีหนุ</li><li>• จังหวัดสวายเรียง</li><li>• จังหวัดกันดาล</li><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li></ul>	อุตสาหกรรมสิ่งทอ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองลาวบาว</li><li>• จังหวัดกว๋างจิ</li><li>• จังหวัดด่งนาย</li><li>• เมืองด่าหนิง</li><li>• จังหวัดเกิ่นเทอ</li></ul>	การทำเหมืองถ่านหิน การผลิตกระแสไฟฟ้า โลหะและเหล็ก การผลิตรถยนต์ การผลิตวัสดุก่อสร้าง และยา	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองฉวีจี้</li></ul>	อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• รัฐยะโฮร์</li><li>• รัฐมะละกา</li><li>• รัฐเปรัก</li><li>• รัฐเซอลาโงร์</li><li>• รัฐปีนัง</li><li>• รัฐเนอเกอรีเซิมบีลัน</li></ul>
อุตสาหกรรมประมง	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตย่างกุ้ง</li><li>• รัฐมอญ</li></ul>	การผลิตแร่ทองคำ แร่เงิน และแร่ทองแดง	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li><li>• แขวงหลวงน้ำทา</li></ul>	อุตสาหกรรม การผลิตสายไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดเกาะกง</li></ul>	อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนยานยนต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองลาวบาว</li><li>• จังหวัดกว๋างจิ</li><li>• จังหวัดด่งนาย</li><li>• นครโฮจิมินห์</li></ul>	อุตสาหกรรมการผลิตบุหรี	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองยวีชี</li><li>• เมืองฉวีจี้</li><li>• นครคุนหมิง</li><li>• เขตฉู่ตง</li></ul>	อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	<ul style="list-style-type: none"><li>• รัฐปีนัง</li><li>• รัฐเนอเกอรีเซิมบีลัน</li><li>• รัฐเซอลาโงร์</li></ul>
อุตสาหกรรมไม้แปรรูป	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตย่างกุ้ง</li><li>• รัฐมอญ</li></ul>	การทำเหมืองแร่ อัญมณี (ไพลิน/ Sapphire)	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงบ่อแก้ว</li></ul>	ผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดสวายเรียง</li></ul>	อุตสาหกรรมรองเท้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองด่าหนิง</li><li>• จังหวัดด่งนาย</li></ul>	อุตสาหกรรมผ้าไหม และสิ่งทอ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตฉู่ตง</li><li>• เมืองฉวีจี้</li></ul>	อุตสาหกรรมปิโตรเคมี	<ul style="list-style-type: none"><li>• รัฐตรังกานู</li><li>• รัฐมะละกา</li><li>• รัฐเนอเกอรีเซิมบีลัน</li></ul>
อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตย่างกุ้ง</li><li>• รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี)</li></ul>	การผลิตอัญมณีและแร่เหล็ก	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงคำม่วน</li></ul>	อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดสวายเรียง</li></ul>	อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหาร	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองลาวบาว</li><li>• จังหวัดกว๋างจิ</li><li>• จังหวัดเกิ่นเทอ</li></ul>	อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องมือเครื่องจักร และเคมีภัณฑ์	<ul style="list-style-type: none"><li>• นครคุนหมิง</li><li>• เมืองฉวีจี้</li></ul>	การทำเหมืองแร่ (ดีบุกและเหล็ก)	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองปาตัง</li><li>• เมืองปังกัลปีนัง</li></ul>
อุตสาหกรรมต่อเรือเดินสมุทร	<ul style="list-style-type: none"><li>• เขตตะนาวศรี (ทวาย, มะริด)</li><li>• เขตย่างกุ้ง</li></ul>	การผลิตถ่านหินลิกไนต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงหลวงน้ำทา</li><li>• แขวงคำม่วน</li></ul>	จักรยาน	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดพระสีหนุ</li><li>• จังหวัดสวายเรียง</li></ul>	อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดด่งนาย</li><li>• เมืองด่าหนิง</li><li>• จังหวัดบิญเฟือก</li></ul>	อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	<ul style="list-style-type: none"><li>• นครคุนหมิง</li></ul>		
		การผลิตยิปซัม	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li></ul>	อุตสาหกรรมเครื่องประดับ	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li></ul>	อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองด่าหนิง</li><li>• จังหวัดเกิ่นเทอ</li><li>• จังหวัดบ่าเสียด-หฺวุงเต่า</li><li>• จังหวัดด่งนาย</li><li>• จังหวัดบิญดิญ</li></ul>	อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป	<ul style="list-style-type: none"><li>• นครคุนหมิง</li><li>• เมืองฉวีจี้</li></ul>		
		อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนยานยนต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• แขวงสะหวันนะเขต</li></ul>	อุตสาหกรรมพลาสติก	<ul style="list-style-type: none"><li>• จังหวัดกันดาล</li><li>• จังหวัดบันเตียเมียนเจย</li></ul>	อุตสาหกรรมยางรถยนต์	<ul style="list-style-type: none"><li>• เมืองด่าหนิง</li></ul>				
อุตสาหกรรมไม้แปรรูป	<ul style="list-style-type: none"><li>• ทุกแขวงของสปป.ลาว</li></ul>										

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ในด้านแหล่งผลิตสินค้าเกษตรในต่างประเทศที่อาจมีผลกระทบต่อไทยนั้น รัฐบาลจีนเตรียมทุ่มเงินประมาณ 450 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือ 16 ล้านล้านบาท เพื่อนำมาใช้ปฏิรูปการเกษตรของจีนให้ทันสมัย ภายใน 4 ปีข้างหน้า และมีแผนปฏิบัติการปฏิรูปเกษตรกรรมนำสมัย สำหรับปี พ.ศ. 2559-2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เน้นสร้างนวัตกรรมในภาคการเกษตร ปฏิรูปการผลิตตั้งแต่ระดับไร่นา
- เน้นเพิ่มคุณภาพผลผลิต ความปลอดภัย ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของภาคเกษตร ส่งเสริมเครื่องมือแก่เกษตรกร
- ภายในปี พ.ศ. 2563 ต้องมีไร่นาคุณภาพ 331 ล้านไร่
- มีการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีแก่เกษตรกร รวมถึงเรื่องความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม
- การันตีพื้นที่เกษตรกรรม ต้องไม่หดตัวต่ำกว่า 750 ล้านไร่
- เพิ่มความระมัดระวังเรื่องการใช้ยา โดยเฉพาะต้องรักษาระดับน้ำใต้ดิน
- ภายในปี พ.ศ. 2563 จะต้องมียาฆ่าแมลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 โดยเปลี่ยนพื้นที่เกษตรกรรมกลับไปเป็นพื้นที่ป่าไม้
- เพิ่มการสนับสนุนประชาชนและเกษตรกรที่อยู่ในชนบท ให้สามารถทำธุรกิจได้

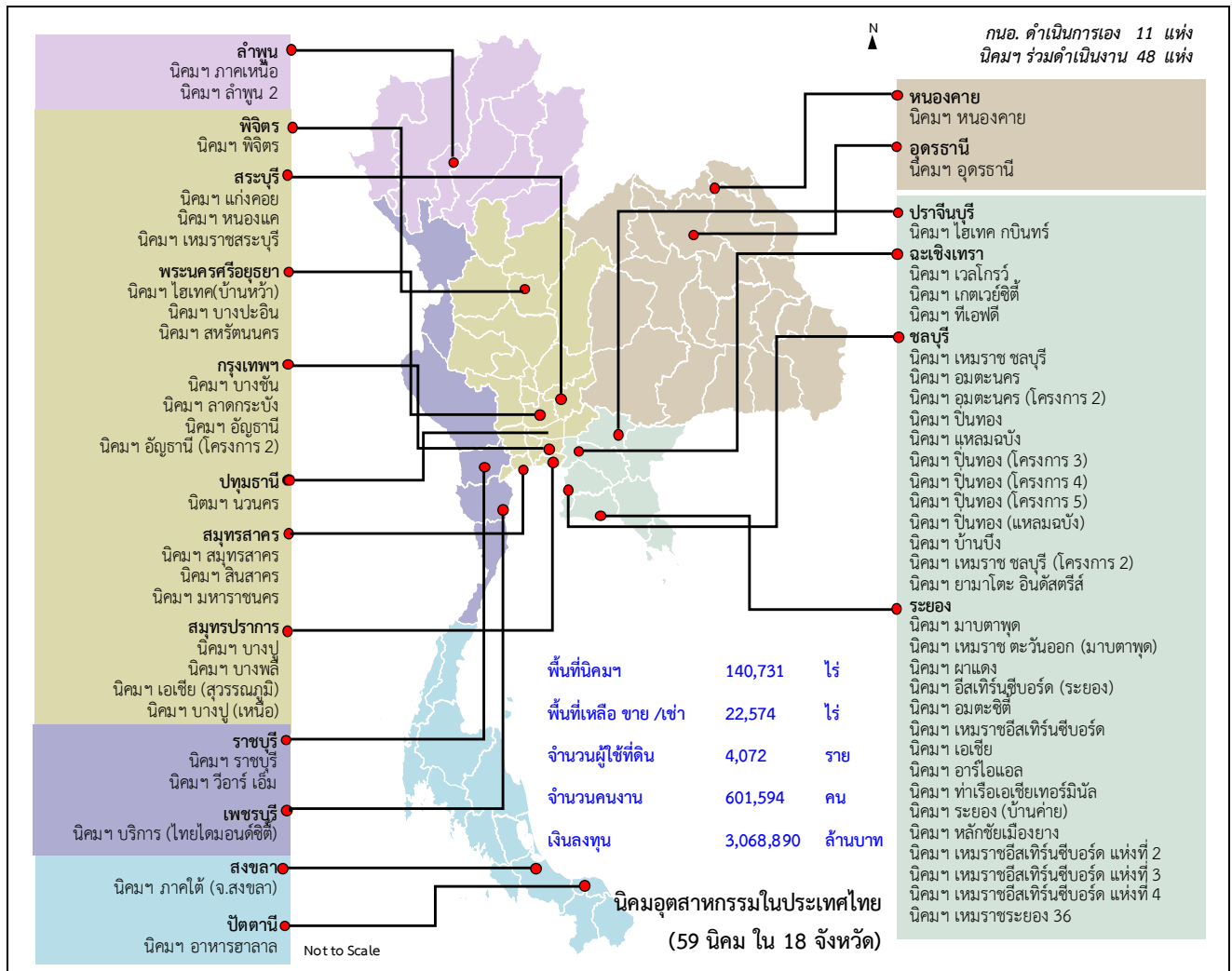
สาระสำคัญของแผนดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรพื้นฐานและอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารของไทย เนื่องจากแผนงานนี้มุ่งเน้นการพัฒนาภายในประเทศเป็นหลัก โดยมี 5 ประเด็น ดังนี้

- (1) Food Security ความมั่นคงทางอาหารของจีน (จีนต้องปลูกอะไร เลี้ยงอะไร ที่จะทำให้คนจีนทั้งประเทศไม่อดตาย หากเกิดวิกฤติด้านอาหารขึ้นมาในอนาคต)
- (2) Domestic Support การสนับสนุนของรัฐบาลจีนที่มีต่อพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยเฉพาะกลไกราคาของพืชที่สำคัญของจีน ซึ่งก็เป็นไปเพื่อความมั่นคงทางอาหารของประเทศ
- (3) Agricultural Trade การสร้างแหล่งผลิต สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของสินค้าเกษตร เป้าหมายหลักเพื่อสร้างงานสร้างอาชีพให้กับผู้คนในพื้นที่ชนบททางไกลของจีน
- (4) Food Safety ความปลอดภัยของอาหาร ซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ตลาดโลกเป็นผู้กำหนด จีนพยายามผลักดันให้ผู้ประกอบการของจีนได้รับรองตามมาตรฐานสินค้าอาหารปลอดภัยและมีคุณภาพเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลก เพื่อลบภาพลักษณ์ของสินค้าอาหารคุณภาพต่ำและไม่มีความปลอดภัยที่ผลิตจากจีน
- (5) Agriculture Technology เทคโนโลยีทางการเกษตร รัฐบาลจีนเริ่มส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยด้านการเกษตร เพื่อกระตุ้นให้เกิดนวัตกรรมทางการเกษตร



### 3) นิคมอุตสาหกรรม

นิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทยที่มีการเปิดดำเนินการแล้วในปัจจุบัน มีทั้งสิ้น 59 แห่ง (กระจายอยู่ใน 18 จังหวัด) ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรมที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ดำเนินการเอง มีจำนวน 11 แห่ง และนิคมอุตสาหกรรมที่ร่วมดำเนินงานกับบริษัทเอกชน มีจำนวน 48 แห่ง ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมตามภูมิภาคและจังหวัดต่างๆ ของไทย แสดงดังรูปที่ ข-4 ส่วนที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศในแนว Economic Corridor สรุปได้ดังตารางที่ ข-19



ที่มา: ปรับปรุงจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธันวาคม พ.ศ. 2559

รูปที่ ข-4 ที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมในปัจจุบันของประเทศไทย

ตารางที่ ข-19 นิคมอุตสาหกรรมในต่างประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษา

ประเทศ	บริเวณ	รายชื่อนิคมอุตสาหกรรม
จีน	Kunming, Yunnan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunming High-tech Industrial Development Zone</li> <li>• Kunming Economic and Technological Development Zone</li> <li>• Jinghong Industrial Zone</li> <li>• Yanglin Industrial Development Zone</li> </ul>
เมียนมา	Karen State	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hpa-an</li> <li>• Myawadi</li> <li>• Payathonzu</li> </ul>
	Yangon Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>• South Okkalapa</li> <li>• North Okkalapa</li> <li>• Dagon Seikkan</li> <li>• South Dagon</li> <li>• North Dagon</li> <li>• East Dagon</li> <li>• Shwe Poukkan</li> <li>• Tharkayta</li> <li>• Mingalardone</li> <li>• Pyin Ma Bin</li> <li>• Yangon</li> <li>• Hlaing Tharyar</li> <li>• Shwe Lin Ban</li> <li>• Shwe Pyi Thar</li> </ul>
	Bago Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pyay</li> </ul>
	Mon State	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mawlamyaing</li> </ul>
สปป.ลาว	Savannakhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAVAN Park</li> </ul>
เวียดนาม	Ho Chi Minh City (HCMC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tan Thuan</li> <li>• Linh Trung I</li> <li>• Linh Trung II</li> <li>• Binh Chieu</li> <li>• Tan Tao</li> <li>• Vinh Loc</li> <li>• Hiep Phuoc</li> <li>• Tan Binh</li> <li>• Tnn Thoi Hiep</li> <li>• Le Minh Xuan</li> <li>• Tay Boc Cu Chi</li> <li>• Cat Lai II</li> <li>• Vietnam Singapore Industrial Park (VSIP)</li> <li>• AMATA Vietnam Industrial Park</li> <li>• Saigon Hi-Tech Park</li> </ul>
	Da Nang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da Nang Hi-Tech Park</li> <li>• Da Nang Software Park</li> <li>• Lien Chieu</li> <li>• Hoa Khanh</li> <li>• Hoa Cam</li> </ul>
	Quang Tri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quan Ngang</li> </ul>

#### ตารางที่ ข-19 นิคมอุตสาหกรรมแต่ละประเทศตามแนว Corridor ที่ศึกษา (ต่อ)

ประเทศ	บริเวณ	รายชื่อนิคมอุตสาหกรรม
เวียดนาม (ต่อ)	Thua Thien-Hue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phubai</li> <li>• Phong Thu</li> </ul>
	Kien Giang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thanh Loc</li> </ul>
	Ca Mau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Khanh An</li> </ul>
มาเลเซีย	Kedah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposed Halal Food Industrial Park Kedah</li> <li>• Bukit Kayu Hitam Industrial</li> <li>• Kulim High-Tech Park</li> </ul>
	Perlis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jelawi Light Industrial Estate</li> <li>• Chuping Heavy Industrial Estate</li> <li>• Kuala Perlis Industrial Estate</li> <li>• Padang Besar Industrial Estate</li> </ul>
	Penang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prai Industrial Estate</li> <li>• Batu Kawan Industrial Estate</li> <li>• Seberang Jaya Industrial Park</li> <li>• Bukit Tengah Industrial Park</li> </ul>

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักนายกรัฐมนตรี  
Myanmar Industries Association

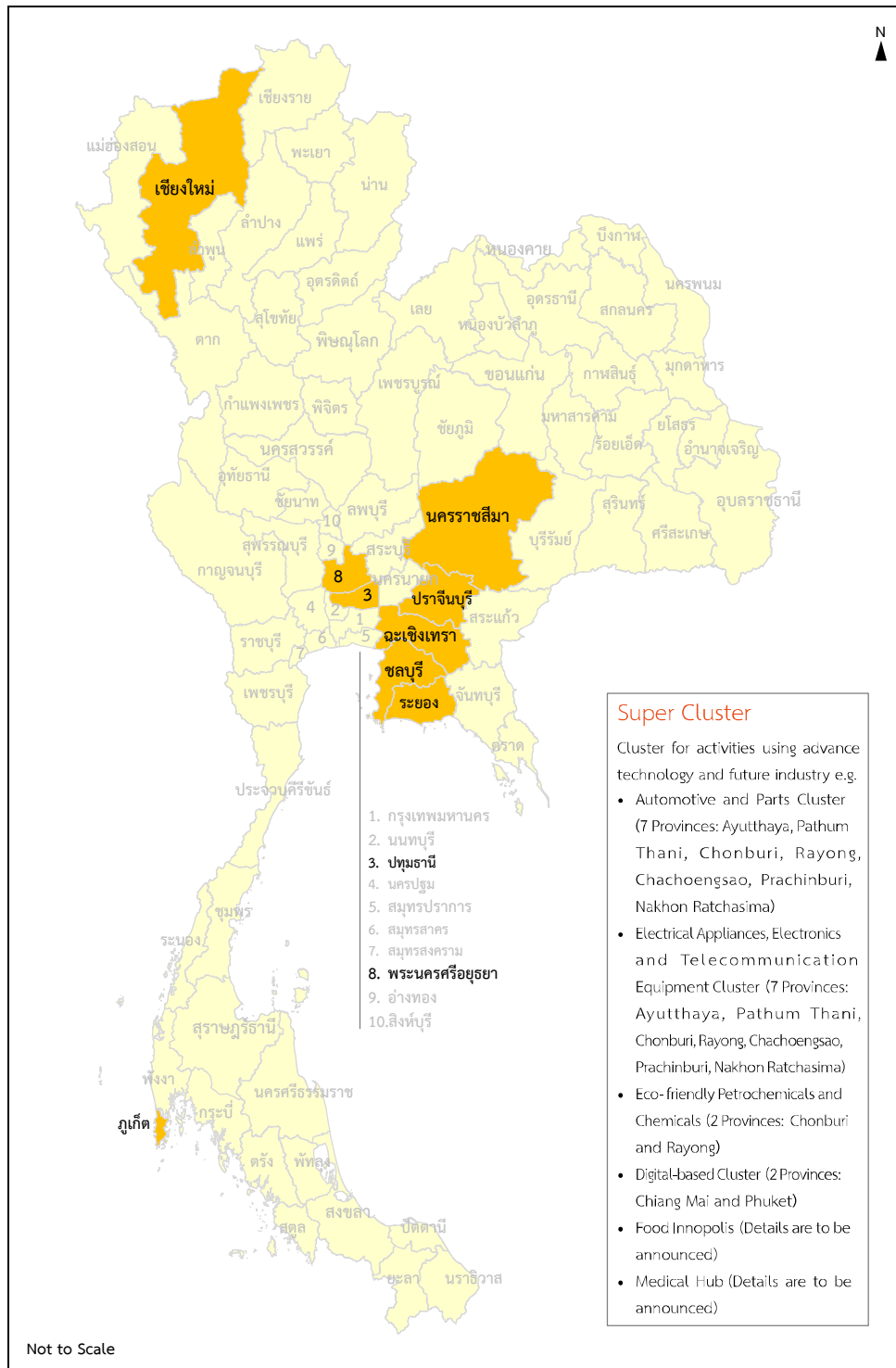
#### 4) การส่งเสริมการลงทุนในลักษณะ Cluster

นอกจากการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแล้ว ยังมีการส่งเสริมการลงทุนเพื่อช่วยเพิ่มศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรมให้กับประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ได้มีการพิจารณาการส่งเสริมการลงทุนในลักษณะ Cluster มากขึ้น โดยได้กำหนด Cluster อุตสาหกรรมเป็นสองกลุ่ม ดังนี้

โดยกลุ่ม Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (รูปที่ ข-5) ประกอบด้วย

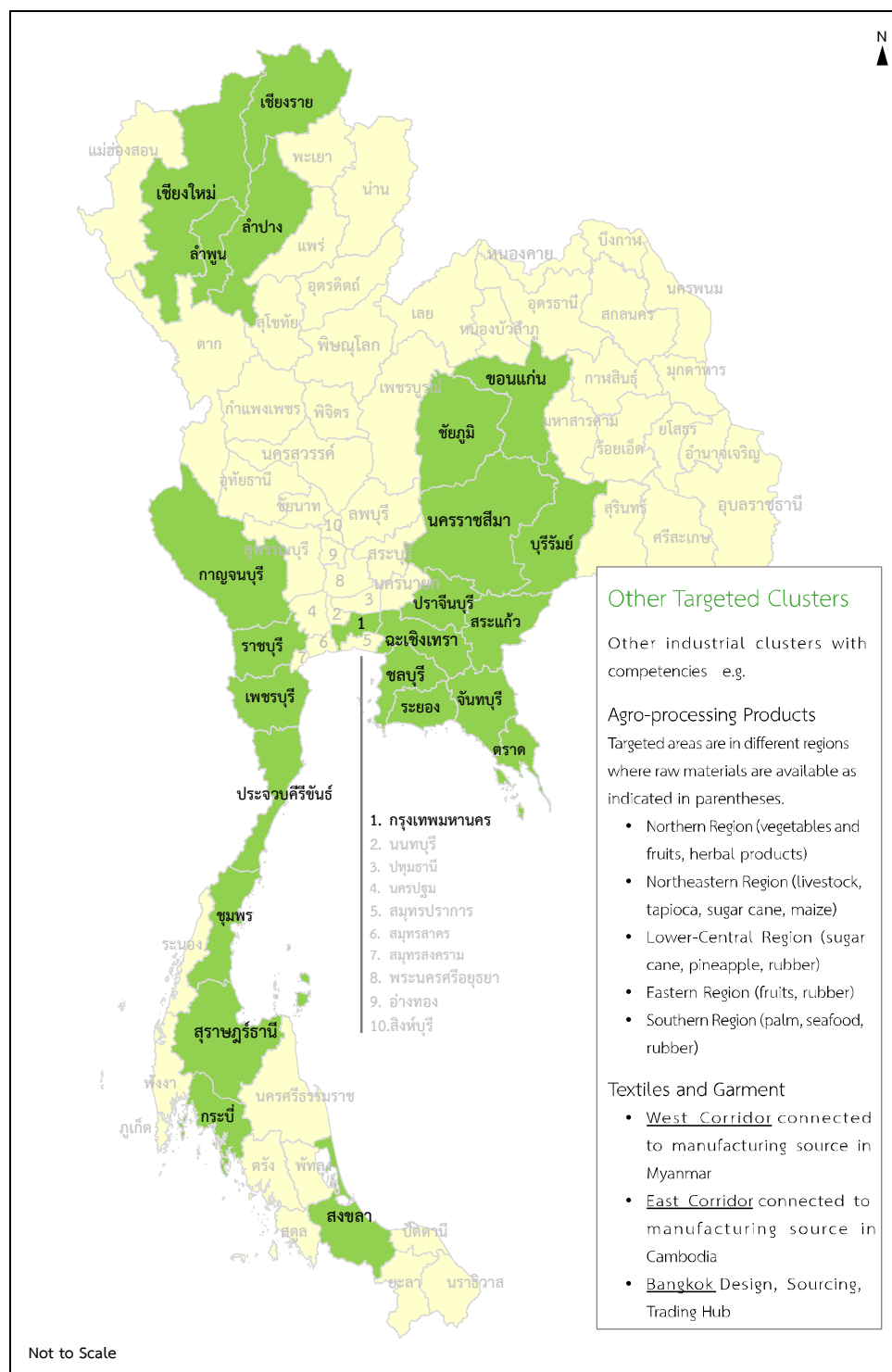
- กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และนครราชสีมา
- กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และนครราชสีมา
- กลุ่มอุตสาหกรรมดิจิทัล ประกอบด้วย 2 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ และภูเก็ต
- กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 2 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี และระยอง
- กลุ่มอุตสาหกรรม Food Innopolis ยังอยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดรายละเอียด
- กลุ่มอุตสาหกรรม Medical Hub ยังอยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดรายละเอียด

ด้านกลุ่ม Other Targeted Clusters ของประเทศไทย (รูปที่ ข-6) ที่กำหนดขึ้นเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการในประเทศไทย ในการเป็นฐานการลงทุนและพัฒนา ประกอบด้วย อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม



ที่มา: ปรับปรุงจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

## รูปที่ ข-5 การส่งเสริมการลงทุนตาม Super Cluster

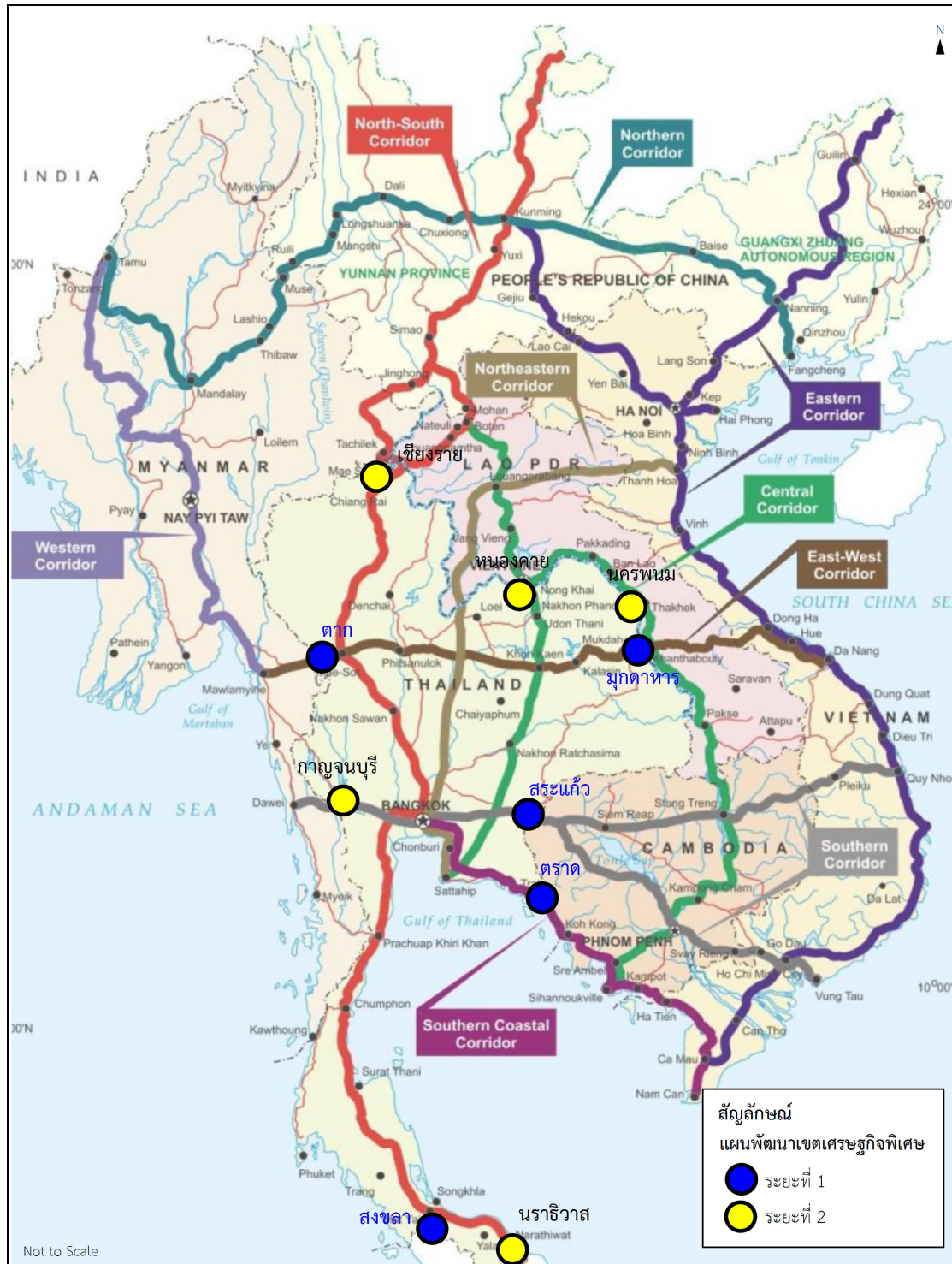


ที่มา: ปรับปรุงจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

## รูปที่ ข-6 การส่งเสริมการลงทุนตาม Other Targeted Clusters

### ข.3 การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเขต Economic Corridor

จากนโยบายของภาครัฐในการเชื่อมโยงฐานการผลิตและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงได้มีนโยบายผลักดันการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีเป้าหมายของพื้นที่สำหรับจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แบ่งเป็น 2 ระยะ<sup>2</sup> ดังรูปที่ ข-7 สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษาแสดงดังตารางที่ ข-20



ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ ข-7 แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย

<sup>2</sup> ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**ตารางที่ ข-20 เขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญในต่างประเทศตามแนว Economic Corridor ที่ศึกษา**

ประเทศ	รายชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ
จีน (มณฑลยูนนาน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunming National Economic &amp; Technological Development Zone (KETDZ)</li> <li>• Ruili Border Trade Economic Cooperation Zone</li> <li>• Hekou Border Trade Economic Cooperation Zone</li> <li>• Jiegao Border Trade Economic Zone</li> <li>• Qujing Economic and Technological Development Zone</li> <li>• Dali Economic and Technological Development Zone</li> <li>• Mengla Special Economic Zone</li> </ul>
เมียนมา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dawei Special Economic Zone</li> <li>• Thilawa Special Economic Zone</li> <li>• Myawaddy Special Economic Zone</li> </ul>
สปป.ลาว	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sevan-Seno Special Economic Zone</li> <li>• Thakhek Special Economic Zone</li> <li>• Boten Beautiful Land Special Economic Zone</li> <li>• Golden Triangle Special Economic Zone</li> <li>• Phoukhyo Special Economic Zone</li> </ul>
กัมพูชา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sihanoukville Special Economic Zone 1</li> <li>• Sihanoukville Special Economic Zone 2</li> <li>• Sihanoukville Port Special Economic Zone</li> <li>• High Park Special Economic Zone</li> <li>• Poi Pet O'Neang Special Economic Zone</li> <li>• Poi Pet Special Economic Zone</li> <li>• Sanco Poipet Special Economic Zone</li> <li>• Phnom Penh Special Economic Zone</li> <li>• Suvannaphum Investment Special Economic Zone</li> </ul>
เวียดนาม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loa Bao Special Trade Economic Zone</li> <li>• Chan May - Lang Co</li> <li>• Chu Lai</li> <li>• Dung Quat</li> <li>• Nhon Hoi</li> <li>• Nam Phu Yen</li> <li>• Van Phong</li> <li>• Phu Quoc</li> <li>• Dinh An</li> <li>• Nam Can</li> </ul>
มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iskandar Malasia</li> <li>• Northern Corridor Economic Region</li> <li>• East Coast Economic Region</li> </ul>

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักนายกรัฐมนตรี

Myanmar Industries Association

Vietnam Logistics Overview, Dang Vu Thanh, Vietnam Logistics Association

Japan External Trade Organization Phnom Penh Office

Council for the Division of Cambodia Cambodian Special Economic Zone Board



## ข.4 แนวคิด Eastern Economic Corridor (EEC) ของไทย

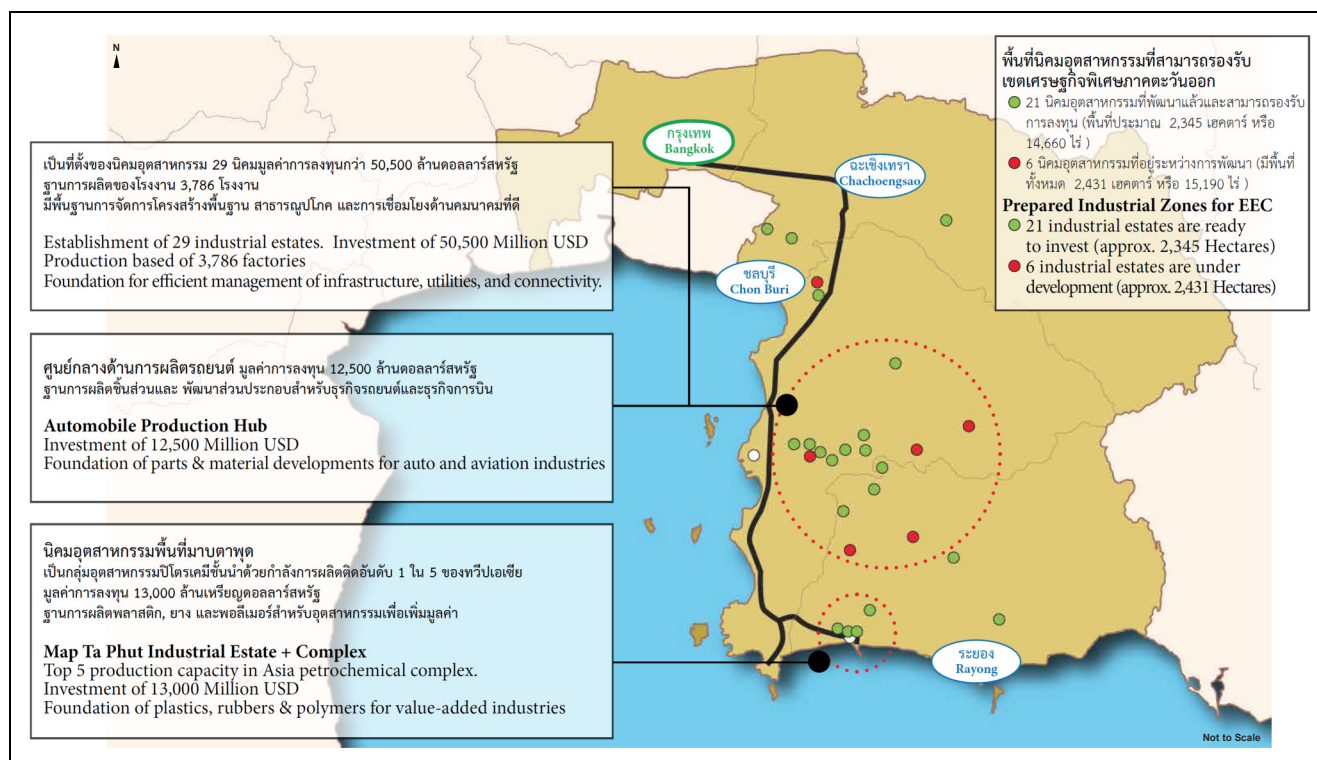
แนวคิดการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งได้ถูกบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาให้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีที่สุดและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดยต้องการพัฒนาให้เป็นจุดศูนย์กลางด้านการลงทุนและเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมด้านพลังงาน ซึ่งประกอบด้วยนิคมอุตสาหกรรม 27 แห่ง (รูปที่ ข-8) เนื่องจากโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมปัจจุบันของจังหวัดในแนวเขตพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก และอุตสาหกรรมผลิตอาหาร ทำให้สามารถเป็นฐานอุตสาหกรรมสำคัญช่วยในการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) และการพัฒนา 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) รวมถึงมีการพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่อีกด้วย

สรุปแนวคิดการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) ดังนี้

- (1) พื้นที่ดำเนินการ ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง
- (2) อุตสาหกรรมใน EEC มุ่งเน้นที่อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ได้แก่อุตสาหกรรมดังนี้
  - อุตสาหกรรมรถยนต์ EV
  - อุตสาหกรรมเกษตรสมัยใหม่
  - อุตสาหกรรมอาหาร
  - อุตสาหกรรมไบโอชีวภาพ
  - อุตสาหกรรมหุ่นยนต์
  - อุตสาหกรรมอากาศยาน
  - อุตสาหกรรมดิจิทัล
- (3) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย
  - ทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
  - ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด
  - ทางถนน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา
  - ทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

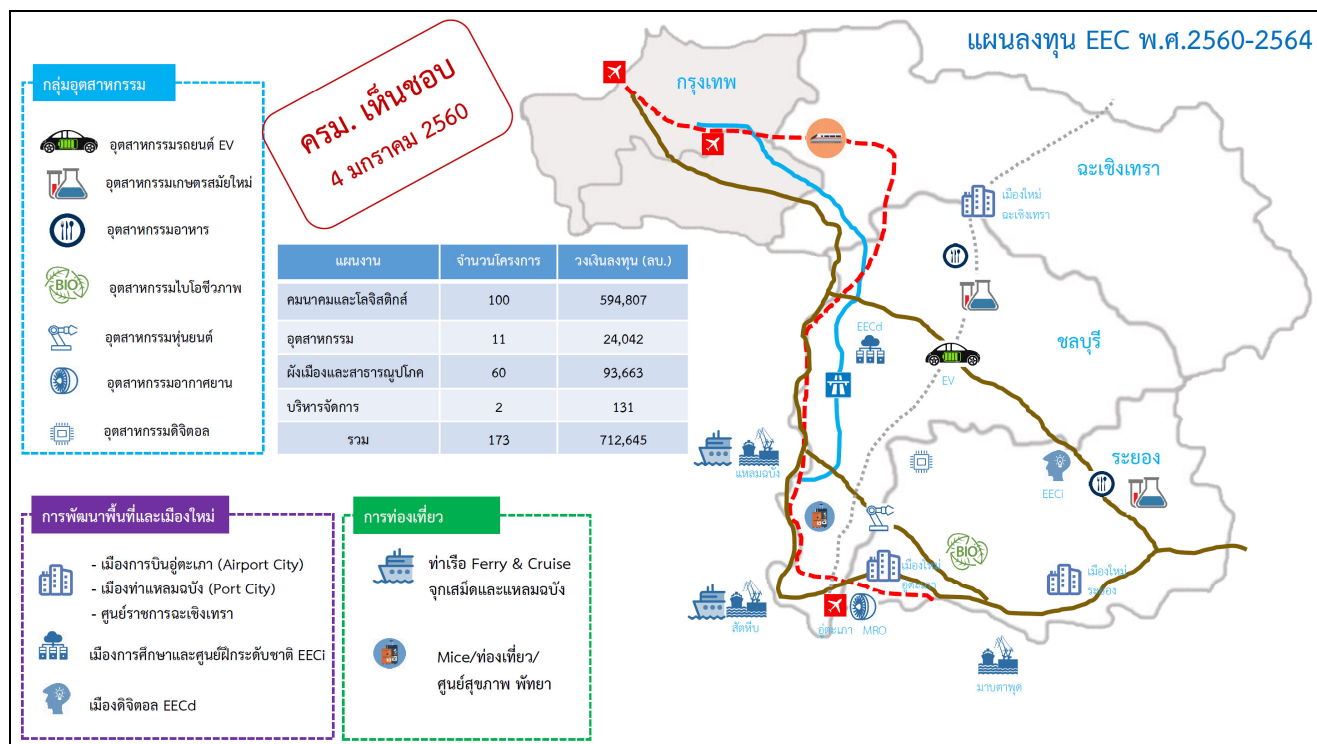
จากแนวทางดำเนินการข้างต้น ทำให้ภาครัฐได้ศึกษาวิเคราะห์และวางแผนการลงทุนในพื้นที่ EEC พ.ศ.2560-2564 (รูปที่ ข-9) โดยการพัฒนาจะมีการดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ด้วยการให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนที่มาลงทุนภายในพื้นที่ EEC นอกจากนี้ ยังพัฒนาศักยภาพภายในพื้นที่ EEC โดยการเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระยะทาง 200 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ผ่านเส้นทางสายหลัก ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (รูปที่ ข-10) อีกทั้งคาดว่าพื้นที่ EEC ยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือทวาย (เมียนมา) ท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และท่าเรือหวุงเต่า (เวียดนาม)





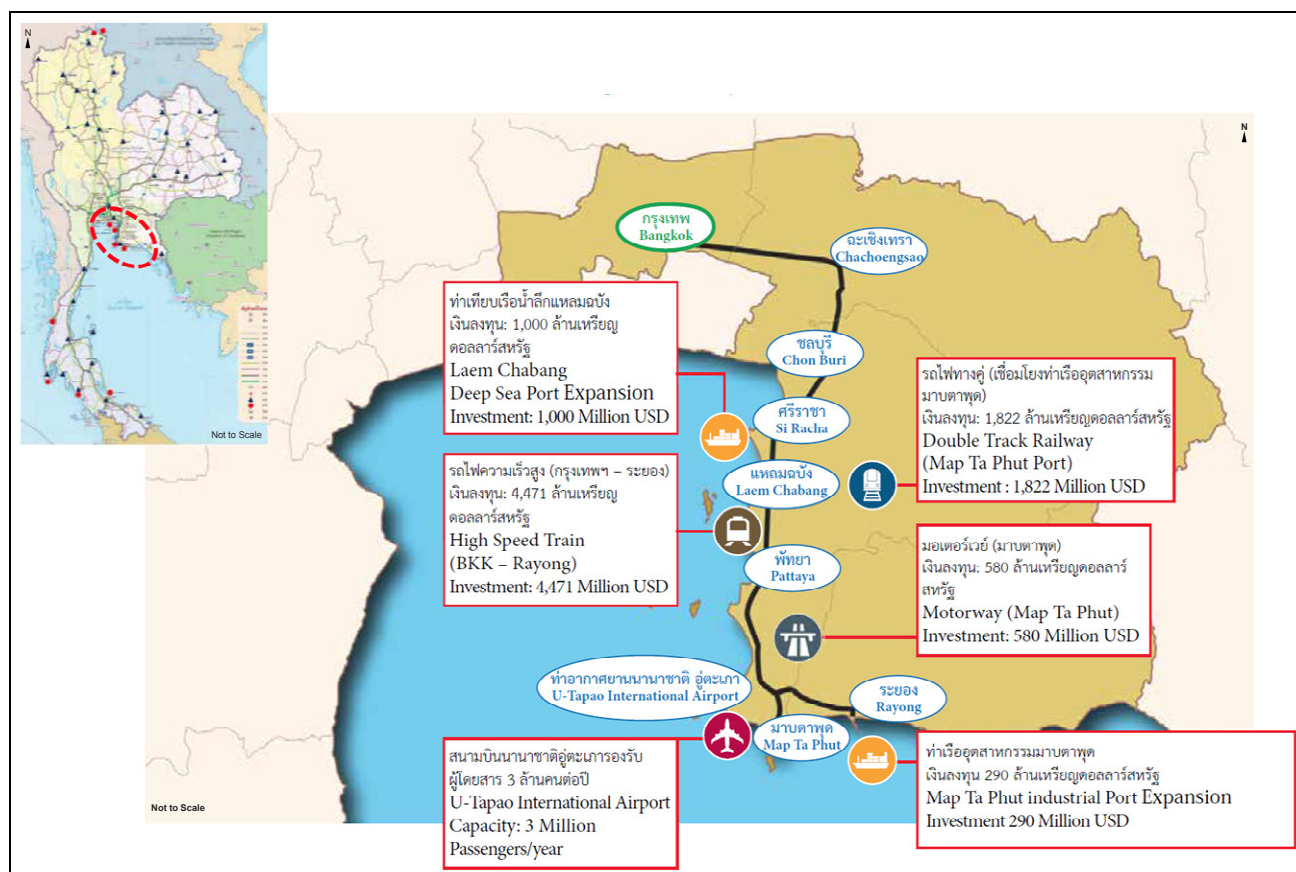
ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ ข-8 แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รูปที่ ข-9 แผนการลงทุนในพื้นที่ EEC พ.ศ. 2560-2564



ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ ข-10 แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในพื้นที่ EEC

## ข.5 นโยบาย One Belt One Road

นโยบาย One Belt One Road เป็นความคิดริเริ่มของรัฐบาลจีน ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรื้อฟื้นเส้นทางสายไหมในอดีตเพื่อเชื่อมโยงทวีปเอเชีย ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ ทางบก (Silk Road Economic Belt) และทางน้ำ (21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

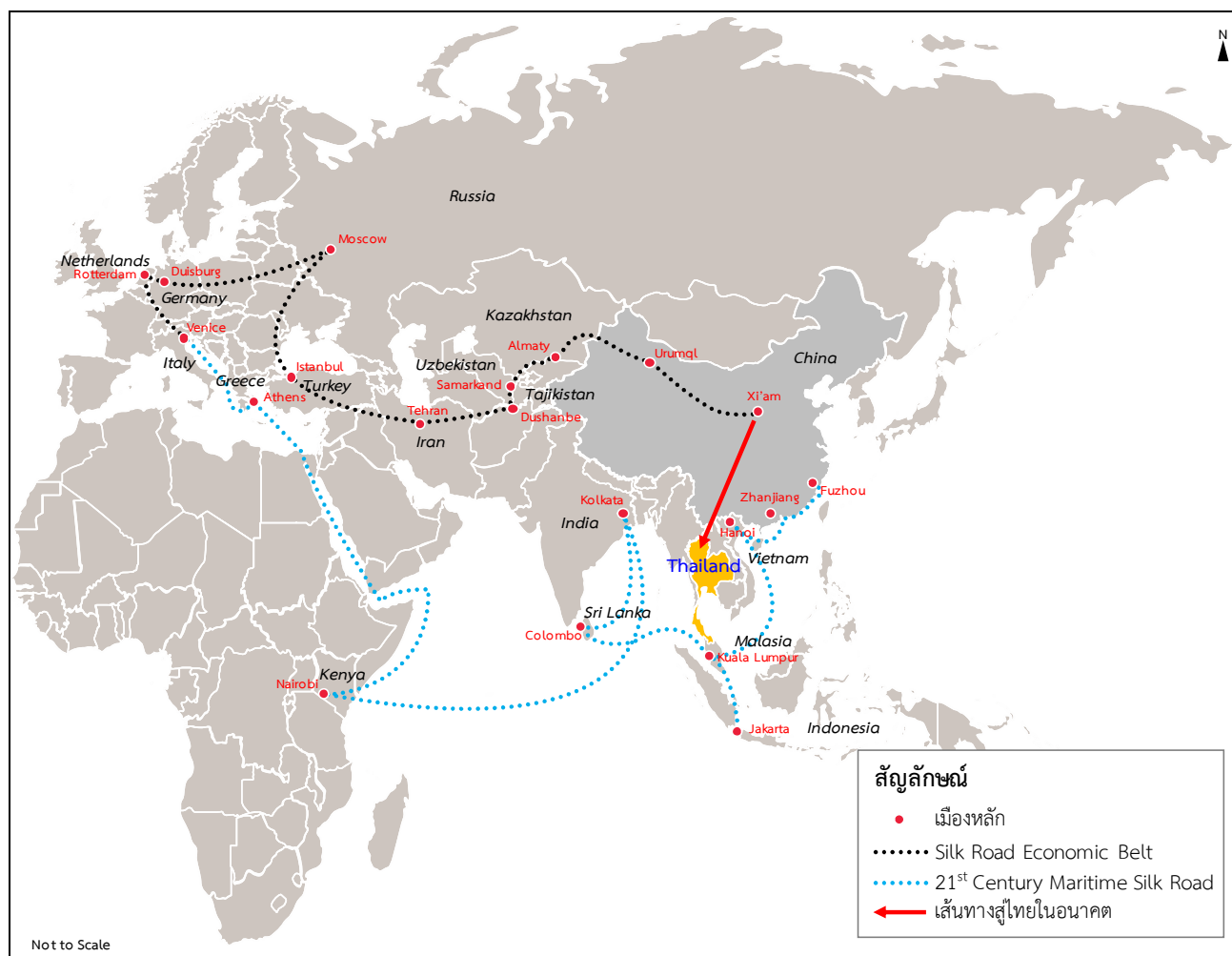
(1) ทางบก แบ่งออกเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่

- เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป
- เอเชียกลาง/ตะวันตก และเมดิเตอร์เรเนียน
- เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และคาบสมุทรอินเดีย

(2) ทางน้ำ แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่

- ทะเลใต้ คาบสมุทรอินเดีย และยุโรป
- ทะเลใต้ และแปซิฟิกใต้

นโยบาย One Belt One Road ส่งผลกระทบต่อไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ถึงแม้ปัจจุบันเส้นทาง One Belt One Road ยังไม่มีเส้นทางผ่านไทย แต่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในทางภูมิศาสตร์ ไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค และมีโอกาสจะเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือตอนบนของไทยในอนาคต (โดยรายละเอียดเส้นทาง One Belt One Road สามารถแสดงดังรูปที่ ข-11)



ที่มา: ปรับปรุงจาก McKinsey and Company

### รูปที่ ข-11 เส้นทาง One Belt One Road

โดยผลกระทบของนโยบาย One Belt One Road ที่มีต่อไทย ได้แก่

- (1) อุปทานและศักยภาพการเติบโต จากโครงสร้างพื้นฐาน และการเสริมสร้างขีดความสามารถ (Capacity Building)
- (2) การลดการขบเซาของเศรษฐกิจด้วยอุปทานของวัสดุและแรงงานในประเทศ
- (3) การมีส่วนร่วมของประเทศอื่นๆ และภาคเอกชนในระบบตลาดเสรี

และมุมมองและโอกาสของไทยจากนโยบาย One Belt One Road มีดังนี้

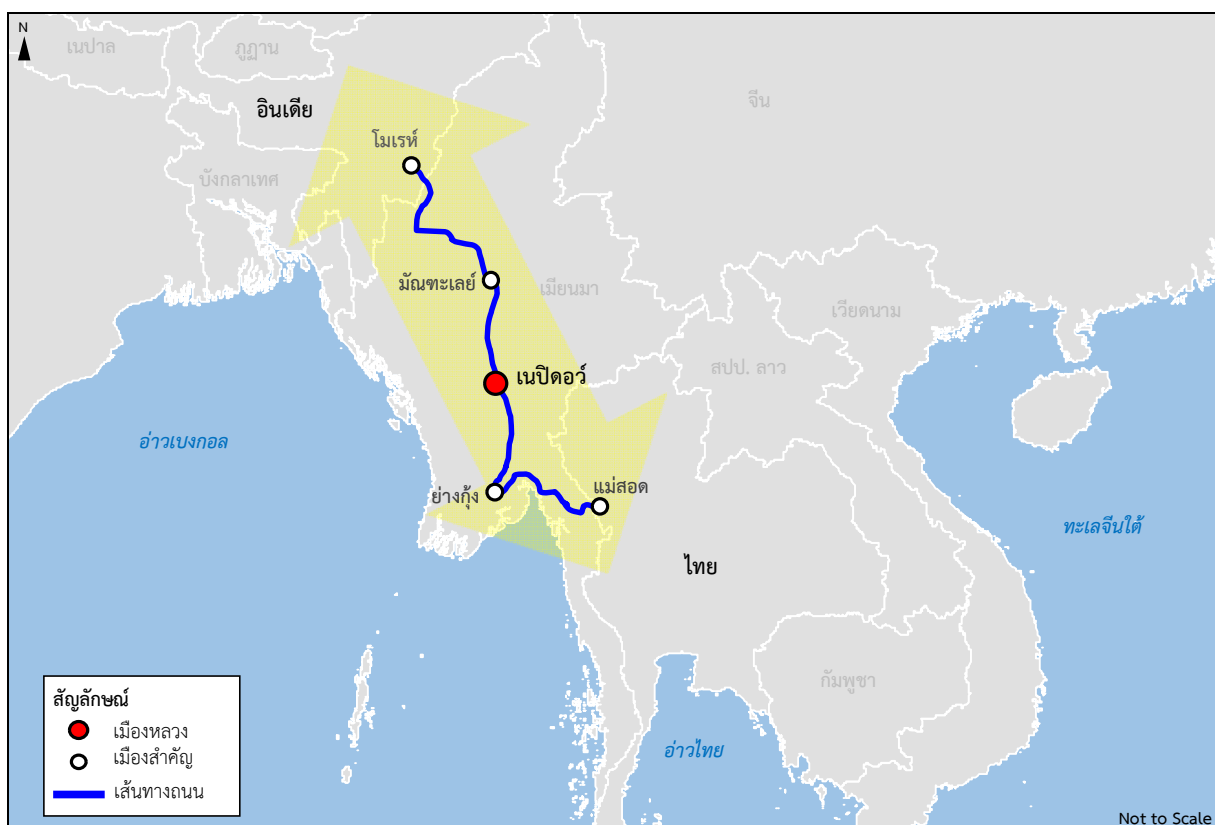
- (1) One Belt One Road เป็นแนวคิดบนพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ที่มีความยืดหยุ่นและกำลังเติบโต
- (2) One Belt One Road มีประสิทธิภาพเมื่ออยู่บนพื้นฐานของการขนส่งมากกว่าการเป็นความร่วมมือระดับภูมิภาค
- (3) ไทยสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยการเชื่อมต่อบนเส้นทาง One Belt One Road
- (4) จุดหมายของไทยต่อจีนคือ การเชื่อมต่อด้านตะวันออกเฉียงใต้โดยใช้มณฑลยูนนานและกวางสีเป็นประตู และเชื่อมเขตปากน้ำแยงซี เขตลุ่มแม่น้ำเพิร์ล เขตเศรษฐกิจ Western Taiwan Straits และเขตเศรษฐกิจป๋อไห่ ด้วยท่าเรือ 15 แห่ง

## ข.6 เส้นทางการค้าอินเดีย-เมียนมา-ไทย

สำหรับการเชื่อมโยงสาธารณรัฐอินเดีย (อินเดีย) มายังไทย หรืออาเซียน อาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงของกลุ่มประเทศสมาชิก BIMSTEC<sup>3</sup> (ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ) โดยความเชื่อมโยงนี้มีความสำคัญจากปัจจัยที่มีประชากรสูง และการเติบโตอย่างรวดเร็วของ GDP ของอินเดีย อีกทั้งเป็นโอกาสในการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาเส้นทางหลวงไตรภาคี อินเดีย-เมียนมา-ไทย (India-Myanmar-Thailand Tripartite Highway) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่าง 3 ประเทศ และทำให้ประเทศอื่นๆ ในอาเซียนให้มีการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลให้อินเดียมีบทบาทมากขึ้นในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ในขณะที่ไทยก็จะได้ประโยชน์จากการใช้ทางหลวงไตรภาคีดังกล่าว ในการขนส่งสินค้าผ่านเมียนมาไปขายยังอินเดียเช่นกัน อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการค้าเพื่อลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการไทยมากขึ้นด้วย

นอกจากนี้ โครงการพัฒนาเส้นทางหลวงไตรภาคียังสอดคล้องกับนโยบายมองตะวันออก (Look East) ของรัฐบาลอินเดีย เส้นทางจากเมืองโมเรห์ รัฐมเดฉิปุระ (อินเดีย) - มณฑลเลย (เมียนมา) - เนปิดอร์ (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - แม่สอด (ไทย) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย จนได้จัดตั้งกระทรวงพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นยุทธศาสตร์ระดับประเทศอีกด้วย โดยเส้นทางหลวงไตรภาคี อินเดีย-เมียนมา-ไทย แสดงดังรูปที่ ข-12



ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ ข-12 เส้นทางเชื่อมทางถนนจากเมืองโมเรห์ รัฐมเดฉิปุระ (อินเดีย) - มณฑลเลย (เมียนมา) - เนปิดอร์ (เมียนมา) - ย่างกุ้ง (เมียนมา) - แม่สอด (ไทย)

<sup>3</sup> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเอเชียใต้ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

ทั้งนี้ การติดต่อค้าขายของประเทศไทยกับอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ มีโอกาสขยายตัวได้มาก และเส้นทางเชื่อมโยงมานิปุร/มณีปุระ (อินเดีย) - แม่สอด (ไทย) มีศักยภาพในการทำให้สินค้าของไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น<sup>4</sup> สินค้าส่งออกจากไทยไปอินเดียส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าที่มีแนวโน้มมีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ เครื่องเทศ เครื่องปรุงรส อาหารสำเร็จรูป เครื่องสำอาง สินค้าการเกษตร และธุรกิจโรงพยาบาล<sup>5</sup> ปัจจุบันกำลังก่อสร้าง โครงการพัฒนาเส้นทางหลวงไตรภาคี อินเดีย เมียนมา และไทย (India-Myanmar-Thailand Tripartite Highway) คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2561 และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2562

โดยสินค้าไทยที่มีศักยภาพในการขยายตลาดส่งออกสู่อินเดีย ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ เครื่องจักรกลการเกษตร เพอร์นิเจอร์ เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และสาขาการลงทุนที่ไทยมีศักยภาพ เช่น การก่อสร้าง สาธารณูปโภคพื้นฐาน อาหารแปรรูป เป็นต้น

สินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียที่ไทยนำเข้า เช่น สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เนื่องจากในอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือมีทรัพยากรธรรมชาติและแร่ธาตุที่สำคัญรวมทั้งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เป็นจุดเชื่อมต่อชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการพัฒนาเช่น การก่อสร้างท่าอากาศยานที่เมืองกัวฮาตี รัฐอัสสัม และยังมีทางสรรพสินค้าที่มีชื่อเสียงที่สามารถเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้านำเข้าจากไทย

โดยสรุปสถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก และสินค้าที่สำคัญสินระหว่างไทยกับอินเดีย ดังตารางที่ ข-21 และตารางที่ ข-22 ตามลำดับ

ตารางที่ ข-21 มูลค่าการนำเข้าและสินค้าที่สำคัญ ระหว่างไทยกับอินเดีย ปี พ.ศ. 2555-2559

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สินค้า	ปี พ.ศ.				
	2555	2556	2557	2558	2559
เคมีภัณฑ์	289.7	303.1	339.6	402.9	335.7
เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	476.8	529.9	251.5	274.4	280.7
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	397.2	317.9	282.7	274.4	255.4
ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	223.0	225.5	279.3	238.4	234.6
สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป	102.4	128.1	N/A	128.3	178.5
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	N/A	N/A	N/A	118.3	157.6
ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	137.9	140.9	172.1	180.7	151.1
กาแฟ ชา เครื่องเทศ	N/A	N/A	N/A	N/A	97.9
สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะ และผลิตภัณฑ์	104.6	116.3	215.0	158.7	95.5
พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	405.7	378.4	208.0	124.4	87.8
เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	156.9	431.5	155.4	N/A	N/A
ด้าย และเส้นใย	134.7	N/A	N/A	N/A	N/A
ผลิตภัณฑ์โลหะ	N/A	128.7	N/A	64.1	N/A
เรือ และสิ่งก่อสร้างลอยน้ำ	N/A	N/A	187.1	N/A	N/A
น้ำมันสำเร็จรูป	N/A	N/A	125.2	N/A	N/A
อื่นๆ	769.3	802.7	823.6	N/A	694.8
มูลค่าการนำเข้ารวม	3,198.2	3,503.0	3,039.5	1964.5	2,569.6

ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

<sup>4</sup> การตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทยกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสาธารณรัฐอินเดีย โดยใช้ AHP และ ZOGP, พ.ศ. 2557

<sup>5</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, พ.ศ. 2556



## ตารางที่ ข-22 มูลค่าการส่งออกและสินค้าที่สำคัญ ระหว่างไทยกับอินเดีย ปี พ.ศ. 2555-2559

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สินค้า	ปี พ.ศ.				
	2555	2556	2557	2558	2559
เม็ดพลาสติก	461.5	480.3	582.1	572.5	593.3
เคมีภัณฑ์	582.0	503.2	607.4	484.4	544.8
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	297.9	275.0	310.5	349.2	343.5
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	264.3	231.0	277.6	265.2	299.1
อัญมณีและเครื่องประดับ	388.0	379.2	351.6	251.2	281.5
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	271.1	273.0	252.5	274.1	276.1
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	639.9	332.0	285.8	281.6	273.4
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	N/A	N/A	223.1	231.0	205.3
เครื่องยนต์สินค้าภายในแบบลูกสูบ	381.0	334.6	311.0	317.4	186.9
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	188.8	172.8	N/A	N/A	164.4
ยางพารา	244.3	217.2	217.3	N/A	N/A
ทองแดงและผลิตภัณฑ์ที่ทำด้วยทองแดง	N/A	N/A	N/A	115.2	N/A
อื่นๆ	1,757.5	1,984.1	2,196.0	N/A	1,985.9
<b>มูลค่าการส่งออกรวม</b>	<b>5,476.3</b>	<b>5,182.4</b>	<b>5,614.9</b>	<b>3141.8</b>	<b>5,154.3</b>

ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

### ข.7 กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง

กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง (Lancang-Mekong Cooperation: LMC) โดยประเทศลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 5 ประเทศ คือ (i) จีน (ii) สปป.ลาว (iii) ไทย (iv) กัมพูชา และ (v) เวียดนาม มีมติเห็นชอบแผนการความร่วมมือ 5 ปี (พ.ศ. 2561-2565) สำหรับแผนการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตามแผนที่จีนเสนอ โดยแผนการความร่วมมือ 5 ปีมีสาระสำคัญที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงประเทศลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 5 ประเทศเข้าด้วยกัน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางด้านการเมืองและความมั่นคง การส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งนี้ แผนการความร่วมมือฉบับนี้ เป็นการเชื่อมต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเข้ากับนโยบาย One Belt One Road ของจีน และแผนยุทธศาสตร์ของอาเซียนปี พ.ศ. 2568

แผนการความร่วมมือ 5 ปี (พ.ศ. 2561-2565) แบ่งการพัฒนาเป็น 2 ช่วง คือ (i) ในช่วงปี พ.ศ. 2561-2562 เป็นการวางรากฐานความร่วมมือ โดยเน้นความร่วมมือในระดับภาคีขนาดเล็กและขนาดกลาง และ (ii) ในช่วงปี พ.ศ. 2563-2565 เป็นการขยายความร่วมมือออกไปในระดับอนุภูมิภาค โดยเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน การจัดการทรัพยากรน้ำร่วมกัน ความร่วมมือด้านการกลีกรรรมและจัดความยากจน รวมไปถึงความร่วมมือในด้านอื่นๆ ที่ขยายออกไป

ปัจจุบันภายใต้กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง มีโครงการของประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนเงินลงทุนจากจีน 132 โครงการ และ 2 ใน 3 เป็นโครงการที่กู้ยืมเงินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมของประเทศสมาชิก