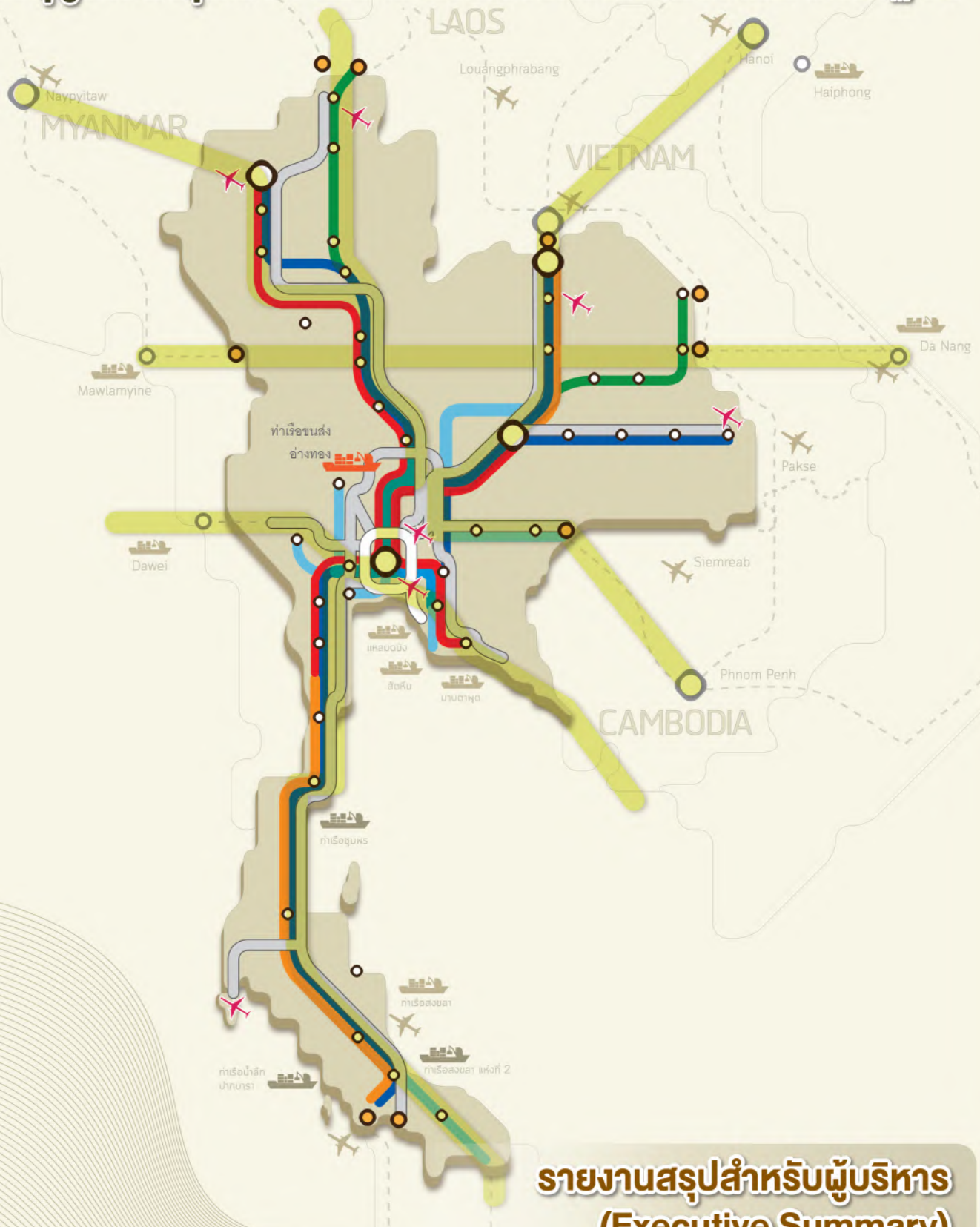


โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
(Executive Summary)

เสนอโดย

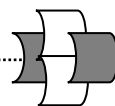


บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

ธันวาคม 2564

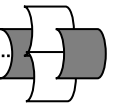


รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญตาราง	VI
สารบัญรูป	VIII
 บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-2
1.3 แนวเส้นทางที่ศึกษา	1-2
1.4 ขอบเขตการศึกษา	1-4
1.5 กระบวนการศึกษา	1-6
 บทที่ 2 การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ด้านกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	2-1
2.2 ด้านนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	2-5
2.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการคมนาคมขนส่งและการค้า	2-10
2.4 ด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barrier)	2-10
2.5 ด้านเศรษฐกิจและสังคม	2-14
2.6 สรุปการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-14



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

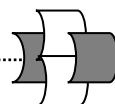
บทที่ 3 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

3.1	การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	3-1
3.1.1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง	3-1
3.1.2	การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	3-4
3.2	การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	3-4
3.2.1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง	3-4
3.2.2	การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	3-9
3.3	การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	3-12
3.3.1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง	3-12
3.3.2	การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	3-15
3.4	การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต	3-20
3.4.1	การพัฒนาด้านพลังงานไฟฟ้า	3-21
3.4.2	การพัฒนาด้านทรัพยากรน้ำ	3-23
3.5	สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	3-25

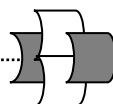
บทที่ 4 การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

4.1	การคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่	4-1
4.1.1	การจัดกลุ่มอุตสาหกรรม	4-1
4.1.2	เกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ	4-2



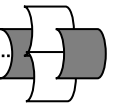
สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2	4-6
ห้วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor): อุตสาหกรรมยางพารา	
4.2.1	4-6
สถานการณ์ยางพาราโลก	
4.2.2	4-6
สถานการณ์ตลาดยางพาราของไทย	
4.2.3	4-7
ห้วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	
4.2.4	4-8
ห้วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	
4.2.5	4-10
ห้วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา	
4.2.6	4-13
ศักยภาพการบริหารจัดการห้วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา	
4.3	4-13
ห้วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor): อุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	
4.3.1	4-14
สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของโลก	
4.3.2	4-14
สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของไทย	
4.3.3	4-15
ห้วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	
4.3.4	4-18
ห้วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	
4.3.5	4-21
ห้วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	
4.3.6	4-21
การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห้วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)	
4.4	4-25
ห้วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor): อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	
4.4.1	4-25
สถานการณ์การผลิตและการตลาดรถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบของโลก	
4.4.2	4-26
สถานการณ์การผลิตและการตลาดรถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบของไทย	
4.4.3	4-27
ห้วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	
4.4.4	4-28
ห้วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	
4.4.5	4-29
ห้วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	
4.4.6	4-30
การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห้วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ	



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าเพิ่มเติม : อุตสาหกรรมท่องเที่ยว	4-31
4.5.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวโลก	4-32
4.5.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย	4-33
4.5.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	4-33
4.5.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	4-34
4.5.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	4-36
4.5.6 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	4-36
4.6 แนวทางการจัดทำแผนงาน	4-38
บทที่ 5 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	
5.1 กระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม	5-1
5.2 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพ	5-5
5.2.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้	5-5
5.2.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	5-7
5.2.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	5-7
5.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	5-7
5.3.1 เป้าหมายหลัก	5-11
5.3.2 แนวทางการพัฒนา	5-11
5.3.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ	5-12
5.3.4 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้	5-13
5.3.5 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	5-18
5.3.6 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	5-22
5.3.7 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้การดำเนินการของ สปป. ที่ควรเร่งดำเนินการ	5-26
5.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendations)	5-27



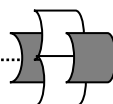
สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 6 ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

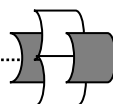
6.1	แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐกิจ	6-1
6.2	ผลกระทบการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม	6-4
6.3	ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม	6-6

บรรณานุกรม



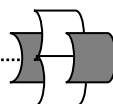
สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1-1	สรุปผลการศึกษาข้อมูลรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	2-3
2.2-1	สรุปผลการศึกษานโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	2-8
2.4-1	นโยบายการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้	2-12
3.1.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Corridor)	3-6
3.2.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)	3-11
3.3.2-1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	3-18
3.4.2-1	จำนวนอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	3-23
3.5-1	สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	3-26
3.5-2	สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	3-27
3.5-3	สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	3-28
4.1.2-1	สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	4-4
4.1.2-2	สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	4-5
4.1.2-3	สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	4-5
4.2.2-1	การส่งออกยางพาราของไทย	4-6
4.2.3-1	เนื้อที่ที่รื้อและผลผลิตยางพาราของไทย ปี 2559 - 2563	4-8
4.2.4-1	จำนวนผู้ประกอบการแปรรูปยางขึ้นต้นของไทย ปี 2564	4-10
4.2.5-1	ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกยางพารา	4-12
4.3.2-1	การส่งออกทุเรียนและลำไยของไทยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ ปี 2561 - 2563	4-15
4.3.3-1	เนื้อที่ให้ผลของทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2561 - 2564	4-16
4.3.3-2	ปริมาณผลผลิตทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2560 - 2564	4-16
4.3.6-1	ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ทุเรียน)	4-23



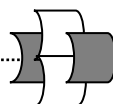
สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.3.6-2	ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (ลำไย)	4-24
4.5.4-1	รายละเอียดเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route)	4-35
4.6-1	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา	4-39
4.6-2	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้	4-41
4.6-3	การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ	4-45
5.3.4-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	5-13
5.3.5-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก	5-18
5.3.6-1	แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	5-22
6.2-1	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	6-4
6.2-2	มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	6-5
6.2-3	มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	6-5
6.2-4	จำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570	6-6



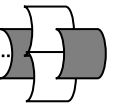
สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.3-1	แนวระเบียนเศรษฐกิจที่ดำเนินการศึกษา	1-3
1.5-1	กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษา โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	1-7
2.1-1	สรุปกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	2-2
2.2-1	นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	2-7
2.3-1	โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ	2-11
2.5-1	อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion เศรษฐกิจและสังคม	2-15
2.6-1	ความสัมพันธ์ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) กับประเทศมหาอำนาจ	2-16
2.6-2	กรอบความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียนเศรษฐกิจ	2-20
3.1.1-1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวระเบียนเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)	3-2
3.1.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียนเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	3-5
3.2.1-1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวระเบียนเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)	3-7
3.2.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียนเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)	3-10
3.3.1-1	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวระเบียนเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	3-13
3.3.2-1	เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียนเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)	3-17
3.4.1-1	โครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาค	3-22
3.4.2-1	อ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	3-24
4.2.2-1	ตลาดส่งออกยางพาราที่สำคัญของไทย ปี 2563	4-7
4.2.3-1	กิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของเกษตรกร	4-7
4.2.4-1	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น	4-9
4.2.5-1	เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาว และต่อไปจีนโดยทางบก	4-11
4.2.5-2	เส้นทางโลจิสติกส์ของยางพาราจากไทยไป สปป.ลาว และต่อไปจีนโดยทางเรือ	4-12



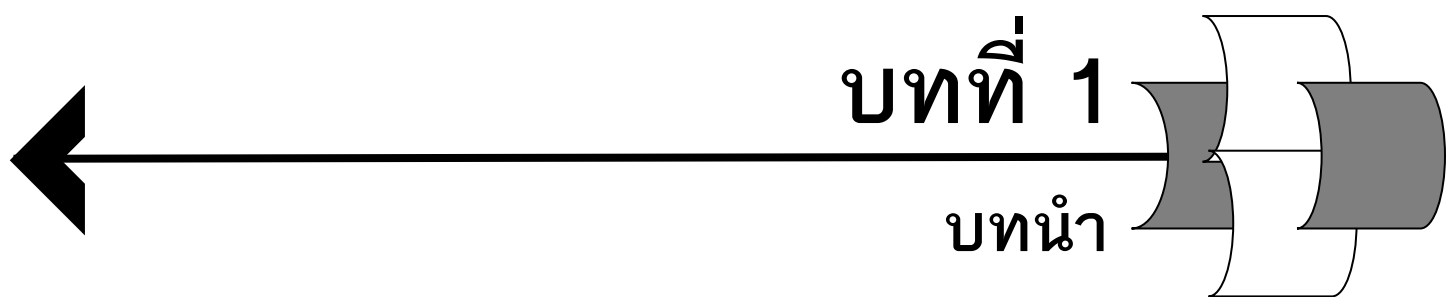
สารบัญรูป (ต่อ)

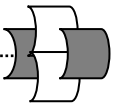
รูปที่		หน้า
4.3.3-1	ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมผลไม้ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	4-15
4.3.3-2	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทาน (ทุเรียน) ของเกษตรกร	4-17
4.3.3-3	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทาน (ลำไย) ของเกษตรกร	4-18
4.3.4-1	กิจกรรมภายใต้โลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนของโรงคัดบรรจุ	4-19
4.3.4-2	กิจกรรมภายใต้โลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานลำไยของโรงคัดบรรจุ	4-20
4.3.5-1	กิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายทางในการขนส่งผลไม้ทางบกแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตกไปจีน	4-22
4.4.1-1	ร้อยละของครัวเรือนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในแต่ละประเทศ	4-25
4.4.1-2	มูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทย	4-26
4.4.2-1	โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในไทย	4-27
4.4.3-1	ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4-28
4.4.4-1	ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4-29
4.4.5-1	ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4-30
4.5.6-1	ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในองค์ประกอบของระบบท่องเที่ยว	4-37
5.1-1	Porter's Value Chain	5-2
5.1-2	ภาพรวมกระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	5-3
5.1-3	กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) เพื่อแสดงขั้นตอนการดำเนินงาน ไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย	5-4
5.2.1-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	5-6
5.2.2-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	5-8
5.2.3-1	การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	5-9
5.3-1	ความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ	5-10
5.3.2-1	ระยะพัฒนาแผนกลยุทธ์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจ	5-12
5.4-1	กรอบข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendation Frame Work)	5-28
5.4-2	แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	5-29
6.1-1	กรอบการวิเคราะห์แนวคิดแบบจำลองเศรษฐกิจมิติอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	6-2
6.3-1	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ)	6-7



สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
6.3-2	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ ไก่เนื้อ ปลาสด และอื่นๆ)	6-8
6.3-3	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์	6-9
6.3-4	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	6-10
6.3-5	การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์	6-11





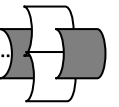
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

ประเทศไทยได้มียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาว คือ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)¹ รวมทั้งการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก ประกอบกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)¹ และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการพัฒนาระดับภูมิภาค ได้ให้ความสำคัญกับการสานต่อความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และนานาประเทศทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี โดยเร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านกรอบความร่วมมือต่างๆ จากแนวทางการพัฒนาของไทยในระยะยาวนี้ ทำให้ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการร่วมพัฒนาแผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS Program) ที่เกิดจากความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ทำให้ในปัจจุบันการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตามกรอบ GMS ทั้งแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีการพัฒนาโครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่สำคัญ อยู่หลายโครงการแต่ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยสนับสนุนและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของการผลิตสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ

ดังนั้น เพื่อให้เกิดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Supply Side) ที่สอดคล้องกับการเติมเต็มของห่วงโซ่อุปทานในการผลิตสินค้าอย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของไทยและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้เล็งเห็นความจำเป็นในการดำเนินการดังกล่าว จึงมีแนวคิดที่จะศึกษาวิจัยเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพภายใต้กรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานต่อไป



1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

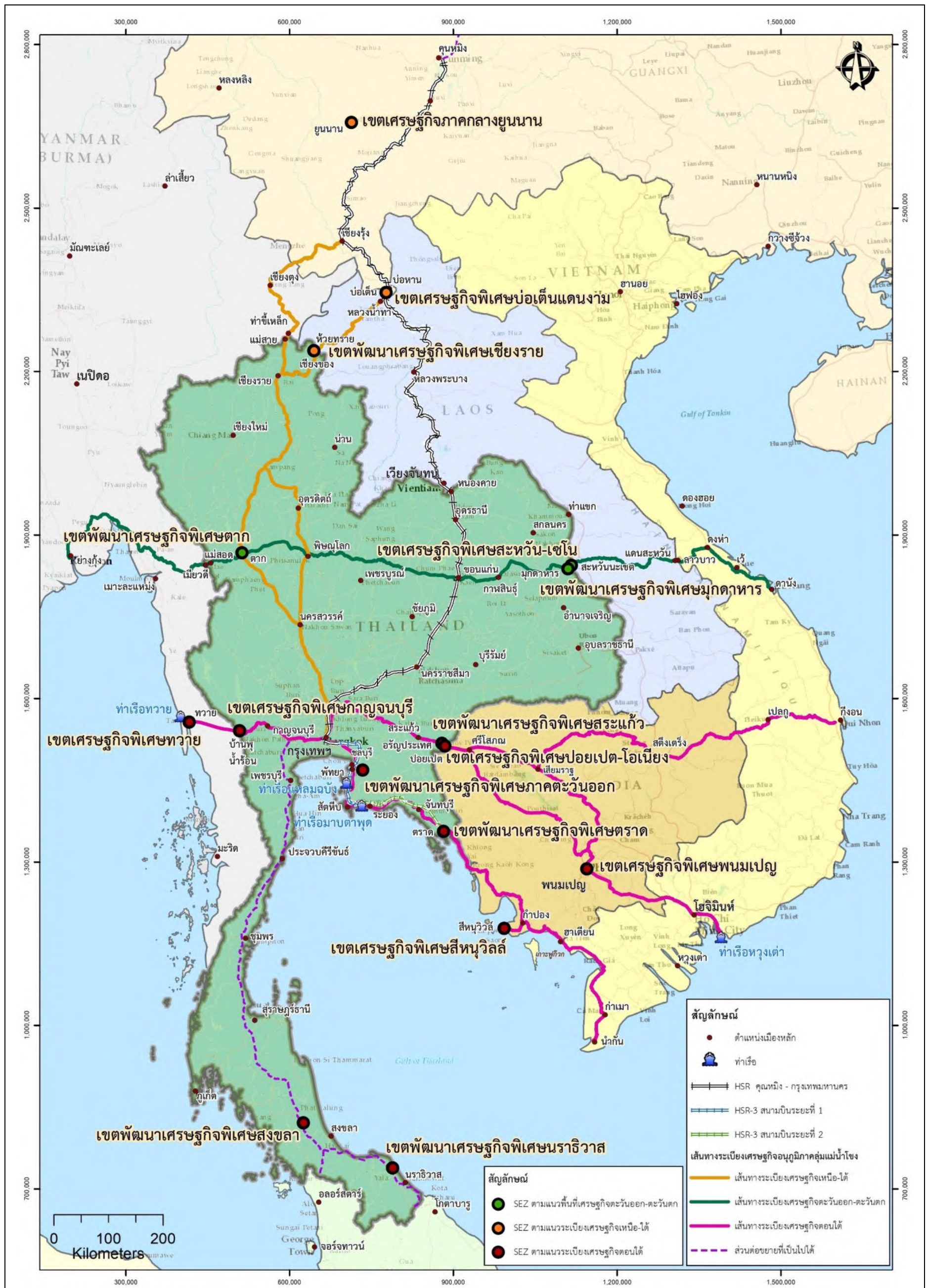
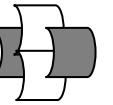
- 1) เพื่อศึกษาระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)
- 2) เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง
- 3) เพื่อจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ

1.3 แนวเส้นทางที่ศึกษา

แนวเส้นทางที่ศึกษาได้ครอบคลุมเส้นทางพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ดังรูปที่ 1.3-1 พร้อมทั้งศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนวหลัก (Asian Development Bank, 2018)¹ ได้แก่

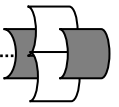
1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ได้แก่ แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) (หรือเส้นทาง NSEC-1) เป็นเส้นทางจากคุนหมิง (จีน) ถึงกรุงเทพฯ (ไทย) ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 สายย่อย ได้แก่ เส้นทาง NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) จากอำเภอเชียงของ (ไทย) - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น (สปป.ลาว - โมहन - เชียงรุ่ง - คุนหมิง (จีน)) เชื่อมต่อระหว่างไทย สปป.ลาว และมณฑลยูนนาน (จีน) และเส้นทาง NSEC-1 (ผ่านเมียนมา) จากอำเภอแม่สาย (ไทย) - ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา - ต้าลั่ว (จีน)) โดยเส้นทางนี้เชื่อมกับเส้นทาง NSEC-1 ที่เชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง (จีน)

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนใต้ (มหาสมุทรแปซิฟิก) กับทะเลอันดามัน (มหาสมุทรอินเดีย) เริ่มต้นจากดานัง ผ่านเมืองเว้ ดงฮา และลาวบาว (เวียตนาม) เข้ามาในสปป.ลาว แดนสะหวัน สุวรรณเขต ข้ามแม่น้ำโขงเข้าสู่ไทยโดยข้ามสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 2 ที่มุกดาหาร ผ่านกาฬสินธุ์ ขอนแก่น แล้วตัดกับระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ ที่จังหวัดพิษณุโลกและตาก ผ่านแม่สอด (ไทย) และเข้าไปยังเมียวดี (เมียนมา) จากนั้นออกไปสู่ท่าเรือที่เกาะละแหม่ง



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 1.3-1 แนวระเบียงเศรษฐกิจที่ดำเนินการศึกษา



3) **แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อย (Subcorridor) โดยเป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญต่อการขนส่งทางถนน คือ (1) **แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนเหนือ (Northern Subcorridor)** มีระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกวีเก๋น - เปลกู (เวียดนาม) - สดิงเต๋ - เสียมราฐ (กัมพูชา) - สระแก้ว - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) และ (2) **แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนกลาง (Central Subcorridor)** มีระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มต้นจากหวงเต่า - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - พนมเปญ (กัมพูชา) - สระแก้ว - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเชื่อมโยงเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจและมีประชากรอาศัยหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้ทำการศึกษารวบรวมข้อมูลแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) มีระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจากนากัน - กาเมา - ฮาเตียน (เวียดนาม) - ศรีหนุวิล (กัมพูชา) - ตราด - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย (เมียนมา) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชาและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลใต้ กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์ ตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในอนาคต

1.4 ขอบเขตการศึกษา

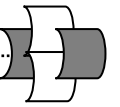
โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีขอบเขตการศึกษาคือครอบคลุม 4 ข้อ ดังนี้

1) การรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

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

- ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้าภายใต้การตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งและการค้า รวมถึงความก้าวหน้าการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

- รวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์เศรษฐกิจและสังคม เช่น จำนวนประชากร จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ รายได้ ตัวชี้วัดเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวม การค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงข้อมูลด้านเศรษฐกิจ การบริการ การค้า การท่องเที่ยว ด้านสังคม ด้านอุตสาหกรรม ดัชนีชี้วัดภาวะเศรษฐกิจและข้อมูลด้านอื่นๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ



- รวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่ไม่มีภาษี (Non - Tariff Barrier) ของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยจากการดำเนินนโยบายที่กล่าว

2) การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

- ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลของการพัฒนาในปัจจุบัน โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการศึกษาครอบคลุมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ และภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ รวมถึงความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ ครอบคลุมพื้นที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่

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

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

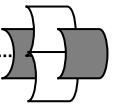
(3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

3) การศึกษาสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่และประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน

การประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการวิเคราะห์ให้ทราบถึงฐานการผลิต รูปแบบการขนส่ง และการจัดจำหน่าย โดยทำการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและมีผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน หรือสินค้าอุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการไทยจะได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน เพื่อมาเป็นตัวแทนในการศึกษาศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทาน

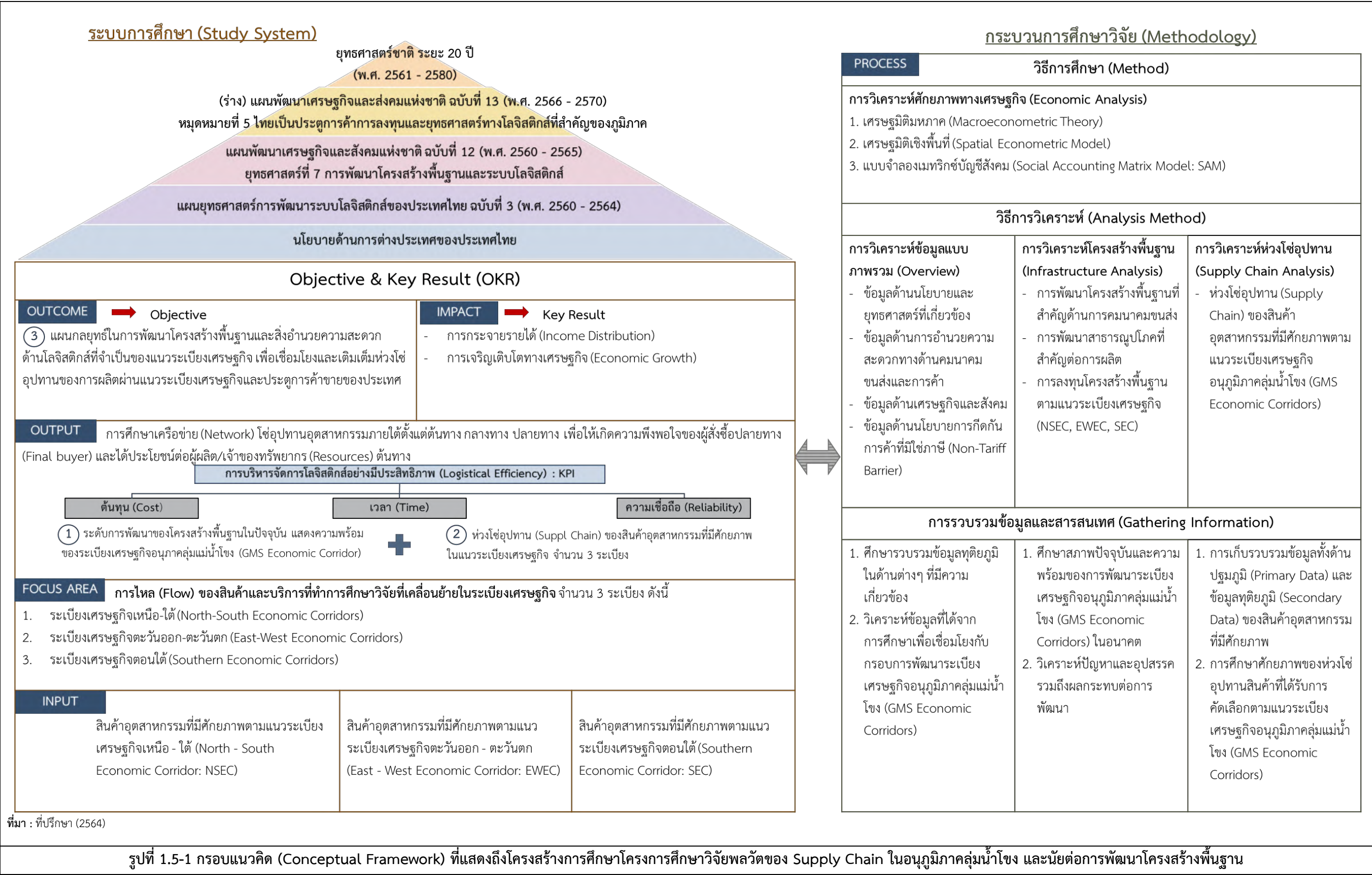
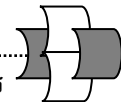
4) การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ

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



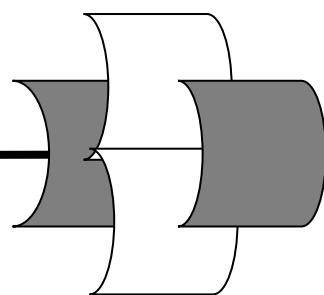
1.5 กระบวนการศึกษา

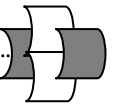
กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ที่แสดงถึงโครงสร้างการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ระบบการศึกษา (Study System) และ 2) กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology) โดยแต่ละส่วนจะมีความสอดคล้องกันในแต่ละขั้นของการศึกษา เริ่มจากการนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) ผลลัพธ์ (Output) ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) นำไปสู่เป้าหมายและผลลัพธ์สำคัญ (Objective & Key Results: OKRs) ของโครงการฯ คือ การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป้าหมายให้เกิดการกระจายรายได้ (Income Distribution) และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) แสดงได้ดังรูปที่ 1.5-1



บทที่ 2

การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน
โครงการ และข้อมูลต่างๆ
ที่เกี่ยวข้อง





บทที่ 2

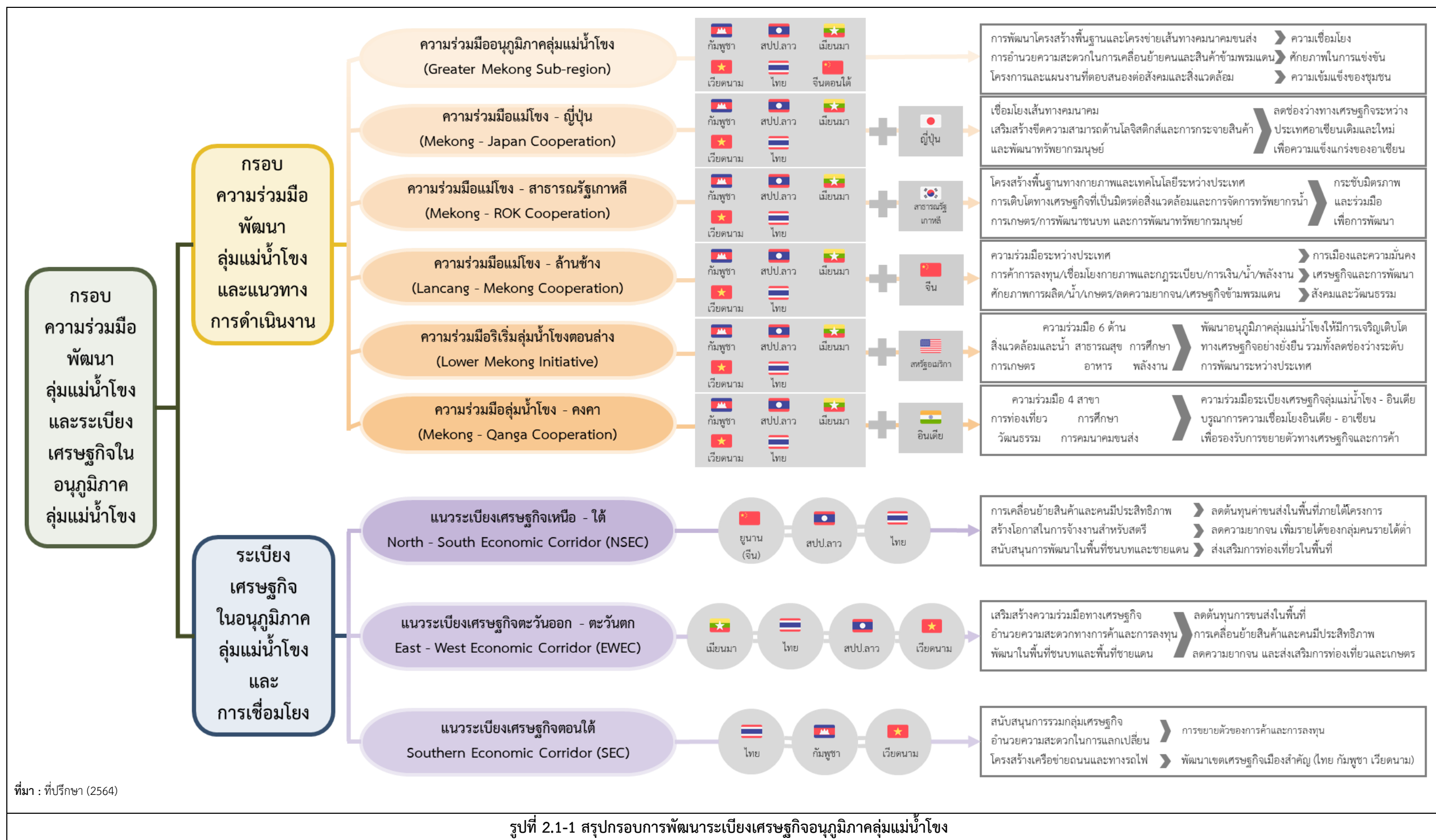
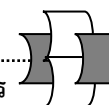
การศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

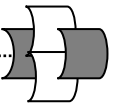
การศึกษาข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาค แม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ทั้งในด้านนโยบาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงสภาพทางด้าน เศรษฐกิจสังคมในปัจจุบัน และแนวโน้มของอนาคตในด้านต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ สามารถสรุปออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

2.1 ด้านกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

การศึกษากรอบความตกลงและความคืบหน้าในการดำเนินงานตามกรอบความตกลงต่างๆ ที่มี การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ประกอบไปด้วย ความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) และความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Qanga Cooperation) รวมทั้งการเชื่อมโยงแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ทั้ง 3 แนว คือ (1) ระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) (2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ (3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งแสดงความเชื่อมโยงของประเทศสมาชิกได้ดังรูปที่ 2.1-1

โดยกรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เป็นกรอบความร่วมมือหลักในการพัฒนาประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ซึ่งกรอบความร่วมมือระเบียง เศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงนั้นมีความหลากหลายและครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใน หลายๆ ด้าน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ การจ้างงาน ยกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ให้กับประเทศสมาชิก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ 1) สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) 2) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) และ 3) สร้างความเข้มแข็ง ให้กับชุมชน (Community) (สำนักประสานงานความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงแรงงาน, 2562)



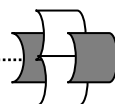


นอกจากนี้กรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง ที่กลุ่มประเทศ - สมาชิก คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ได้ร่วมมือกับประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจอื่นๆ นอกเหนือจากจีน คือ 1) ความร่วมมือโขง - ญี่ปุ่น 2) ความร่วมมือโขง - สาธารณรัฐเกาหลี 3) ความร่วมมือโขง - ล้านช้าง 4) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง และ 5) ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา ซึ่งกรอบความร่วมมือส่วนใหญ่ มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคเป็นหลัก ผ่านการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยที่จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศสมาชิกเจ้าของพื้นที่ และเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิกของประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจที่เข้ามาให้การสนับสนุน คือ ญี่ปุ่น เกาหลี จีน สหรัฐอเมริกา และอินเดีย นำมาสู่การเกิดประโยชน์ร่วมกันได้ สรุปได้ดังตารางที่ 2.1-1

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

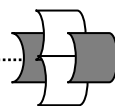
ตารางที่ 2.1-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน			
(1) ความร่วมมืออนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) ^a ดำเนินงานอยู่ภายใต้กรอบ ยุทธศาสตร์แผนงาน GMS ปี 2561 - 2565	ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของ 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และ จีนตอนใต้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ร่วมกัน 3 ด้าน ได้แก่ - สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ผ่านการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับโครงข่าย เส้นทางคมนาคมขนส่ง - เสริมสร้างศักยภาพในการ แข่งขัน (Competitiveness) การอำนวยความสะดวก ด้านการค้าและการเดินทาง - สร้างความเข้มแข็งให้กับ ชุมชน (Community)	สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และสะพานข้ามแม่น้ำ โขงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ตัวอย่างความก้าวหน้าโครงการ สำคัญ คือ - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 - โครงการก่อสร้าง Motor Way (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) - การผลักดันการดำเนินงานภายใต้ ความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนใน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้ร่วมดำเนินการในระยะ แรกเริ่ม (Early Harvest)	เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) มี ความก้าวหน้า คือ - การเร่งปรับแก้กฎระเบียบด้าน พิธีการศุลกากร การข้ามแดน ของรถขนส่งสินค้า - โครงการให้ความช่วยเหลือ ทางวิชาการ (RETA 6450 : Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวก การค้าและการขนส่ง โดย ADB



ตารางที่ 2.1-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)			
(2) ความร่วมมือแม่โขง - ญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) ^b การประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - ญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 ปี 2563 เน้นย้ำถึงความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหา และชื่นชมความก้าวหน้าในการดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์โตเกียว ค.ศ. 2018	สมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และญี่ปุ่น มีวัตถุประสงค์ คือ - เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจ และระหว่างประเทศอาเซียนเดิมและใหม่ภายในอนุภูมิภาค - เพื่อความแข็งแกร่งของอาเซียน	- ความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาในการพัฒนาท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมทวาย - การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม พลังงาน ดิจิทัล กฎระเบียบ และอุตสาหกรรม โดยไทยได้พัฒนาเส้นทางสำคัญ 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) และ (2) โครงการสะพานไทย	- การอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนและการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน
(3) ความร่วมมือแม่โขง - สาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation) ^c การประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 2 ปี 2563 ยกระดับความร่วมมือไปสู่การเป็นหุ้นส่วนแบบยุทธศาสตร์ระหว่างกันผ่านนโยบายมุงใต้ใหม่พลัส (New Southern Policy Plus)	ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี สมาชิก 6 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และสาธารณรัฐเกาหลี มีวัตถุประสงค์ - เพื่อกระชับมิตรภาพและความร่วมมือในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	ความเชื่อมโยงในอาเซียน (โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและเทคโนโลยีระหว่างประเทศ)	- การพัฒนาที่ยั่งยืน (การเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรน้ำ) และการพัฒนาที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (การเกษตร/การพัฒนาชนบท และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์) - ไทยให้การสนับสนุนพร้อมทั้งผลักดันความร่วมมือเพื่อการฟื้นฟูภายหลังโควิด-19 ใน 2 เรื่องหลัก ได้แก่ 1) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข และ 2) การสร้างความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคและโลก
(4) ความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation) ^d ผลการดำเนินงานครบรอบ 5 ปี 2563 แสดงบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความร่วมมือในสาขาหลักได้อย่างดี ความร่วมมือที่จะต้องดำเนินการต่อไป คือ การป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาด และฟื้นฟูหลังสถานการณ์แพร่ระบาดสิ้นสุดลง	สมาชิก คือ สปป.ลาว เมียนมา ไทย กัมพูชา เวียดนาม และจีน เน้นการพัฒนาความร่วมมือ 3 สาขาหลัก ได้แก่ - การเมืองและความมั่นคง - เศรษฐกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืน สังคม วัฒนธรรม และปฏิสัมพันธ์ระหว่างประชาชน	ความเชื่อมโยงการจัดการทรัพยากรน้ำ การแบ่งปันข้อมูลน้ำตลอดทั้งปีกับประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมธรรมาภิบาลด้านการจัดการน้ำข้ามพรมแดน	ความเชื่อมโยงศักยภาพการผลิตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน การเกษตรและการแก้ไขปัญหาความยากจน



ตารางที่ 2.1-1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ต่อ)

ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1) กรอบความร่วมมือพัฒนากลุ่มแม่น้ำโขง และแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)			
(5) ความร่วมมือริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) ^e การประชุม MUSP ครั้งที่ 1 ปี 2563 เพื่อสานต่อ งานที่กำลังดำเนินการอยู่ตามกรอบ LMI 2552 - 2563 และยกระดับความร่วมมือ	ส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขงกับสหรัฐฯ วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ภายใต้ความร่วมมือ 6 สาขา ได้แก่ สิ่งแวดล้อมและน้ำ สาธารณสุข การศึกษา ความเชื่อมโยง การเกษตรและความมั่นคงทางอาหาร และความมั่นคงทางพลังงาน	- พัฒนาโครงการสำหรับรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลทรัพยากรน้ำในแม่น้ำโขง - โครงการหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน - ยกระดับความร่วมมือในด้านความมั่นคงด้านพลังงาน และการจัดการน้ำ และทรัพยากรธรรมชาติข้ามพรมแดน	ยกระดับความร่วมมือในด้านการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาทุนมนุษย์
(6) ความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation) ^f การประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง - คงคา ครั้งที่ 10 ปี 2562 รับรองแผนปฏิบัติการ MGC ปี 2562 - 2565 (MGC Plan of Action 2019 - 2022)	ด้านสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และอินเดีย มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือในกิจกรรมหลัก 4 สาขา ได้แก่ - การท่องเที่ยว - การศึกษา - วัฒนธรรม - การคมนาคมขนส่ง	- ความร่วมมือด้านคมนาคม เชื่อมโยงลุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor) - ความร่วมมือด้านการจัดการทรัพยากรน้ำ	- ความร่วมมือด้านการติดต่อสื่อสาร - ความร่วมมือด้านการเกษตร - ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี - ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

ที่มา : ^a สำนักประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ (2562)

^b กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ (2556)¹

^c กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ (2556)²

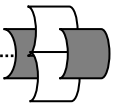
^d ธนาคารแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.) และอรมน ททรัพย์ทวีธรรม (2564)

^e กองบรรณาธิการจุลสาร จัปตาอาเซียน (2561)

^f กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ (2555) และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

2.2 ด้านนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

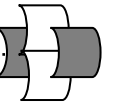
นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) ระดับนานาชาติ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) และ 2) ประเทศไทย ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



(พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) ซึ่งสามารถสรุปความเชื่อมโยงและประเด็นการพัฒนาได้ดังรูปที่ 2.2-1

โดยยุทธศาสตร์ 2030 (ADB Strategy 2030) มีเป้าหมายในการพัฒนาเอเชียแปซิฟิกให้มีความเจริญรุ่งเรือง มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและมีความยั่งยืน ขณะเดียวกันยังคงมุ่งเน้นขจัดความยากไร้อย่างต่อเนื่อง จากการผลักดันและสนับสนุนการพัฒนาประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของ ADB ถือเป็นประโยชน์อย่างยิ่งของไทยและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่จะดำเนินการพัฒนาภายใต้การสนับสนุนด้านการเงิน และองค์ความรู้ โดยเฉพาะในประเทศที่มีการพัฒนาแล้วและมีการกระจุกตัวของความยากจนและความเปราะบางเป็นอันดับแรก เพื่อให้สามารถยกระดับการพัฒนาให้ทัดเทียมกับประเทศในกลุ่มภูมิภาค นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการพลิกโฉมภูมิภาคสู่เวทีโลกได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน ส่วนนโยบายและยุทธศาสตร์ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ให้มีความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกัน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยแผนงานที่ใช้ในการขับเคลื่อน คือ แผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 ซึ่งใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากลุ่มประเทศไปสู่กลุ่มประเทศที่สำคัญของโลก นอกจากนี้ ยังมียุทธศาสตร์ความร่วมมืออ่าวไทย - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ที่เป็นข้อริเริ่มของไทยเมื่อปี 2546 และสมาชิก กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างไร้รอยต่อระหว่างประเทศที่นำไปสู่ความยั่งยืนของเศรษฐกิจและสังคมร่วมกัน (Asian Development Bank, 2018)¹ ซึ่งสามารถสรุปการพัฒนาที่เกี่ยวข้องได้ดังตารางที่ 2.2-1

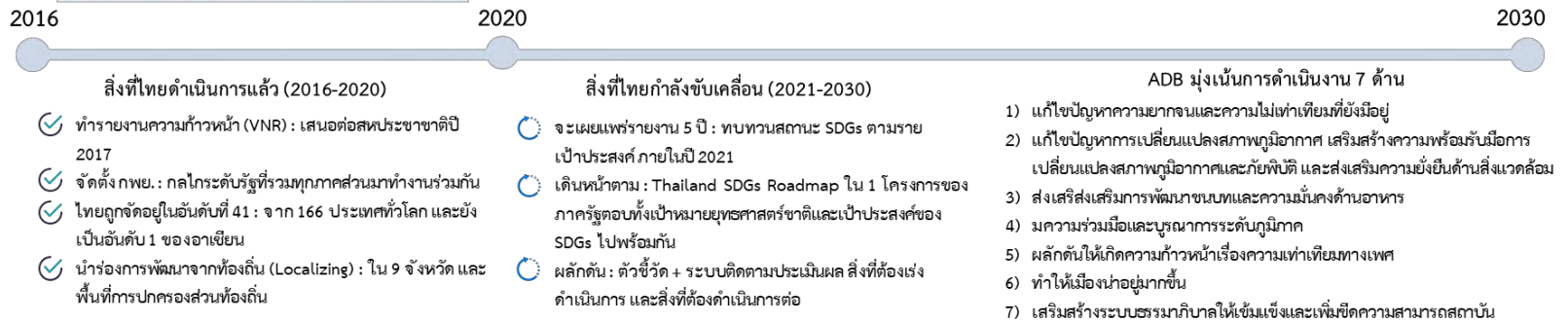
สำหรับนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โดยส่งเสริมให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เนื่องจากความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของไทย (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559 และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)¹) โดยที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการพัฒนาระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน ควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน ได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563 - 2582) ขึ้น เพื่อสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาในระดับนานาชาติ และประเทศ ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรชั้นนำในการร่วมพัฒนาและสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึงและยั่งยืน” (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน), 2562)



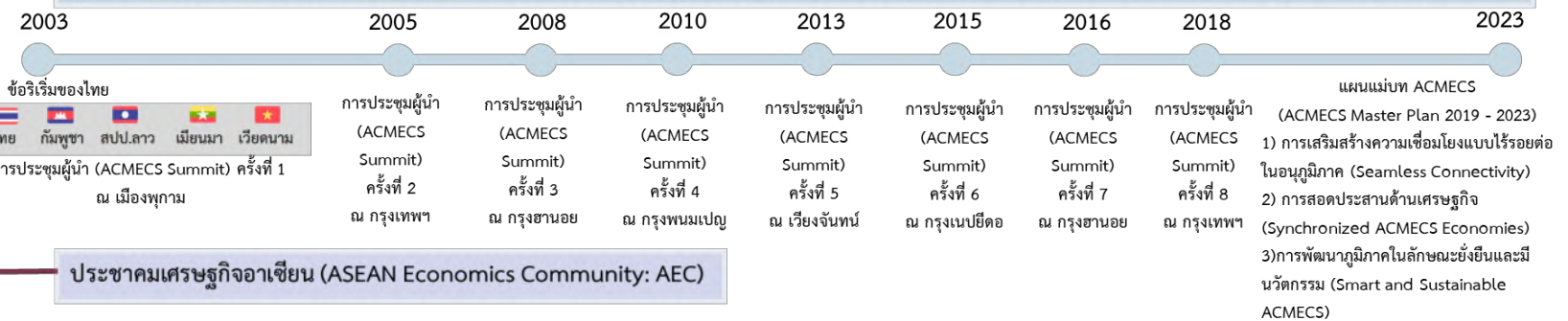
นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

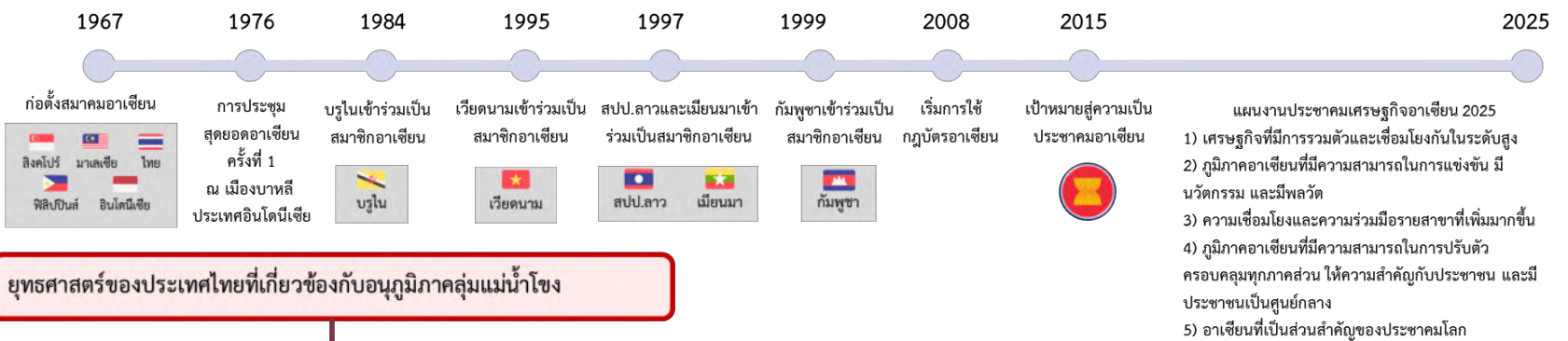
ยุทธศาสตร์ 2030 (ADB Strategy 2030)



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



ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economics Community: AEC)



ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

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

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นต่างประเทศ

- แผนย่อยความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนา
- แผนย่อยการส่งเสริมสถานะบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก (มีสถานะและเกียรติภูมิ)
- แผนย่อยการต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ (มีพลัง)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)

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

(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

- องค์ประกอบ 4 ด้าน 13 หมายเหตุ
- ด้านที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (High Value - added Economy)
- ด้านที่ 2 สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)
- ด้านที่ 3 วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco - friendly Living)
- ด้านที่ 4 ปังจยสนับสนุนในการพลิกโฉมประเทศ Key Enablers for Thailand's Transformation)
- * หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

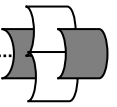
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

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

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงิน (Financial Assistance and Cooperation)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาการความรู้ด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Think Tank)
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 บูรณาการความร่วมมือ (Policy Synergy)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยกระดับการบริหารองค์กร (Resilient Organization)

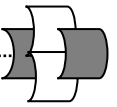
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 2.2-1 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง



ตารางที่ 2.2-1 สรุปผลการศึกษานโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

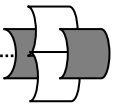
ประเด็น	วัตถุประสงค์	การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	
		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
(1) ยุทธศาสตร์ 2030 ของ ADB (ADB Strategy 2030) การประชุม กรรมการบริหาร ADB ปี 2561 อนุมัติแผน ยุทธศาสตร์ระยะยาว ฉบับใหม่ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ 2030 (Strategy 2030)	เพื่อบรรลุเป้าหมายในการ พัฒนาเอเชียแปซิฟิกให้มีความเจริญรุ่งเรือง มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงพร้อมรับ การเปลี่ยนแปลงและมีความ ยั่งยืน ขณะเดียวกันยังคง มุ่งเน้นขจัดความยากไร้อย่างต่อเนื่องต่อไป		เน้นการค้าเงินงาน 7 ด้าน ได้แก่ - การแก้ปัญหาความยากจน และลดความไม่เท่าเทียมกันที่ยังคงอยู่ - ผลักดันความเท่าเทียมกันทางเพศให้มีความก้าวหน้า - รับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้าง กลไกป้องกันภัยพิบัติและสภาพภูมิอากาศและสร้างความยั่งยืนทางสังคม แวดล้อมให้ดีขึ้น - ทำเขตเมืองให้น่าอยู่ - ส่งเสริมการพัฒนาชนบท และความมั่นคงทางอาหาร - ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาล และขีดความสามารถเชิงสถาบันให้เข้มแข็ง - ส่งเสริมการบูรณาการและความร่วมมือระดับภูมิภาค
(2) ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) การประชุมสุดยอด อาเซียนครั้งที่ 39 ปี 2564 มุ่งเน้นพัฒนาการ ความสัมพันธ์และความร่วมมือกับหุ้นส่วน ภายนอกภูมิภาค	ให้ความสำคัญในการ เสริมสร้างความแข็งแกร่ง ทางเศรษฐกิจร่วมกัน	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) ร่วมกัน	เปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 12 สาขาสำคัญ (Priority Sectors) ได้แก่ - การท่องเที่ยว - การบิน - ยานยนต์ - ผลิตภัณฑ์ไม้ - ผลิตภัณฑ์ยาง - สิ่งทอ - อิเล็กทรอนิกส์ - สินค้าเกษตร - ประมง - เทคโนโลยีสารสนเทศ - สุขภาพ - สาขาโลจิสติกส์



ตารางที่ 2.2-1 สรุปผลการศึกษานโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

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

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



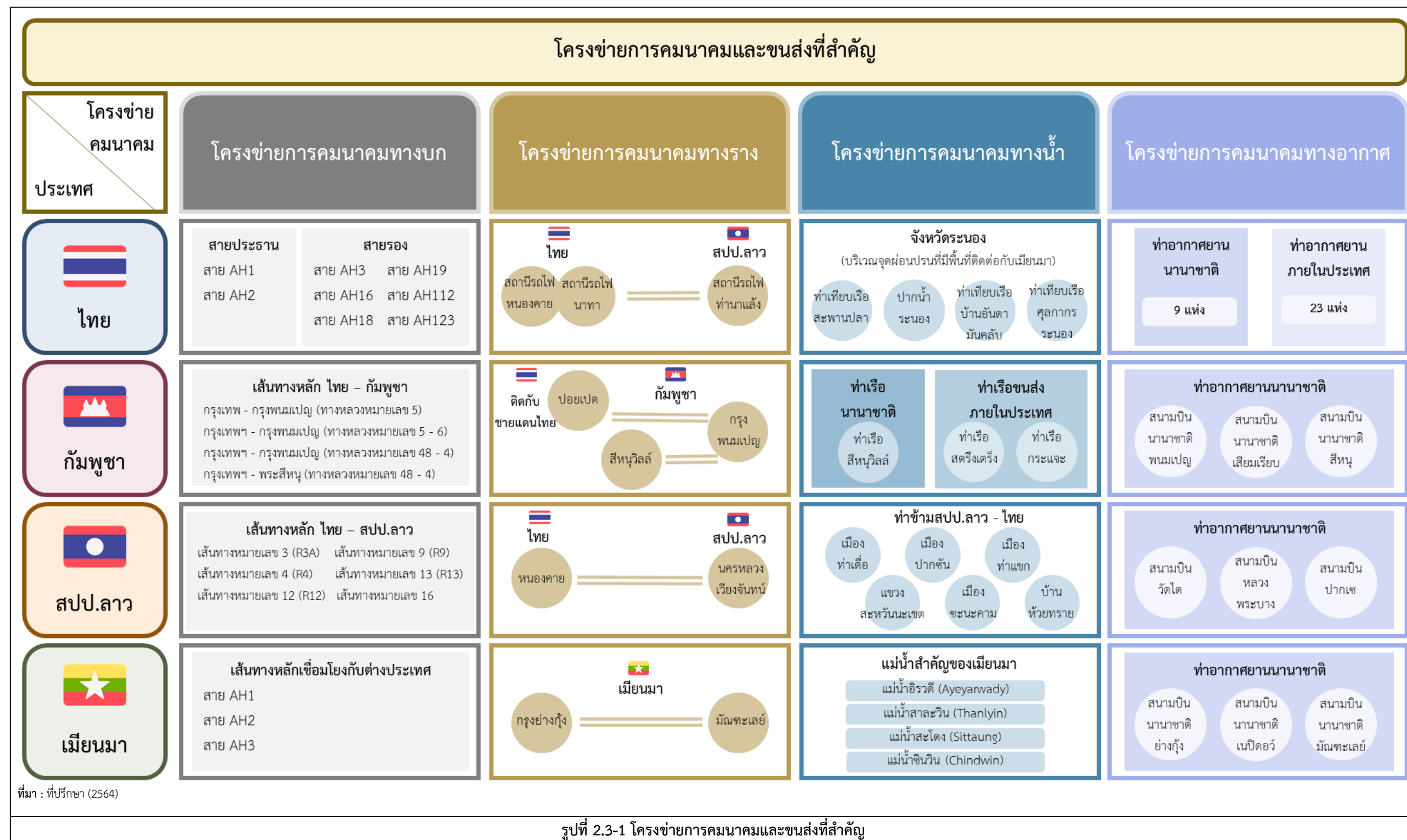
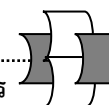
2.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการคมนาคมขนส่งและการค้า

กรอบความร่วมมือ GMS ในปัจจุบันส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตามแนวนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว คือ แนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridors) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งมีโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ ดังรูปที่ 2.3-1 โดย ADB ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนหลักด้านเงินทุนและวิชาการของการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS โดยการจัดทำโครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (RETA 6450: Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่ง โดยเน้น 4 เรื่องหลักๆ คือ (1) การสร้างความเข้มแข็งด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) (2) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศและอนุภูมิภาค GMS เพื่อลดอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบ และต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและเวลา (3) การจัดตั้งองค์กร/สถาบันผู้เชี่ยวชาญในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า (4) การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในอนุภูมิภาค (ทศวิทย์ เกียรติพิทักษ์, 2563) และในขณะเดียวกันกลุ่มประเทศ CLMVT มีการกำหนดข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ช่วยลดขั้นตอน กฎระเบียบ และพิธีการ ที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ซึ่งจะครอบคลุมมิติการขนส่งข้ามพรมแดน ได้แก่ การขนส่ง การตรวจคนเข้าเมือง การกักกัน เป็นต้น (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)¹

2.4 ด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barrier)

จากการกีดกันทางการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี ทั้งมาตรการที่ไม่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) และอุปสรรคทางการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTBs) ส่งผลกระทบในด้านการค้าระหว่างประเทศสมาชิก เช่น ผู้ประกอบการต้องมีต้นทุนเพิ่มขึ้นและขาดความสามารถในการส่งออก ภาครัฐสูญเสียรายได้เข้าประเทศจากมูลค่าการส่งออกที่ลดลง และเป็นภาระของหน่วยงานของรัฐที่ต้องคอยติดตามการประกาศ/ออกเงื่อนไขการกีดกันทางการค้าที่ไม่มีใช้ภาษีของประเทศคู่ค้า และหากประเทศที่มีการพึ่งพาการส่งออกมาก รายได้จากการส่งออกลดลง และจะส่งผลให้รายได้และการจ้างงานของประเทศลดลงและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในประเทศตามไปด้วย (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2556)

แต่หากในอนาคตมีการผ่อนปรนมาตรการด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Barrier) ก็จะช่วยลดต้นทุนการส่งออกสินค้า ทำให้รัฐบาลมีรายได้เข้าประเทศจากมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้น และลดภาระของหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งส่งผลต่อรายได้และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันก็ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้กับประเทศสมาชิก CLMVT ที่เพิ่มขึ้น โดยจากการรวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่ไม่มีใช้ภาษีของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและจีนตอนใต้ ดังตารางที่ 2.4-1



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 2.3-1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญ

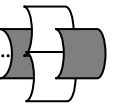
ตารางที่ 2.4-1 นโยบายการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้

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

ตารางที่ 2.4-1 นโยบายการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษีของกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ต่อ)

ประเทศ	นโยบายการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
เวียดนาม	สินค้าเกษตรและอาหาร ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารโดยยื่นคำร้องพร้อมเอกสารและแจ้งผลการพิจารณาทางไปรษณีย์เท่านั้น ทำให้เกิดความล่าช้า
	การส่งออกสินค้าโดยใช้สิทธิประโยชน์โดยใช้ L/C ในการชำระเงินธนาคารของประเทศ ผู้นำเข้าในเวียดนาม มักจะมีการร้องขอเอกสารประกอบการส่งออกมากเกินไปจนเกิดความจำเป็นทำให้ผู้ส่งออกต้องใช้เวลาในการทำเอกสารมากเกินไป โดยเอกสารบางรายการไม่มีความจำเป็นในการเดินพิธีการศุลกากร
	Import Licensing: การออกใบอนุญาตการนำเข้า เป็นมาตรการจำกัดปริมาณนำเข้าหรือ Quantitative Restriction: QR ได้แก่ สินค้าอาหารและเกษตรได้ขยายรายการสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้การขออนุญาตแบบอัตโนมัติมากขึ้นให้ยื่นคำร้อง และแจ้งตอบทางไปรษณีย์เท่านั้น สินค้าอุปโภคบริโภคบางรายการต้องขออนุญาตนำเข้าโดยอัตโนมัติ
	Import Restriction: มีข้อจำกัดการนำเข้า บุหรี่และซิการ์ น้ำมันดิบ หนังสือพิมพ์ วารสารและนิตยสาร และสื่อที่บันทึกด้วยเสียงหรือภาพ (ยกเว้นบางรายการ) สงวนสิทธิ์บางสินค้าไว้ให้กับวิสาหกิจของรัฐเท่านั้น และสงวนธุรกิจการค้าและกระจายสินค้าให้เฉพาะบริษัทเวียดนามเท่านั้น สินค้าโทรศัพท์มือถือ เครื่องสำอาง เหล้าและไวน์ ให้นำเข้าได้ 3 เท่าเท่านั้น (นครโฮจิมินห์ ดานัง และโฮฟอง) และผู้นำเข้าต้องมีเอกสารแต่งตั้งเป็นผู้ดำเนินการจากผู้ผลิต ซึ่งได้รับรองเอกสารโดยสถานทูตเวียดนามในประเทศผู้ผลิต
	Import Prohibition: ไม่อนุญาตให้นำเข้าอาวุธยุทโธปกรณ์ วัตถุระเบิด ยาเสพติด สารเคมีที่เป็นพิษ สินค้าทางวัฒนธรรมที่ขัดแย้งและเสื่อมทราม พลุ ไฟ ของเล่นเด็กบางประเภท สินค้าอุปโภคบริโภคมือสอง ยานยนต์ขับเคลื่อนมือขวา วัสดุจากแร่ใยหินกลุ่ม Amphibole ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์เข้ารหัสต่างๆ เศษวัสดุ/ของใช้แล้วทิ้งทำให้เกิดขยะมลภาวะและอุปกรณ์ ทำความเย็นที่ใช้ Chlorofluorocarbons
จีนตอนใต้	ฉลากสิ่งแวดล้อมต้องมีเอกสารรับรองด้านสิ่งแวดล้อมของจีน (China Environmental United Certification Center: CEC)
	สินค้าอุปโภคบริโภคมีการออกกฎหมายภายในประเทศให้มีความแตกต่างกันระหว่างรัฐบาลกลางและระดับมณฑล การจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมมีความซ้ำซ้อนกันในประเทศ
	การตรวจสอบสินค้าผัก ผลไม้นำเข้ามีความเข้มงวดสูงและใช้เวลานาน
	การขอใบอนุญาตนำเข้าของผู้ประกอบการจีนกำหนดให้เฉพาะชาวจีนเท่านั้น
	การส่งออกผลไม้จากไทยเข้าสู่ตลาดจีน ถึงแม้จะไม่มีกีดกันภาษีนำเข้าแต่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ขณะที่ผลไม้จีนที่เข้ามาในตลาดไทยเสียภาษีร้อยละ 0 การเสียค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น ปัญหาด้านระวางเรือที่ไม่เพียงพอและการเปิดปิดเขื่อนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือขนส่งสินค้าของจีน รวมถึงการขนส่งที่ต้องใช้รถคอนเทนเนอร์แบบตู้แช่เย็นเพื่อป้องกันความเสียหายที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (ม.ป.ป.)



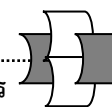
2.5 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

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

ซึ่งภาวะเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีการเติบโตตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก สรุปดังรูปที่ 2.5-1 โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งเริ่มหดตัวในปี 2563 จากผลกระทบของปัญหาโรคระบาดโควิด-19 เมื่อพิจารณารายได้ต่อหัวของประชากรในกลุ่มประเทศ พบว่า ไทยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวมากที่สุดในขณะที่เมียนมามีรายได้ต่ำที่สุด ทั้งนี้โครงสร้างการผลิตของทุกประเทศในกลุ่มประเทศมีสัดส่วนภาคบริการมากที่สุดโดยเฉพาะไทยและจีนที่มีสัดส่วนรายได้เกิดจากภาคบริการมากกว่าครึ่ง ส่วนดุลการค้าระหว่างประเทศในช่วง 5 ปี (2558 - 2562) พบว่า มีเพียงไทยและจีนเท่านั้นที่มีดุลการค้าเกินดุลในขณะที่ประเทศอื่นอยู่ในภาวะการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามในปีปัจจุบันที่ทุกประเทศต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจซบเซาจากปัญหาโรคโควิด-19 ระลอกใหม่ ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของแต่ละประเทศแตกต่างกันทั้งนี้ขึ้นกับการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาทั้งจากความซบเซาจากการระบาดในปี 2563 และการระบาดรอบใหม่ที่ส่งผลกระทบเพิ่มขึ้นของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเทศที่จะส่งผลต่อการฟื้นตัวและการเติบโตทางเศรษฐกิจของทุกประเทศ (International Monetary Fund, 2021)

2.6 สรุปการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากข้อมูลต่างๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่า GMS เป็นกรอบความร่วมมือที่มีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยการดำเนินงานของ GMS นั้นเป็นการดำเนินการภายในกลุ่ม แต่ย่อมไม่รอดพ้นจากการแทรกแซง การเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์จากประเทศมหาอำนาจที่เข้ามามีอิทธิพลสำคัญใน GMS ประกอบด้วย จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย และเกาหลีใต้ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของประเทศและกลุ่มในภูมิภาค ดังรูปที่ 2.6-1 จะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศพยายามเข้ามามีบทบาทในอนุภูมิภาคในรูปแบบต่างๆ ดังนี้



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

ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion

เศรษฐกิจและสังคม

ไทย

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

สปป.ลาว

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

กัมพูชา

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

เวียดนาม

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

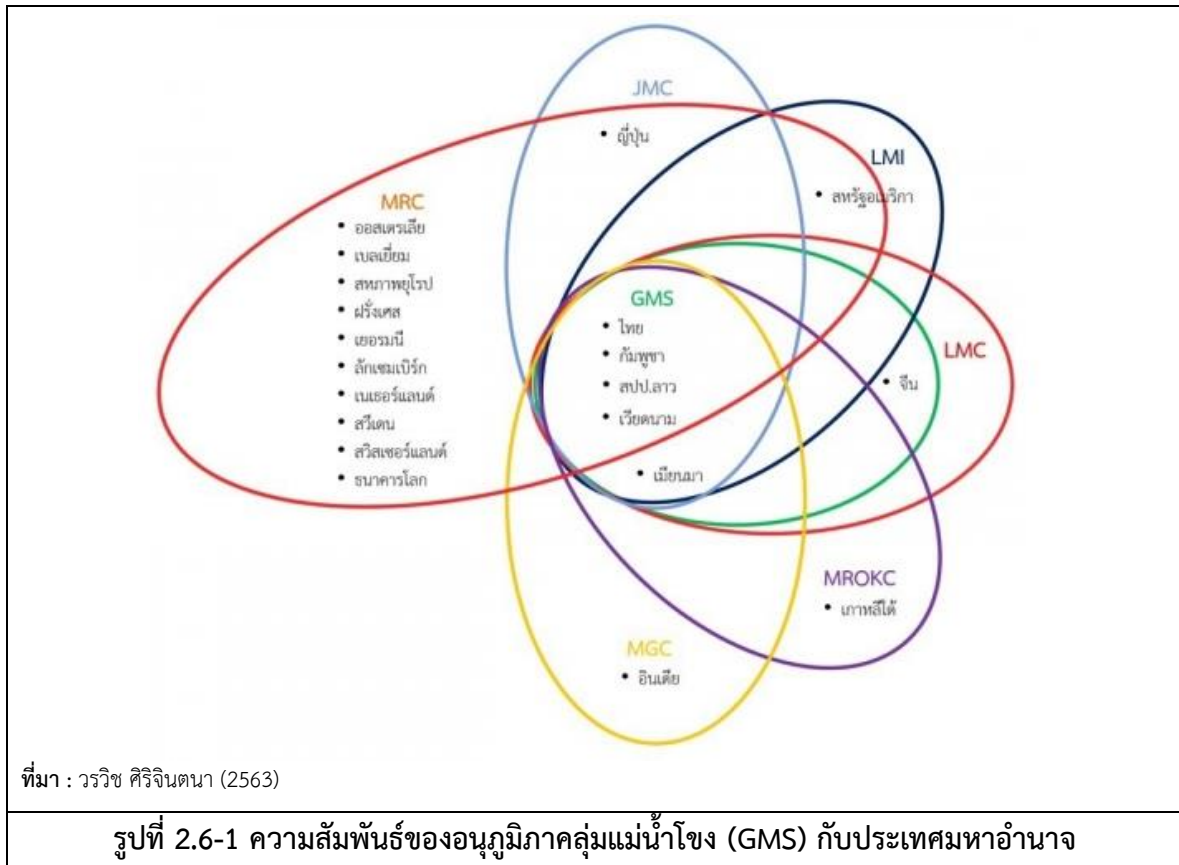
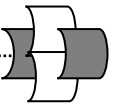
เมียนมา

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

จีน

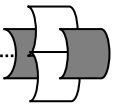
ประชากร (2564) => 1,408 ล้านคน
 GDP (2564) => 16,642.32 พันล้านเหรียญสหรัฐ
 GDP Per Capita (2564) => 17,624.26 ดอลลาร์สหรัฐ
 GDP by sector (2564) => เกษตรกรรม 8% , อุตสาหกรรม 39% , บริการ 53%
 การท่องเที่ยว (2557 - 2562) => 4.95 %
 มูลค่าการส่งออก (2562) => 2,499,028.93 พันล้านเหรียญสหรัฐ
 มูลค่าการนำเข้า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

รูปที่ 2.5-1 อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion เศรษฐกิจและสังคม



1) **จีน** ในฐานะสมาชิก GMS พยายามแผ่ขยายอิทธิพลของตน โดยการกระชับความสัมพันธ์กับประเทศสมาชิกให้แน่นแฟ้นและครอบคลุมรอบด้าน ผ่านความร่วมมือด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ การเร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคม ขนส่งทั้งทางรถยนต์และรถไฟในพื้นที่ลุ่มน้ำโขงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพิ่มความร่วมมือเพื่อการพัฒนาและลดปัญหาความยากจน การสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศใน GMS นอกจากนี้ จีนยังผลักดันกรอบความร่วมมือล้านช้าง - แม่น้ำโขง (Mekong - Lancang Cooperation - LMC) ซึ่งประกอบด้วย จีน ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อเป็นกลไกกระชับความร่วมมือของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างจีน-อาเซียน (สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564)

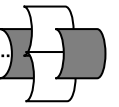
2) **สหรัฐอเมริกา** พยายามรักษาบทบาท และความสัมพันธ์กับประเทศในลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (ประกอบด้วย ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม) เพื่อถ่วงดุลอิทธิพลจีนในภูมิภาค ตามกรอบข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative - LMI) ที่สหรัฐฯ ริเริ่มไว้ตั้งแต่ปี 2552 ซึ่งเปิดโอกาสให้สหรัฐฯ มีส่วนช่วยเหลือและร่วมพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำโขงตอนล่าง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



3) **ญี่ปุ่น** ต้องการมีบทบาทที่ชัดเจนขึ้นในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง จึงผลักดันกรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง กับญี่ปุ่น (Mekong - Japan Cooperation) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่าง สมาชิกก่อตั้งกับสมาชิกใหม่ของอาเซียนภายใน GMS เพื่อความแข็งแกร่งของอาเซียน ซึ่งจะนำไปสู่สันติภาพเสถียรภาพ และความเจริญรุ่งเรืองของภูมิภาคเอเชียต่อไป โดยผ่านการให้ความช่วยเหลือของญี่ปุ่นที่ให้แก่ GMS กลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ในด้านต่างๆ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การเสริมสร้างขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า รวมถึงการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและประชาชน ขณะที่ไทยแสดงบทบาทเป็นประเทศผู้ให้ร่วม (Co - donor/Co - sponsor) กับญี่ปุ่นในการพัฒนา GMS โดยเฉพาะการให้ความช่วยเหลือในด้าน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ซึ่งไทยมีประสบการณ์และศักยภาพ ทั้งนี้ญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนา GMS มาเป็นเวลานาน โดยให้เงินสนับสนุนผ่าน ADB ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน GMS ในการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - ญี่ปุ่น เห็นพ้องที่จะสานต่อความร่วมมือภายใต้ 3 เสาหลักของ Tokyo Strategy 2018 ได้แก่ 1) การพัฒนาความเชื่อมโยงที่ดีและมีคุณภาพ 2) การพัฒนาสีเขียวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยสนับสนุนการจัดทำข้อริเริ่มแม่น้ำโขงกับญี่ปุ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ปี 2573 (Mekong - Japan Initiative for SDGs toward 2030) ให้เสร็จสิ้นเพื่อสามารถรับรองในการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - ญี่ปุ่น และ 3) การสร้างสังคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)¹

4) **อินเดีย** ส่งเสริมความร่วมมือกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - คงคา (Mekong - Ganga Cooperation - MGC) ซึ่งประกอบด้วย อินเดีย กัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม โดยให้ความสำคัญกับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว การศึกษาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการขนส่ง นอกจากนี้ อินเดียยังพยายามผลักดันกรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - คงคาให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแม่น้ำโขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor) ซึ่งจะบูรณาการเข้ากับความเชื่อมโยงอินเดีย - อาเซียน (India - ASEAN Connectivity) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า นอกจากนี้ ที่ประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือ แม่น้ำโขง - คงคา ครั้งที่ 10 ที่กรุงเทพฯ เมื่อสิงหาคม 2562 ได้รับรองแผนปฏิบัติการ MGC ปี 2562 - 2565 (MGC Plan of Action 2019 - 2022) ซึ่งช่วยกำหนดทิศทางความร่วมมือในอนาคตของ MGC โดยมุ่งเน้นสาขาความร่วมมือด้านคมนาคมและการติดต่อสื่อสาร การเกษตร การจัดการทรัพยากรน้ำ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วัฒนธรรม การท่องเที่ยว เชิงพุทธศาสนา การศึกษา สาธารณสุขและการแพทย์แผนโบราณ และในปี 2563 ครบรอบ 20 ปี ของความร่วมมือดังกล่าว (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)

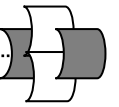
5) **เกาหลีใต้** มีความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขงกับเกาหลีใต้ (Mekong - ROK Cooperation) ซึ่งประกอบไปด้วย กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และเกาหลีใต้โดยมีเป้าหมายที่จะลดช่องว่างการพัฒนาในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง รวมถึงส่งเสริมสัมพันธ์ระหว่างอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและเกาหลีใต้ ในด้านต่างๆ เฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ตามแผนปฏิบัติการแม่น้ำโขงกับเกาหลี



ได้ปี 2557 - 2560 ซึ่งระบุแนวทางการดำเนินความร่วมมือใน 6 สาขา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศ การเกษตร การจัดการทรัพยากรน้ำ การพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 2556)²

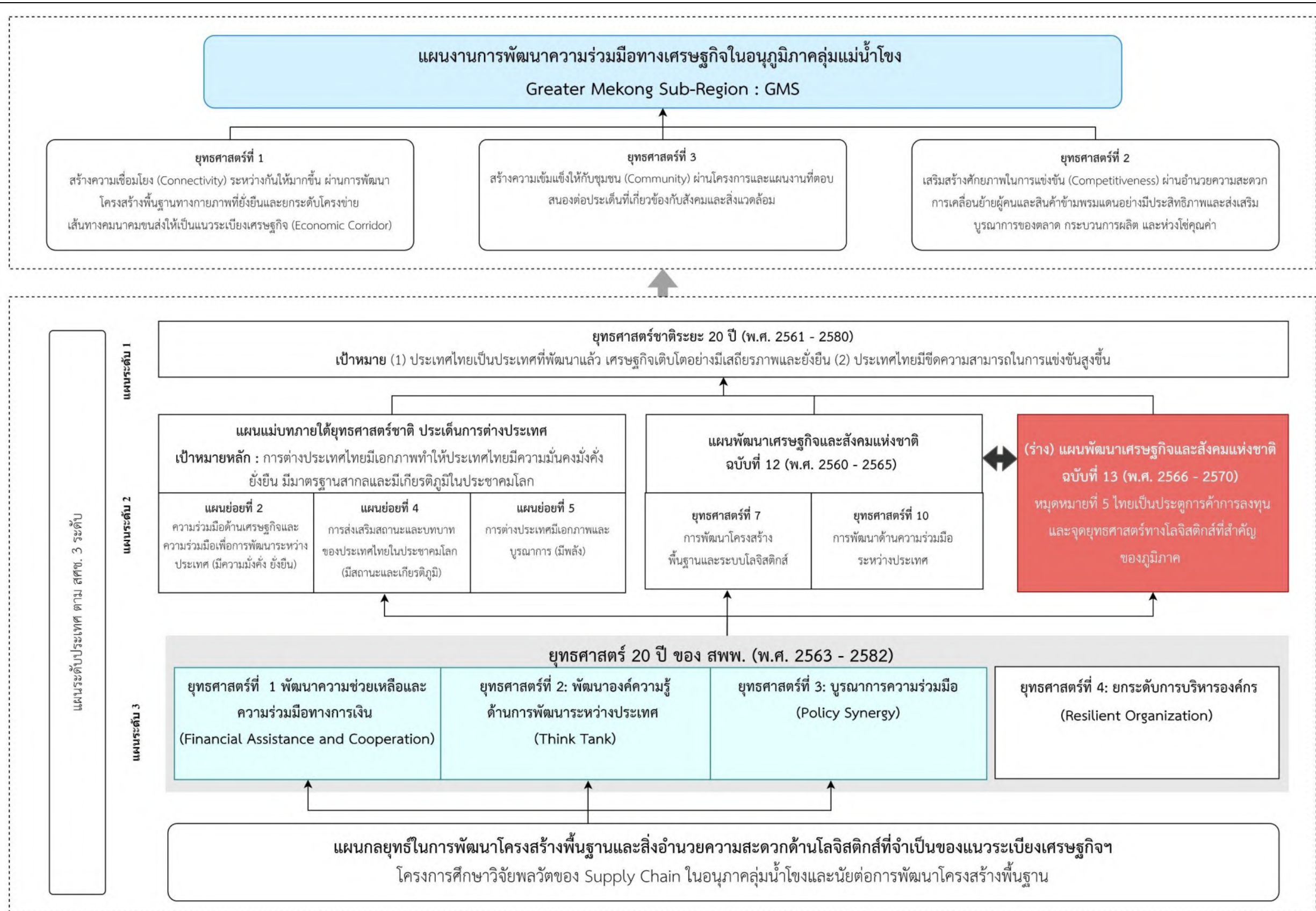
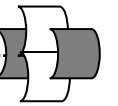
ดังนั้น เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) กับประเทศมหาอำนาจจากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) กลายเป็นจุดสนใจและเป้าหมายของประเทศมหาอำนาจมากขึ้น เช่น จีน สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ เนื่องจากเป็นกลไกหลักที่สำคัญในการพัฒนาแม่น้ำโขงที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งของประชาคมอาเซียน เห็นได้จากกรอบยุทธศาสตร์การวางแผนงาน GMS ระยะ 10 ปี (ปี 2555 - 2565) ที่เน้นความร่วมมือในการดำเนินงานด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน โทรคมนาคม การท่องเที่ยว การเกษตร การค้าและการลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้ GMS กลายเป็นกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างรวดเร็วและเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างมาก ความสำเร็จในการรวมตัวในอนุภูมิภาคทำให้ประเทศมหาอำนาจต้องการเข้ามามีส่วนร่วมหรือแสวงประโยชน์ทั้งจากทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และตลาดลงทุนที่สำคัญ ขณะที่ในอีกด้านหนึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่มีต่อประชาคมโลก ซึ่งกรอบความร่วมมือต่างๆ จะทำให้เกิดประโยชน์ในการยกระดับเศรษฐกิจและสังคม และประโยชน์อื่นๆ แก่ไทยและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงได้ดังนี้

- ป้องกันความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาาร่วมกันของอนุภูมิภาค
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกัน และเป็นหนึ่งเดียวกันอย่างไร้รอยต่อ
- พัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ไปให้ทิศทางเดียวกัน เพื่อความเป็นหนึ่งเดียวกัน และสามารถสร้างอำนาจต่อรองแก่ประเทศสมาชิกในเวทีโลกทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง
- ทำให้เกิดสภาพคล่องในการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ
- ตลาดขนาดใหญ่ของอนุภูมิภาค จะเป็นโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้าไทยมากขึ้น และยกระดับเป็นตลาดที่สำคัญในระดับโลกได้
- การรวมเป็นตลาดเดียวกันจะช่วยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในภูมิภาค รวมถึงไทยมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างงานและรายได้แก่ประชาชน
- ร่วมมือกันปรับระเบียบและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศสมาชิกที่จะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และขจัดมาตรการกีดกันต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ลดอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และอนุภูมิภาคให้เข้าสู่ตลาดเศรษฐกิจระดับโลกได้อย่างมั่นคงร่วมกัน
- ช่วยกระตุ้นให้ภาคส่วนต่างๆ ของไทย และประเทศสมาชิก อาทิ ภาคธุรกิจ เกษตร ท่องเที่ยว เริ่มปรับตัวเพื่อรับมือกับเศรษฐกิจโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว



- การลดช่องว่างด้านการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก และลดปัญหาการโยกย้ายถิ่นฐานของประเทศที่พัฒนาน้อยกว่า
- ช่วยให้ประชาชนมีความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ความยากจนจะลดลง สามารถเข้าถึงการศึกษาได้อย่างทั่วถึง มีสวัสดิการทางสังคมที่มั่นคง

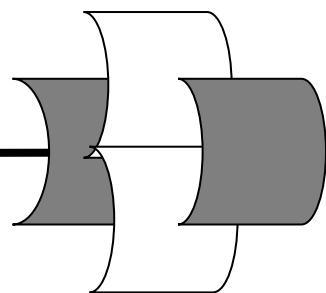
ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาต่างๆ เกิดประโยชน์สูงสุดดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และนำไปสู่การยกระดับและการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน จากการวิเคราะห์กรอบความร่วมมือ นโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง สถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า การจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ ที่จะทำให้เกิดความเชื่อมโยงต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทาน ของ GMS ให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างไร้รอยต่อ และยกระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนในอนุภูมิภาคและไทยได้นั้น ต้องดำเนินการในสอดคล้องกับแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับนานาชาติและระดับประเทศในกรอบหลักดังรูปที่ 2.6-2 ซึ่งจะเป็นเป้าหมายหลักในการดำเนินงานศึกษาภายใต้โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้ต่อไป



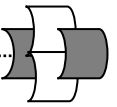
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 2.6-2 กรอบความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ

บทที่ 3



การศึกษาสภาพปัจจุบันและ
ความพร้อมของการพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



บทที่ 3

การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อม ของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อรวบรวมและศึกษาข้อมูลในปัจจุบันของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
- 2) เพื่อศึกษาความพร้อมในการพัฒนาในอนาคตของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
- 3) เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงผลกระทบต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

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

3.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

3.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ดังรูปที่ 3.1.1-1 ประกอบด้วย

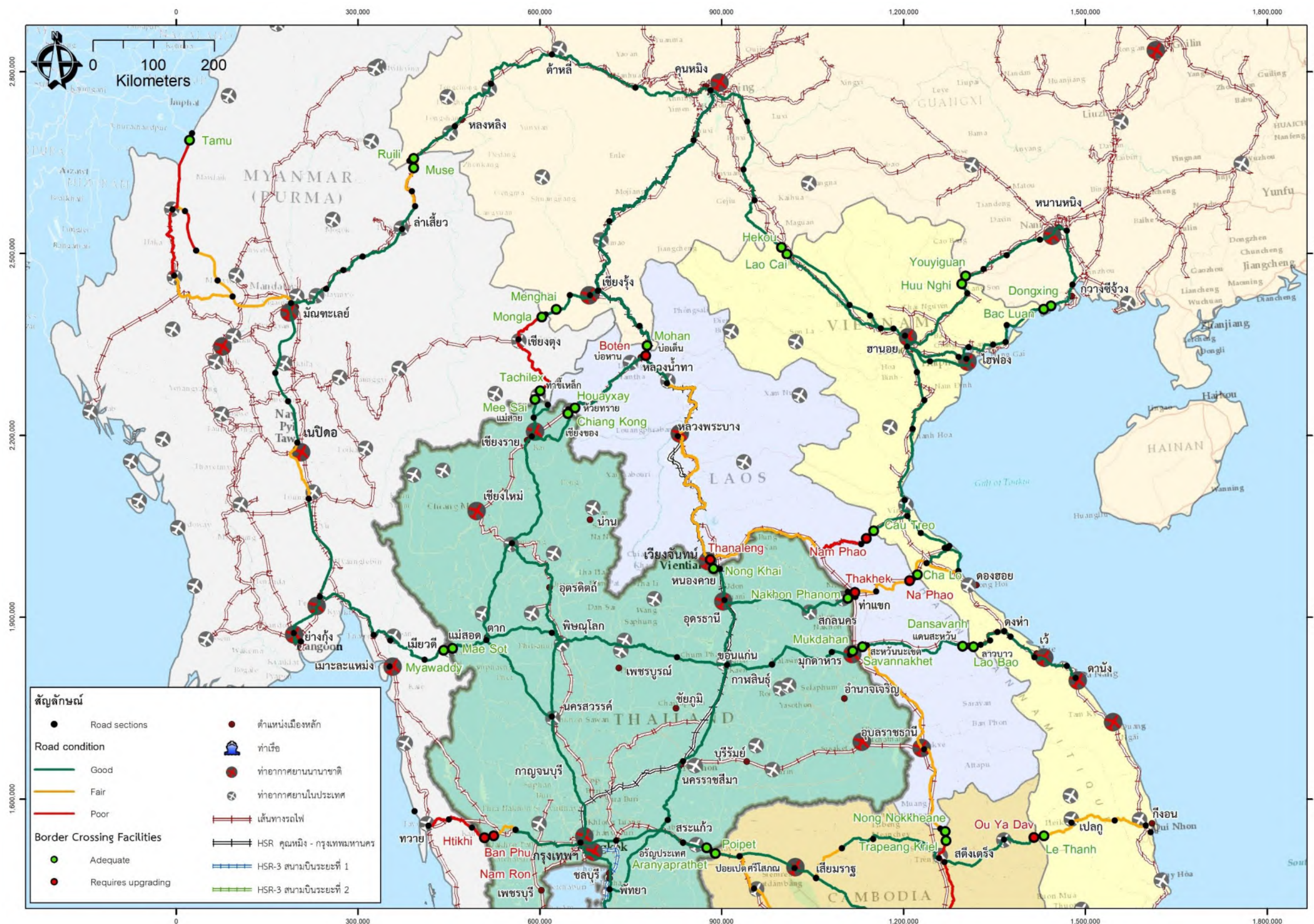
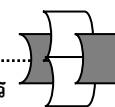
1) การพัฒนาทางถนน

ระเบียงเศรษฐกิจย่อยในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ที่มีแนวเส้นทางพาดผ่านไทย ประกอบไปด้วย NSEC-1, NSEC-2 และ NSEC-7 ซึ่งสภาพถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี และมีการซ่อมแซมและยกระดับให้เป็น Primary Class 4 ช่องจราจร ในพื้นที่ สปป.ลาว และจีนตอนใต้ แต่มีบางส่วนที่ต้องปรับปรุง โดยเฉพาะในแนวที่พาดผ่านเมียนมา และ สปป.ลาว ส่งผลให้ต้องมีการปิดการจราจรเป็นบางครั้งในช่วงที่สภาพถนนไม่ปลอดภัย (Asian Development Bank, 2018)¹

2) การพัฒนาทางราง

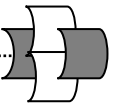
เส้นทางรถไฟ GMS ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) ประกอบไปด้วย

- เส้นทางรถไฟในไทย คือ กรุงเทพฯ - รังสิต ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี และรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ซึ่งมีท่าเรือบกที่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562 และการรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.1.1-1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)



- เส้นทางรถไฟใน สปป.ลาว คือ ทางรถไฟสายหนองคาย - ท่านาแล้ง หรือทางรถไฟสายหนองคาย - เวียงจันทน์ เป็นทางรถไฟ ระหว่างประเทศที่เชื่อมไทยและ สปป.ลาว ซึ่งมีท่าเรือบกที่ทำเรือบกท่าแขก (Thakhek Dry Port) ตั้งอยู่ในแขวงคำม่วน (Khammuan) (จากรูวรรณ สมคณะ, 2562 และ Advertorial Desk, 2021)

- เวียดนามไม่มีเส้นทางรถไฟ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) แต่ท่าเรือบกจำนวน 11 แห่ง (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017)

ทั้งนี้ ไทย สปป.ลาว และจีนตอนใต้ มีการพัฒนาระบบรางเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของเครือข่ายรถไฟในอนุภูมิภาค อาทิ โครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงในไทย โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สายบ่อเต็น - เวียงจันทน์ (Boten - Vientiane Railway) โครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย ท่าแขก - หวงอ่าง (Vientiane - Vung Ang Railway) และโครงการท่าเรือบก - ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) และเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) ของ สปป.ลาว รวมทั้งโครงการพัฒนาระบบรถไฟ สายอู่วี้ซี - บ่อหาน (Yuxi - Mohan Railway or Yumo Railway) ของจีน (Devonshire - Ellis, 2021)

3) การพัฒนาทางน้ำ

การพัฒนาทางน้ำตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จำแนกออกเป็น ในแผ่นดิน (Inland Waterway) และทางทะเล ดังนี้

- ในแผ่นดิน (Inland Waterway) ได้แก่ ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือพานิชย์เชียงแสน ท่าเรือบักที่ตั้งอยู่จังหวัดเชียงราย ของไทย (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2560 และการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2562)

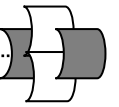
- ทางทะเล (Maritime Waterway) ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ของไทย และท่าเรือน้ำลึก หวงอ่าง (Vung Ang) ของเวียดนาม

4) ทางอากาศ

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

5) จุดผ่านแดน

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



3.1.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC เปรียบเสมือนเป็นประตูการค้าสำหรับจีน และอาเซียน โดยโอกาสที่ดีในการลงทุนในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) มีดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ สปป.ลาว และไทย ได้ก่อตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน เพื่อเปิดโอกาสให้เกิดความร่วมมือด้านการค้า การผลิต และการบริการต่างๆ ข้ามพรมแดน ดังแสดงในรูปที่ 3.1.2-1 และตารางที่ 3.1.2-1

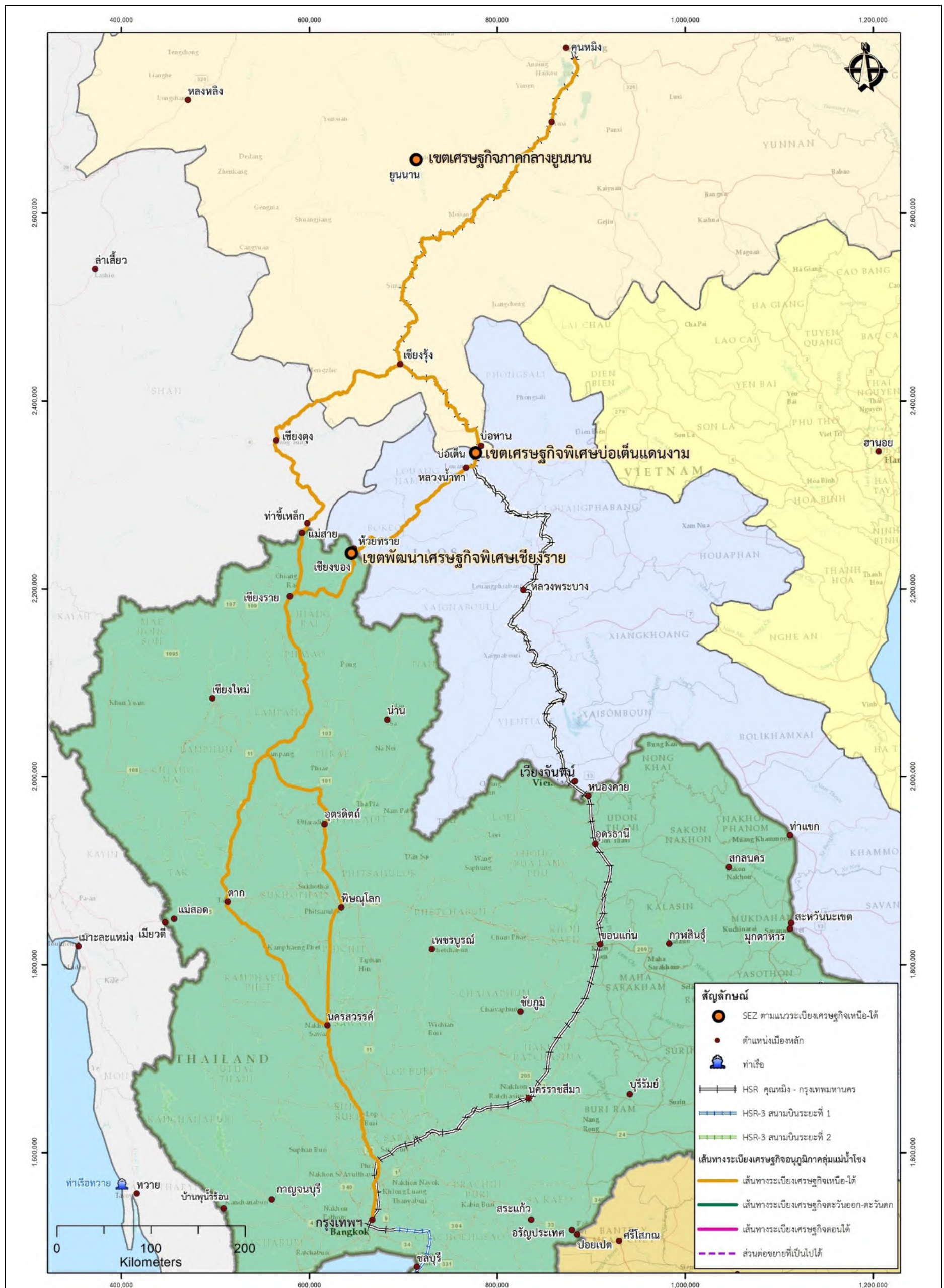
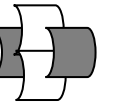
3.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

3.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) ดังรูปที่ 3.2.1-1 ประกอบด้วย

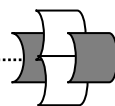
1) การพัฒนาทางถนน

โครงข่ายถนนในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) มีจุดเริ่มต้นจากดานัง - เว้ - ดงห่า - ลาวบาว - แดนสะหวัน - สุวรรณเขต - มุกดาหาร - กาฬสินธุ์ - ขอนแก่น - พิชญ์โลก - ตาก - แม่สอด - เมียวดี - เมะละแหม่ง ซึ่งสภาพถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ดี มีเพียงช่วงสะพานมะแซ - เซโน ใน สปป.ลาว ที่มีสภาพพอใช้ จำเป็นจะต้องได้รับการซ่อมแซมและยกระดับอย่างเร่งด่วน ขาดแคลนป้ายและเครื่องหมายจราจร (Asian Development Bank, 2018)²



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.1.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)



ตารางที่ 3.1.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
เหนือ - ใต้ (North - South Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
จีน	เขตเศรษฐกิจภาค กลางยูนนาน ^a	เมืองคุนหมิง ฉู่จี้ ฉู่สง และยวีซี	อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล โลหะ เหล็ก พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรมยาสูบ	นโยบายเมืองหัวสะพาน ยูนนานเป็นแรงขับเคลื่อน สำคัญด้านโลจิสติกส์
	เขตกลุ่มอุตสาหกรรม ภาคกลางยูนนาน ^a	เมืองอานหนิง อี้เหมิน ลู่เฟิง ฉู่สง ชงหมิง ชวินเตียน และหม่าหลง	อุตสาหกรรมการผลิต เครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และ เทคโนโลยีสารสนเทศ อุตสาหกรรมประหยัพลังงาน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์ และอะไหล่ การแปรรูปสินค้า เกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์ และ บริการทันสมัย	เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ถูก พัฒนาเพื่อสนับสนุนการ เติบโตของเขตเศรษฐกิจ พิเศษภาคกลางยูนนาน
สปป.ลาว	เขตเศรษฐกิจพิเศษ บ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ) ^b	แขวงหลวงน้ำทา	คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า โรงแรม รีสอร์ท สถาบันการเงิน โทรคมนาคม สนามกอล์ฟ และ ศูนย์สุขภาพ มูลค่าการลงทุน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ^d	ตั้งอยู่ใกล้บริเวณเขต ชายแดน สปป.ลาว - จีน ตอนใต้ บนเส้นทางสาย NSEC-1 (ผ่าน สปป.ลาว) เชื่อมโยงการขนส่ง สินค้า ระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
ไทย	เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษเชียงราย ^c	อ.แม่สาย อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ จังหวัดเชียงราย	ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ มีการลงทุน อุตสาหกรรมผลิตยางเครป ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ มีธุรกิจตั้งใหม่ 1,069 ราย วงเงิน 1,799.40 ล้านบาท ^e	มีสะพานเชื่อมโยงกับ เมียนมา และ สปป.ลาว มีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เชื่อมโยงจีนตอนใต้

ที่มา : ^a สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง (2558)

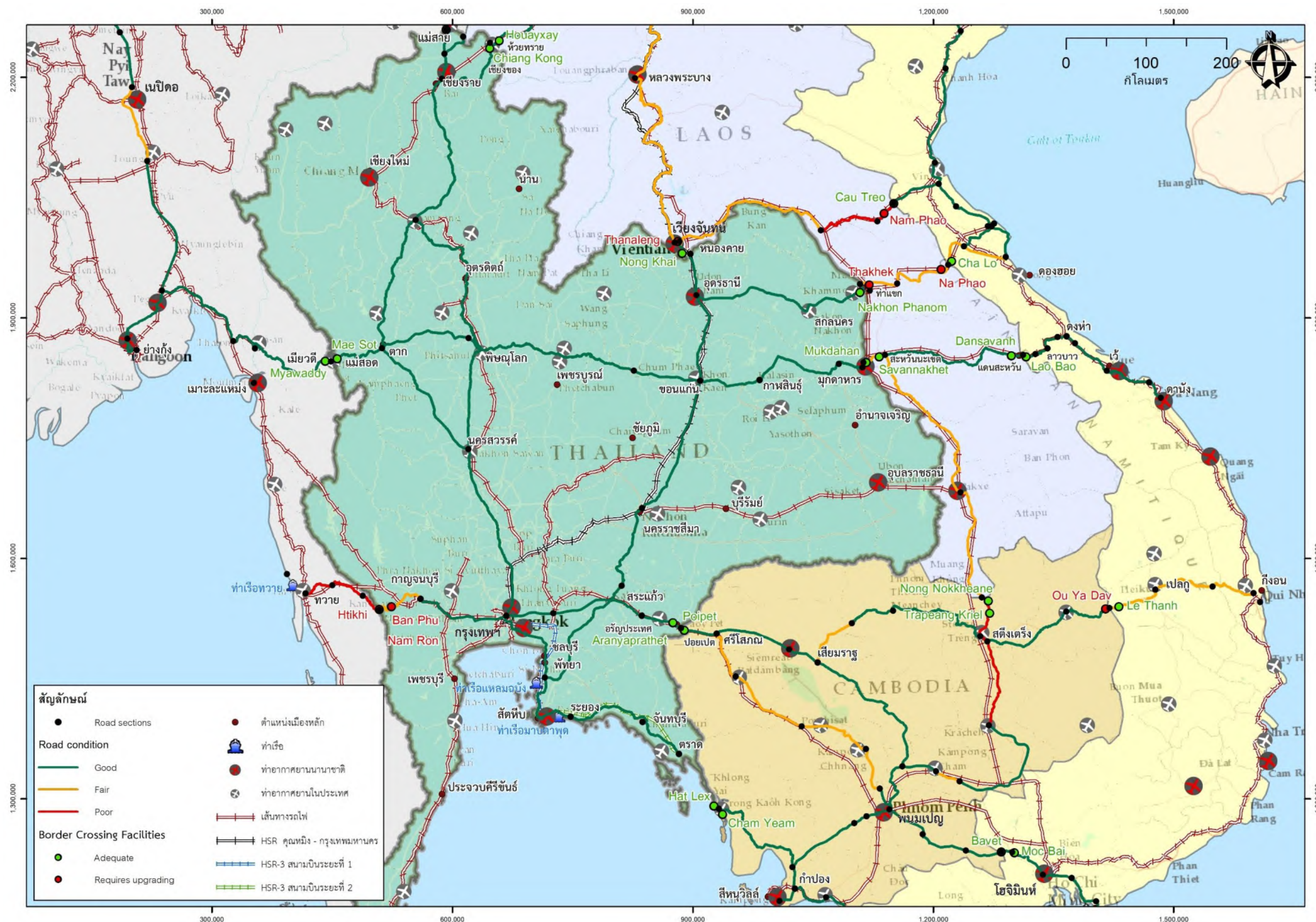
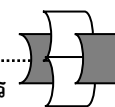
^b กระทรวงการต่างประเทศ (ม.ป.ป.)

^c สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)

^d กองยุทธศาสตร์การพัฒนพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)

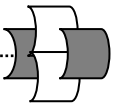
^e Investment Promotion Department Laos PDR (n.d.)¹

และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)



ที่มา : ทิปรีक्षा (2564)

รูปที่ 3.2.1-1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)



2) การพัฒนาทางราง

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

- เส้นทางรถไฟในเมียนมา คือ เส้นทาง ย่างกุ้ง (Yangon) - มาละหม่ง (Mawlamyine) ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และอยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ สาย ท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa - an) - เมียวดี (Myawaddy) และมีท่าเรือบก คือ ท่าเรือบก KM Terminal and Logistics และ Resource Group (RG) (The ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2021) และ Souvannayong, n.d.)

- ไทย ปัจจุบัน ยังไม่มีแนวเส้นทางรถไฟให้บริการ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) แต่อยู่ระหว่างการศึกษาโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คือ โครงการรถไฟทางคู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ช่วงที่ 1 และมีแผนที่จะทำการศึกษา ช่วงที่ 2 และช่วงที่ 3 ตามลำดับต่อไป (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562)

- สปป.ลาว ไม่มีเส้นทางรถไฟที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน แต่มีโครงการพัฒนาระบบรถไฟ สาย สะหวันนะเขต (Savannakhet) - ลาวบาว (Lao Bao) และมีท่าเรือบก คือ ท่าเรือบกสะหวันนะเขต (Savannakhet Dry Port) (Devonshire - Ellis, 2021)

3) การพัฒนาทางน้ำ

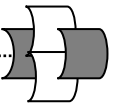
ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) การพัฒนาทางน้ำจะเป็นการพัฒนาท่าเรือทางทะเล (Maritime Waterway) ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port) ท่าเรือติลาวา (Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) or Thilawa Port) ของเมียนมา และท่าเรือดานัง (Da Nang Port) ของเวียดนาม

4) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันออก (East - West Economic Corridor) ประกอบไปด้วย Yangon International Airport ในเมียนมา ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในไทย และ Danang International Airport ในเวียดนาม (Greater Mekong Subregion, 2021)

5) จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนทุกจุดตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปลอยร่วม หรือ Common Control Area (CCA) เป็นต้น โดยมีจุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา (แม่สอด - เมียวดี) ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 อำเภอ แม่สอด จังหวัดตาก



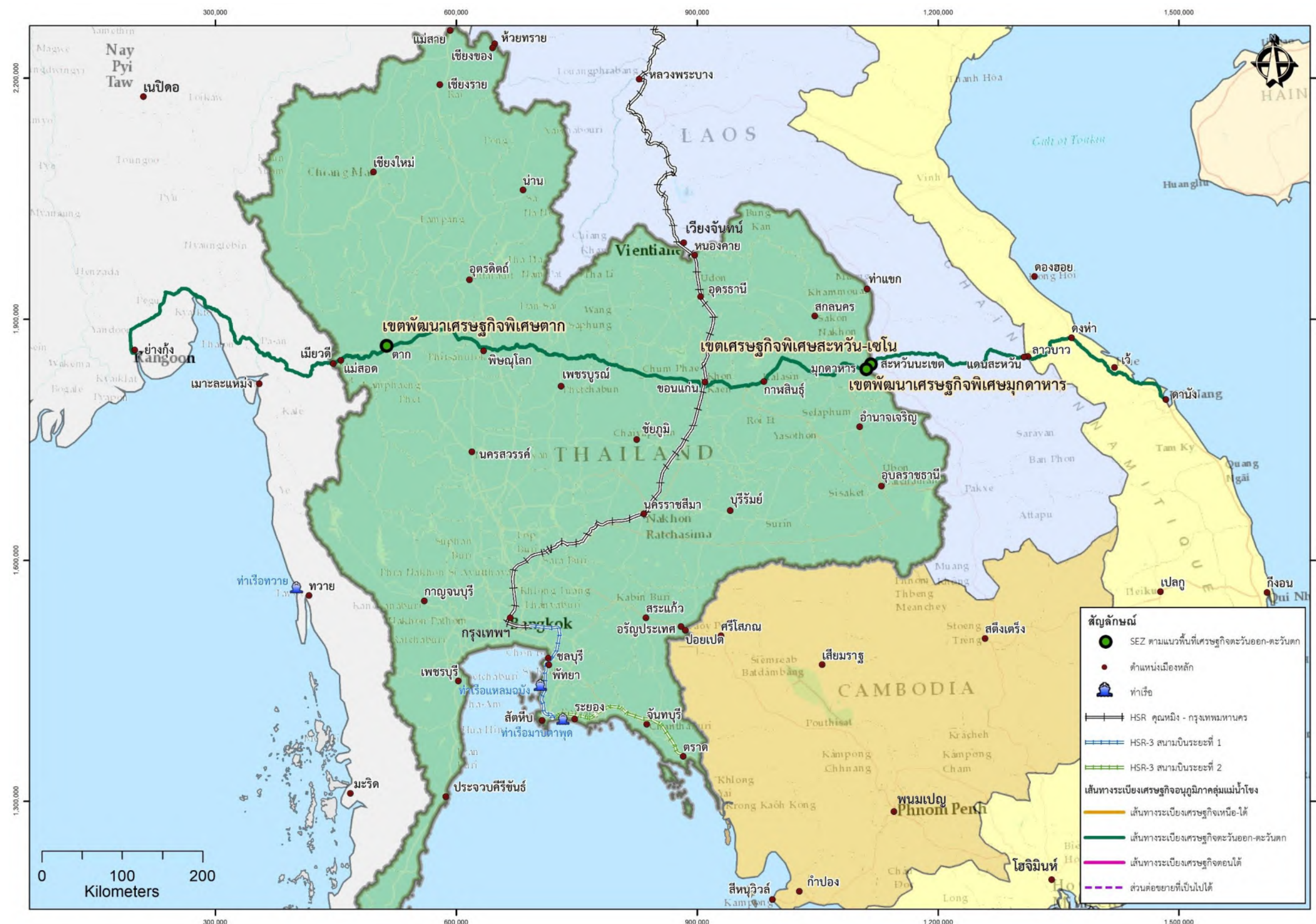
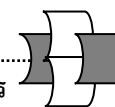
จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) และจุดผ่านแดนถาวร
แดนสะหวัน (Dansavanh) - ลาวบาว (Lao Bao)

3.2.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ครอบคลุมพื้นที่ที่มีความหลากหลายที่สุดในภูมิภาค ลักษณะสำคัญคือความห่างไกลจากศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักและการที่มีประชากรเบาบางโดยเฉพาะในสปป.ลาว พื้นที่ส่วนใหญ่ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจยังคงพึ่งพาการเกษตร ระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นสะพานเศรษฐกิจที่มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้ และช่วยให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลอย่างสปป.ลาว สามารถเข้าชายฝั่งทะเลได้ที่ท่าเรือดานัง เวียดนาม อีกทั้งเป็นศูนย์กลางของจุดตัดของเส้นทางต่างๆ ในอินโดจีน ทำให้เป็นชุมทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ จึงส่งผลให้เกิดโอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก EWEC มีดังต่อไปนี้

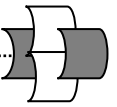
- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร (แปรรูปการเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์)
- การแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติ เช่น อุตสาหกรรมไม้ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง แกรนิต ปูน เซรามิกส์ และแก้ว
- อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เช่น สิ่งทอ รองเท้า เครื่องหนัง ของเล่น เฟอร์นิเจอร์ หัตถกรรม และเครื่องประดับ
- อุตสาหกรรมการลงทุนและเทคโนโลยี เช่น อิเล็กทรอนิกส์ เคมี อุปกรณ์การเกษตร ผลิตภัณฑ์พลาสติก และการประกอบบะไลรถยนต์ จักรยานยนต์ และรถบรรทุกขนาดเล็ก
- อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- การขนส่ง พลังงาน และ โทรคมนาคม

จากโอกาสในการลงทุนดังกล่าว ทำให้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ดังรูปที่ 3.2.2-1 และตารางที่ 3.2.2-1 ทั้งนี้ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในเวียดนามไม่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.2.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)



ตารางที่ 3.2.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
ตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
ไทย	เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษตาก ^a	อ.แม่สอด อ.พบนพระ และ อ.แม่ระมาด จังหวัดตาก	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่าง ประเทศ เครือข่ายอุตสาหกรรมที่ ใช้แรงงานเข้มข้น มีการลงทุน อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง บรรจุภัณฑ์พลาสติก วัสดุก่อสร้างยานยนต์ เครื่องจักร และชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อิเล็กทรอนิกส์ มีธุรกิจตั้งใหม่ 1,168 ราย วงเงิน 2,480.50 ล้านบาท ^c	มีด่านชายแดนแม่สอดเป็น จุดผ่านแดนถาวร มีถนน เชื่อมต่อกับเมียนมา ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา
	เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษมุกดาหาร ^a	อ.เมืองมุกดาหาร อ.หว้านใหญ่ และ อ.ดอนตาล จังหวัด มุกดาหาร	ศูนย์ค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ มีการลงทุนอุตสาหกรรม การผลิตพลาสติก อาหารหมัก สำเร็จรูป เครื่องมือและอุปกรณ์ ก่อสร้าง มีธุรกิจตั้งใหม่ 662 ราย วงเงิน 1,268.80 ล้านบาท ^c	เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 สามารถ เชื่อมโยงท่าเรือดานัง เวียดนาม ผ่านถนน SEC-2
สปป.ลาว	เขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน - เซโน (Savan - Seno SEZ) ^b	แขวงสะหวันนะเขต ใกล้กับสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2	ภาคบริการ ได้แก่ สถาบันการเงิน โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์กีฬา โรงเรียน และโรงพยาบาล ภาคการค้า ได้แก่ ธุรกิจนำเข้า - ส่งออก ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า และร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ภาคอุตสาหกรรม ได้แก่ ธุรกิจ แปรรูปอาหาร และประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ มูลค่าการลงทุน 74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ^d	สามารถเชื่อมโยงไปยัง เส้นทางสาย SEC-2 และ เส้นทางเศรษฐกิจ ตามแนว ตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เชื่อมต่อเมียนมา ไทย สปป.ลาว และ เวียดนาม

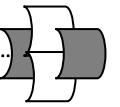
ที่มา : ^a สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)

^b กระทรวงพาณิชย์ (2561)

^c กองยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์ที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)

^d Investment Promotion Department Laos PDS (n.d.)²

และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)



3.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

3.3.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ดังรูปที่ 3.3.1-1 ประกอบด้วย

1) การพัฒนาทางถนน

โครงข่ายถนน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ในการจัดเรียงระยะระเบียงเศรษฐกิจ GMS ใหม่ ที่พาดผ่านไทย ประกอบไปด้วย แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย (Asian Development Bank, 2018)² ดังนี้

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-1) : เส้นใต้ (S) ทวาย (Dawei) - กรุงเทพมหานคร - พนมเปญ (Phnom Penh) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - หวุงเต่า (Vung Tau)

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Corridor: SEC-2) : เส้นเหนือ (N) กรุงเทพมหานคร - เสียมราฐ (Siem Reap) - สตริงเตริง (Stung Treng) - เปลกู (PleiKu) - กวีญิน (Quy Nhon)

- แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Coastal Corridor: SEC-3) กรุงเทพมหานคร - ตราด - กำปอต (Kampot) - ห่าเตียน (Ha Tien) - นำกัน (Nam Can)

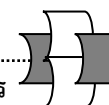
ทางหลวงอาเซียนในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ในไทยอยู่ในสภาพดี ยกเว้นช่วงกาญจนบุรีถึงบ้านพุน้ำร้อน ในเมียนมาอยู่ในสภาพต้องปรับปรุง ในกัมพูชา มีทั้งสภาพดี พอใช้ และต้องปรับปรุง และในเวียดนาม มีสภาพดีในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 และสภาพพอใช้ ในระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 และ SEC-3

2) การพัฒนาทางราง

เส้นทางรถไฟ GMS ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562 และ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017) ประกอบไปด้วย

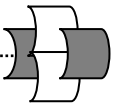
- เส้นทางรถไฟในไทย คือ เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางบางซื่อ - กาญจนบุรี เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - มาบตาพุด เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ และเส้นทางรถไฟทางคู่ เส้นทางกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง ซึ่งมีท่าเรือบกที่ สถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย (Inland Container Depot, ICD)

- เส้นทางรถไฟในกัมพูชา คือ เส้นทางอรัญประเทศ - ปอยเปต มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีอรัญประเทศ ถึงสถานีด่านพรมแดนบ้านคลองลึกฝั่งประเทศไทย จากนั้นเข้าสู่ช่วงข้ามสะพานรถไฟมิตรภาพไทย - กัมพูชา เพื่อข้ามชายแดนเข้าสู่ปอยเปต ฝั่งกัมพูชา ในส่วนของท่าเรือบก ปัจจุบันมีท่าเรือบก (Dry Ports) 23 แห่ง ให้บริการอยู่ในกัมพูชา



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.3.1-1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)



- เส้นทางรถไฟในเวียดนาม คือ เส้นทางฮานอย (Hanoi) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) กิโลเมตร โดยปัจจุบันมีเส้นทางส่วนต่อขยายไปยังคุนหมิง (Kunming) ผ่านประตูการค้าชายแดน Lao Cai เส้นทางส่วนต่อขยายไปยังหนานหนิง (Nanning) ผ่านประตูการค้าชายแดน Dong Dang และเส้นทางส่วนต่อขยายไปยังท่าเรือน้ำลึกไฮฟอง (Hai Phong)

ทั้งนี้ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม มีการพัฒนาระบบรางเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของเครือข่ายรถไฟในอนุภูมิภาค โดยในไทย ได้แก่ โครงการที่รถไฟทางคู่คลองสิบเก้า - อรัญประเทศ เส้นทางศรีราชา - มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด และเส้นทางแหลมฉบัง - ทวาย รวมทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

โครงการพัฒนาในกัมพูชา ได้แก่ การก่อสร้างและปรับปรุงทางรถไฟต่อจากปอยเปตไปจนถึงศรีโสภณ และจะขยายแนวเส้นทางสู่กรุงพนมเปญ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) คือ Phnom Penh Logistics Complex (PPLC) ที่เป็นโครงการโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางประเทศ

โครงการพัฒนาในเวียดนาม ได้แก่ เส้นทางสายใหม่ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - หุงเต่า (Vũng Tàu) และเส้นทางสายใหม่ นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - ลอกนิง (Loc Ninh) รวมทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางฮานอย (Hanoi) - นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) และเส้นทางนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh City) - เกิ่นเทอ (Can Tho)

3) การพัฒนาทางน้ำ

การพัฒนาทางน้ำตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ จำแนกออกเป็น ในแผ่นดิน (Inland Waterway) และทางทะเล ดังนี้

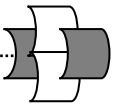
- ในแผ่นดิน (Inland Waterway) ได้แก่ ท่าเรืออัตโนมัตินมเปญ (Phnom Penh Autonomous Port) ของกัมพูชา

- ทางทะเล (Maritime Waterway) ได้แก่ ท่าเรืออัตโนมัตีสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Autonomous Port: PAS) ของกัมพูชา ท่าเรือหุงเต่า (Vung Tau Port) และท่าเรือกวีญิน (Quy Nhon Port) ของเวียดนาม

โดยมีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Port and Special Economic Zone) ของเมียนมา

4) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีบทบาทสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ประกอบไปด้วย ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอุตะเถา ในไทย Phnom Penh และ Siem Reap International Airport ในกัมพูชา และ Tan Son Nhat และ Cam Ranh International Airport ในเวียดนาม โดยมีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาและมหานครการบินภาคตะวันออก ของไทย โครงการท่าอากาศยานนานาชาติล็องถั๋ง (Long Thanh International Airport) ของเวียดนาม และโครงการยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ (Sihanouk



International Airport's Upgrade) และโครงการท่าอากาศยานนานาชาติ Dara Sakor Airport ของกัมพูชา (Greater Mekong Subregion, 2021)

5) จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) มีจุดผ่านแดนที่สำคัญ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการผ่านแดน (Border Crossing Facilities) เช่น พิธีการศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และด่านตรวจพืช หรือ Customs Immigration Quarantine (CIQ) จุดตรวจ - ปลอยร่วม หรือ Common Control Area (CCA) เป็นต้น พร้อมแก่การใช้งาน ยกเว้น จุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ในไทย และจุดผ่านแดน Ou Ya Dav ในกัมพูชาที่จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ

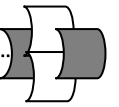
3.3.2 การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC มีความเจริญก้าวหน้าและศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยมีองค์ประกอบหลักในการบูรณาการกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้ากับระเบียงเศรษฐกิจ คือ ความหลากหลายด้าน โครงสร้างเศรษฐกิจและรายได้ ทรัพยากรธรรมชาติ และตลาดแรงงาน และมีการสร้างองค์ประกอบอื่นๆ ในการสนับสนุนให้เกิดความก้าวหน้าในการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC เป็นฐานการพัฒนาโครงข่ายการผลิตที่ดีในการผนวกเข้ากับห่วงโซ่มูลค่าระดับโลก (Global Value Chains) โดยมีแรงผลักดันที่สำคัญต่อการเจริญเติบโต ได้แก่ ตลาด ฐานการเกษตรและอุตสาหกรรม และสินทรัพย์ด้านการท่องเที่ยวระดับโลก

นอกจากนี้ กัมพูชา ไทย และเวียดนาม ยังเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้กว่า 20 ล้านคนต่อปี โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่ง มีศักยภาพที่ดีสำหรับการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยสร้างงาน เพิ่มรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC ที่มีการพัฒนาที่ดีขึ้น ด้อยกว่าในกัมพูชาและเวียดนาม พื้นที่ที่มีการท่องเที่ยวที่หลากหลายสามารถสร้างความเชื่อมโยงที่ดีขึ้น ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวครบวงจรในหลายประเทศ

โดยมีโอกาสนำการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมภาคบริการ (การเงิน การธนาคาร สุขภาพ การศึกษาและการฝึกอบรม บริการทางธุรกิจ)
- น้ำมันและก๊าซ (การผลิตและการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปิโตรเลียม)
- การคมนาคม (ทางบก ท่าเรือทางทะเล และการบริการด้านการขนส่งทางทะเล)
- การสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot) และศูนย์กระจายสินค้า ห้องเย็น และโกดัง)



- การท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และนิเวศ (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และ บริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันตินาการ)

- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา ถั่วต่างๆ อาหารแปรรูป)

- การผลิต (ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรกลทางการเกษตร เคมีภัณฑ์ พลาสติก เสื้อผ้า สิ่งทอ เครื่องใช้ในบ้าน เฟอร์นิเจอร์ไม้ อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมชีวเคมี และอุตสาหกรรมการผลิตเบาอื่นๆ)

- พลังงานทางเลือก (เอทานอล จาก อ้อยและมันสำปะหลัง)

โอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมการประมงและการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล รวมถึงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

- การพัฒนาท่าเรือทางทะเล (Quy Nhon)

- ป่าไม้ รวมถึงการแปรรูปไม้

- การท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม และเชิงนิเวศ (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และบริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันตินาการ)

- เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร (การปลูกป่าเพื่ออุตสาหกรรม เช่น ยางพารา ยูคาลิปตัส และอะคาเซีย และเพาะปลูกไร่สวนเชิงพาณิชย์ เช่น ยางพารา ชา และอ้อยน้ำตาล)

- อุตสาหกรรมเหมืองแร่ (การผลิตและการแปรรูปผลิตภัณฑ์แร่ธรรมชาติ)

- การพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังน้ำ

- การปศุสัตว์ (วัว และควาย)

โอกาสในการลงทุน ในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-3 มีดังต่อไปนี้

- อุตสาหกรรมการประมงและการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล รวมถึงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

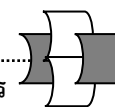
- การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และชายฝั่ง (สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร การจัดทัวร์ และ บริการภาคขนส่ง ศูนย์พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันตินาการ)

- เกษตรกรรม (ข้าว ทุเรียน พริกไทย ผักและผลไม้ อาหารแปรรูป)

- การผลิต (ปุ๋ย กิจการประมง แก้ว สิ่งทอ และอุตสาหกรรมการผลิตเบาอื่นๆ)

- พลังงานทางเลือก (ไบโอดีเซลจากน้ำมันปาล์มและเอทานอลจากอ้อยน้ำตาล)

โดยสามารถสรุปเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ได้ดังรูปที่ 3.3.2-1 และตารางที่ 3.3.2-1



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

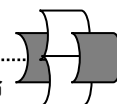
รูปที่ 3.3.2-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

ตารางที่ 3.3.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
เมียนมา	เขตเศรษฐกิจพิเศษ ทวาย (Dawei SEZ) ^a	ตั้งอยู่ที่ บ้านนาบูเล เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ทางตอนใต้ของเมียนมา	โลจิสติกส์ ท่าเรือน้ำลึก อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น ยานยนต์ เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ โรงกลั่นน้ำมัน พลาสติก การแปรรูปสินค้าเกษตร อาหาร สิ่งทอ มูลค่าการลงทุนรวม ประมาณ 300,000 ล้านบาท ^c	มีเป้าหมายการเป็นจุด เชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สำคัญ ระหว่างเอเชียตะวันออก เฉียงใต้กับ เอเชียใต้ และ เชื่อมโยงกับโครงการ EEC ของไทย
ไทย	เขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) ^b	จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา	อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร หุ่นยนต์ การบิน และโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และ การแพทย์ครบวงจร มูลค่า การลงทุนรวมประมาณ 650,000 ล้านบาท ^f	มีการสนับสนุนการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและระบบ สาธารณูปโภค
	เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษกาญจนบุรี ^c	อ.เมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี	ศูนย์โลจิสติกส์และฐานการผลิต เชื่อมโยงตามแนวทวาย - ESB มีการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิต อาหารสัตว์ เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์ เสริมอาหาร มุ่งเน้นกิจกรรมการ ท่องเที่ยว การค้าและบริการ โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 727 ล้านบาท และมีนิติบุคคล ตั้งใหม่จำนวน 102 ราย มูลค่า การจดทะเบียน 165.41 ล้านบาท ^g	

ตารางที่ 3.3.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
ตอนใต้ (Southern Economic Corridor) (ต่อ)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
ไทย (ต่อ)	เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษสระแก้ว ^c	อ.อรัญประเทศ และ อ.วัฒนานคร จังหวัด สระแก้ว	ศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้า เกษตรและการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ มีการลงทุน อุตสาหกรรมการผลิตบรรจุภัณฑ์ พลาสติก อาหารสัตว์ Metal Parts/Layer Cake/Wafer โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 1,881 ล้านบาท และมีนิติบุคคล ตั้งใหม่จำนวน 137 ราย มูลค่า การจดทะเบียน 302.63 ล้านบาท ^s	สามารถเชื่อมโยงท่าเรือ แหลมฉบัง เขตเศรษฐกิจ พิเศษ EEC รวมทั้งการ เชื่อมโยงสู่กรุงเทพมหานครใน กัมพูชา
	เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตราด ^c	อ.คลองใหญ่ จังหวัดตราด	ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่ง ต่อเนื่องระหว่างประเทศ และ ศูนย์กลางการบริการท่องเที่ยว ระดับภูมิภาค มุ่งเน้นกิจกรรม การท่องเที่ยว การค้า และบริการ โดยมีการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม BOI และดำเนินการลงทุนแล้ว จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 287 ล้านบาท และมีนิติบุคคล ตั้งใหม่จำนวน 75 ราย มูลค่า การจดทะเบียน 116.18 ล้านบาท ^s	สามารถเชื่อมโยงกับเขต เศรษฐกิจพิเศษ EEC รวมทั้งการเชื่อมโยงสู่ ท่าเรือสีหนุวิลล์ของกัมพูชา
กัมพูชา	เขตเศรษฐกิจพิเศษ ปอยเปต - โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ) ^d	จังหวัดบันเตียเมียนเจย	อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมจิลเวอร์ มูลค่า การลงทุน 15 ล้านเหรียญสหรัฐ ^h	ห่างจากชายแดนไทยเป็น ระยะทาง 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแหลม ฉบัง 250 กิโลเมตร



ตารางที่ 3.3.2-1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) (ต่อ)

ประเทศ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/ การลงทุน	หมายเหตุ
กัมพูชา (ต่อ)	เขตเศรษฐกิจพิเศษ พนมเปญ (Phnom Penh SEZ) ^d	จังหวัดพนมเปญ (เมืองหลวงของกัมพูชา)	อุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และ อุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การแปรรูปอาหาร เป็นต้น มูลค่า การลงทุน 68 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ^h	ห่างจากเมืองหลวงและ ท่าเรือพนมเปญ 18 และ 48 กิโลเมตร ตามลำดับ และห่างจากท่าเรือน้ำลึก สีหนุวิลล์ 210 กิโลเมตร
	เขตเศรษฐกิจพิเศษสี หนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2) ^d	จังหวัดพระสีหนุ	อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor - Intensive) และ อุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม เครื่องยนต์ และส่วนประกอบ จักรยานยนต์ มูลค่าการลงทุน 320 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ^h	ห่างจากท่าอากาศยาน นานาชาติสีหนุวิลล์ 3 กิโลเมตร ห่างจาก ท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 12 กิโลเมตร และห่างจากกรุง พนมเปญ 210 กิโลเมตร

ที่มา : ^a สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง (2564)

^b สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561)

^c สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)

^d กระทรวงพาณิชย์ (2563)

^e ศูนย์ข้อมูลลอจิสติกส์ (2564)²

^f สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2562)

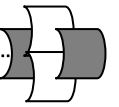
^g กองยุทธศาสตร์การพัฒาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564)

^h Open Development Cambodia (2016)

และปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (2564)

3.4 การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต

สาธารณูปโภค คือบริการสาธารณะที่จัดทำขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในสิ่งอุปโภคที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต ทั้งนี้ สาธารณูปโภคที่เป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อการผลิต ได้แก่ การไฟฟ้า และการประปา ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การเพิ่มผลผลิตทั้งในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เกิดการกระจายรายได้ และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านการผลิตและการขายสินค้า ซึ่งถือได้ว่าเป็นเป้าหมายสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยมีรายละเอียดในการพัฒนาดังนี้



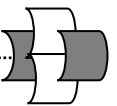
3.4.1 การพัฒนาด้านพลังงานไฟฟ้า

อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงพึ่งพาพลังงานไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงฟอสซิลมากที่สุดและมีแนวโน้มที่อัตราการผลิตจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต (โดยเฉพาะเวียดนาม และไทย) และรองลงมา คือไฟฟ้าพลังงานน้ำ และพลังงานชีวภาพ ซึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่แพร่หลายในกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ทั้งนี้ ประเทศที่มีกำลังการผลิตไฟฟ้าสูงสุดในเชิงเปรียบเทียบระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม นอกจากนี้ไทย และเวียดนามนำเข้าไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำจากสปป.ลาว ในปริมาณมาก ส่วนเมียนมา และกัมพูชายังมีกำลังการผลิตไฟฟ้าไม่มากพอเพื่อรองรับความต้องการใช้ภายในประเทศจึงต้องนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยเวียดนามมีศักยภาพด้านพลังงานแสงอาทิตย์และลมสูงที่สุดในภูมิภาค (ธนิษฐา สุกกล้า, 2564)

ทั้งนี้ การซื้อขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานในระดับทวิภาคีมากกว่าระดับพหุภาคี ระบบสายส่งไฟฟ้าภายในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่สามารถใช้งานเชื่อมโยงกันได้ (Interoperability) เนื่องจากแต่ละประเทศมีระดับกำลังสายส่งที่แตกต่างกันและเชื่อมโยงโครงข่ายไฟฟ้าในลักษณะ ต่างฝ่ายต่างทำ

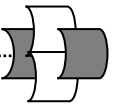
โดยในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมีโครงการเชื่อมโยงสายส่งภายในภูมิภาคอาเซียนตาม “แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC)” ประกอบด้วย การเชื่อมโยงทางกายภาพ การเชื่อมโยงระหว่างองค์กร และการเชื่อมโยงระดับประชาชน ซึ่งพลังงานเป็นหนึ่งในเชื่อมโยงในมิติทางกายภาพตามแผนปฏิบัติการว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงานอาเซียน (ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation: APAEC) ซึ่งปัจจุบันกำลังดำเนินการตามแผน APAEC ระยะที่ 2 (ค.ศ. 2021 - 2025) มีโครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาคดังรูปที่ 3.4.1-1 และมีโครงการสำคัญด้านพลังงาน ได้แก่

- 1) ASEAN Power Grid (APG)
- 2) Trans - ASEAN Gas Pipeline (TAGP)
- 3) Coal and Clean Coal Technology (CCT)
- 4) Energy Efficiency and Conservation (EE& C)
- 5) Renewable Energy (RE)
- 6) Regional Energy Policy and Planning (REPP)
- 7) Civilian Nuclear Energy (CNE)



ที่มา : Greater Mekong Subregion Information Portal (2017)

รูปที่ 3.4.1-1 โครงข่ายการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าในอนุภูมิภาค



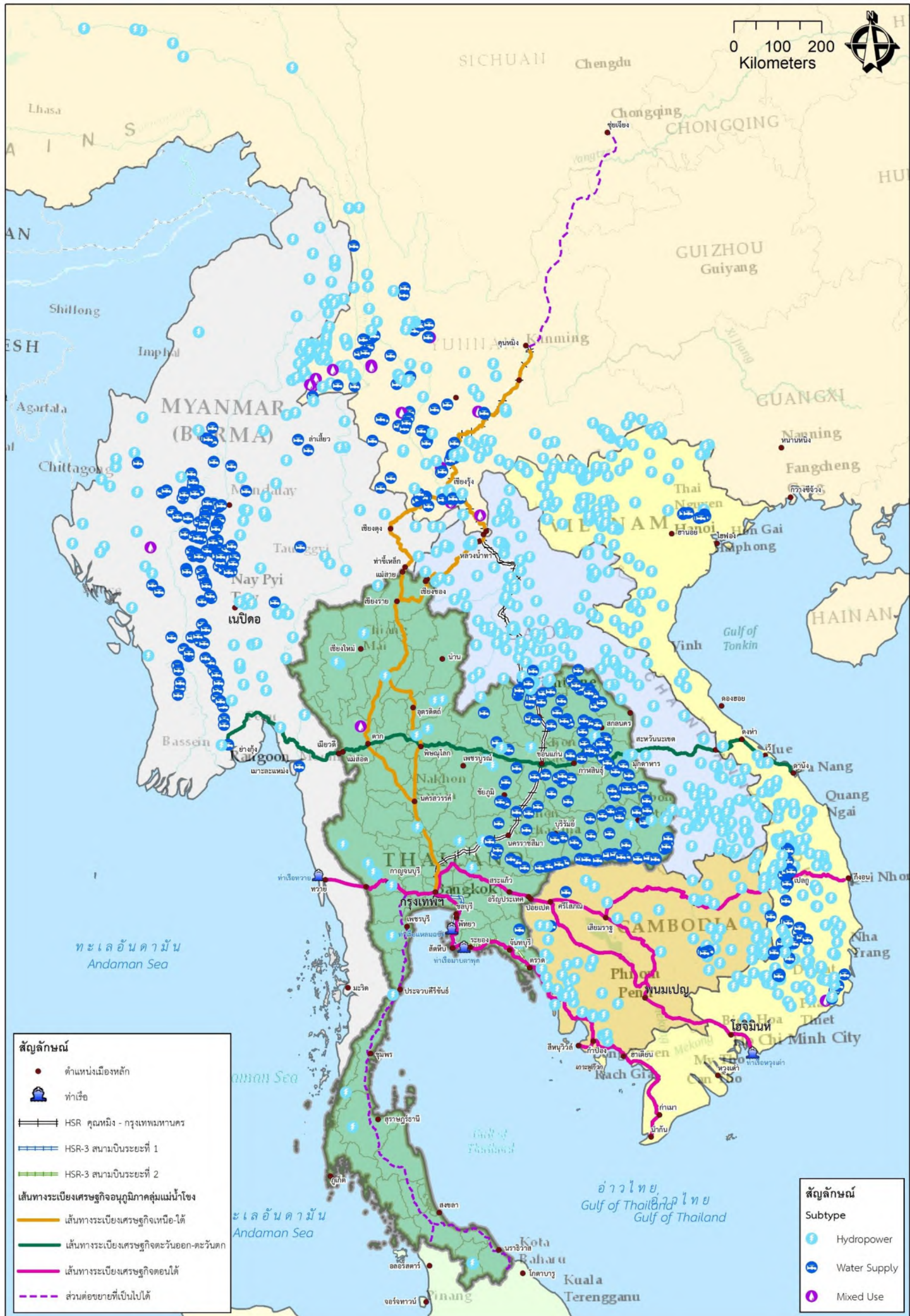
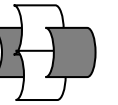
3.4.2 การพัฒนาด้านทรัพยากรน้ำ

ความพร้อมด้านการพัฒนาทรัพยากรน้ำในประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) จากการรวบรวมและสรุปการพัฒนาแหล่งเก็บกักน้ำ (อ่างเก็บน้ำ) และการใช้ประโยชน์ของแต่ละประเทศ จากข้อมูลของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐ (United States Agency for International Development, 2020) ได้จัดทำตารางที่ 3.4.2-1 และรูปที่ 3.4.2-1 พบว่า ใน GMS มีอ่างเก็บน้ำทั้งสิ้น 1,385 แห่ง ใช้สำหรับการผลิตน้ำประปา 382 แห่ง ผลิตไฟฟ้า 984 แห่ง และการใช้ประโยชน์ร่วม 13 แห่ง โดยประเทศที่มีอ่างเก็บน้ำมากที่สุด คือ สปป.ลาว จำนวน 403 แห่ง ซึ่งเกือบทั้งหมดใช้เพื่อการผลิตไฟฟ้า รองลงมาคือ เวียดนาม 294 แห่ง จีนตอนใต้ 216 แห่ง เมียนมา 210 แห่ง ไทย 182 แห่ง และกัมพูชา มีอ่างเก็บน้ำน้อยที่สุด 80 แห่ง

ตารางที่ 3.4.2-1 จำนวนอ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

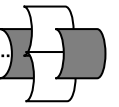
อ่างเก็บน้ำ	การใช้ประโยชน์ (แห่ง)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ผลิตน้ำประปา	ไฟฟ้าพลังน้ำ	การใช้ประโยชน์ร่วม	
ไทย	142	39	1	182
กัมพูชา	5	75	0	80
เมียนมา	119	89	2	210
สปป.ลาว	3	400	0	403
เวียดนาม	47	244	3	294
จีนตอนใต้	66	137	13	216
รวม	382	984	19	1,385

ที่มา : United States Agency for International Development (2020)



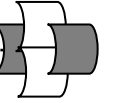
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 3.4.2-1 อ่างเก็บน้ำจำแนกตามการใช้ประโยชน์ของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง



3.5 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

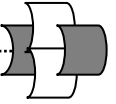
จากการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง และเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) รวมทั้งศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว สามารถสรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเศรษฐกิจ ได้ดังนี้ (ตารางที่ 3.5-1 ถึงตารางที่ 3.5-3)



ตารางที่ 3.5-1 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

ความพร้อมในการพัฒนา	ปัญหา/อุปสรรค
- แนวระเบียงพาดผ่านพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางเศรษฐกิจ มีแหล่งมรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติ และมีตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนและไทย เป็นเส้นทางการค้าหลักระหว่างจีนกับเวียดนามตอนเหนือ เสมือนเป็นประตูการค้าสำหรับจีนและอาเซียน - แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 กรุงเทพฯ - Kunming มีทางหลวงอาเซียน ระดับชั้นทางสูง และสภาพทางดี และมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับทั้งทางถนนและทางรางอย่างชัดเจน - ด่านบ่อหาน (Mohan) ในจีน และบ่อเต็น (Boten) ใน สปป. ลาว เป็นจุดเชื่อมทางบกระหว่างจีนกับคาบสมุทอินโดจีน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อเขตการค้าเสรีจีน - อาเซียน ในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจทั้งสองเข้าด้วยกัน - โครงการพัฒนาระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 กรุงเทพฯ - Kunming และ NSEC-2 Kunming - หล่มฉาง รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือบกท่าแขก ช่วยให้ สปป.ลาว จากที่เคยเป็นประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล (Landlock) เป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อกับประตูค้า (Gateway) ในอนุภูมิภาค - เส้นทางที่เคยมีลักษณะเป็นคอขวด ก็ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น เช่น โครงการทางหลวงพิเศษบ่อแก้ว - บ่อเต็น โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - บ่อเต็น โครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ปากเซ และโครงการทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย - แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 หล่มฉาง - ฮานอย มีการเชื่อมโยงกับหนานหนิง (Nanning) และกวางสี (Guangxi) ในจีน เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจากสปป.ลาว ไปยังประตูการค้าทางทะเลที่หวู่อ่าง ในเวียดนาม - แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7 เหมาะสำหรับการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าสำหรับการท่องเที่ยวในอนาคต - เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน และการจัดตั้งเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจและขับเคลื่อนด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ - เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม สปป.ลาว เชื่อมโยงการขนส่ง สินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ของไทย มีการเชื่อมโยงกับเมียนมา สปป.ลาว ด้วยสะพาน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เชื่อมโยงกับจีนตอนใต้	- NSEC ตอนเหนือของแนวระเบียงเศรษฐกิจมีลักษณะเป็นภูเขาและที่สูง มีข้อจำกัดในการทำความเร็วในการขนส่ง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางการขนส่ง - โครงข่ายถนนใน สปป. ลาว และบางส่วนในเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงในทศวรรษที่ติดต่อกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ใต้อาเซียน เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน - แนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 กรุงเทพฯ - Kunming เส้นทางที่ผ่านเมียนมา มีสภาพถนนดี แต่ยังมีปัญหาด้านความมั่นคงในส่วนที่ผ่านเมียนมา - โครงสร้างพื้นฐานทางรางยังไม่สมบูรณ์ จึงทำให้การขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง - ถนน ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

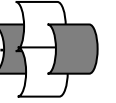
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



ตารางที่ 3.5-2 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

ความพร้อมในการพัฒนา	ปัญหา/อุปสรรค
• ระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นสะพานเศรษฐกิจที่มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับทะเลจีนใต้ ช่วยทำให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลอย่างสปป.ลาว สามารถเข้าชายฝั่งทะเลได้ที่ท่าเรือดานัง เวียดนาม • มีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ • EWEK เป็นศูนย์กลางของจุดตัดของเส้นทางต่างๆ ในอินโดจีน ทำให้เป็นชุมทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ • EWEK พาดผ่าน 2 รัฐ และ 3 ภูมิภาค ของเมียนมา ได้แก่ รัฐ Kayin และ Mon และภูมิภาค Bago Yangon และ Ayeyarwady รัฐและภูมิภาคเหล่านี้ มีศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวและการผลิตเพื่อเพิ่มคุณค่า • มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ในไทย และเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน - เซโน ของ สปป.ลาว • ระเบียงเศรษฐกิจ EWEK พาดผ่าน กวางจิ (Quang Tri) ถิเญียน-เว้ (Thua Thien-Hue) กว่างนาม (Quang Nam) และสิ้นสุดที่ท่าเรือดานัง (Da Nang Port) ในเมืองดานัง ในเวียดนาม จังหวัดเหล่านี้มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมที่จะดึงดูดโครงการที่มีการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ	• ระเบียงเศรษฐกิจ EWEK ห่างไกลจากศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักและการที่มีประชากรเบาบางจึงขาดตลาดที่มีศักยภาพชัดเจนในการรองรับการค้าระหว่างประเทศตามแนวระเบียง • โครงข่ายถนนในสปป.ลาว และบางส่วนของเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงในทศวรรษที่ติดต่อกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ใต้อาณาเขตเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน • แนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEK มีสภาพถนนดี แต่ยังมีปัญหาด้านความมั่นคงในส่วนที่ผ่านเมียนมา • ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEK เพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง-ถนน ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



ตารางที่ 3.5-3 สรุปความพร้อมและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

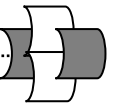
ความพร้อมในการพัฒนา	ปัญหา/อุปสรรค
- มีความพร้อมในการเป็นฐานการพัฒนาโครงข่ายการผลิตที่ดีในการผนวกเข้ากับห่วงโซ่มูลค่าระดับโลก (Global Value Chains) โดยมีแรงผลักดันที่สำคัญต่อการเจริญเติบโต ได้แก่ ตลาด ฐานการเกษตรและอุตสาหกรรม และสินทรัพย์ด้านการท่องเที่ยวระดับโลก - ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ SEC มีฐานการผลิตที่เข้มแข็งในไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประกอบไปด้วยชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมไปถึงโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh) และหวุงเต่า (Vung Tau) ในนิคมเวียดนาม - พื้นที่ SEC หลายพื้นที่ มีข้อได้เปรียบด้านการผลิตและการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ป่าไม้ และประมง ซึ่งก่อให้เกิดโอกาสในการลงทุนอื่นๆ โดยพื้นที่ที่มีห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถส่งเสริมกิจการด้านการผลิตได้ด้วยการลงทุนโดยตรง (FDI) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเฉพาะด้าน - กัมพูชา ไทย และเวียดนาม มีศักยภาพที่ดีสำหรับการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยว - ระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 ทวาย (Dawei) - หวุงเต่า (Vung Tau) เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei) ในเมียนมา ไปยังกรุงเทพฯ โดยท่าเรือน้ำลึกจะเชื่อมประเทศต่างๆ ในมหาสมุทรอินเดีย กับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ผ่านโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจ โดยไม่จำเป็นต้องแล่นเรือผ่านช่องแคบมะละกา - เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย 4 เขต คือ 1) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) 2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี 3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และ 4) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด - เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชา 3 เขต คือ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ) 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ) และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2)	- โครงข่ายถนนในกัมพูชาและบางส่วนของเวียดนาม ยังต้องได้รับการปรับปรุงให้ทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดเป็นคอขวดในการขนส่งสินค้าทางถนน - แนวระเบียงเศรษฐกิจ SEC ผ่านพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การผลิต และการท่องเที่ยว ทำให้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษให้ครอบคลุมตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญ - โครงสร้างพื้นฐานทางรางยังไม่สมบูรณ์ โดยเฉพาะในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อยเลียบชายฝั่งตอนใต้ (Southern Coastal Subcorridor : SEC-3) จึงทำให้การขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal) ราง - ถนน ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในระดับสูง

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

บทที่ 4

การศึกษาสินค้าศักยภาพ
ในระดับพื้นที่





บทที่ 4

การศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่

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

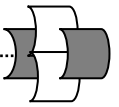
มีวัตถุประสงค์ในการประเมินศักยภาพด้านห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเพื่อช่วยสร้างมูลค่าและคุณค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจของไทยและประเทศเพื่อนบ้านตลอดห่วงโซ่อุปทานส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ทั้ง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้

4.1 การคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในระดับพื้นที่

เป็นการอธิบายถึงแนวทางการได้มาซึ่งสินค้าที่มีศักยภาพในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง ได้แก่ 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และ 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เริ่มต้นตั้งแต่การจัดกลุ่มของอุตสาหกรรม การกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ตลอดจนการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาทำการศึกษาวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานในเชิงลึกต่อไป

4.1.1 การจัดกลุ่มอุตสาหกรรม

บริษัทฯ ได้นำการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552 (Thailand Standard Industrial Classification : TSIC 2009) (กองส่งเสริมการมีงานทำ กรมจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2552) มาใช้เป็นกรอบในการกำหนดประเภทอุตสาหกรรมที่จะคัดเลือก จากนั้นจึงจัดประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกันเข้าอยู่ในกลุ่มเดียวกัน โดยเป็นการจำแนกรายละเอียดตามโครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของไทย ที่จัดทำขึ้นโดยกองบัญชีประชาชาติ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปี 2564 แบ่งออกเป็นภาคเกษตร และภาคนอกเกษตร (ประกอบด้วยภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ) นำมาสู่การจัดกลุ่มอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ 3 กลุ่ม คือ 1) ภาคเกษตร 2) ภาคอุตสาหกรรม และ 3) ภาคบริการ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564²)



4.1.2 เกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

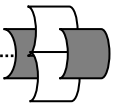
เมื่อได้มีการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจแล้ว ที่ปรึกษาได้ทำการกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพโดยยึดข้อมูลการส่งออกเป็นหลักในการวิเคราะห์ เนื่องจากภาคการส่งออกถือเป็นเป็นเครื่องจักรสำคัญที่ช่วยสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ไทยได้เป็นจำนวนมาก โดยส่วนหนึ่งได้ถูกนำมาใช้เพื่อการพัฒนาประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนแก้ไขปัญหาสำคัญทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ที่ปรึกษา ได้แบ่งเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพดังกล่าวออกเป็น 3 ระดับ คือ 1) มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 2) ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และ 3) อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ดังนี้

1) การคัดเลือกระดับที่ 1 ตามเกณฑ์มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง จากการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น พบว่า แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในภาคอุตสาหกรรมมากที่สุด ที่ปรึกษาจึงทำการจำแนกกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมดังกล่าว ออกเป็น 2 ประเภท คือ 1) สินค้าอาหาร (Food) และ 2) สินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) โดยพิจารณาจากสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรกของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ ก่อนพิจารณาว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม เพื่อให้ได้มาซึ่งกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด รวมถึงเกิดความชัดเจนในการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมต่อไปในอนาคต โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) สูงกว่ากลุ่มสินค้าอาหาร (Food) ในการพิจารณาจึงเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) สูงกว่าอุตสาหกรรมการผลิตในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) ในการพิจารณาจึงเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) สูงกว่าอุตสาหกรรม



การผลิตในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) ในการพิจารณาจึงเลือกอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) มาทำการวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพต่อไป

2) การคัดเลือกระดับที่ 2 ตามเกณฑ์ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน
ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หลังจากที่ได้คัดเลือกกลุ่มอุตสาหกรรมตามเกณฑ์การคัดเลือกระดับที่ 1 แล้ว ที่ปรึกษา ได้นำสินค้าอุตสาหกรรมตามกลุ่มที่ได้รับการคัดเลือกแล้วมาวิเคราะห์ถึงความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะมีความต้องการของตลาด และสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า

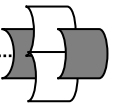
แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 7 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 2 รายการ คือ (1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ และ (2) ยางพารา

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าอาหาร (Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 3 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 2 รายการ คือ (1) ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง และ (2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีสินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร (Non - Food) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งสิ้น 8 รายการ โดยเป็นสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) จำนวน 3 รายการ คือ (1) รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (2) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และ (3) ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ

3) การคัดเลือกระดับที่ 3 ตามเกณฑ์อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง จากการคัดเลือกสินค้าระดับที่ 2 ตามเกณฑ์ความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง นำมาสู่การดำเนินการคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพผ่านอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ตลอดระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพ และแนวโน้มของการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 2 รายการ พบว่า ยางพาราเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี



(พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเลือกยางพาราเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าในลำดับถัดไป

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 2 รายการ พบว่า ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเลือกผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าในลำดับถัดไป

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) จากสินค้าที่มีความต่อเนื่องในการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดน จำนวน 3 รายการ พบว่า รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2554 - 2563) มากที่สุด ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเลือกจักรยานยนต์และส่วนประกอบเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุด เพื่อนำไปสู่การศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าในลำดับถัดไป

เมื่อได้พิจารณาคัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามเกณฑ์การคัดเลือกทั้ง 3 ระดับในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจแล้ว สามารถสรุปสินค้าที่มีศักยภาพในแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อนำไปสู่การศึกษาวិเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานได้ดังนี้

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมยางพารา แสดงผลการคัดเลือกได้ดังตารางที่ 4.1.2-1

ตารางที่ 4.1.2-1 สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 1	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 2	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 3	สรุปผลการ คัดเลือก
		การแบ่ง ประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการ ส่งออกสินค้าตลอด ระยะเวลา 10 ปี	อัตราการเปลี่ยนแปลง เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	Food			
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	Non-Food	ต่อเนื่อง	19.99%	X
3	ยางพารา	Non-Food	ต่อเนื่อง	153.96%	✓
4	ผลิตภัณฑ์ยาง	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
5	ไม้แปรรูป	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
6	ลำไยแห้ง	Food			
7	วงจรพิมพ์	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
8	ยางยานพาหนะ	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
9	ผลิตภัณฑ์ยาง	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
10	ผลไม้แปรรูป	Food			

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) สินค้า
อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมผลไม้ แสดงผลการคัดเลือกได้ดังตารางที่ 4.1.2-2

ตารางที่ 4.1.2-2 สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 1	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 2	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 3	สรุปผลการคัดเลือก
		การแบ่ง ประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการ ส่งออกสินค้าตลอด ระยะเวลา 10 ปี	อัตราการเปลี่ยนแปลง เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	
1	ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	Food	ต่อเนื่อง	228.74%	✓
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	Food	ต่อเนื่อง	16.22%	X
3	อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด	Non-Food			
4	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	Food	ไม่ต่อเนื่อง		
5	ลำไย แห้ง	Food	ไม่ต่อเนื่อง		
6	ผ้าผืนและด้าย	Non-Food			
7	วงจรพิมพ์	Non-Food			
8	ยางพารา	Non-Food			
9	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	Non-Food			
10	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	Non-Food			

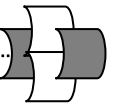
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) สินค้าอุตสาหกรรมที่มี
ศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ แสดงผลการคัดเลือกได้ดังตารางที่ 4.1.2-3

ตารางที่ 4.1.2-3 สรุปผลการคัดเลือกสินค้าที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

ลำดับ	รายการสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 1	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 2	ผลการคัดเลือก ระดับที่ 3	สรุปผลการ คัดเลือก
		การแบ่ง ประเภทสินค้า	ความต่อเนื่องในการ ส่งออกสินค้าตลอด ระยะเวลา 10 ปี	อัตราการเปลี่ยนแปลง เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี	
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	Food			
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	Food			
3	รถยนต์นั่ง	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	Non-Food	ต่อเนื่อง	14.79%	✓
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และส่วนประกอบ	Non-Food	ต่อเนื่อง	8.42%	X
6	สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
7	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	Non-Food	ต่อเนื่อง	12.45%	X
8	ผ้าผืนและด้าย	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		
10	ยางยานพาหนะ	Non-Food	ไม่ต่อเนื่อง		

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



4.2 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor): อุตสาหกรรมยางพารา

4.2.1 สถานการณ์ยางพาราโลก

ประเทศผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญ 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา มีปริมาณการส่งออกรวมกันประมาณ 9.30 ล้านตัน (ปี 2563) จาก 9.84 ล้านตัน ของการส่งออกยางพาราของประเทศผู้ผลิตยางพารา โดยไทยมีการส่งออกมากที่สุดประมาณร้อยละ 37.96 รองลงมาได้แก่ อินโดนีเซีย ร้อยละ 24.95 เวียดนามร้อยละ 16.97 มาเลเซียร้อยละ 11.22 กัมพูชาร้อยละ 3.43 (กรมศุลกากร, 2564)

4.2.2 สถานการณ์ตลาดยางพาราของไทย

ในปี 2563 ไทยเป็นประเทศที่ส่งออกรายพารามากที่สุดของโลก มีการส่งออกจำนวน 3.735 ล้านตัน โดยมีอัตราการส่งออกที่ลดลง เฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2563 ที่ร้อยละ 1.43 ดังตารางที่ 4.2.2-1 เนื่องจากปริมาณผลผลิตยางพาราลดลงจากปรากฏการณ์ลานีญาทำให้เกิดฝนตกหนักและเกิดภาวะอุทกภัยในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะภาคใต้ และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออกและอัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น

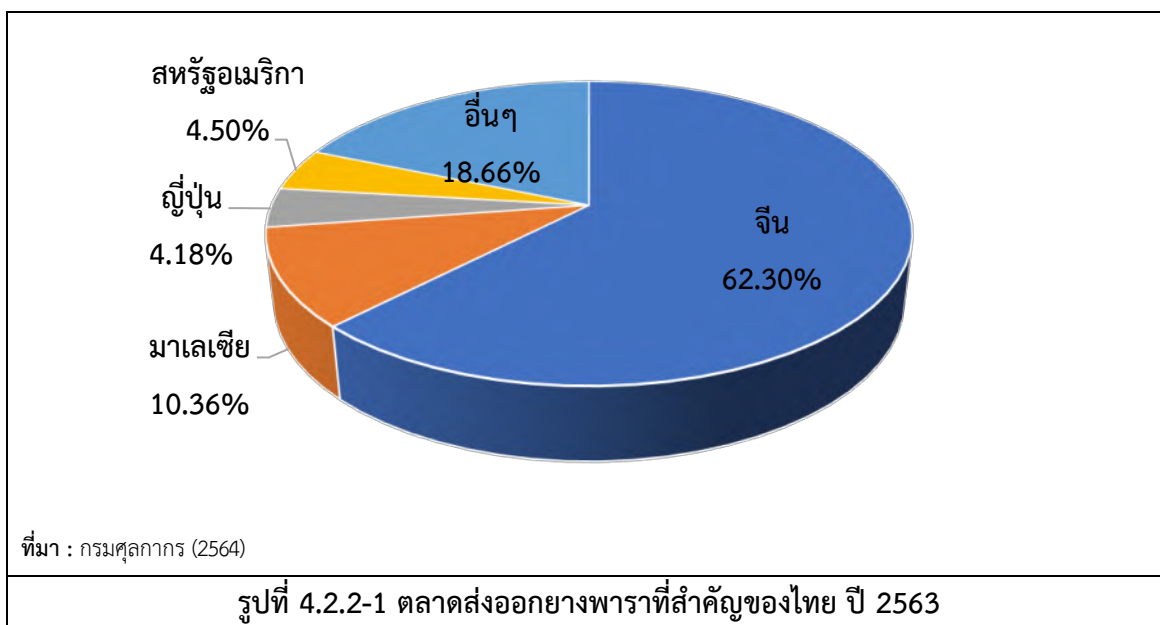
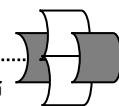
ตารางที่ 4.2.2-1 การส่งออกรายพาราของไทย

หน่วย : ล้านตัน

สินค้า	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราเพิ่ม (%)
ยางพารา	3.816	4.401	4.455	3.979	3.735	- 1.43

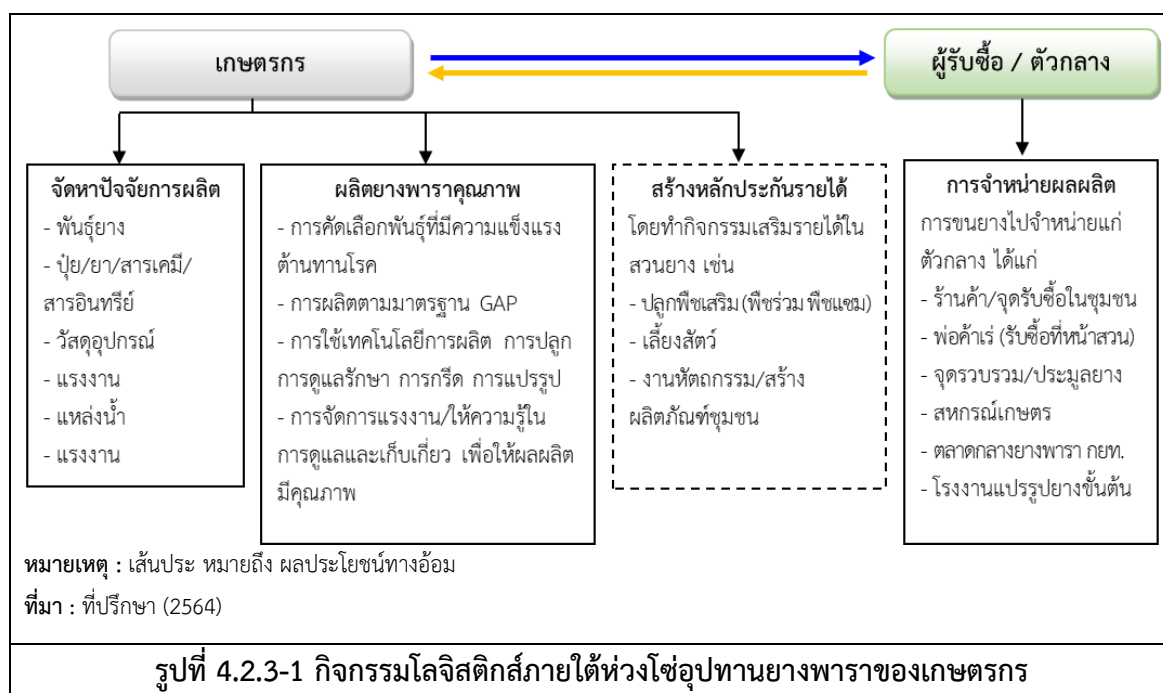
ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

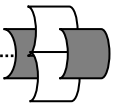
สำหรับประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย (รูปที่ 4.2.2-1) ในปี 2563 ได้แก่ จีนนำเข้ายางพาราจากไทยใน 2.327 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 62.30 ของการส่งออก รองลงมาได้แก่ มาเลเซีย 0.387 ล้านตัน (ร้อยละ 10.36) สหรัฐอเมริกา 0.168 ล้านตัน (ร้อยละ 4.50) ญี่ปุ่น 0.156 ล้านตัน (ร้อยละ 4.18) และที่เหลือเป็นประเทศอื่นๆ 0.697 ล้านตัน (ร้อยละ 18.66) (กรมศุลกากร, 2564)



4.2.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

ห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ในส่วนต้นน้ำของสินค้ายางพารามีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา (รูปที่ 4.2.3-1) ดังนี้





ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา จะเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในส่วนของการผลิตยางพาราของเกษตรกรจนถึงผู้รับซื้อผลิตภัณฑ์ขั้นต้น ซึ่งไทยถือเป็นผู้ผลิตต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา โดยมีเนื้อที่กรีดย ปี 2559 - 2563 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 18.47 ล้านไร่ ในปี 2559 เป็น 20.58 ล้านไร่ ในปี 2563 เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 2.89 ต่อปี ซึ่งภาคใต้มีเนื้อที่กรีดยมากที่สุด รองลงมา คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคเหนือ โดยมีพื้นที่กรีดย 12.07 ล้านไร่ 5.03 ล้านไร่ 2.21 ล้านไร่ และ 1.27 ล้านไร่ ตามลำดับ โดยมีผลผลิตยางพารามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 4.34 ล้านตัน (ยางดิบ) ในปี 2559 เป็น 4.75 ล้านตัน (ยางดิบ) ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.54 ต่อปี ดังตารางที่ 4.2.3-1 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2564)¹ เนื่องจากในช่วงปี 2553 - 2554 ราคายางพาราอยู่ในระดับสูงจึงให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูกโดยเฉพาะในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งยางพาราที่ปลูกในช่วงเวลาดังกล่าวเริ่มกรีดยได้ในปี 2559 เป็นต้นมา

ตารางที่ 4.2.3-1 เนื้อที่กรีดยและผลผลิตยางพาราของไทย ปี 2559 - 2563

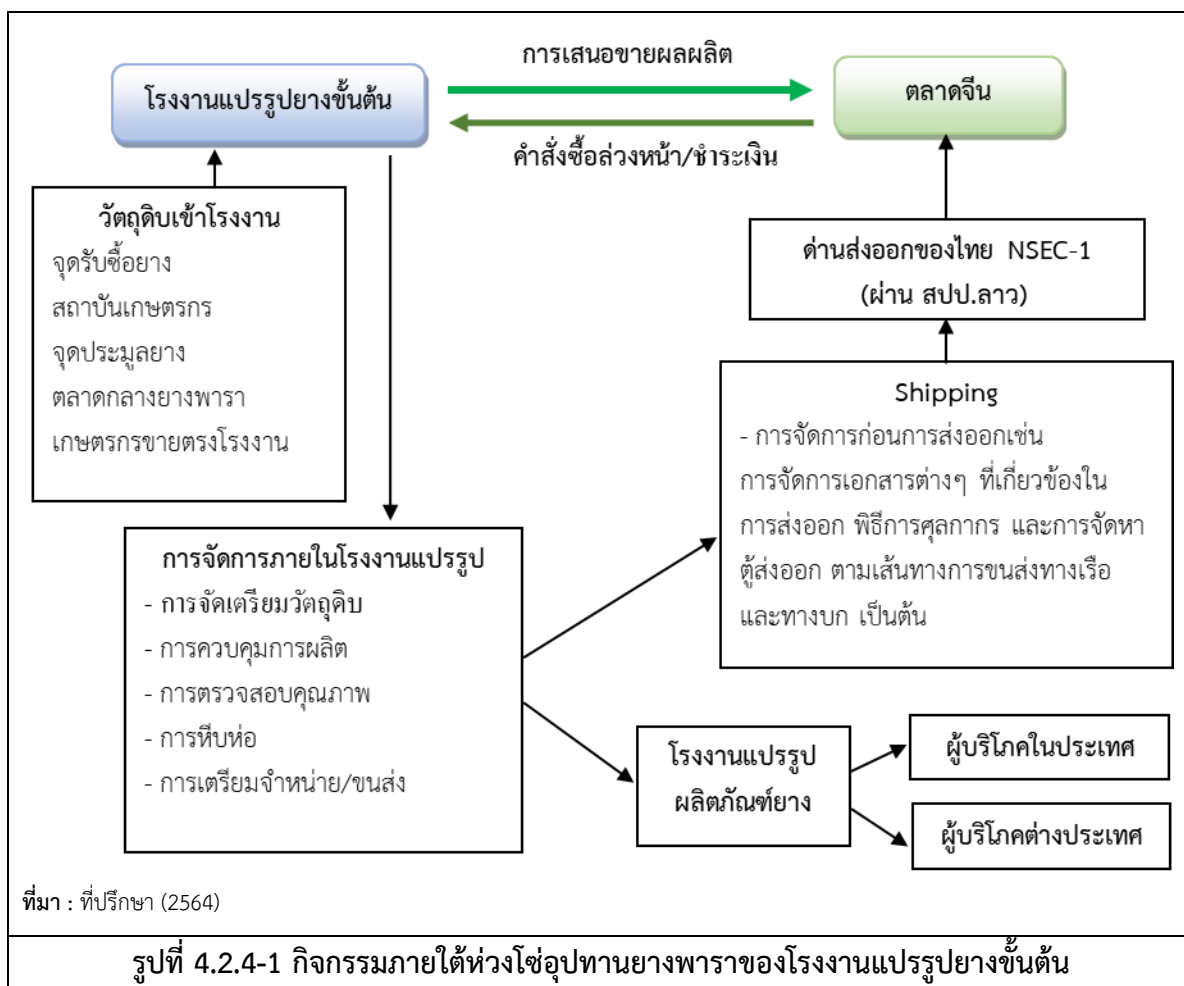
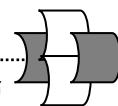
ชนิด	2559	2560	2561	2562	2563*	อัตราเพิ่ม (%)
เนื้อที่กรีดย (ล้านไร่)	18.47	19.11	20.02	20.46	20.58	2.89
ผลผลิต (ล้านตัน)	4.34	4.50	4.81	4.84	4.75	2.54

หมายเหตุ : *ประมาณการ ณ เดือนมิถุนายน

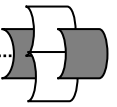
ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)¹

4.2.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

การจัดการห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการยางพาราก่อนการส่งออกยางพาราแปรรูปขั้นต้นไปยังตลาดจีน โดยในช่วงกลางน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา ดังรูปที่ 4.2.4-1



โดยจากฐานข้อมูล Rubber Intelligence Unit ปี 2021 พบว่า ผู้ประกอบการโรงงานแปรรูปยางขั้นต้นของไทยในปี 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 823 ราย (ตารางที่ 4.2.4-1) โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้จำนวน 509 ราย ภาคกลางและตะวันออก 247 ราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 62 ราย และภาคเหนือ 5 ราย และเมื่อแยกเป็นชนิดยางพบว่าไทยมีโรงงานแปรรูปยางแท่งจำนวน 107 ราย ยางแผ่นรมควัน 320 ราย น้ำยางข้น 151 ราย ยางผสม 33 ราย ยางสีกิม 9 ราย ยางเครพ 52 ราย และยางอื่นๆ 151 ราย ซึ่งโรงงานส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่ปลูกยางเพื่อการรวบรวมผลผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการและลดต้นทุนในการขนส่ง สำหรับห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นถือเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการแปรรูปยางพาราจากเกษตรกรเพื่อนำส่งออกไปยังต่างประเทศ เนื่องจากยางพาราของไทยเป็นสินค้าที่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก โดยกว่าร้อยละ 87 ของผลผลิตยางทั้งประเทศถูกแปรรูปเพื่อส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ส่วนที่เหลือร้อยละ 13 ถูกใช้เพื่อการแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ



ตารางที่ 4.2.4-1 จำนวนผู้ประกอบการแปรรูปยางขึ้นต้นของไทย ปี 2564

หน่วย : ราย

ภาค	ยางแท่ง	ยางแผ่นรมควัน	น้ำยางข้น	ยางผสม	ยางสกิม	ยางเครพ	อื่น ๆ	รวม
ภาคใต้	56	233	95	3	4	23	95	509
ภาคกลางและตะวันออก	39	60	52	24	4	16	52	247
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	11	25	3	6	1	13	3	62
ภาคเหนือ	1	2	1				1	5
รวมทั้งประเทศ	107	320	151	33	9	52	151	823

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 7 กันยายน 2564

ที่มา : Rubber Intelligence Unit (2021)

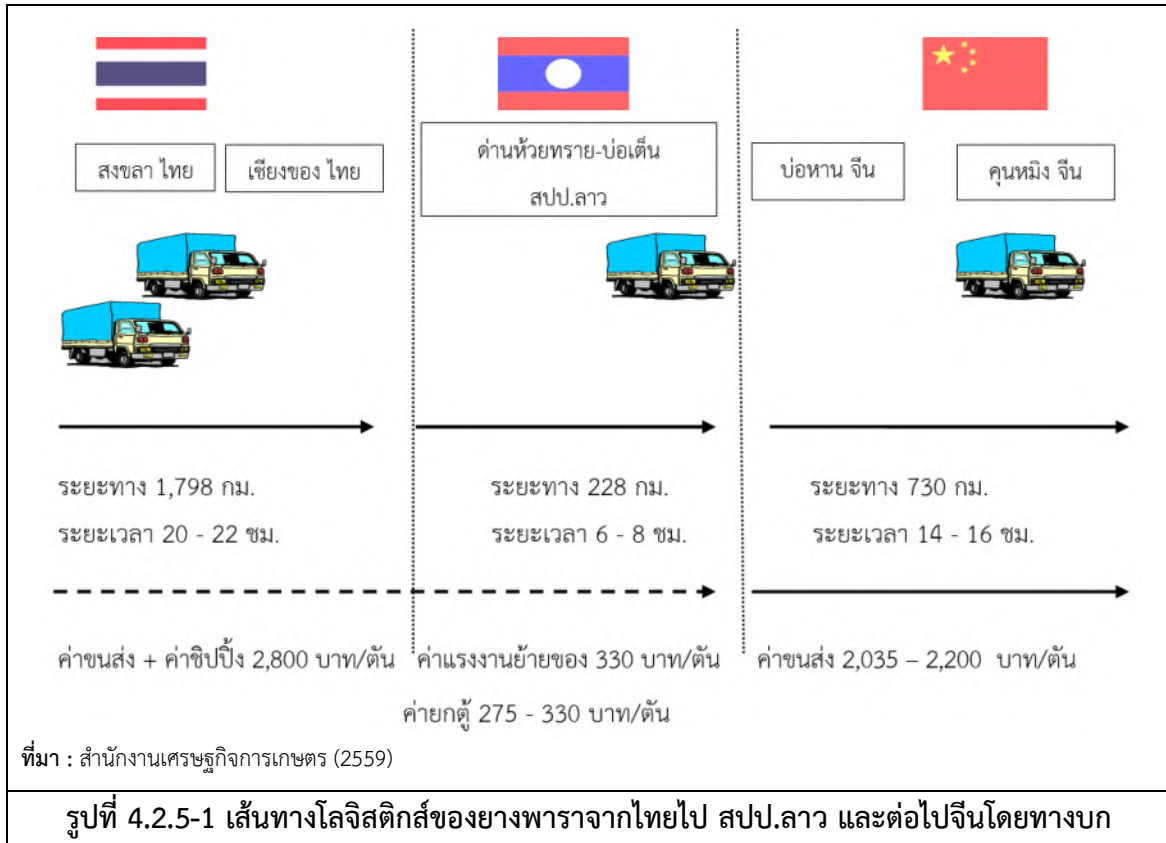
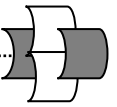
4.2.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายน้ำของอุตสาหกรรมยางพารา

การจัดการห่วงโซ่อุปทานของยางพาราตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ในช่วงปลายน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการส่งออกยางพาราแปรรูปขึ้นต้นไปยังตลาดจีน โดยในช่วงปลายน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา ดังนี้

1) กิจกรรมการส่งออกยางพาราผ่านด่านศุลกากรของไทย จากข้อมูลสถิติการส่งออกยางพาราจากไทยไปจีนในช่วงปี 2554 - 2564 พบว่าการส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของและเชียงแสนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ มีการส่งออกยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ ในพิกัด 400129 และ 400130 เป็นหลัก

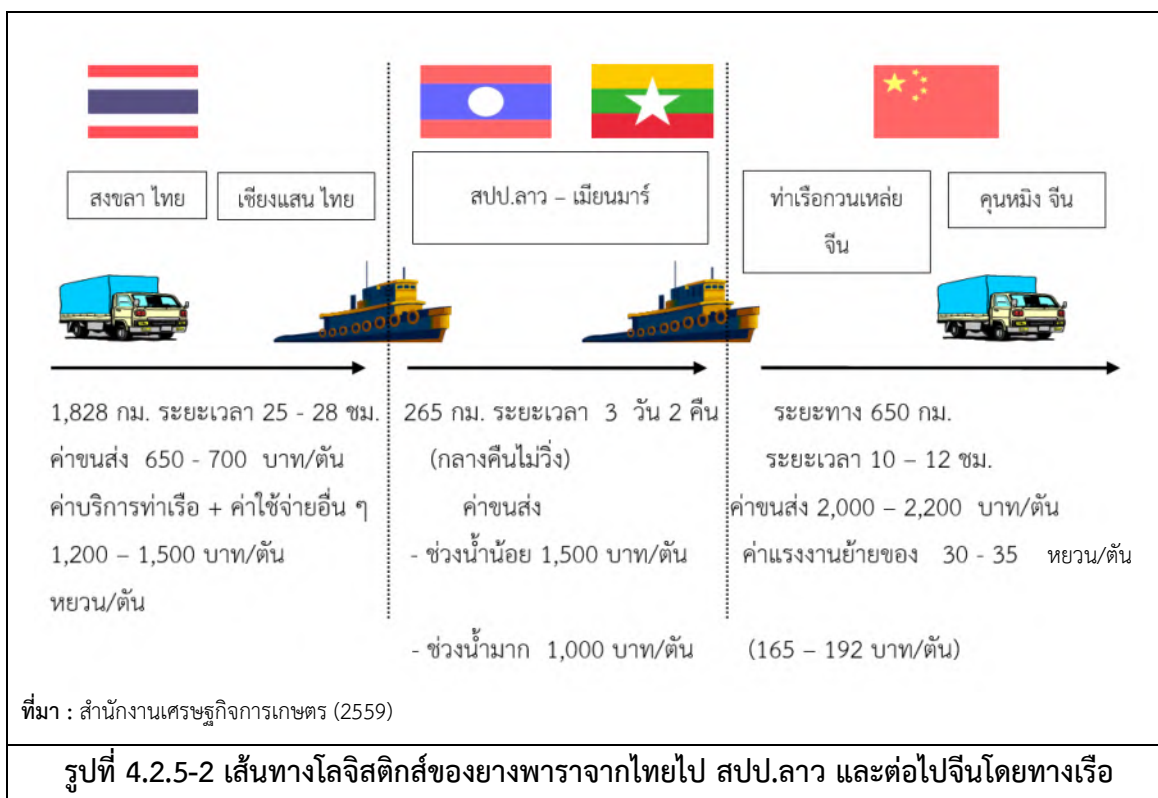
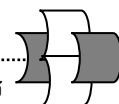
2) โครงสร้างเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้

(1) เส้นทางทางบก เส้นทางโลจิสติกส์ส่งออกยางพาราของไทยไปจีนทางบกผ่านด่านชายแดนเชียงราย เริ่มจากแหล่งผลิตทางภาคใต้ที่สงขลา ถึงจีนที่เมืองคุนหมิง แสดงระยะเวลาและต้นทุนดังรูปที่ 4.2.5-1 ซึ่งพบว่าระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางค่อนข้างนาน เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ และในช่วงเมืองกุคาเป็นภูเขาสูงชัน มีเส้นทางคดเคี้ยว ประกอบกับรถบรรทุกมีน้ำหนักมาก และเมื่อถึงด่านบ่อเต็นจะมีการเปลี่ยนถ่ายหัวลากหรือถ่ายสินค้าภายในตู้ ตามข้อกำหนดของ สปป.ลาว อีกทั้งการขนส่งในจีน ยังมีข้อกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



(2) เส้นทางทางน้ำ เส้นทางโลจิสติกส์ส่งออกยางพาราของไทยไปจีนทางน้ำผ่านด่านชายแดน เชียงรายเริ่มจากแหล่งผลิตทางภาคใต้ที่สงขลา จะขนส่งโดยทางบกไปยังท่าเรือเชียงแสน เชียงราย หลังจากผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งตรวจสอบเอกสารใบสำคัญต่างๆ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จะขนส่งไปยังจีน ตามลำน้ำโขง โดยจะผ่าน สปป.ลาว เมียนมา เนื่องจากเส้นทางตามลำน้ำโขงมีเกาะแก่งและมีหินใต้น้ำเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ทำให้การเดินเรือทำได้เฉพาะในเวลากลางวัน นอกจากนี้ยังเป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำจึงทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางหลายวัน โดยไปขึ้นที่ท่าเรือกวนเหล่ของจีน จากนั้นจะขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปยังเมืองคุนหมิงของจีน (รูปที่ 4.2.5-2)

เมื่อเปรียบเทียบการส่งออกยางพาราทั้งทางเรือตามลำน้ำโขง และทางบกตามเส้นทางสาย NSEC-1 พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ทางเรือจะสูงกว่าทางบก เนื่องจากมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ทำให้มีต้นทุนค่าบริหารจัดการอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกที่มีการขนถ่ายที่ด่านบ่อเต็นเพียงแห่งเดียว ดังตารางที่ 4.2.5-1

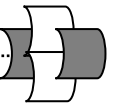


ตารางที่ 4.2.5-1 ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกยางพารา

รายการ	ต้นทุนบริหาร จัดการและต้นทุนสินค้า คงคลัง	ต้นทุนการขนส่ง	รวม
ทางบก	1,500 - 2,500 บาท/ตัน	3,000 - 3,500 บาท/ตัน	4,500 - 6,000 บาท/ตัน (4.50 - 6.00 บาท/กก.)
ทางเรือ	3,365 - 3,892 บาท/ตัน	1,650 - 2,200 บาท/ตัน	5,015 - 6,092 บาท/ตัน (5.02 - 6.09 บาท/กก.)

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2559)

3) โลจิสติกส์ของสินค้ายางพาราระหว่างไทยและจีนตอนใต้ กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้ายางพาราจากแหล่งกำเนิดไปยังตลาดปลายทาง ประกอบด้วย (1) การบริการลูกค้า (Customer Service) (2) การพยากรณ์และการวางแผน (Forecast and Planning) (3) การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistic Communications) (4) การบรรจุหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ (Packing and Packaging) (5) การรับคืนและให้บริการหลังการขาย (Parts and Services Support) (6) การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Site and Warehouse Selection) (7) การจัดหาสินค้าและวัตถุดิบ (Purchasing) และ (8) การขนส่ง (Transportation)



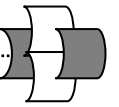
4.2.6 ศักยภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา

- **ระดับต้นน้ำ** การจัดหาวัตถุดิบโดยตัวกลางรวบรวมที่มีศักยภาพสามารถช่วยคัดกรองคุณภาพของผลผลิตยางจากเกษตรกร และจัดหาผลผลิตยางพาราได้เพียงพอต่อความต้องการของโรงงานแปรรูปยางขั้นต้น
- **ระดับกลางน้ำ** โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นมีประสบการณ์ในธุรกิจสูง เชี่ยวชาญในการบริหารต้นทุนการผลิตและมีหน่วยงานของรัฐบาลในการควบคุมคุณภาพผลผลิตที่ต้องการส่งออก ทำให้ผู้ใช้ในประเทศจีนมีความเชื่อมั่นในตัวสินค้า
- **ระดับปลายน้ำ** ถึงแม้จะประสบกับโควิด-19 ทำให้ต้นทุนการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น แต่ยังสามารถดำเนินการได้ปกติ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ห่วงโซ่อุปทานยางพาราของไทยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำมีกิจกรรมในการบริหารจัดการยางพาราที่มีศักยภาพตั้งแต่ผลผลิตยางของเกษตรกร การเข้าสู่โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเพื่อจัดการด้านคุณภาพ ตลอดจนการส่งออก โดยให้ความสำคัญกับคุณภาพตรงตามที่หน่วยงานของรัฐและลูกค้ากำหนด นอกจากนี้ การส่งออกเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มีข้อได้เปรียบทางด้านระยะเวลา หากมีการพัฒนาการขนส่งระบบรางระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศจีนซึ่งคาดว่าจะมีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งผ่านทางถนนและทางเรือ อาจทำให้การส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้มีปริมาณที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถใช้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ส่งออกยางพาราไปยังจีนที่มีโรงงานแปรรูปตั้งอยู่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

4.3 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor): อุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

ไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกผลไม้เมืองร้อน (Tropical Fruit) อันดับหนึ่งของโลก ปัจจุบันแนวโน้มการผลิตผลไม้ของไทยในเชิงอุตสาหกรรมมีมากขึ้น โดยเฉพาะทุเรียนและลำไยไทยที่มีคุณภาพดีเป็นที่ต้องการของตลาดจีน ทำให้จีนมีการนำเข้าทุเรียนและลำไยสดจากไทยคิดเป็นมูลค่าสูงที่สุด 2 ลำดับแรกของการนำเข้าผลไม้ทั้งหมดจากไทย และการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้นในการศึกษาห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก จึงเลือกทุเรียนและลำไยเป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมผลไม้ ซึ่งปัจจุบันนิยมขนส่งเส้นทางบกผ่านเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) และ NSEC-1



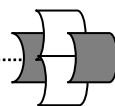
4.3.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของโลก

สถานการณ์ทุเรียน พบว่า แหล่งปลูกทุเรียนที่สำคัญของโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย ซึ่งส่วนใหญ่ปลูกทุเรียนพันธุ์พื้นเมือง และใช้บริโภคภายในประเทศเป็นหลัก ส่วนไทยปลูกพันธุ์หอมทองมากกว่าร้อยละ 90 มาเลเซียปลูกพันธุ์มูซังคิง และฟิลิปปินส์ปลูกพันธุ์พื้นเมือง และทุเรียนไร้หนามเมืองดาเวา นอกจากนี้ยังมีเวียดนามและออสเตรเลียปลูกพันธุ์หอมทองคล้ายกับทุเรียนของไทย โดยผลผลิตทุเรียนในแหล่งผลิตที่สำคัญ เช่น ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม มีปริมาณผลผลิตทุเรียนเฉลี่ยรวมในช่วงปี 2555 - 2560 มากกว่า 2 ล้านตัน โดยอินโดนีเซียมีมากเป็นอันดับ 1 ของโลก ส่วนผลผลิตของไทยมากเป็นอันดับ 2 ของโลก โดยส่งออกได้เป็นอันดับ 1 ของโลกในปัจจุบัน และมาเลเซียมีผลผลิตมากเป็นอันดับ 3 จากการขยายพื้นที่ปลูกทุเรียนมูซังคิงมากขึ้น เพื่อส่งออกไปยังตลาดจีน ขณะที่ผลผลิตทุเรียนจากเวียดนามมีมากเป็นอันดับ 4 ซึ่งมีการปลูกมากทางตอนใต้ของเวียดนามในสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2560)

สถานการณ์ลำไย พบว่า จีนเป็นประเทศที่มีการผลิตลำไยมากที่สุดในโลก โดยมีพื้นที่ประมาณ 2.70 ล้านไร่ โดยปลูกมากในพื้นที่เขตการปกครองอิสระกว่างสี มณฑลกว่างตุง มณฑลหูเจี้ยน มณฑลยูนนาน และมณฑลไหหลำเหมือนกับทุเรียน นอกจากนี้ ยังมีผลผลิตลำไยของเวียดนาม ซึ่งพันธุ์ที่ปลูกส่วนใหญ่เป็นพันธุ์ลำไยที่มีคุณภาพสูงและเป็นที่ต้องการของตลาด โดยเวียดนามจะเป็นประเทศคู่ค้าลำไยที่สำคัญของไทย แล้วยังเป็นประเทศคู่แข่งในการส่งออกลำไยไปตลาดจีนด้วย ซึ่งในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2551 - 2560) มูลค่าส่งออกลำไยสดของเวียดนามไปจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเพิ่มขึ้นจาก 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2551 เป็น 189 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2560 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.37 ต่อปี

4.3.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดผลไม้ของไทย

การส่งออกผลไม้ของไทยโดยเฉพาะทุเรียนและลำไย มีจีนเป็นตลาดหลัก พบว่า ไทยมีการส่งออกประมาณร้อยละ 70 - 90 ของผลผลิตทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกทุเรียนและลำไยในรูปผลสดมากกว่าร้อยละ 90 ส่วนที่เหลือส่งออกในรูปผลิตภัณฑ์ เช่น ทุเรียนแช่แข็งทั้งเปลือกและเฉพาะเนื้อ ทุเรียนกวน ทุเรียนอบแห้ง และลำไยอบแห้ง เป็นต้น โดยแนวโน้มการส่งออกทุเรียนและลำไยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ของไทยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2561 - 2563) มีปริมาณการส่งออกมากกว่า 1 ล้านตันต่อปี และมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เกือบหนึ่งแสนล้านบาท สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก โดยปริมาณการส่งออกของผลไม้ทั้งสองชนิดเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.50 ต่อปี และมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.24 ต่อปี ดังตารางที่ 4.3-2-1



ตารางที่ 4.3.2-1 การส่งออกทุเรียนและลำไยของไทยทั้งในรูปผลสดและผลิตภัณฑ์ ปี 2561 - 2563

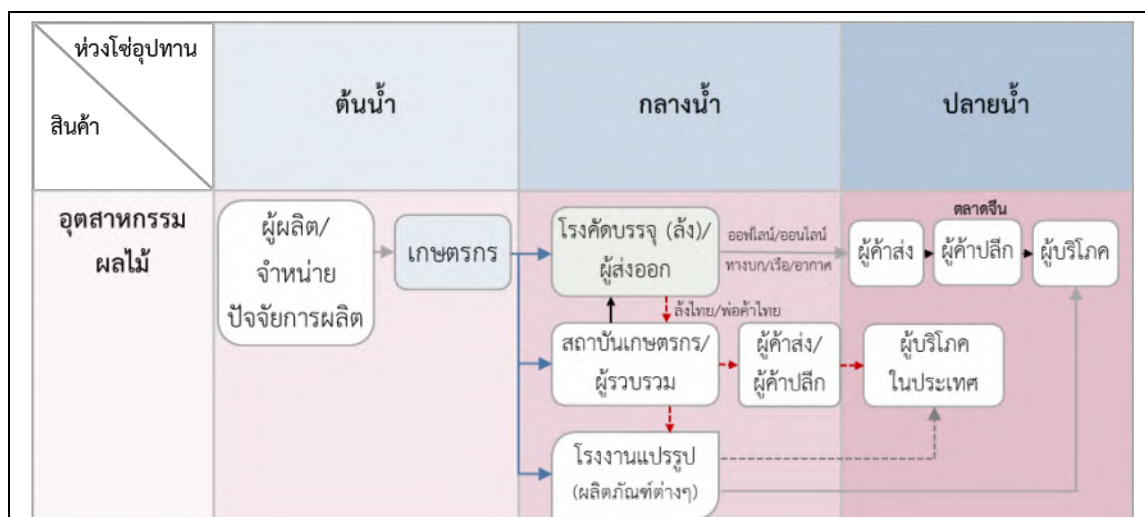
หน่วย : ปริมาณ (ตัน) มูลค่า (ล้านบาท)

สินค้า	ปริมาณ/มูลค่า	2561	2562	2563	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	ปริมาณ	519,100	682,807	653,158	12.30
	มูลค่า	35,398.78	51,181	72,459	38.94
ลำไย	ปริมาณ	771,408	760,055	631,534	0.41
	มูลค่า	28,757.72	30,446.89	24,695.51	2.94
รวม	ปริมาณ	1,290,508	1,442,861	1,284,692	5.50
	มูลค่า	64,156.50	81,628.31	97,154.36	23.24

ที่มา : กรมศุลกากร (2564)

4.3.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

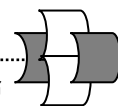
ห่วงโซ่อุปทานผลไม้ของไทยประกอบด้วย 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยในแต่ละช่วงจะมีกิจกรรมเชื่อมโยงสัมพันธ์กัน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับปัจจัยการผลิต โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่กระบวนการผลิต การจัดจำหน่าย จนถึงการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคคนสุดท้าย รวมถึงการบริการหลังการขายที่ตลาดปลายทาง ดังแสดงในรูปที่ 4.3.3-1



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)² และประยุกต์โดยที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 4.3.3-1 ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมผลไม้ ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำ (ทุเรียน ลำไย) ห่วงโซ่อุปทานระดับต้นน้ำจะเริ่มตั้งแต่เกษตรกร ซึ่งทำหน้าที่ในการผลิตและการเก็บเกี่ยวผลผลิต โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การจัดหาและใช้ปัจจัยการผลิตทางการเกษตร การดูแลรักษา จัดการคุณภาพผลผลิตในสวนจนได้ผลผลิตที่พร้อมส่งไปจำหน่ายโดยไทยมีการผลิตและส่งออกผลไม้เมืองร้อน (Tropical Fruit) เป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยเฉพาะทุเรียนและ



ลำไย ซึ่งมีแนวโน้มการผลิตในเชิงอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมากขึ้น โดยมีเนื้อที่ให้ผลในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาของทุเรียนและลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.44 ต่อปี แยกเป็นทุเรียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.27 ต่อปีและลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.11 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 4.3.3-1 ซึ่งมีปริมาณการผลิตรวมทั้งสองชนิดมากกว่า 2.5 ล้านตันในปัจจุบัน และมีแนวโน้มของผลผลิตในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.61 ต่อปี แยกเป็นทุเรียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.46 ต่อปี และลำไยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.70 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 4.3.3-2

ตารางที่ 4.3.3-1 เนื้อที่ให้ผลของทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2561 -2564

หน่วย : ไร่

ชนิด	2560	2561	2562	2563	2564*	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	643,030	679,566	729,466	797,553	843,166	7.27
ลำไย	1,451,714	1,512,429	1,537,320	1,583,820	1,653,554	3.11
รวม	2,094,744	2,191,995	2,266,786	2,381,373	2,496,720	4.44

หมายเหตุ : *ข้อมูลปี 2564 เป็นข้อมูลประมาณการณ เดือนมิถุนายน

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)²

ตารางที่ 4.3.3-2 ปริมาณผลผลิตทุเรียนและลำไยของไทย ปี 2560 - 2564

หน่วย : ตัน

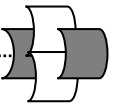
ชนิด	2560	2561	2562	2563	2564*	อัตราเพิ่ม (%)
ทุเรียน	663,066	762,567	1,024,794	1,115,998	1,225,448	17.46
ลำไย	1,200,804	1,246,421	1,176,361	1,182,462	1,408,241	2.70
รวม	1,863,870	2,008,988	2,201,155	2,298,460	2,633,689	8.61

หมายเหตุ: *ข้อมูลปี 2564 เป็นข้อมูลประมาณการณ เดือนมิถุนายน

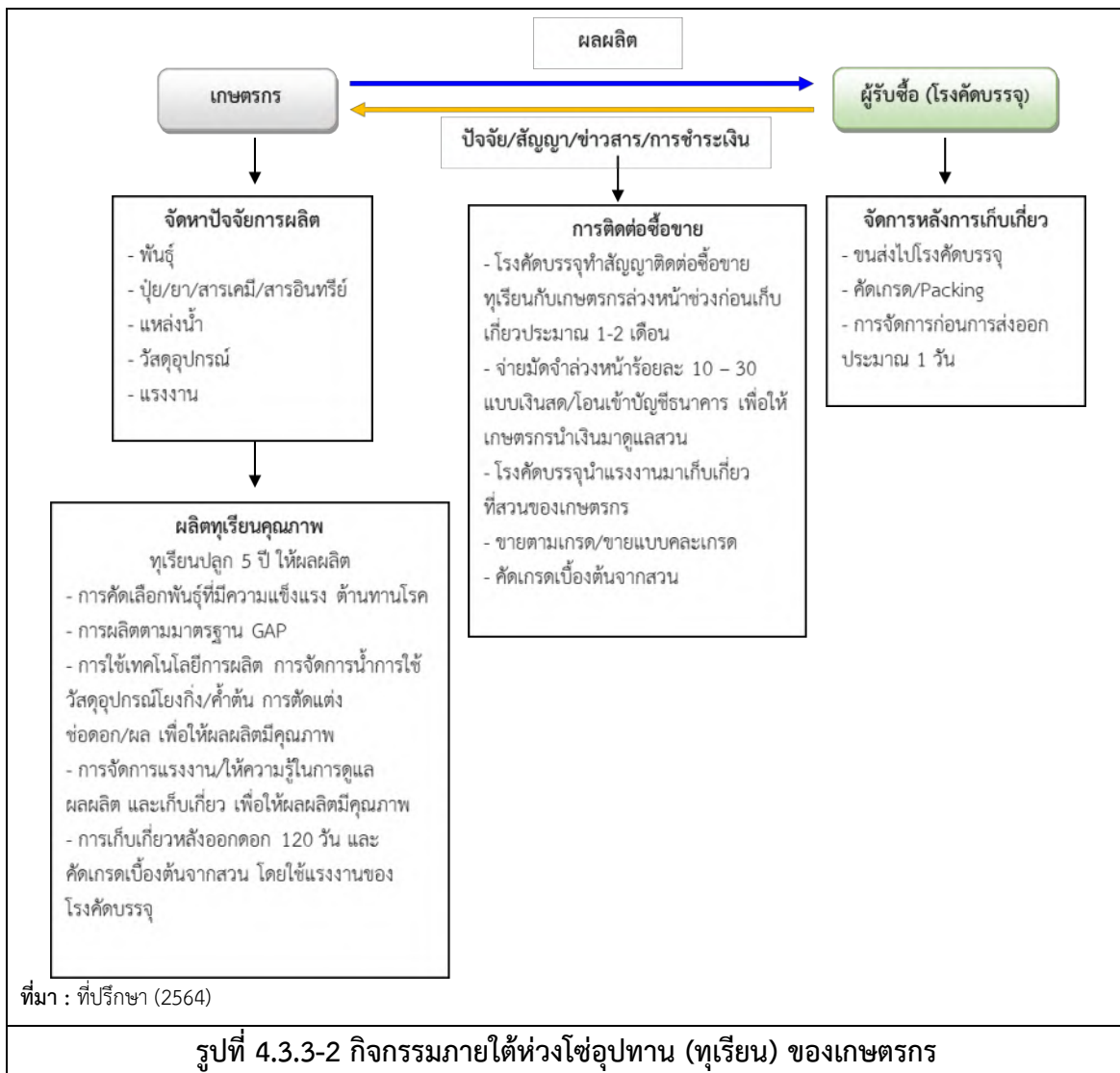
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2564)²

โดยวิธีการจัดการห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ขอกกล่าวถึงทุเรียน และลำไย เนื่องจากเป็นผลไม้ที่มีการผลิตและส่งออกมากที่สุดของไทยไปยังตลาดจีนตามแนวระเบียบเศรษฐกิจฯ โดยในช่วงต้นน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนและลำไย ซึ่งมีความแตกต่างกันในการจัดการ ดังนี้

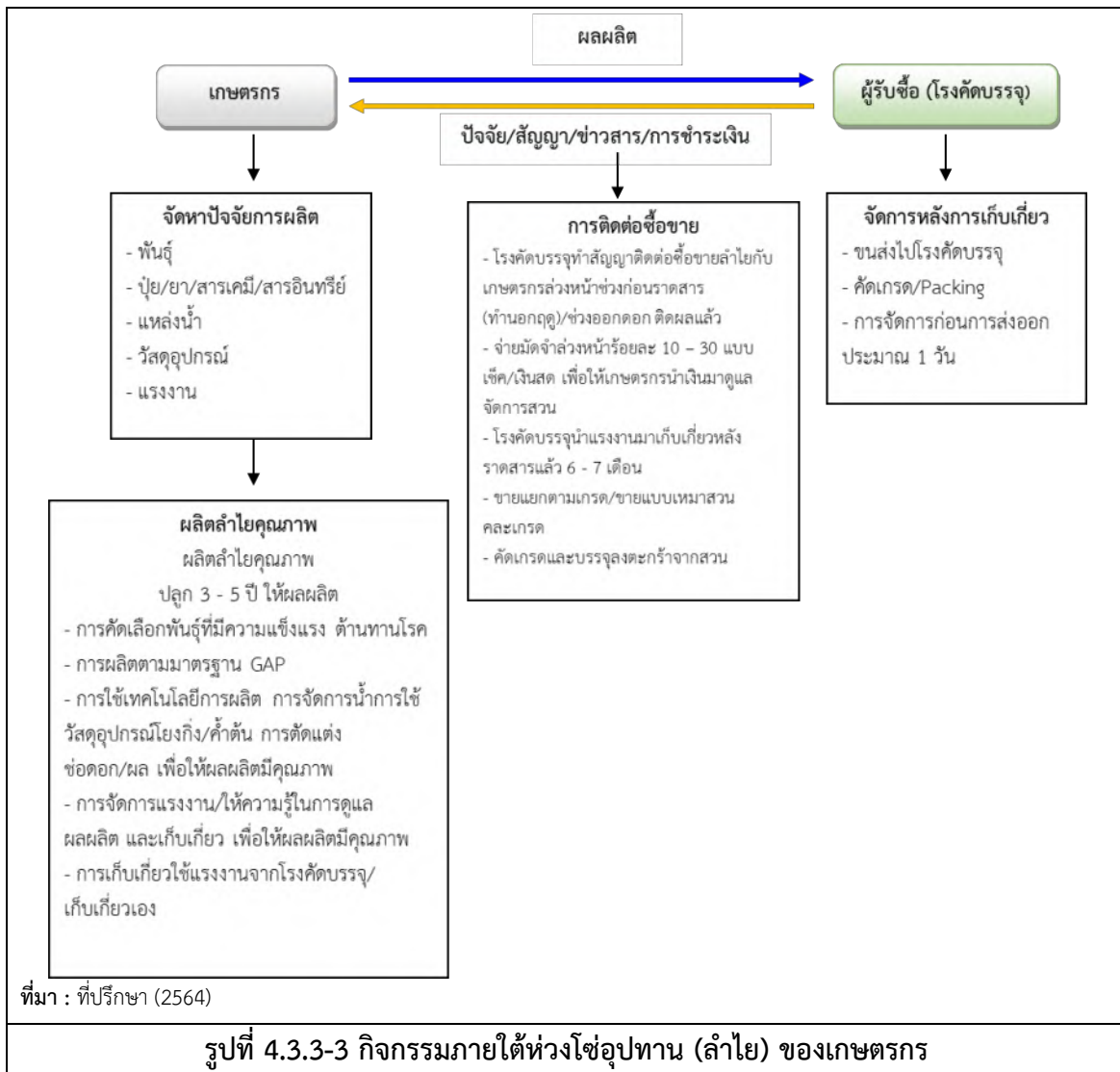
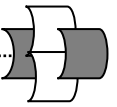
1) **ทุเรียน** กิจกรรมการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนประกอบด้วย เกษตรกรเป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตทุเรียนในช่วงต้นน้ำ โดยซื้อปัจจัยการผลิตเพื่อนำมาดูแลบำรุงรักษาทุเรียนให้มีคุณภาพ โดยทุเรียนเป็นไม้ผลที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่เกษตรกรขายได้มีแนวโน้มสูงขึ้น สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ภายใต้ห่วงโซ่อุปทานการผลิตทุเรียนของเกษตรกรไทยมี 4 กิจกรรม คือ (1) กิจกรรมจัดหาปัจจัยการผลิตใน



การผลิตทุเรียน (2) กิจกรรมการผลิต (3) กิจกรรมการเก็บเกี่ยว และ (4) กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว แสดงได้
ดังรูปที่ 4.3.3-2

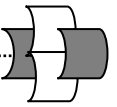


2) ลำไย กิจกรรมการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของลำไยเริ่มจากเกษตรกรเป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตลำไยในช่วงต้นน้ำ โดยซื้อปัจจัยการผลิตมาดำเนินการผลิต ดูแลรักษาผลผลิตให้มีคุณภาพ เพื่อจำหน่ายให้กับโรงคัดบรรจุดำเนินการส่งออกต่อไปทั้งในรูปแบบสดและการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์โดยมีการดำเนินกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน (1) กิจกรรมจัดหาปัจจัยการผลิตในการผลิตลำไย (2) กิจกรรมการผลิต (3) กิจกรรมการเก็บเกี่ยว และ (4) กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว แสดงได้ดังรูปที่ 4.3.3-3

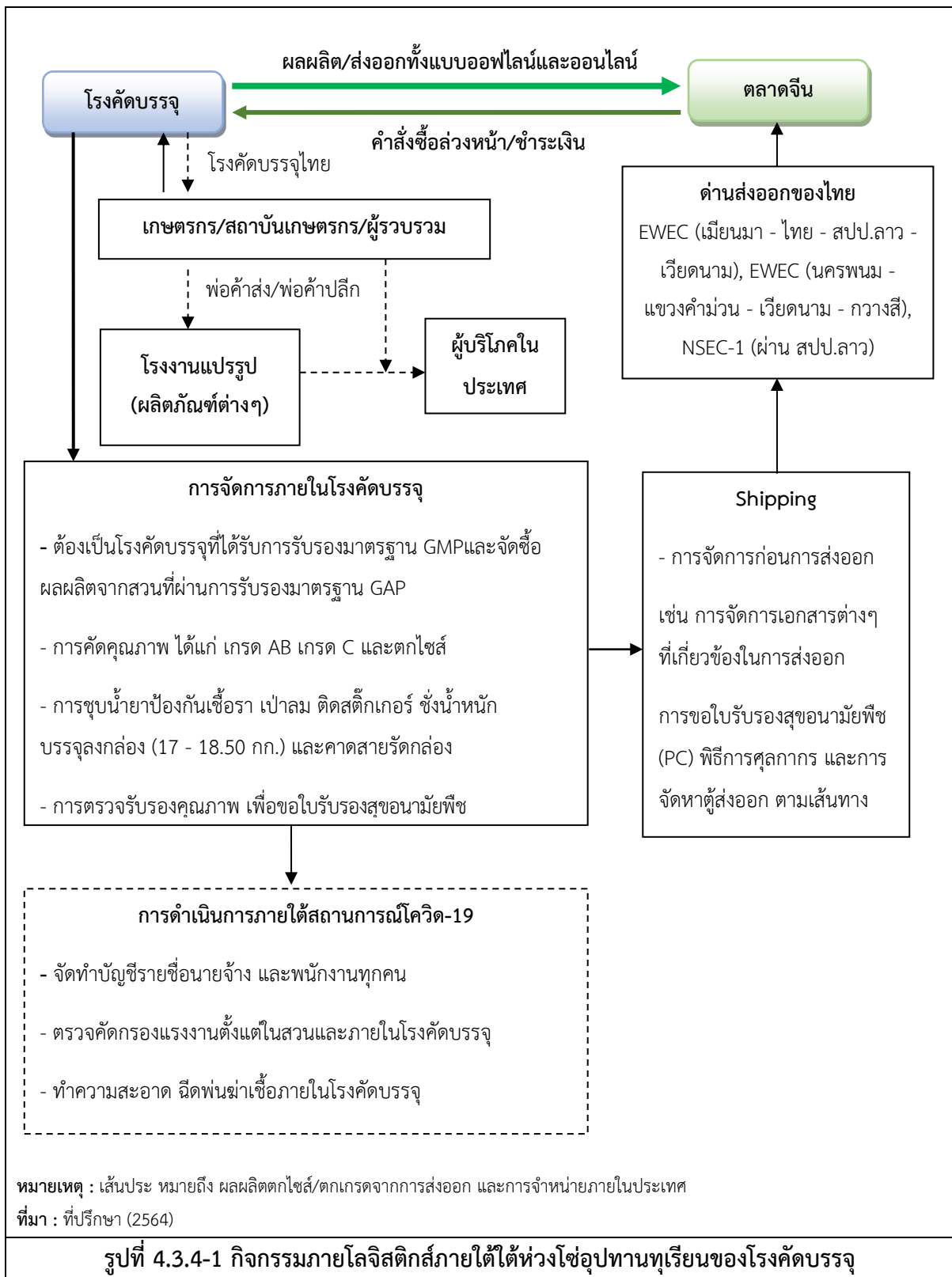


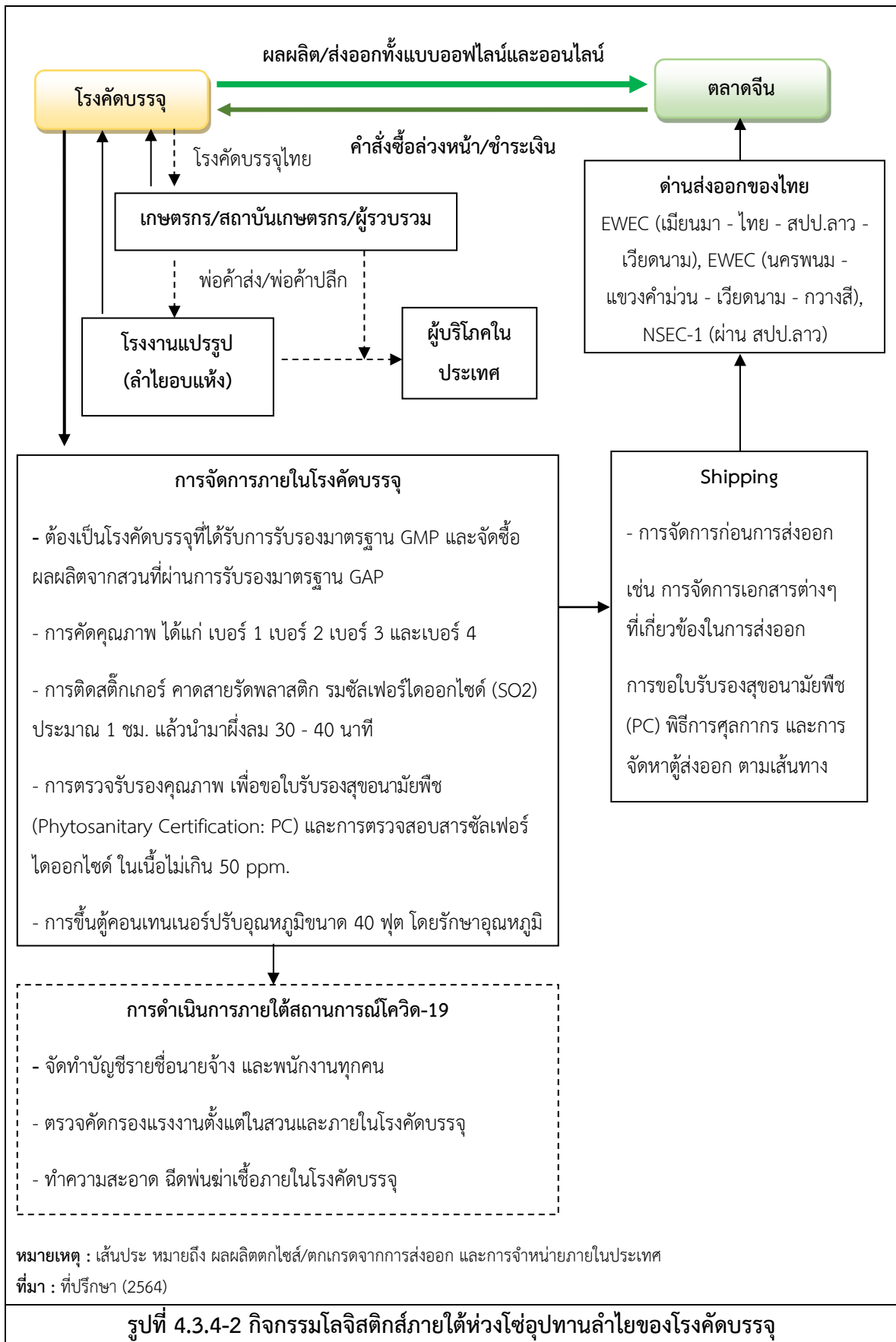
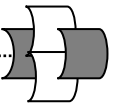
4.3.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

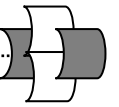
ห่วงโซ่อุปทานระดับกลางน้ำจะเริ่มต้นหลังจากที่โรงคัดบรรจุได้รวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การรวบรวมผลผลิตจากสวนจนถึงการแปรรูป โดยในส่วนนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องและมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร ได้แก่ โรงคัดบรรจุผลไม้ (ทุเรียนและลำไย) ซึ่งเป็นผู้รับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรในปริมาณมากที่สุด เพื่อส่งออกตามคำสั่งซื้อและความต้องการของตลาดจีน ซึ่งการจัดการห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของผลไม้ การจัดการห่วงโซ่อุปทานของผลไม้เพื่อขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ในช่วงกลางน้ำจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการผลไม้นก่อนการส่งออกไปยังตลาดปลายทางที่จีน เนื่องจากผลไม้สดเป็นสินค้าที่บอบช้ำและเน่าเสียง่าย ดังนั้น ความรวดเร็วหรือเวลาที่ใช้ในการจัดการจึงสำคัญที่สุด เพราะจะส่งผลต่อคุณภาพ ระยะเวลาในการวางจำหน่าย (Shelf life) ราคาที่จะขายได้ ซึ่งจะเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือ



(Reliability) และขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยในช่วงกลางน้ำมีรายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์ และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนและลำไย ดังรูปที่ 4.3.4-1 และรูปที่ 4.3.4-2





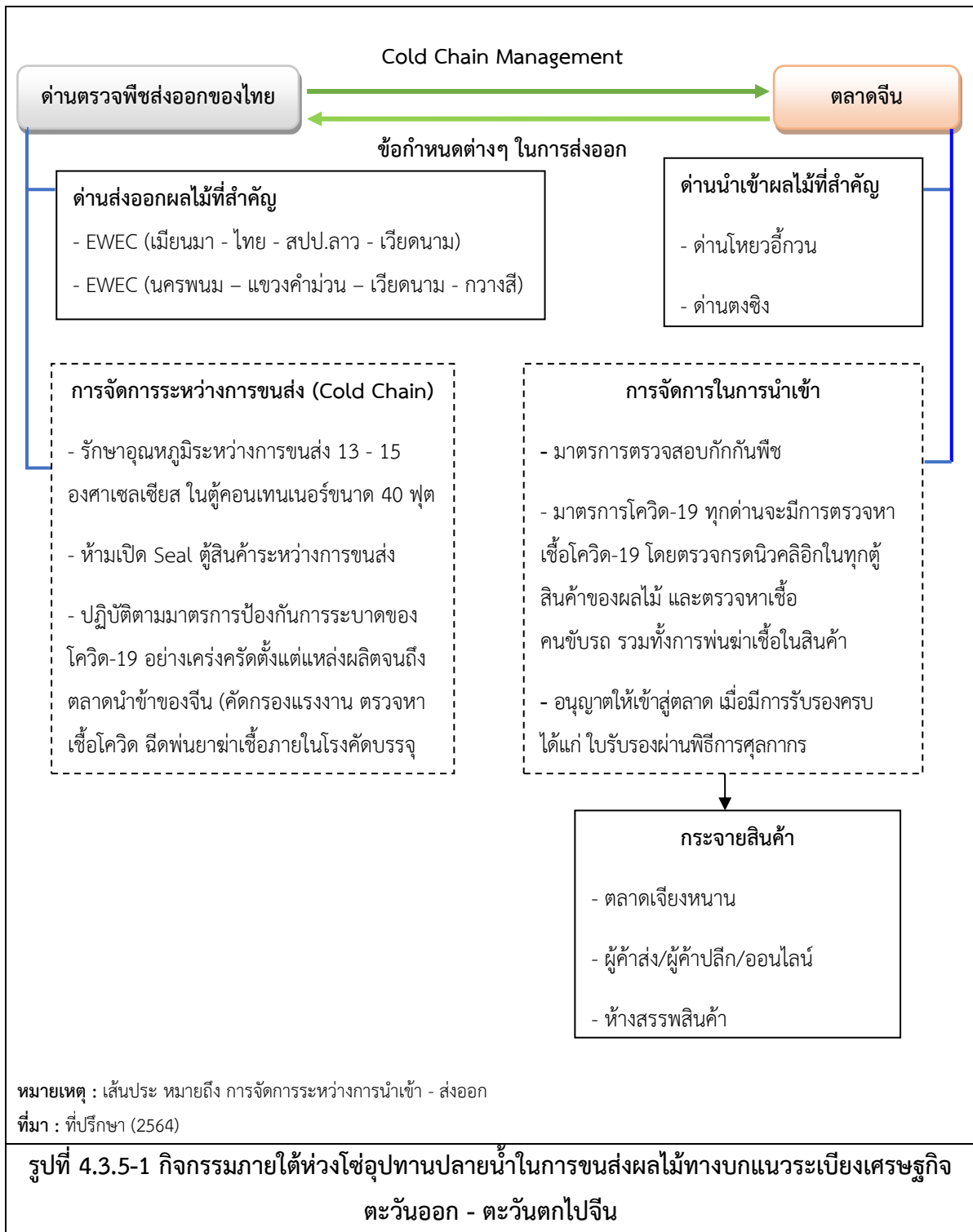
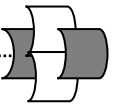


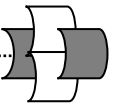
4.3.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายทางของอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

กิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายทางของทุเรียนและลำไยจะประกอบด้วย 4 กิจกรรมหลักๆ คือ (1) การจัดการห่วงโซ่อุปทานปลายทางของผลไม้ (2) กิจกรรมการจัดการระหว่างขนส่ง (3) กิจกรรมการค้าและการขนถ่ายสินค้าผลไม้ของจีน และ (4) กิจกรรมการกระจายสินค้าในตลาดจีน โดยกิจกรรมภายใต้ห่วงโซ่อุปทานปลายทางของสินค้าผลไม้ในการขนส่งทางบกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ด่านส่งออกของไทยผ่านเส้นทางบกที่สำคัญ เช่น EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) และ EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) เป็นต้น จนกระทั่งถึงตลาดปลายทางที่จีน โดยผ่านเข้าด่านทางบก ได้แก่ ด่านโหยวอี๋กวน ด่านตงซิง และด่านรถไฟผิงเสียง โดยกระบวนการนำเข้าต้องเป็นไปตามมาตรการที่จีนกำหนดทั้งมาตรการด้านสุขอนามัยพืช/มาตรการด้านสุขอนามัย รวมถึงมาตรการควบคุมการระบาดของโควิด-19 ก่อนที่ผลไม้จะกระจายออกสู่ตลาดจีนต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3.5-1

4.3.6 การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้ (ทุเรียน ลำไย)

ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ (ทุเรียน ลำไย) ไปจีน ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ซึ่งได้จากการสอบถามผู้ประกอบการส่งออกทุเรียนและลำไยไปจีนผ่านเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร) และ EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม) พบว่า ต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ ในการจัดหาทุเรียนและลำไยจากผู้ผลิตถึงโรงคัดบรรจุ การตรวจรับรองเอกสารสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การดำเนินการตามมาตรการโควิด-19 และการดำเนินการผ่านจุดพรมแดนต่างๆ ในการขนส่งทั้งสองเส้นทางไม่มีความแตกต่างกันเป็นไปตามกฎระเบียบและเงื่อนไขของผู้นำเข้า สิ่งที่แตกต่างก็คือ ระยะทางและต้นทุนในการขนส่งจากโรงคัดบรรจุจังหวัดจันทบุรีถึงปลายทางที่จีน เส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ใช้เวลา 2 - 2.5 ชั่วโมงในภาวะปกติ ต้นทุนการขนส่ง 73,000 - 80,000 บาท/ตู้ เส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ใช้เวลา 2-3 ชั่วโมง ในภาวะปกติ ต้นทุนเฉลี่ย 100,000 บาท/ตู้ เนื่องจากเส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) ระยะทางสั้นกว่าจึงใช้ระยะเวลาน้อยกว่า และต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญมากในการขนส่งผลไม้ จึงทำให้ผู้ส่งออกหันมานิยมใช้เส้นทาง EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) เพิ่มขึ้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.3.6-1 และตารางที่ 4.3.6-2





ตารางที่ 4.3.6-1 ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ
ตะวันออก - ตะวันตก (ทุเรียน)

รายการ	EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร สะหวันนะเขต ฮานอย และหนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี๋กวนระยะทาง 1,090 กม.			EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม ท่าแขก ฮานอย หนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี๋กวนระยะทาง 823 กม.		
	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ
1. การจัดหาวัตถุดิบจากผู้ผลิต (ราคา 130 บาท/กก.)	2.34 ล้านบาท	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ	2.34 ล้านบาท	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ
2. การตรวจรับรองเอกสาร สุขอนามัยพืช	-	ตรวจรับรอง 30 นาที	ผ่านการรับรอง	-	ตรวจรับรอง 30 นาที	ผ่านการรับรอง
3. การดำเนินการตาม มาตรการโควิด-19	-	30 นาที	เป็นไปตามความ ต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อ และการตรวจเชื้อ คนขับรถ)	-	30 นาที	เป็นไปตามความ ต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อ และการตรวจเชื้อ คนขับรถ)
4. การขนส่งจากโรงคัดบรรจุ จังหวัดจันทบุรีถึงปลายทาง ที่จีน (ทุเรียน 18 ตู้/ตู้)	100,000 (ค่าเฉลี่ยปกติ) เพิ่มขึ้น 40-50% ช่วงโควิด-19	2 - 3 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหาโรคติดที่ ด่านโหยวอี๋กวน โดย การเปิดด่านตงซิง และด่านอื่นๆ เพิ่มเติม	73,000 - 80,000 เพิ่มขึ้น 40-50% ช่วง โควิด-19	2 - 2.5 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหาโรคติดที่ ด่านโหยวอี๋กวน โดย การเปิดด่านตงซิง และด่านอื่นๆ เพิ่มเติม
5. การผ่านจุดพรมแดนต่าง	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธี การศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อ และผลตรวจโควิด-19	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธี การศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อ และผลตรวจโควิด-19

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

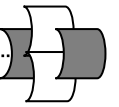
ตารางที่ 4.3.6-2 ศักยภาพโลจิสติกส์ในการส่งออกผลไม้ไปจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

ตะวันออก - ตะวันตก (ลำไย)

รายการ	EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) (มุกดาหาร สหวันนะเขต ฮานอย และหนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี๋กวนระยะทาง 1,090 กม.			EWEC (นครพนม - แขวงคำม่วน - เวียดนาม - กวางสี) (นครพนม ท่าแขก ฮานอย หนานหนิง) ถึงด่านโหยวอี๋กวนระยะทาง 823 กม.		
	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ	ต้นทุน (บาท/ตู้)	เวลา (วัน)	ความน่าเชื่อถือ
1. การจัดหาวัตถุดิบจากผู้ผลิต (ราคา 30 บาท/กก.)	750,000	1 - 2 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ	750,000	1 วัน (สวน - โรงคัดบรรจุ)	ครบตามปริมาณ เวลาและคุณภาพ
2. การตรวจรับรองเอกสาร สุขอนามัยพืช/สุขอนามัย	1,200	- ยื่นขอก่อนส่งออก 7 วัน/ก่อนการสุ่ม เก็บตัวอย่างอย่าง น้อย 3 วัน - ตรวจ 30 นาที	ผ่านการรับรอง	1,200	- ยื่นขอก่อนส่งออก 7 วัน/ก่อนการสุ่ม เก็บตัวอย่างอย่าง น้อย 3 วัน - ตรวจ 30 นาที	ผ่านการรับรอง
3. การดำเนินการตาม มาตรการโควิด-19	ตรวจหาเชื้อ แรงงานรายละ 1,000 บาท	30 นาที	เป็นไปตามความ ต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อ และการตรวจเชื้อ คนขับรถ)	-	30 นาที	เป็นไปตามความ ต้องการของจีน (การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อ และการตรวจเชื้อ คนขับรถ)
4. การขนส่งจากโรงคัดบรรจุ จังหวัดจันทบุรีถึงปลายทาง ที่จีน (ลำไย 25 ต้น/ตู้)	100,000 (ค่าเฉลี่ยปกติ) เพิ่มขึ้น 40-50% ช่วงโควิด-19	2 - 3 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหาการติดที่ ด่านโหยวอี๋กวน โดย การเปิดด่านตงซิง และด่านอื่นๆ เพิ่มเติม	73,000 - 80,000 เพิ่มขึ้น 40-50% ช่วงโควิด-19	2 - 2.5 วัน (ปกติ) 3 - 5 วัน (ช่วงโควิด-19)	แก้ปัญหาการติดที่ ด่านโหยวอี๋กวน โดย การเปิดด่านตงซิง และด่านอื่นๆ เพิ่มเติม
5. การผ่านจุดพรมแดนต่าง	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธี การศุลกากร ใบ ตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อ และผลตรวจโควิด	-	ตรวจเชื้อคนขับรถ วันละ 2 ครั้งๆ ละ 6 ชม. ถึง 1 วัน	ผ่านการรับรองพิธี การศุลกากร ใบตรวจสอบกักกัน ใบรับรองการฆ่าเชื้อ และผลตรวจโควิด-19

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

ซึ่งจากการศึกษา พบว่า ตัวชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดตลอดห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ (ทุเรียน และลำไย) คือ เวลา เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย จึงต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพ ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ เมื่อถึงตลาดปลายทาง โดยเวลาที่ใช้ในการจัดการผลผลิตเพื่อรักษาคุณภาพในแต่ละห่วงโซ่อุปทานจะมีความแตกต่างกัน รวมถึงเวลาในการจัดการตามกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ ที่ประเทศปลายทางกำหนดในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 ตลอดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งมากกว่าช่วงปกติ ส่งผลให้ระยะเวลาในการวางจำหน่ายสั้นลง คุณภาพของผลผลิตด้อยลง ทำให้ขายได้ในราคาที่ต่ำลง และผลผลิตบางส่วนได้รับความเสียหายเมื่อถึงปลายทาง ดังนั้น การบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะเส้นทางการขนส่ง จึงมีความสำคัญมาก ทำให้ผู้ส่งออกสามารถบริหารจัดการเวลาได้อย่างเหมาะสม ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของผลผลิต อาจกล่าวได้ว่าการเลือกใช้เส้นทางที่มีความสะดวกรวดเร็วจะช่วยย่นระยะเวลาในการขนส่ง เป็นการเพิ่มความขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาด รวมทั้งสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้บริโภคปลายทาง

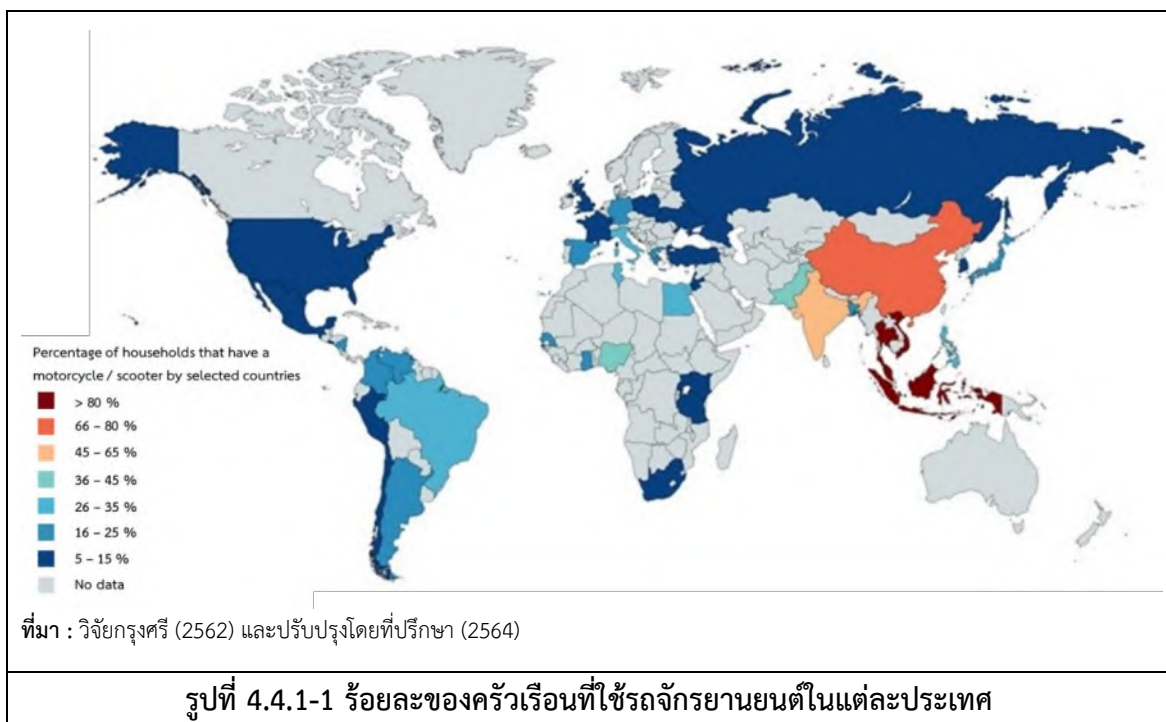


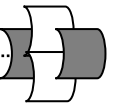
4.4 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor): อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

4.4.1 สถานการณ์การผลิตและการตลาดจักรยานยนต์และส่วนประกอบของโลก

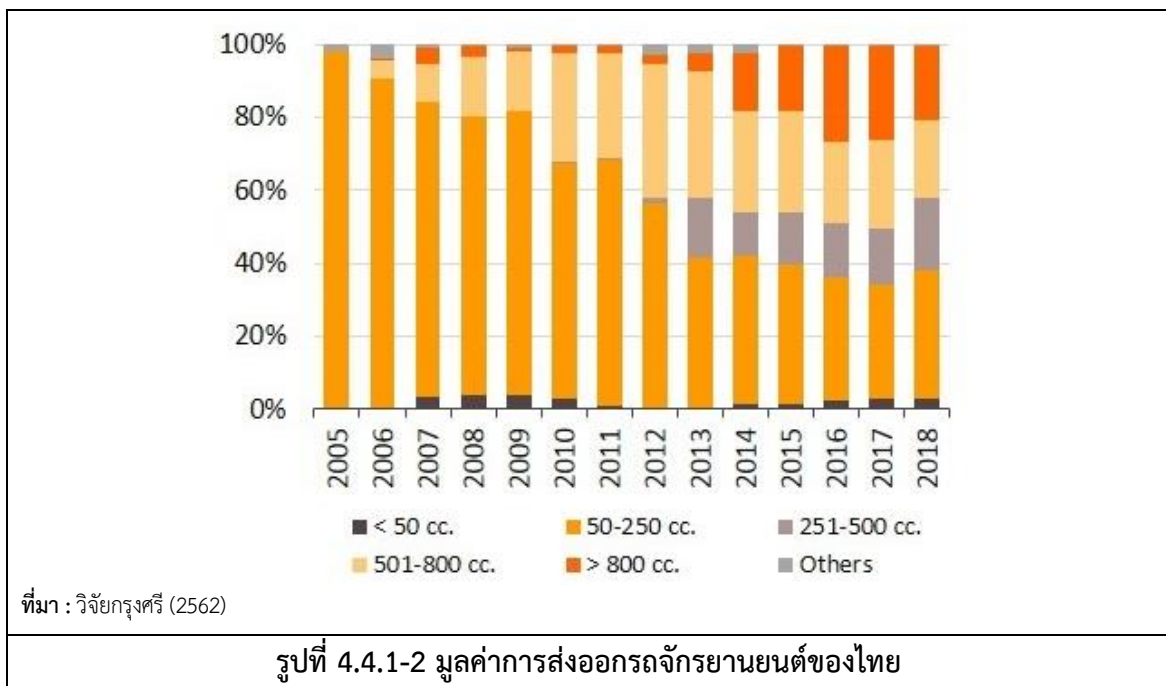
ภาพรวมตลาดรถจักรยานยนต์ของโลกกระจุกตัวอยู่ในประเทศแถบภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีสัดส่วนการจำหน่ายในภูมิภาคนี้สูงถึงร้อยละ 80 ของปริมาณการจำหน่ายทั่วโลกในแต่ละปี ทำให้ค่ายรถระดับโลกย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์เข้ามาอยู่ในใกล้ตลาดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง ตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมา จะเห็นว่าฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ของโลกส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชีย โดยไทยมีสถานะเป็นประเทศผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สำคัญอันดับ 5 ของโลกรองจากจีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ตามลำดับ โดยรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายในไทยส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc เป็นหลัก ทำให้ในปัจจุบันไทยกลายเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งไม่เพียงแต่การผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ แต่ยังมีส่งออกรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ไปยังประเทศอื่นๆ ในอาเซียน รวมทั้งยังเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่นส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศแม่ (วิจัยกรุงศรี, 2562) ดังรูปที่ 4.4.1-1

4.4.1-1



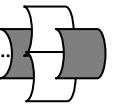


สำหรับการผลิตจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 250 cc หรือ Big Bike ในไทย ปัจจุบันยังมีสัดส่วนไม่มากนัก แต่มีบทบาทเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ หลังทางกรมไทยมีนโยบายส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนกิจการผลิตจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบ 250 cc ขึ้นไป ในปี 2555 ประกอบกับฐานผลิตจักรยานยนต์ในภูมิภาคยุโรปและอเมริกา ซึ่งส่วนใหญ่การผลิตจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบสูงกว่า 250 cc เพื่อสนองตอบตลาดในยุโรปและประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ ต่างเผชิญปัญหาด้านทุนการผลิตสูง โดยเฉพาะค่าแรงงาน ทำให้มีความสามารถในการแข่งขันลดลงเมื่อเทียบกับภูมิภาคเอเชีย จึงมีการย้ายฐานการผลิตจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เข้ามาในไทยเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นฐานผลิตและส่งออก ส่งผลให้ในอนาคตข้างหน้าโครงสร้างการส่งออกจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูปของไทยจะเปลี่ยนไปจากเดิมที่เน้นส่งออกจักรยานยนต์ขนาดเล็กมาเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่และตลาดส่งออกเปลี่ยนไปจากที่กระจุกตัวในภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก มาเป็นลักษณะกระจายตลาดไปยังภูมิภาคอื่นมากขึ้น (วิจัยกรุงศรี, 2562) ดังรูปที่ 4.4.1-2

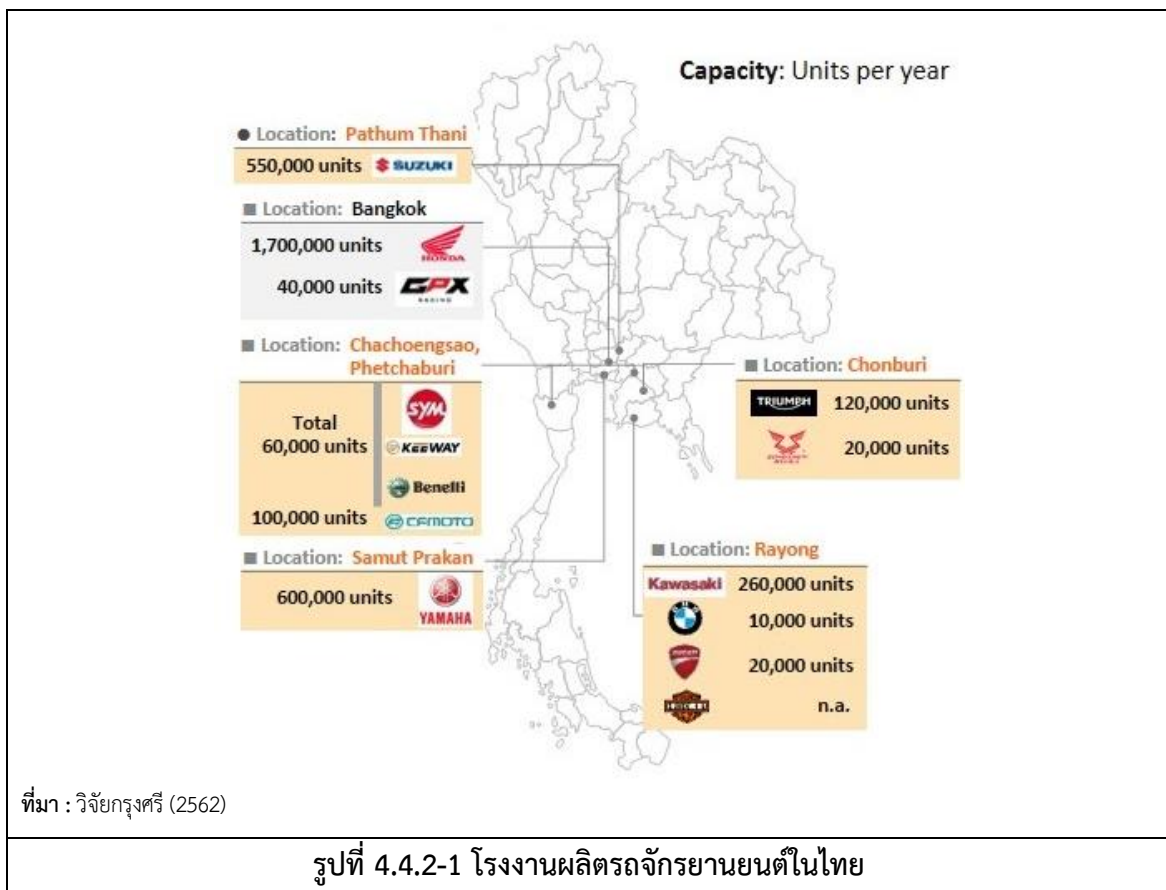


4.4.2 สถานการณ์การผลิตและการตลาดจักรยานยนต์และส่วนประกอบของไทย

ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตจักรยานยนต์มากกว่า 50 ปี โดยอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในไทยเน้นพึ่งพาตลาดในประเทศถึงกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตจักรยานยนต์ทั้งหมด กลุ่มตลาดเป้าหมายเป็นผู้ใช้แรงงานและเกษตรกรซึ่งมักมีกำลังซื้ออ่อนไหวตามภาวะเศรษฐกิจโดยรวม และรายได้ภาคเกษตร นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีระดับการพัฒนา และการใช้เทคโนโลยีที่ไม่สูงมากนัก ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบมีธุรกิจที่ครบวงจรตั้งแต่การผลิตอะไหล่ชิ้นส่วนไปถึงการประกอบเป็นตัวรถจักรยานยนต์ ตลอดจนการบริการหลังการขาย โดยในปี 2561 มีโรงงานผลิต

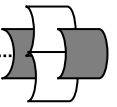


รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยทั้งสิ้น 12 แห่ง (รูปที่ 4.4.2-1) ทำการผลิตรถจักรยานยนต์ 14 ยี่ห้อ มีกำลังการผลิต 3.66 ล้านคันต่อปี โดยมีรถจักรยานยนต์สัญชาติญี่ปุ่น 4 ราย ได้แก่ Honda, Yamaha, Suzuki และ Kawasaki กำลังการผลิตทุกประเภทรวมกันคิดเป็นร้อยละ 87 ของกำลังการผลิตทั้งหมดในไทย นอกจากนี้ ยังมียี่ห้อรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กอื่นๆ ได้แก่ SYM (ไต้หวัน) Ryuka (จีน) GPX (ไทย) และ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ Big Bike ได้แก่ Benelli (อิตาลี) Keeway (จีน) Triumph (อังกฤษ) BMW (เยอรมนี) Ducati (อิตาลี) Harley-Davidson (สหรัฐอเมริกา) และ CF Moto (จีน) ส่งผลให้เกิดการจ้างงานในประเทศ ตลอดจนเกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (วิจัยกรุงศรี, 2562)

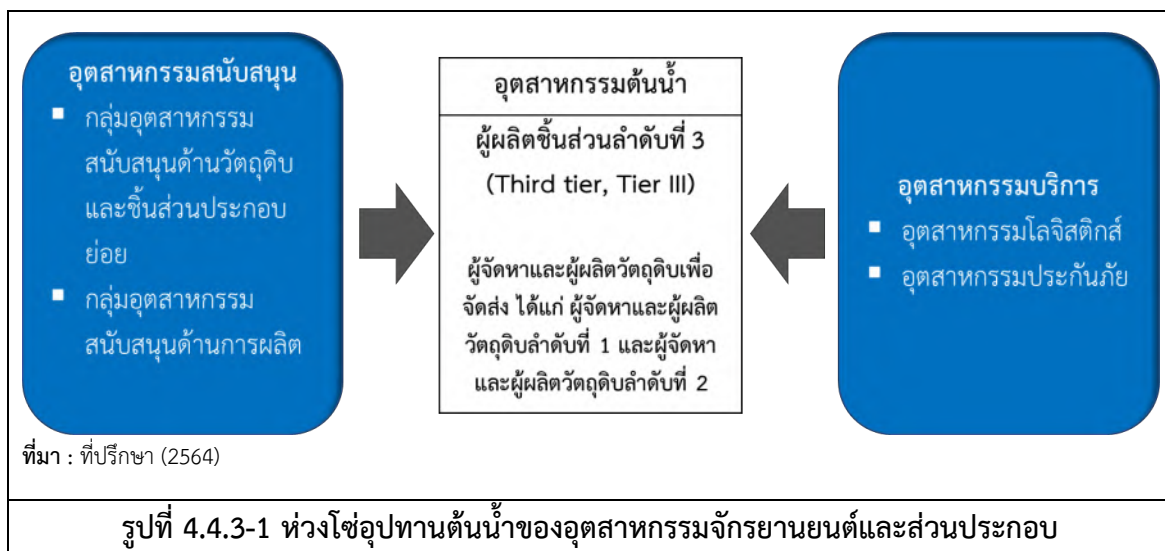


4.4.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

สำหรับอุตสาหกรรมต้นน้ำ ประกอบด้วย กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง 3 กิจกรรม คือ 1) การวิจัยและพัฒนาจักรยานยนต์และส่วนประกอบ 2) การผลิตแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือ (Tooling) และ 3) การผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน โดยกิจกรรมการวิจัยและพัฒนาจักรยานยนต์ถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญในกระบวนการผลิตรถจักรยานยนต์ ซึ่งกิจกรรมนี้จะดำเนินการโดยบริษัทที่เป็นเจ้าของยี่ห้อรถจักรยานยนต์ต่างๆ ในตลาด ส่วนการวิจัยและพัฒนาส่วนประกอบและระบบต่างๆ นั้น จะมีผู้ดำเนินการใน 2 ส่วน คือ ส่วนประกอบและระบบที่มีความสำคัญ และมีผลต่อสมรรถนะและความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ จะมี

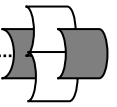


บริษัทที่มีเจ้าของยี่ห้อรถจักรยานยนต์เป็นผู้ออกแบบและพัฒนา และส่วนประกอบและระบบที่ไม่ได้มีความสำคัญ และไม่ได้มีผลต่อสมรรถนะและความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์มากนัก จะมีประเทศผู้ส่งออกรถจักรยานยนต์เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งมีให้เห็นบ้างแล้วในไทย อย่างไรก็ตาม การวิจัยและพัฒนาส่วนประกอบและระบบดังกล่าว มีความจำเป็นต้องมีศูนย์เพื่อการทดสอบ เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคเกิดความมั่นใจร่วมกันว่าส่วนประกอบหรือระบบที่ได้มีการพัฒนาขึ้นมานั้น เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้มีการกำหนดไว้ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต้นน้ำ สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 1) อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบย่อย ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น และ 2) อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต ได้แก่ Mould & Die, Jig & Fixture, Surface Treatment, Casting, Forging tooling, Cutting, Precision, Electronic Connector and Plastic ส่วนอุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต้นน้ำ คือ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ แสดงได้ดังรูปที่ 4.4.3-1

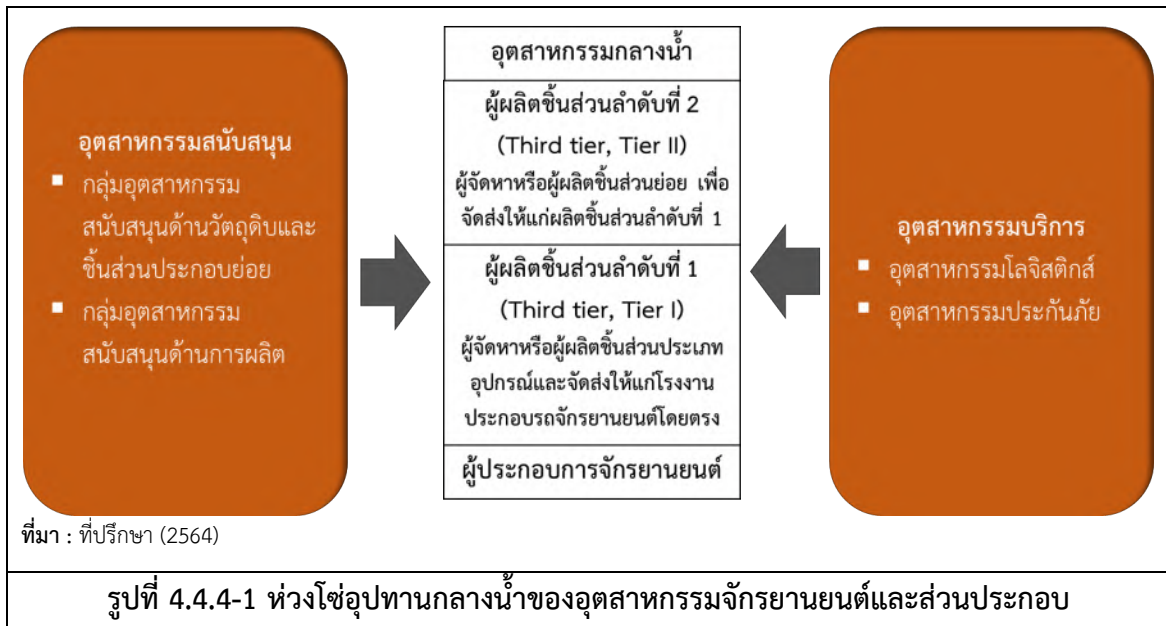


4.4.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

สำหรับอุตสาหกรรมกลางน้ำ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วน การผลิตระบบย่อย การผลิตระบบหลักเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการประกอบรถจักรยานยนต์ โดยอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ จะเป็นการนำชิ้นส่วนพื้นฐาน รวมทั้งแม่พิมพ์ (Mould) และเครื่องมือต่างๆ (Tooling) มาใช้ในการผลิตเป็นชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อยของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ หรือระบบหลักของรถจักรยานยนต์ จากนั้นจะนำผลได้ดังกล่าว มาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์ต่อไป ทั้งนี้ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมกลางน้ำ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต

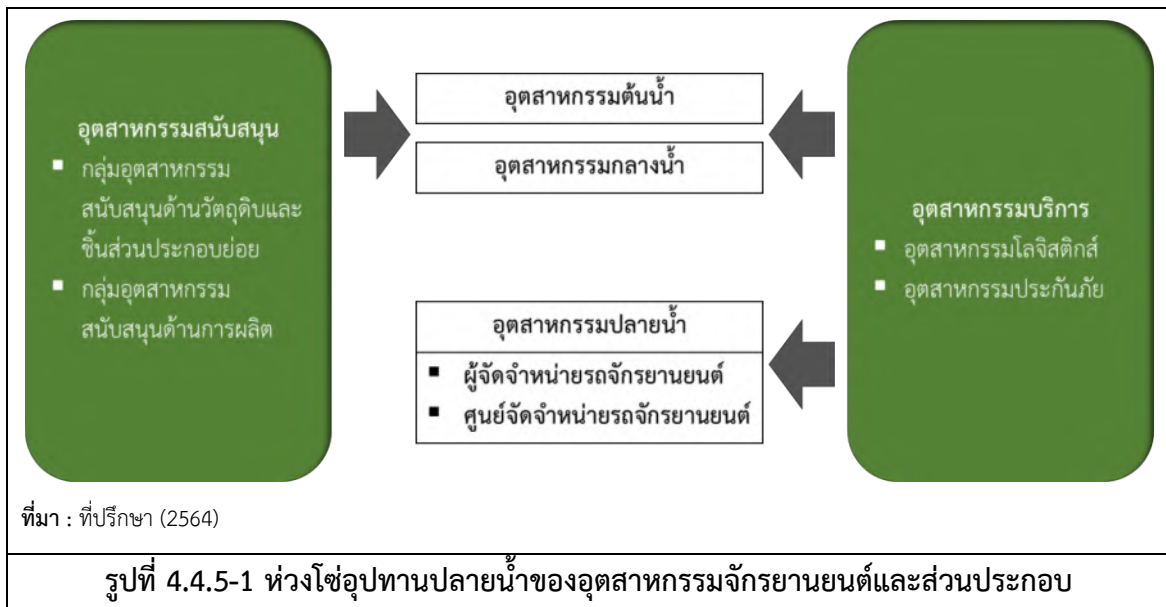
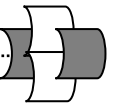


อุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งหน่วยงานการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์ และการทดสอบผลิตภัณฑ์ แสดงได้ดังรูปที่ 4.4.4-1



4.4.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายทางของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

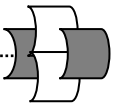
สำหรับอุตสาหกรรมปลายทาง ประกอบด้วย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศ เช่น ผู้แทนจำหน่าย ศูนย์จำหน่ายรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงผู้ส่งออกรถจักรยานยนต์ไปยังต่างประเทศ โดยอุตสาหกรรมปลายทางนั้น เป็นการนำรถจักรยานยนต์ที่ผลิตเสร็จแล้วไปจำหน่ายทั้งภายในไทย และในต่างประเทศ เพื่อส่งรถจักรยานยนต์ให้ถึงมือผู้บริโภค รวมทั้งการบริการหลังการขายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอุตสาหกรรมปลายทางนี้ จะมีผู้จัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ และศูนย์จำหน่ายรถจักรยานยนต์ เป็นหน่วยงานหลัก สำหรับหน่วยสนับสนุนจะเป็นภาคบริการ ได้แก่ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ประกันภัย และสถาบันการเงิน เป็นต้น ทั้งนี้ สามารถแสดงห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ยานยนต์ที่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลาน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงอุตสาหกรรม และหน่วยงานสนับสนุนต่างๆ แสดงได้ดังรูปที่ 4.4.5-1



4.4.6 การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ

จากการวิเคราะห์ผลการศึกษาข้างต้น พบว่า ไทยมีโอกาสดีในการผลักดันอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบไปยังกัมพูชา เนื่องจากในปัจจุบัน กัมพูชามีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงขึ้นตามรายได้ของคนในประเทศ รวมถึงตลาดรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบในกัมพูชายังมีช่องว่างในการพัฒนาอีกมาก เนื่องจากรถจักรยานยนต์ถือเป็นพาหนะยอดนิยมของกัมพูชา โดยทั่วไปประชาชนในกัมพูชาจะมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยครอบครัวยุคละ 1 - 2 คัน ทั้งนี้ เมื่อชาวกัมพูชามีรายได้จากผลิตผลทางการเกษตรแล้ว ส่วนใหญ่ก็จะนำเงินมาซื้อรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้จำนวนรถจักรยานยนต์แปรผันตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการนำเข้าอะไหล่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย อีกทั้งประชากรของกัมพูชาที่ยังมีกำลังซื้อไม่สูงมากนัก นิยมเริ่มต้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ก่อน เหล่านี้จึงเป็นโอกาสสำหรับการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturing) ซึ่งเน้นจำหน่ายเป็นอะไหล่ทดแทน รวมถึงยางอะไหล่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ด้วย และเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดในช่วงระยะหลายปีที่ผ่านมา (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร, 2558) โดยมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย - กัมพูชา 8 เดือนแรกของปี 2561 (ม.ค. - ส.ค.) มีมูลค่าถึง 93,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.88 โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 77,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.15 ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ อาทิ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบเครื่องยนต์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นต้น (กรมการค้าต่างประเทศ, 2561)

อีกทั้งรัฐบาลยังให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในประเทศ ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างพื้นที่ต่างๆ เป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น ส่งผลให้ความต้องการรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเพิ่มขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และเมื่อพิจารณา

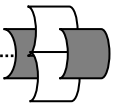


จากสถิติการขึ้นทะเบียนยานพาหนะในประเทศกัมพูชา พบว่า มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2555 มีการขึ้นทะเบียนยานพาหนะเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 จากปีก่อนหน้า และจากสถิติดังกล่าว ทำให้เห็นว่ามีการขึ้นทะเบียนในประเทศกัมพูชาแล้วถึง 2 ล้านคัน นับตั้งแต่ปี 2533 แต่ปริมาณในตลาดจริงนั้นอาจสูงกว่าตัวเลขที่แสดงไว้มาก โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ส่วนหนึ่งมาจากกำลังซื้อที่มากขึ้นนั่นเอง

นอกจากนี้ ธุรกิจซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ก็จะได้รับอานิสงส์จากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมอีกด้วย ขณะเดียวกันยังมีโอกาสที่เกิดขึ้นจากการบริการคมนาคมและโลจิสติกส์ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งมากขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทาง SEC-1 กรุงเทพฯ - สระแก้ว - ปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวุงเต่า ระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านอรัญประเทศ และปอยเปตเป็นจุดสำคัญที่เหมาะสมสำหรับการค้าชายแดน และมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นในอนาคต ดังนั้น ธุรกิจโลจิสติกส์ คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า จึงเหมาะสมที่จะไปตั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอนีเยง เพราะจะก่อให้เกิดการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของทั้งสองประเทศ ส่วนเส้นทาง SEC-3 เชื่อมไทย - กัมพูชาตอนใต้ - เวียดนามตอนใต้ ระยะทาง 970 กิโลเมตร มีความโดดเด่นในด้านธุรกิจท่องเที่ยว ร้านอาหาร และที่พัก สามารถยึดเกาะกงเป็นท่าหลักได้ เนื่องจากเป็นเมืองหน้าด่านติดชายแดนไทยเสมือนเป็นประตูการท่องเที่ยวของกัมพูชา และมีเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ซึ่งเหมาะสำหรับอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม แปรรูปไม้ สินค้าเกษตร และสัตว์น้ำ จึงเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะสามารถหาแหล่งการลงทุน และให้บริการจัดการห่วงโซ่อุปทานแก่ธุรกิจอื่นๆ ได้ โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า และตู้คอนเทนเนอร์ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น เหล่านี้เป็นประเด็นสำคัญของผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขยายฐานการลงทุนไปสู่ภูมิภาคอาเซียนเพื่อนำมาพิจารณาต่อไป

4.5 ห่วงโซ่อุปทานสินค้าเพิ่มเติม : อุตสาหกรรมท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยเป็นกลไกหลักของประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2556 โดยสร้างรายได้เกินกว่า 1 ล้านล้านบาทมาโดยตลอด โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี 2561 - 2580) ในมิติด้านการท่องเที่ยว ได้วางตำแหน่งให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับประเทศและกระจายรายได้ให้กับท้องถิ่นควบคู่ไปกับการลดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ของประเทศ และให้ความสำคัญต่อความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว รักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับและเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง และให้ความสำคัญกับความหลากหลายของการท่องเที่ยว ผ่านแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว 6 ประเด็น ได้แก่ (1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค และ (6) การพัฒนาระบบนิเวศ



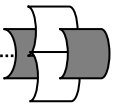
การท่องเที่ยว ซึ่งประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ได้มุ่งพัฒนาการยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียน บนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)²

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพเพียงพอในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS ซึ่งมีความพร้อมทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการรองรับนักท่องเที่ยว ประกอบกับภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น “อุตสาหกรรมท่องเที่ยว” จึงเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีศักยภาพการพัฒนาเติบโตควบคู่ไปกับการพัฒนาตามแนวระบียงเศรษฐกิจ

4.5.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวโลก

สถานการณ์การท่องเที่ยวโลกก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 จากรายงาน World Tourism Organization (UNWTO) ปี 2021 ด้านจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ในปี 2562 พบว่า มีนักท่องเที่ยวทั่วโลกจำนวน 1,458 ล้านคน ขยายตัวจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.5 โดยประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ฝรั่งเศส สเปน และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ ซึ่งจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เมื่อประมาณเดือนธันวาคมปี 2562 เศรษฐกิจทั่วโลกได้รับกระทบอย่างมาก จากรายงานของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ณ เดือนเมษายน 2564 ประเมินว่า การเติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2563 คาดการณ์ว่าจะหดตัวร้อยละ 3.3 จากปี 2562 สอดคล้องกับสถานการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพียง 381 ล้านคน ลดลงถึงร้อยละ 73.6 เมื่อเทียบกับปี 2562 ส่งผลให้ทั่วโลกสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ 1.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (World Tourism Organization, 2021) โดยผลกระทบดังกล่าวยังส่งผลต่อธุรกิจในช่วงโซ่การการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจสายการบิน ขนส่ง โรงแรมและที่พัก ร้านอาหาร และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว

สถานการณ์การท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศใน GMS ได้แก่ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน จากรายงานของ World Bank (2021) ในปี 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวจำนวนทั้งสิ้น 236.23 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 48.50 ของทวีปเอเชียและแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 โดยประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 162.54 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 33.37) รองลงมาคือ ประเทศไทย มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน และเวียดนามมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 18.01 ล้านคน ตามลำดับ



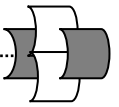
4.5.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย

สถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย จากข้อมูลสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า ในปี 2562 ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่ากับ 3.03 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 1.59 ซึ่งการท่องเที่ยวสร้างรายได้เกินกว่า 1 ล้านล้านบาท นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 มาอย่างต่อเนื่อง มีสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism direct and indirect Gross Domestic Product) คิดเป็นร้อยละ 18.21 ของ GDP รวมทั้งประเทศ หรือมีมูลค่ารวม เท่ากับ 3.08 ล้านล้านบาท โดยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดการจ้างงานในด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศจำนวน 4.37 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.92 ของการจ้างงานทั้งประเทศ และในปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทยจำนวนทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติจากทวีปเอเชียเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากที่สุด มีจำนวนทั้งสิ้น 27.39 ล้านคน (ร้อยละ 68.62) ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด รองลงมาคือ ทวีปยุโรป มีจำนวน 6.71 ล้านคน (ร้อยละ 16.81) และเอเชียใต้ มีจำนวน 2.40 ล้านคน (ร้อยละ 6.01) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในระดับประเทศนักท่องเที่ยวเดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน มาเลเซีย อินเดีย เกาหลีใต้ และสปป.ลาว ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)¹

4.5.3 ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานต้นน้ำหรือเขตพื้นที่ปลายทางการท่องเที่ยว (Supply side) คือ จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการเข้ามาใช้บริการทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) โดยได้แบ่งทรัพยากรการท่องเที่ยว (Attraction) ให้เป็นไปตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยวไว้ 6 ประเด็น เพื่อให้ครอบคลุมกับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่หลากหลายและสามารถนำไปพิจารณาแนวทางการพัฒนาตามทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม ตลอดจนการมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้เกิดความพึงพอใจต่อการบริการการท่องเที่ยว อาทิ ที่พัก ร้านอาหาร การรักษาความปลอดภัย และการเดินทาง ฯลฯ

1) แหล่งท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) มีเอกลักษณ์โดดเด่นทางสังคม วัฒนธรรม และวิถีชีวิต ตลอดจนมีทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) แม้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) มีแหล่งท่องเที่ยวที่รองรับกับนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการหลากหลาย ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์และการตลาดเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวได้รู้จักผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวด้วย โดยแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นทะเบียนเป็น “มรดกโลก” ประกาศโดย United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) ถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการดึงดูดนักท่องเที่ยว และยังส่งผลต่อการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมี



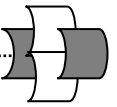
สถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับการขึ้นทะเบียนมรดกโลกจำนวน 6 แห่ง (UNESCO, 2021) ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 3 แห่ง ได้แก่ (1) โบราณคดีบ้านเชียง (2) เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร และ (3) นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 2 แห่ง ได้แก่ (1) พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง และ (3) กลุ่มป่าแก่งกระจาน

2) **สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยว (ที่พัก/โรงแรม)** เป็นธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับภาคการท่องเที่ยว ในหมวดที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ โดยในปี 2562 มีมูลค่า 1.03 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.09 ของ GDP ทั้งประเทศ จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2562 ได้ทำการสำรวจที่พักแรมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกๆ 2 ปี พบว่าประเทศไทยมีสถานประกอบการที่พักแรมรองรับนักท่องเที่ยวจำนวน 24,269 แห่ง มีอัตราการลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.5 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่ภาคใต้มีสัดส่วนร้อยละ 27.81 รองลงมาคือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามลำดับ และมีห้องพักรับรองนักท่องเที่ยวจำนวน 791.28 พันห้อง โดยภาคใต้ มีจำนวนห้องพักรับรองมากที่สุด 211.88 พันห้อง รองลงมาคือ ภาคกลางและภาคเหนือ ตามลำดับ

4.5.4 ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานกลางน้ำเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยวสู่จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว (Tourism Destination) โดยพิจารณาจากเส้นทางคมนาคมขนส่งในการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว หากขาดเส้นทางคมนาคมขนส่งที่จะนำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวโดยสะดวก แล้วนั้นการท่องเที่ยวย่อมเกิดขึ้นได้ยาก ดังนั้น เส้นทางคมนาคมขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญแก่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยประเทศไทยได้ร่วมมือการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ผ่านกรอบความร่วมมือต่างๆ อาทิ แผนงาน GMS ซึ่งในปัจจุบันพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแบ่งตามภูมิภาคออกเป็น 3 เส้นทางหลักๆ ได้แก่ 1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา สปป.ลาว และจีน 2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา และ 3) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของ

ทั้งนี้ จากการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 21 ที่เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2559 ได้มีข้อเสนอที่สำคัญ ด้านเชื่อมโยงเมืองหลวงของประเทศสมาชิก GMS ให้ดียิ่งขึ้น โดยเมียนมาได้นำเสนอ บิโรว์ ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจ และ สปป.ลาว จะเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศไทย เวียดนาม และจีน ที่ประชุมได้กล่าวถึงปัญหาการค้า เรื่องการขนส่งไม่สะดวกและเพียงพอ อีกทั้งสำนักงานความร่วมมือการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง

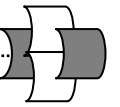


และองค์การท่องเที่ยวระดับชาติลุ่มน้ำโขง ได้นำเสนอสาขาการท่องเที่ยวเป็นสาขาที่ควรให้ความสนใจ และสามารถดำเนินการในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และได้นำเสนอเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route) ซึ่งไทยมีเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 9 เส้นทาง ยกเว้น เส้นทาง (Route) ที่ 2 เส้นทางท่องเที่ยวขนาดใหญ่ในเอเชีย และเส้นทางที่ 7 เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมดินดอนแม่น้ำโขง รายละเอียดดังตารางที่ 4.5.4-1

ตารางที่ 4.5.4-1 รายละเอียดเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Destination) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่สำคัญ 11 เส้นทาง (Route)

เส้นทาง	ประเทศ	การท่องเที่ยว
1. เส้นทางท่องเที่ยวตอนใต้ (Southern Coastal Corridor)	กัมพูชา เมียนมา ไทย และ เวียดนาม	การท่องเที่ยวทางชายหาดและหมู่เกาะ, เพื่อการพักผ่อน, อาหารทะเล, ประวัติศาสตร์, วัฒนธรรม, ท่องเที่ยวโดยชุมชน
2. เส้นทางท่องเที่ยวขนาดใหญ่ในเอเชีย (Largest Waterfall in Asia)	มณฑลกว่างสี จีน และเวียดนาม	การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ, กลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม
3. เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันตก (Mekong Tea Caravan Trail East)	ยูนิาน สปป.ลาว และไทย	การท่องเที่ยวล่องเรือในแม่น้ำ, อาหาร, กลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
4. เส้นทางท่องเที่ยวมรดกภาคเหนือ (Northern Heritage Trail)	สปป.ลาว ไทย และ เวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, ธรรมชาติ, ประวัติศาสตร์, ท่องเที่ยวโดยชุมชน
5. เส้นทางท่องเที่ยวคาราวานชาตะวันตก (Mekong Tea Caravan Trail West)	ยูนิาน สปป.ลาว เมียนมา และไทย	การท่องเที่ยวกลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
6. เส้นทางท่องเที่ยวสืบค้นเรื่องราวลุ่มน้ำโขง (Mekong Discovery Trail)	กัมพูชา สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, ประวัติศาสตร์, วัฒนธรรม, การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
7. เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมดินดอนแม่น้ำโขง (Cruising the Mekong Delta)	กัมพูชา และเวียดนาม	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, วัฒนธรรม, อาหาร
8. เส้นทางท่องเที่ยวตอนกลาง (The Middle Path)	เมียนมา และไทย	การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์, ท่องเที่ยวเชิงแสวงบุญทางพระพุทธศาสนา
9. เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือสามเหลี่ยมทองคำ (Mekong River Cruising in the Golden Triangle)	สปป.ลาว และไทย	การท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง, ธรรมชาติ, วัฒนธรรม, ท่องเที่ยวผจญภัย
10. เส้นทางท่องเที่ยวเอเชียสายที่ 8 (Route 8)	สปป.ลาว ไทย และ เวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ, แบบผจญภัย, วัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์, ชายหาด
11. เส้นทางท่องเที่ยวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor)	สปป.ลาว ไทย และ เวียดนาม	การท่องเที่ยวเชิงชายหาด, วัฒนธรรม, ประวัติศาสตร์

ที่มา : Mekong Tourism Coordinating Office (2017)



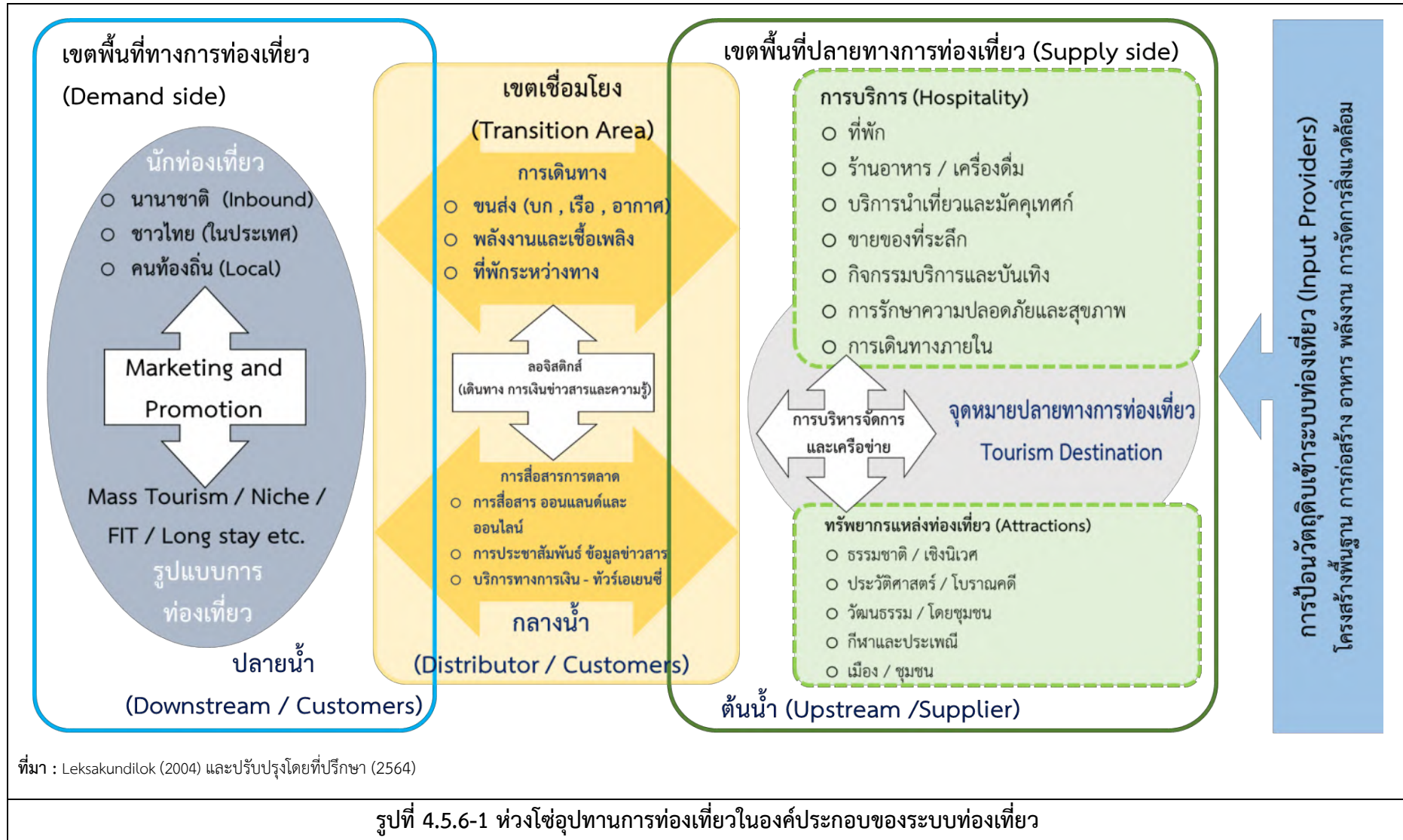
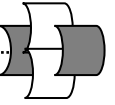
4.5.5 ห่วงโซ่อุปทานปลายทางน้ำของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

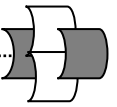
ห่วงโซ่อุปทานปลายทางน้ำ คือ นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศและในประเทศ อาจรวมถึงนักท่องเที่ยวที่มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไป อาทิ การท่องเที่ยวแบบกลุ่มขนาดใหญ่ (Mass Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะกลุ่มหรือตามความสนใจของนักท่องเที่ยว (Niche Tourism) และนักท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long stay) ฯลฯ จากรายงานของ World Bank (2021) ในปี 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS (ไทย กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และจีน) ทั้งสิ้น 236.23 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 48.50 ของทวีปเอเชียแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 โดยประเทศที่มีจุดหมายปลายทางเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 162.54 ล้านคน (สัดส่วนร้อยละ 33.37) รองลงมาคือ ไทย มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 39.92 ล้านคน และเวียดนามมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 18.01 ล้านคน ตามลำดับ

4.5.6 วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) มีกระบวนการแบบบูรณาการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายทาง โดยให้ความสำคัญถึงศักยภาพ และลดต้นทุน มุ่งเน้นให้เกิดความพึงพอใจแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) และส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ผ่านความร่วมมือกันระหว่างผู้เกี่ยวข้องภายในห่วงโซ่อุปทานจะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์และมีเป้าหมายเดียวกันที่จะสามารถขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันได้สำเร็จ การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management : SCM) ให้มีประสิทธิภาพ ด้วยการเตรียมการรองรับนักท่องเที่ยวและการให้บริการทั้งหมด เริ่มจากการหาวัตถุดิบ ไปจนถึงการส่งมอบและการกระจายผลิตภัณฑ์สู่นักท่องเที่ยว (ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายทาง) (Tigu and Calaretu, 2013) โดยจำแนกองค์ประกอบห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) ดังรูปที่ 4.5.6-1 และมีรายละเอียดดังนี้

- **เขตพื้นที่ทางการท่องเที่ยว (Demand side)** หรือนักท่องเที่ยว ทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และในประเทศที่อาจรวมถึงนักท่องเที่ยวที่มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไป อาทิ การท่องเที่ยวแบบกลุ่มขนาดใหญ่ (Mass Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะกลุ่มหรือตามความสนใจของนักท่องเที่ยว (Niche Tourism) และนักท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long stay) ฯลฯ
- **เขตพื้นที่ปลายทางการท่องเที่ยว (Supply side)** คือ จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว ที่นักท่องเที่ยวต้องการเข้ามาใช้บริการทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ/เชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์/โบราณคดี การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยชุมชน การท่องเที่ยวทางกีฬาและประเพณี และการท่องเที่ยวเมืองและชุมชน ที่สำคัญต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้เกิดความพึงพอใจต่อการบริการการท่องเที่ยว อาทิ ที่พัก ร้านอาหาร การรักษาความปลอดภัย และการเดินทาง ฯลฯ





• **ความเชื่อมโยงระหว่างนักท่องเที่ยว (Demand Side) กับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว (Supply Side)** โดยผ่านระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายองค์ประกอบต่างๆ ประกอบด้วย นักท่องเที่ยว การเงิน การส่งมอบผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ทั้งในด้านการบริการและกิจกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงการเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน

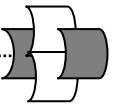
นอกจากนี้ ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) อาจไม่จำกัดเฉพาะองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่กล่าวมาข้างต้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยภายนอกที่เข้ามาช่วยสนับสนุนระบบการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการป้อนวัตถุดิบเข้าระบบท่องเที่ยว (Input Providers) อาทิ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การก่อสร้าง อาหาร พลังงาน และการจัดการสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

ทั้งนี้ คณะทำงาน (Working Group) พัฒนาท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ร่วมกับองค์กรที่เกี่ยวข้อง ประเทศสมาชิก GMS ได้สรุปประเด็นปัญหาการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำโขง ดังนี้

- บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและผู้จัดการในเส้นทางท่องเที่ยว ขาดโอกาสรับรู้/เรียนรู้ด้านอาชีพการท่องเที่ยว
 - ความยุ่งยากในด้านประกอบการธุรกิจและกฎหมายสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศแตกต่างกัน
 - ระบบเส้นทางและเมือง บนเส้นทางท่องเที่ยวระดับรองยังไม่ได้รับการพัฒนา การบริการยังไม่ได้มาตรฐาน
 - ภาคเอกชนในเส้นทางท่องเที่ยวระดับรอง ขาดความรู้ในการลงทุนพัฒนาการท่องเที่ยว
 - ปัญหาฤดูกาลเป็นปัญหาในการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูฝน
- ปัญหาเส้นทางท่องเที่ยว
- ความไม่ชัดเจน (Inconsistent) ในการสื่อสารสัญญาณการท่องเที่ยว (Banding) ในลุ่มน้ำโขง
 - ขาดเงินทุนและบุคลากรในการทำการตลาดท่องเที่ยวร่วมกัน
 - ข้อจำกัด (Restrictions) ของวีซ่า และความไม่สะดวกในการให้บริการจัดการผ่านแดน
 - ความล่าช้าในการเปิดเส้นทางการบิน (Open Skies) และข้อตกลงในการผ่านแดนในแต่ละประเทศ

4.6 แนวทางการจัดทำแผนงาน

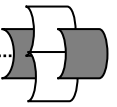
จากการศึกษาและการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ สามารถนำผลที่ได้ของทั้ง 3 สินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจมาวิเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ซึ่งเชื่อมโยงปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสู่แนวทางการจัดทำแผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยการกำหนดวัตถุประสงค์แผนงานและโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจ (รายละเอียดแผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจในบทที่ 5)



ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้แบ่งประเด็นการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ประเด็นสำคัญ คือ 1) โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การวิจัยและพัฒนา 3) กฎระเบียบ และ 4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ จำแนกตามสินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจดังตารางที่ 4.6-1 ถึงตารางที่ 4.6-3

ตารางที่ 4.6-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา

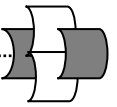
ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐานซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่า มีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง เป็นโครงข่ายคมนาคมซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุน (ในหน่วยค่าขนส่งต่อ TEU - กิโลเมตร) กว่ารถขนส่งทางถนน ในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 340 กิโลเมตรขึ้นไป และจะเทียบเคียงกับการขนส่งทางน้ำในประเทศ ในช่วงระยะทางตั้งแต่ประมาณ 500 กิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งมักจะมีการออกแบบให้เชื่อมต่อกับประตูการค้า เช่น ท่าเรือน้ำลึก หรือชายแดน เพื่อช่วยในการลดความแออัดบริเวณหน้าท่า หรือหน้าด่าน และยังเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งอีกด้วย จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 NSEC-2 และ NSEC-7 พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ปัญหาอื่นๆ ตามแนวเส้นทาง คือ เส้นทางทางบกมีการชำรุดเสียหาย ไม่ปลอดภัยต่อการขนส่ง และขาดการประชาสัมพันธ์และการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้บริการขนส่งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ซึ่งมีข้อได้เปรียบทางด้านระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง	• ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) • เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และ ด่านพรมแดน (Border) • ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) • เพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางขึ้นต้นและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยาง และส่งเสริมการขยายตลาดตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้



ตารางที่ 4.6-1 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเปียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ : อุตสาหกรรมยางพารา (ต่อ)

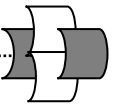
ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา	- ขาดความร่วมมือทางด้านการวิชาการยางพาราในด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง - ขาดการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ที่สามารถนำไปต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ยาง - ขาดการศึกษาวเคราะห์/วิจัยเชิงลึกด้านตลาดยางที่จะนำมาใช้ในการกำหนดมาตรการต่างๆ ในการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพทั้งเชิงรุกและเชิงรับ	- สร้างความร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคแม่น้ำโขง - จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง
3. กฎระเบียบ	การส่งออกยางพาราของไทย กำหนดให้ผู้ส่งออกต้องจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) กิโลกรัมละ 2 บาท ทำให้มีการหลีกเลี่ยงด้วยการลักลอบแจ้งปริมาณเท็จ เวียนใบเสร็จ ซึ่งหากมีระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS) จะสามารถเพิ่มรายได้ที่จัดเก็บมาใช้ในการส่งเสริมด้านการผลิต การแปรรูป การวิจัยและพัฒนา และการตลาดสินค้ายางพาราได้มากขึ้น	เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และพัฒนาระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS)
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	ยังคงพบปัญหาและอุปสรรคในการจูงใจให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราที่ขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน หันมาปฏิบัติงานอย่างเต็มศักยภาพ	- ป้องกันไม่ให้เกิดการหลีกเลี่ยงการจ่ายเงิน CESS ในการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ กยท. ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบการส่งออกที่โรงงานก่อนและตรวจสอบซ้ำเพื่อเก็บเงิน CESS ณ ด่านส่งออก - ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



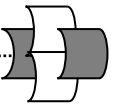
ตารางที่ 4.6-2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้

ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน เป็นโครงข่ายคมนาคมขั้นพื้นฐานซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเมื่อพิจารณาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่มาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง จากการวิเคราะห์ถึงโครงข่ายระบบรางในแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC พบว่ามีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) คือ เส้นทางรถไฟสายใหม่ สายท่าตอน (Tathon) - ผาอัน (Hpa-an) - เมียวดี (Myawaddy) เชื่อมด่านพรมแดนไทย - เมียนมา เมียวดี (Myawaddy) - แม่สอด • เส้นทางตามแนวชายแดนยังมีบางช่วงที่ยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่งเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น และเชื่อมโยงระหว่างกันระหว่างทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ • ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เช่น ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น	• ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)
2. การวิจัยและพัฒนา	• ขาดการศึกษาและวิจัยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) ที่จะมารองรับการเปลี่ยนแปลงระบบการค้าในระดับสากลที่สามารถนำมาใช้กำหนดกฎระเบียบและเงื่อนไขในการปกป้องการนำเข้าของประเทศคู่ค้า • พันธุ์ของลำไย ปัจจุบันส่วนใหญ่ร้อยละ 95 เป็นพันธุ์อู๊ดอ ซึ่งต้องสร้างความหลากหลายให้กับผู้บริโภค จึงควรมีการส่งเสริมและพัฒนาพันธุ์ที่หลากหลายมากขึ้น	• พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลายและเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น



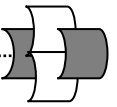
ตารางที่ 4.6-2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
2. การวิจัยและพัฒนา (ต่อ)	- การเก็บเกี่ยวผลไม้ปัจจุบัน พึ่งพาแรงงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว ซึ่งมีค่าเก็บเกี่ยวสูง จึงควรพัฒนาเทคโนโลยีการเก็บเกี่ยวเพื่อลดต้นทุนและประหยัดเวลาเพื่อให้ได้ผลไม้ที่มีคุณภาพเมื่อถึงผู้บริโภค - ปัจจุบันยังประสบปัญหา เช่น บรรจุก้อนที่ยังไม่เหมาะสม ทำให้ผลไม้เน่าเสียง่าย เป็นต้น จึงควรมีบรรจุก้อนที่มีการยืดระยะเวลาของสินค้า - ตลาดส่งออกของผลไม้ (ทุเรียน ลำไย) เป็นการพึ่งพิงตลาดจีนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในอนาคตหากจีนมีการกีดกันทางการค้าเพิ่มขึ้น จึงมีความเสี่ยงผลไม้ของไทยจะราคาตกต่ำ จึงควรหาตลาดใหม่เพื่อกระจายส่วนแบ่งการส่งออกไม่ให้พึ่งพิงตลาดเดียว - ขาดการส่งเสริมเกษตรกร/กลุ่มเกษตรกรให้เป็นมืออาชีพในการขายสินค้าออนไลน์ เพื่อให้ขายสินค้าได้โดยตรงสู่ผู้บริโภค	- พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ - พัฒนาบรรจุก้อนเพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้ - พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกควบคู่กับการส่งออกผลไม้สด - เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคในตลาดอื่นๆ - ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์
3. กฎระเบียบ	- ระบบการกำกับดูแลการนำเข้าส่งออกของไทยยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการค้าของโลกที่มีการนำมาตรการ SPS ซึ่งกำหนดให้ใช้มาตรฐานสินค้าเกษตรในการปกป้องพืช สัตว์ และสัตว์น้ำของแต่ละประเทศได้ - ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านการนำเข้าส่งออก เช่น กรมวิชาการเกษตร สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้นจึงควรปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการ โดยเฉพาะในการกำกับดูแลการนำเข้าและการส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อง่ายในการบริหารจัดการและให้การแก้ไขปัญหาเป็นระบบ ครบวงจร และยั่งยืน	ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการ โดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน



ตารางที่ 4.6-2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

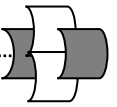
ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
3. ภาวะเปียบ (ต่อ)	- ปี 2565 จะมีระบบรางใช้ในการขนส่ง โดยรถไฟ สปป.ลาว - จีน และคาดว่าจะมีการเชื่อมต่อกับไทยให้สามารถส่งออกผ่านด่านหนองคาย ได้ ซึ่งในปัจจุบันจีนอนุญาตให้ขนส่งผ่านเส้นทางด่านรถไฟผิงเสียง และในเดือนกันยายน 2564 ได้มีการเปิดเพิ่มที่ด่านรถไฟโมฮาน ด่านรถไฟเหอโข่วเชื่อมระหว่างจีนกับ สปป.ลาว หากเปิดเส้นทางรถไฟส่งออกใหม่ซึ่งเชื่อมเส้นทางดังกล่าว ที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุณหมิง จะเป็นประโยชน์ในการเพิ่มเส้นทางการขนส่งจากไทยไปจีน มีทางเลือกในการใช้เส้นทางการขนส่งมากขึ้น ซึ่งทำให้มีต้นทุนและระยะเวลาดำเนินการต่ำกว่าเส้นทางขนส่งทางบก EWEC และ NSEC และช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดช่วงฤดูผลไม้ส่งออกมาก - ระยะเวลาในการปฏิบัติงานหน่วยงานที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันส่งผลให้เกิดความล่าช้าและส่งผลให้ต้นทุนสูงขึ้น - ภาวะเปียบเกี่ยวกับรถที่ใช้ขนส่งในแต่ละประเทศแตกต่างกัน ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เสียเวลาในการเปลี่ยนรถและขนถ่ายสินค้า	- ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุณหมิง - เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้ภาวะเปียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความเข้าใจ ด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งจะนำมาใช้กำหนดเป็นภาวะเปียบและเงื่อนไขในการป้องกันการค้า ภายใต้ระบบการค้าแบบเสรี - ปัจจุบันเกษตรกรมีทั้งกลุ่มดั้งเดิมที่ทำการเกษตรมานาน และกลุ่ม Young Smart Farmer ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาควบคู่กันไปทั้ง 2 กลุ่ม ให้ได้เรียนรู้เทคนิคใหม่ๆ เพื่อนำมาพัฒนาการผลิต เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตหรือลดต้นทุนการผลิตให้ได้รับผลตอบแทนที่ดี ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี - การตรวจรับรอง GAP/GMP ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง - ปัจจุบันในช่วงต้นฤดูการเก็บเกี่ยวทุเรียน มักจะประสบปัญหาทุเรียนอ่อนไม่ได้คุณภาพ	- อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง - เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก - อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ เจ้าหน้าที่เกษตรกร ผู้ประกอบการ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน



ตารางที่ 4.6-2 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก : อุตสาหกรรมผลไม้ (ต่อ)

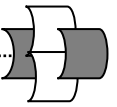
ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ (ต่อ)	- ปัจจุบันลำไยที่ส่งออกไปจีนเจอปัญหาเพลี้ยแป้ง ซึ่งเกิดจากการไม่ดูแลรักษาต้นลำไย ไม่ตัดแต่งกิ่ง เกิดความชื้น จึงเกิดเพลี้ยแป้งและไม้ระมัดระวังในขั้นตอนการเก็บเกี่ยวและตัดแต่งผลลงบรรจุภัณฑ์ ทำให้มีเพลี้ยแป้งปะปนไปกับผลลำไย ซึ่งตลาดจีนปลายทางมีการคัดเตือนและอาจจะมีการนำเข้าลำไยจากไทยได้ - ปัญหาการใช้ประโยชน์ของเอกชนจากเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) เช่น การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงของเส้นทาง EWEC (เมียนมา - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม) ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เป็นต้น	- อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ เจ้าหน้าที่เกษตรกร ผู้ประกอบการ เก็บเกี่ยวและคัดเกรดลำไย - สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางขนส่งทางบกตามแนว EWEC

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



ตารางที่ 4.6-3 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และ
ส่วนประกอบ

ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
1. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	- มีช่วงเส้นทางที่มีมาตรฐานชั้นทางต่ำกว่าช่วงอื่นๆ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และอาจทำให้เกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) - มีบางช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) - ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวก เช่น ขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรที่มีความยุ่งยาก กระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ และข้อจำกัดด้านการจราจร และการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน - ปัญหาความล่าช้าของขั้นตอนการผ่านแดน และความหนาแน่นในบางด่าน อำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดน และกระบวนการตรวจปล่อย - ปัญหาการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชน ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างความเข้าใจ อันดีให้ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบทางสังคม สิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาทางหลวงเกี่ยวกับเส้นทางเพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลง - ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน	- ยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) - เติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) - ยกระดับจุดผ่านแดน
2. การวิจัยและพัฒนา	บุคลากรในหน่วยงาน มีจำนวนจำกัด ทำให้เกิดล่าช้ามากในการวิจัยและพัฒนา ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการทำค่อนข้างสูง	- ส่งเสริมให้มีหน่วยงานสนับสนุนงานทดสอบวิจัยพัฒนาให้กับภาคเอกชนเพิ่มมากขึ้น - สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น
3. กฎระเบียบ	- ปัญหาทางด้านเอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง - ปัญหาด้านกฎระเบียบ และมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้านการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว - ปัญหากฎระเบียบทางด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตรวจสินค้า เช่น ระบบการตรวจสินค้าเข้าร่วมกัน (Single Stop Inspection) และการพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window)	- เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน - ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการ โดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน



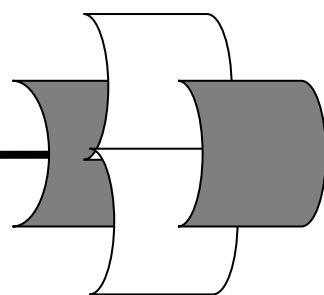
ตารางที่ 4.6-3 การวิเคราะห์สินค้าแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ : อุตสาหกรรมจักรยานยนต์และ
ส่วนประกอบ (ต่อ)

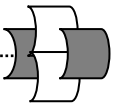
ประเด็นสำคัญ	สรุปปัญหาและอุปสรรค	แนวทางการจัดทำแผนงาน
	การยื่นเอกสารทางพิธีศุลกากรมีความซ้ำซ้อน เนื่องจากต้องดำเนินการทั้งสองฝั่ง (ทั้งฝั่งประเทศขาออก และประเทศขาเข้า) จึงเกิดการตรวจปล่อย 2 ครั้ง ทำให้ใช้เวลานานในการผ่านแดน รวมถึงเวลาเปิด - ปิดด่านฯ ที่ไม่ตรงกันในแต่ละด่าน เป็นต้น	- พัฒนาด้านกฎระเบียบและความโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นความโปร่งใสของภาครัฐ การไม่เอนเอียงเข้าข้าง มาตรการในการจัดการทุจริต
4. ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	- แรงงานขาดทักษะ องค์ความรู้ และพื้นฐานของงาน - ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทักษะการปฏิบัติงานจริงเนื่องจากการลดอัตราค่าจ้างที่มีความรู้ความสามารถ - ความไม่ชัดเจนเรื่องการสนับสนุนการลงทุน โดยไทยรับที่จะหารือกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เพื่อเสนอแนวทางความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมมีกรอบความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศรองรับการพัฒนา กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับและความตกลงในด้านต่างๆ จะก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางการค้า การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นโอกาสของไทยที่จะสามารถร่วมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้	- อบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ผลิตทั้งเก่าและใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart - อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับ แรงงานต่างชาติ ให้มีความชำนาญในการทำงาน - สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

บทที่ 5

แผนกลยุทธ์การพัฒนา
ระเบียบเศรษฐกิจ
อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง





บทที่ 5

แผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

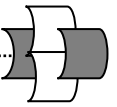
การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง โดยต้องแสดงรูปแบบแนวคิดของแผนงานโครงการ ระยะเวลาของแผน รวมถึงรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการนำไปต่อยอดศึกษารายละเอียดในอนาคต

5.1 กระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม

ในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจนั้นจะนำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตลอดจนการศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ มาพิจารณาถึงกระบวนการในภาพรวมทั้งหมดของโครงการฯ และดำเนินกระบวนการไปตามวิธีการเชิงระบบ (System Approach) อันประกอบด้วย 1) การนำเข้า (Input) 2) กระบวนการ (Process) 3) ผลลัพธ์ (Output) 4) ผลสัมฤทธิ์ (Outcome) และ 5) ผลกระทบ (Impact) โดยมีแนวคิดของแผนงานโครงการอยู่บนพื้นฐานของหลักการ OKRs หรือ Objective & Key Results เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และมีประโยชน์ต่อการนำไปปฏิบัติงานได้จริง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานที่มุ่งเน้นผลลัพธ์สำคัญ (Key Results) คือ การกระจายรายได้ (Income Distribution) และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)

ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงตัวชี้วัดความสำเร็จ (Key Performance Index: KPI) ของการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) และความเชื่อถือ (Reliability) ซึ่งมีนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความน่าเชื่อถือ (Reliability) ที่เกิดจากการบริหารต้นทุน (Cost) ของสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และความเที่ยงตรงของเวลา (Time) ในการขนส่งและการอำนวยความสะดวก โดยมีขั้นตอนในการศึกษา ดังนี้

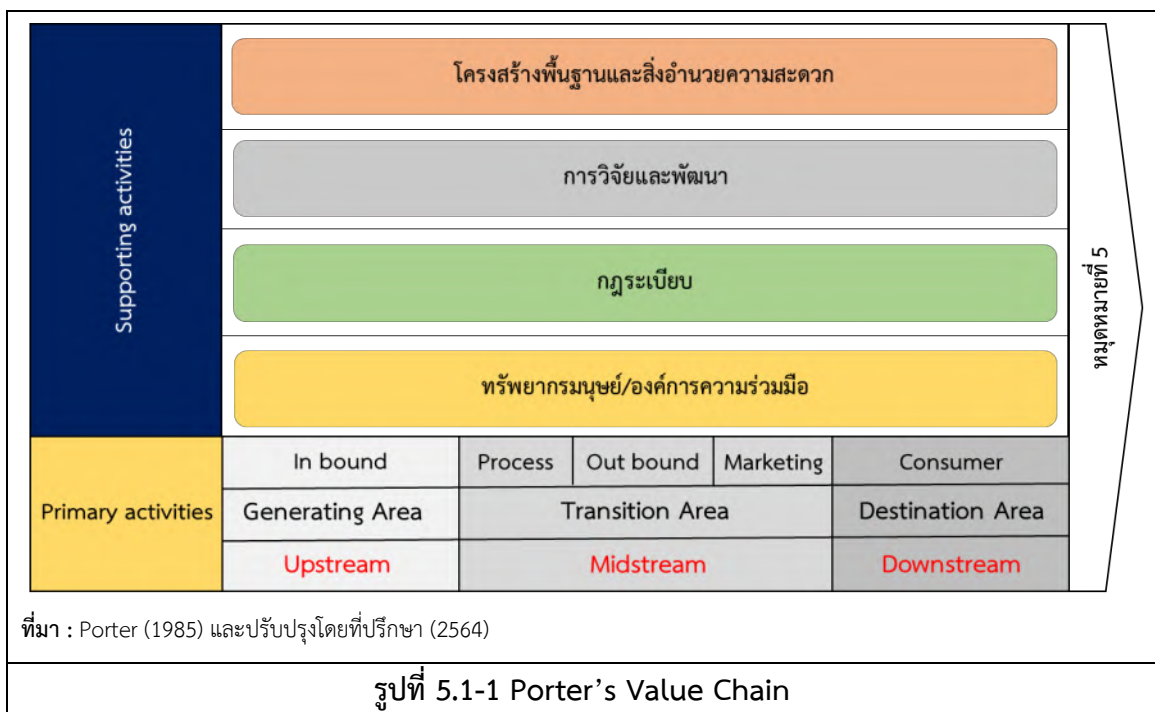
1) ใช้ข้อมูลนำเข้า (Input) จากผลการศึกษานโยบาย โครงสร้างพื้นฐาน และห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่มีศักยภาพ ผ่านกระบวนการ (Process) วิเคราะห์การไหลของสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้มาซึ่งผลลัพธ์ (Output) คือ ระดับการพัฒนาของโครงสร้าง



พื้นฐานในปัจจุบัน และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) และห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 ระเบียง

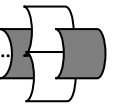
2) นำผลลัพธ์ที่ได้เข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ภายใต้หลักทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตามแนวคิดของ Michael Eugene Porter (1985) ดังรูปที่ 5.1-1 เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำแผนกลยุทธ์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูก้าวค้าขายของประเทศ ซึ่งเป็นผลสัมฤทธิ์ (Outcome) ของการศึกษานี้

3) วิเคราะห์ผลกระทบ (Impact) โดยการศึกษาเศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory) การวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model) และแบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrices Model: SAM) เพื่อทราบถึงศักยภาพทางด้านการค้าระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ได้แก่ สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ อีกทั้งยังทราบถึงการค้าขายแดนและห่วงโซ่อุปทานสินค้าอุตสาหกรรมที่มี ศักยภาพในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ (Supply Chain) ตลอดจนการกระจายรายได้ (Income Distribution) ของประเทศไทย



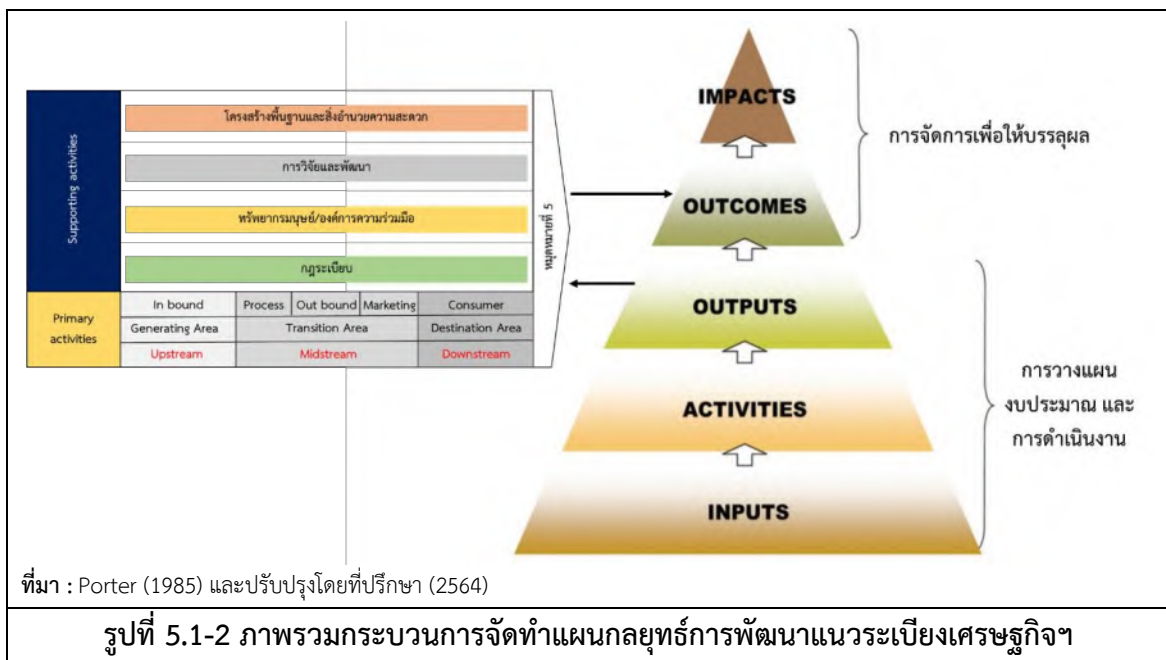
เหล่านี้คือกระบวนการสำคัญในการตั้งประเด็นคำถาม และมุ่งหาคำตอบที่จะนำไปสู่วัตถุประสงค์ของโครงการได้อย่างครบถ้วน ทั้ง 3 ข้อ ในการจัดทำโครงการ ได้แก่

- 1) การศึกษาระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)
- 2) การศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ จำนวน 3 ระเบียง



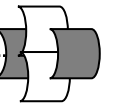
3) การจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ

ดังนั้น เมื่อดำเนินกระบวนการต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนแล้ว จะนำไปสู่การยกระดับศักยภาพการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านการเกษตรและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดผลกระทบ (Impact) ต่อกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงทำให้ไทยสามารถบรรลุซึ่งแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (2560 - 2564) ตลอดจนนโยบายด้านการต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสรุปภาพรวมได้ดังรูปที่ 5.1-2



ทั้งนี้ในปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างกาหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ซึ่งเป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับแรก ที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนระดับปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ดังนั้น ที่ปรึกษาฯ จึงได้นำแผนพัฒนาฯ ดังกล่าว มารวมอยู่ในกรอบของการพัฒนาในการศึกษาครั้งนี้ด้วย

จากกระบวนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาในภาพรวม ดังที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น สามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานได้เป็น 3 ส่วนหลัก คือ 1) การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ 2) การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ และ 3) การบรรลุซึ่งเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ในการทำให้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก แสดงได้ดังรูปที่ 5.1-3



ระบบการศึกษา (Study System)

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580)

(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

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

นโยบายด้านการต่างประเทศของประเทศไทย

Objective & Key Result (OKR)

OUTCOME	Objective	IMPACT	Key Result
③	แผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจและประตูการค้าขายของประเทศ	- การกระจายรายได้ (Income Distribution) - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)	
OUTPUT	การศึกษาเครือข่าย (Network) โซ่อุปทานอุตสาหกรรมภายใต้ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ปลายทาง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจของผู้สั่งซื้อปลายทาง (Final buyer) และได้ประโยชน์ต่อผู้ผลิต/เจ้าของทรัพยากร (Resources) ต้นทาง		
	การบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (Logistical Efficiency) : KPI ต้นทุน (Cost) เวลา (Time) ความเชื่อถือ (Reliability)		
	① ระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน แสดงความพร้อมของระเบียงเศรษฐกิจอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridor) + ② ห่วงโซ่อุปทาน (Suppl Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 3 ระเบียง		
FOCUS AREA	การไหล (Flow) ของสินค้าและบริการที่ทำการศึกษาวินิจฉัยที่เคลื่อนย้ายในแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 3 ระเบียง ดังนี้		
	1. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridors) 2. ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridors) 3. ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridors)		
INPUT	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC)	สินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

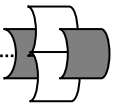
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

กระบวนการศึกษาวิจัย (Methodology)

PROCESS		วิธีการศึกษา (Method)	
การวิเคราะห์ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Analysis)			
1. เศรษฐมิติมหภาค (Macroeconometric Theory)			
2. เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model)			
3. แบบจำลองเมทริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM)			
วิธีการวิเคราะห์ (Analysis Method)			
การวิเคราะห์ข้อมูลแบบภาพรวม (Overview)		การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Analysis)	
- ข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง		- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่ง	
- ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า		- การพัฒนาสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อการผลิต	
- ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม		- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (NSEC, EWEC, SEC)	
- ข้อมูลด้านนโยบายการกีดกันการค้าที่ไม่มีภาษี (Non-Tariff Barrier)			
		การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Analysis)	
		- ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ	
		อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	
การรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศ (Gathering Information)			
1. ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง		1. ศึกษาสภาพปัจจุบันและความพร้อมของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ในอนาคต	
2. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงกับกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)		2. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรครวมถึงผลกระทบต่อการพัฒนา	
		1. การเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งด้านปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ	
		2. การศึกษาศักยภาพของห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่ได้รับการคัดเลือกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)	



รูปที่ 5.1-3 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) เพื่อแสดงขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่รายงานขั้นสุดท้าย



5.2 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพ

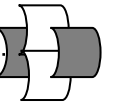
จากการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลักทั้ง 3 แนว รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ นำมาสู่กระบวนการวิเคราะห์ภายใต้หลักทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตามแนวคิดของ Michael Eugene Porter (1985) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยมุ่งเน้นในส่วนของกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน และเป็นกิจกรรมที่นำไปสู่การจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ และประตูการค้าของประเทศ ซึ่งกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ประกอบด้วย

- 1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ
- 2) การวิจัยและพัฒนา การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่างๆ ที่มีประโยชน์ต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า และยกระดับความสามารถในการแข่งขันของสินค้าศักยภาพ และการบริการต่างๆ ของภาครัฐและเอกชน
- 3) กฎระเบียบ กฎระเบียบที่ใช้ในการควบคุมและอำนวยความสะดวกในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- 4) ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการร่วมมือระหว่างองค์กร เป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่สำคัญมากของการพัฒนา โดยเฉพาะองค์กรของภาครัฐทั้งภายในประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ

ดังนั้น จากผลการศึกษาต่างๆ ของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว สามารถการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ของแต่ละแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ดังนี้

5.2.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link รวมถึงประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 5.2.1-1



ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน ที่มีสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง ที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกคือ ท่าเรือบก (Dry Port) • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดผ่านแดนในบางจุด • เส้นทางทางบกมีการชำรุดเสียหาย ไม่ปลอดภัยต่อการขนส่ง			
	การวิจัยและพัฒนา	• ขาดความร่วมมือทางด้านวิชาการ • ขาดการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ • ขาดการศึกษาวิเคราะห์/วิจัยเชิงลึกด้านตลาด			
	กฎระเบียบ	• การหลีกเลี่ยงการจ่ายเงินสงเคราะห์ (CESS) ด้วยการลักลอบ แจ้างปริมาณเท็จ เวียนใบเสร็จ			
	ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	• ปัญหาและอุปสรรคในการจูงใจให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน			
Primary activities	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา				
	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
	Generating Area	Transition Area			Destination Area
	Upstream	Midstream			Downstream

หมายเหตุที่ 5

หมายเหตุที่ 5

ประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนา

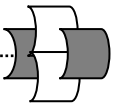
Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ และมีความต่อเนื่องกัน - พัฒนาท่าเรือบก และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง กับประตูการค้า และด่านพรมแดน - ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ - ปรับปรุงซ่อมแซมสภาพถนนให้มีความปลอดภัย - ประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้เส้นทาง				
	การวิจัยและพัฒนา	- สร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง - จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาด				
	กฎระเบียบ	เตรียมความพร้อมในการจัดหาบุคลากรที่ทำการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ SMART - CESS				
	ทรัพยากรมนุษย์/องค์การความร่วมมือ	ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในทุกระดับ				
Primary activities	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพารา					
	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer	
	Generating Area	Transition Area			Destination Area	
	Upstream	Midstream			Downstream	

หมายเหตุที่ 5

หมายเหตุที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.2.1-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้



5.2.2 แนวระเบียนเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link รวมถึงประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 5.2.2-1

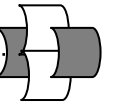
5.2.3 แนวระเบียนเศรษฐกิจตอนใต้

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของช่องว่างการพัฒนาประเด็นต่างๆ จำแนกตามกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ที่เป็นปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link รวมถึงประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจ สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 5.2.3-1

5.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

การจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจจากผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาสภาพปัจจุบัน และความพร้อมของการพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตลอดจนการศึกษาสินค้าศักยภาพในระดับพื้นที่ และการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยมีแนวคิดของแผนงานโครงการอยู่บนพื้นฐานของหลักการ OKRs หรือ Objective & Key Results เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และมีประโยชน์ต่อการนำไปปฏิบัติงานได้จริง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของแนวระเบียนเศรษฐกิจฯ เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกบนแนวระเบียนเศรษฐกิจทั้ง 3 แนว

ดังนั้น การจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ จะประยุกต์ใช้ความสอดคล้องตามระดับของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ที่นำไปสู่การดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายสูงสุดร่วมกันตามหลักเชิงเหตุและผล (Causal Relationship: XYZ) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยแผนกลยุทธ์การพัฒนาแนวระเบียนเศรษฐกิจนี้ มีความสอดคล้องกับแผนระดับนานาชาติ คือ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และแผนของไทยในระดับที่ 1 คือ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนระดับ 2 คือ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และ (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนระดับที่ 3 ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. ดังรูปที่ 5.3-1 ซึ่งในการจัดทำกลยุทธ์ฯ นี้ จะมุ่งเน้นเป้าหมายตาม (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมวดหน้าที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป็นเป้าหมายหลัก



ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก		• โครงข่ายถนน ที่มีสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง ที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)		
	การวิจัยและ พัฒนา		• ขาดการศึกษาและวิจัยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) • ขาดความหลากหลายของพันธุ์ผลไม้ • ขาดทักษะในการขายสินค้าออนไลน์ • บรรจุภัณฑ์ที่ยังไม่เหมาะสม • ตลาดส่งออกของผลไม้พึ่งพิงตลาดจีน • ปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวสูง		
	กฎระเบียบ		• ระบบการกำกับดูแลการนำเข้าส่งออกของไทย ยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการค้าของโลก • ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านการนำเข้าส่งออก • ระยะเวลาในการปฏิบัติงานหน่วยงานที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน		
	ทรัพยากรมนุษย์/ องค์การความร่วมมือ		• ขาดแคลนแรงงาน • การตรวจรับรอง GAP/GMP ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง • ขาดการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง • ปัญหาคุณภาพสินค้า • ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช • ปัญหาการใช้ประโยชน์เส้นทาง EWEC ของเอกชน		
	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้				
Primary activities	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
	Generating Area	Transition Area			Destination Area
	Upstream	Midstream			Downstream

หมายเหตุที่ 5

หมายเหตุที่ 5

ประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนา

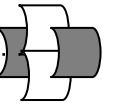
Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก	- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ และมีความต่อเนื่องกัน - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเป็นระบบให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่ง และพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกหรือให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ			
	การวิจัยและ พัฒนา	- พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลาย - พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ - พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้ - พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออก - เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ - ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์			
	กฎระเบียบ	- ปรับองค์กรด้านการนำเข้า-ส่งออกให้เป็นเอกภาพ - ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย-เวียงจันทร์-บ่อเต็น - บ่อหาน - คูนหมิง - เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน			
	ทรัพยากรมนุษย์/ องค์การความร่วมมือ	- สนับสนุนสถาบันการศึกษาเร่งผลิตบุคลากรในสาขาที่ขาดแคลน - อบรมถ่ายทอดความรู้ - อบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต - เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP / GMP - สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางขนส่งทางบกตามแนว EWEC			
	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้				
Primary activities	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer
	Generating Area	Transition Area			Destination Area
	Upstream	Midstream			Downstream

หมายเหตุที่ 5

หมายเหตุที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.2.2-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก



ปัญหา/อุปสรรค และ Missing Link

Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก	• โครงข่ายถนน ที่มีสภาพคอขวด (Bottleneck) • โครงข่ายระบบราง ที่มีช่วงเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดผ่านแดน ในบางจุด				
	การวิจัยและพัฒนา	• ขาดองค์ความรู้ในการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ • ขาดความคิดริเริ่มในการสร้างสรรค์สิ่งประดิษฐ์นวัตกรรม รวมถึงวัตถุดิบ เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในเชิงอุตสาหกรรม				
	กฎระเบียบ	• กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการย้ายสถานที่ทำงานระหว่างประเทศภายใน อนุภูมิภาค				
	ทรัพยากรมนุษย์/ องค์การความร่วมมือ	• ปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญที่จำเป็นและเหมาะสม • ปัญหาค่าแรงขั้นต่ำของไทยที่อยู่ในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน • ความร่วมมือในการรับรองและพัฒนาแรงงานระหว่างประเทศ				
	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ					
Primary activities	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer	
	Generating Area	Transition Area			Destination Area	
	Upstream	Midstream			Downstream	
หมวดหมู่ที่ 5						

หมายเหตุที่ 5

ประเด็นกลยุทธ์ในการพัฒนา

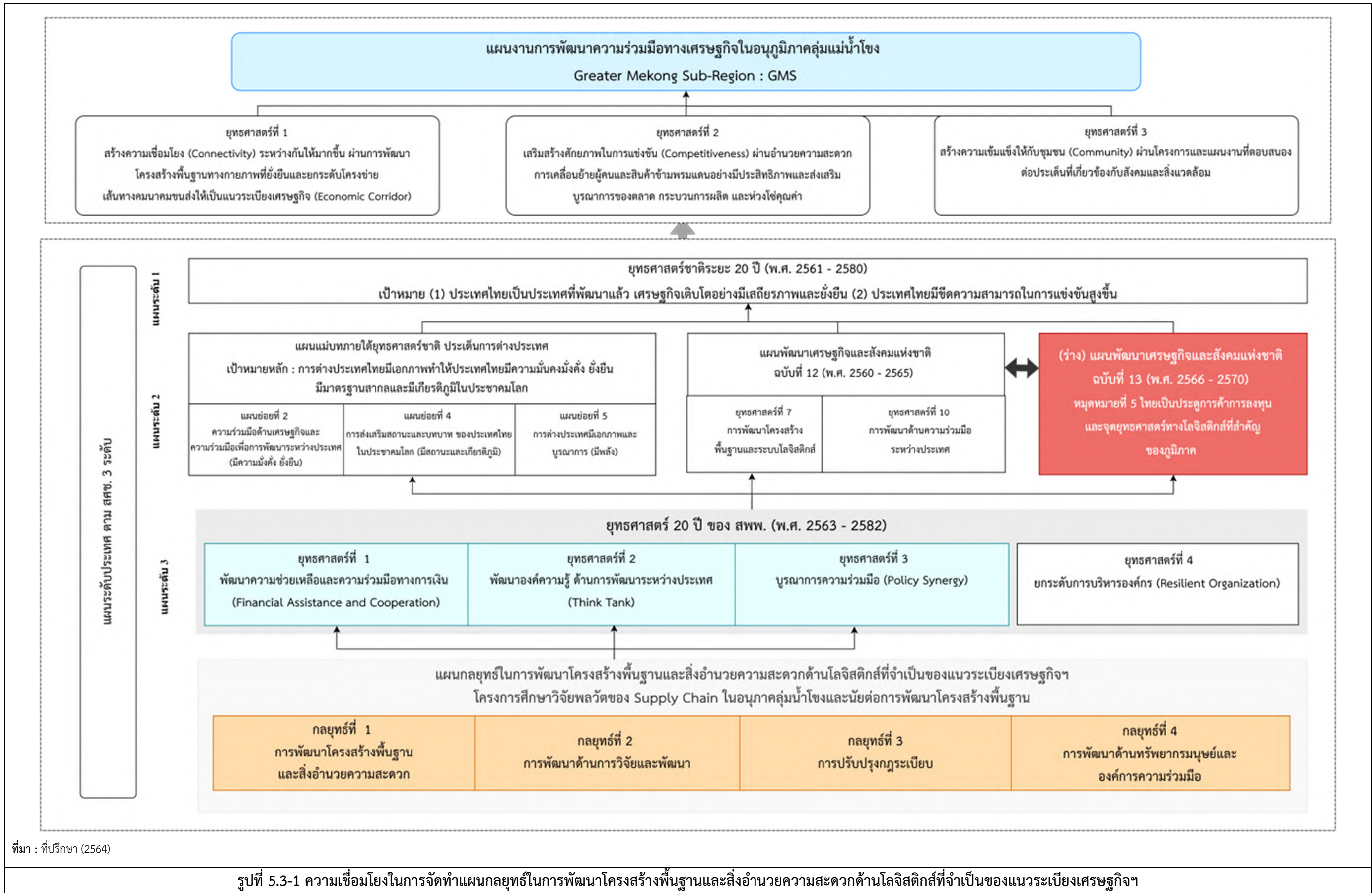
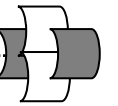
Supporting activities	โครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก	- พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ และมีความต่อเนื่องกัน - ปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities)				
	การวิจัยและพัฒนา	- พัฒนาและส่งเสริมความร่วมมือกับสถาบันเฉพาะทาง - สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น				
	กฎระเบียบ	- การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยการปรับปรุง และกำหนดกฎระเบียบ นโยบาย และมาตรการสนับสนุนของภาครัฐ - ทบทวนกฎระเบียบและนโยบายภาครัฐที่ยังเป็นปัญหาและอุปสรรค				
	ทรัพยากรมนุษย์/ องค์การความร่วมมือ	- เตรียมความพร้อมในการพัฒนาและรักษาแรงงานไทยและต่างชาติ - พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานร่วมกับสถาบันการศึกษาหรือองค์กรวิจัยและพัฒนาชั้นนำของไทยและต่างประเทศ - ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางขนส่งทางบกตามแนว SEC				
	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ					
Primary activities	In bound	Process	Out bound	Marketing	Consumer	
	Generating Area	Transition Area			Destination Area	
	Upstream	Midstream			Downstream	

หมายเหตุที่ 5

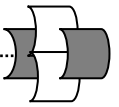
หมายเหตุที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 5.2.3-1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้



รูปที่ 5.3-1 ความเชื่อมโยงในการจัดทำแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ



5.3.1 เป้าหมายหลัก

เป้าหมายหลักของแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ตามองค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) หมายความว่า 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายการพัฒนาระดับมหุดมภูมิดังนี้ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)

เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการ) มีอันดับดีขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1.2 (1) อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 20 หรือ (2) อันดับการค้าระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 50

เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 2.1 (1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ (2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ 2.2 (1) มูลค่าการส่งออกของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปีหรือ (2) สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี

เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

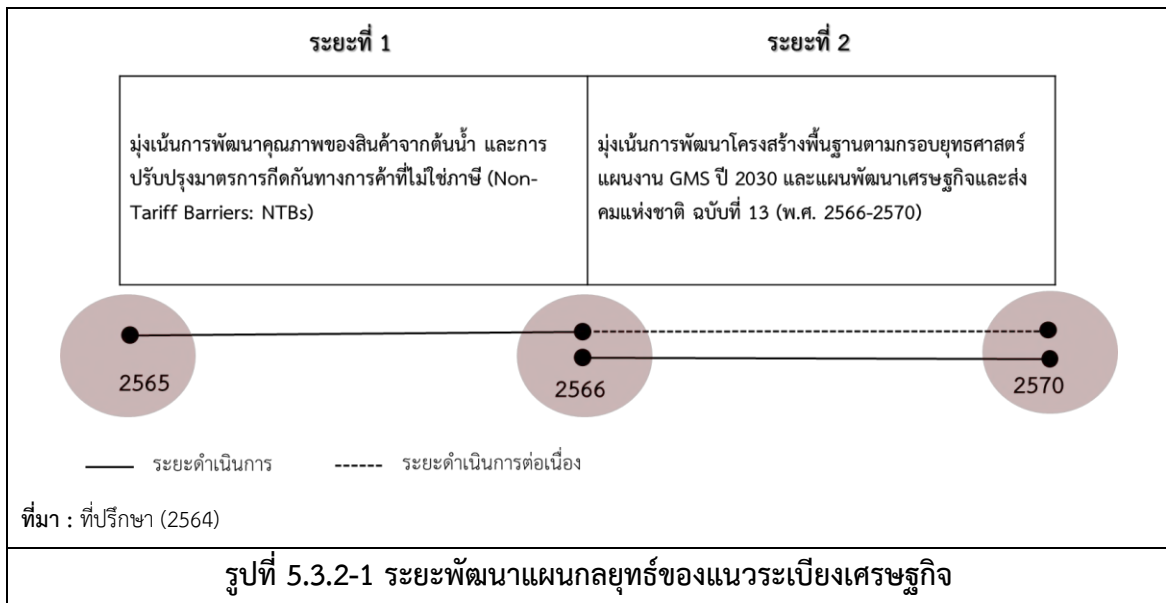
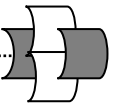
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงเหลือร้อยละ 11 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

5.3.2 แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อเป็นแผนชี้นำทิศทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อการบรรลุซึ่งเป้าหมายตามหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และสอดคล้องต่อเป้าหมายสูงสุด (Ultimate Goal) ในการทำให้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เป็นภูมิภาคสำคัญของโลก สามารถแบ่งระยะ (Phase) ของการพัฒนาก่อเป็น 2 ระยะ ดังรูปที่ 5.3.2-1 ดังนี้

- ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการจากต้นน้ำ (Upstream) และการปรับปรุงมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier: NTBs)
- ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามกรอบยุทธศาสตร์สาขาคมนาคมของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Transport Sector Strategy 2030) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)



5.3.3 แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ

กลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำแนกเป็น 4 กลยุทธ์หลัก คือ

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

มุ่งเน้นการยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และ ด่านพรมแดน (Border) การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilities)

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา

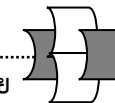
มุ่งเน้นการสร้างร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคแม่น้ำโขง และจัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยสินค้าอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ

มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกและนำเข้าสินค้าโดยการปรับปรุงกฎระเบียบ และเจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน

กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ

มุ่งเน้นการอบรมและให้ความรู้บุคลากรตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร

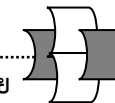


5.3.4 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดังตารางที่ 5.3.4-1

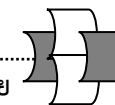
ตารางที่ 5.3.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH2 ช่วงเมืองลา (Mongla) - เชียงตุง (Kengtung) ระยะทาง 90.1 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	4,000	1,000	1,000	500	500	500	500
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH3 ช่วง เชียงตุง (Kengtung) - ท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ระยะทาง 156.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา		7,000	2,000	1,500	1,000	1,000	750	750
	โครงการขยายทางหลวงทางหลวงสายเอเชีย AH12 ช่วง อุดรธานี - นครพนม ระยะทาง 240 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมทางหลวง)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7	10,000	3,000	2,000	2,000	1,000	1,000	1,000
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH 131 ช่วงท่าแขก (Thakhek) - เมืองมะหาไซ (Mahaxay) - นาพาว (Na Phao) ระยะทาง 150 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		7,000	2,000	1,500	1,000	1,000	750	750



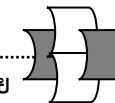
ตารางที่ 5.3.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) (ต่อ)	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH 131 ช่วง จาโล (Chalo) - หวังอ่าง (Vung Ang) ระยะทาง 136.6 กิโลเมตร 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เวียดนาม		6,000	2,000	1,000	1,000	750	750	500
การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วง หลวงน้ำทา - ห้วยทราย (ใน สปป. ลาว) - เชียงของ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	34,000	5,000	5,000	6,000	6,000	6,000	6,000
	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วง อุดรธานี - นครพนม – ท่าแขก (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) และมีความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-7	37,000	5,000	5,000	10,000	10,000	10,000	10,000
การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border)	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกเด่นชัย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	
	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกเชียงเงิน (Xiang Ngoen) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-2	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	
	โครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือบกนครราชสีมา (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย		7,740	2,240	2,500	1,500	1,500		
	โครงการพัฒนาท่าเรือบกขอนแก่น (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) และอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross - border Facilitation) บน NSEC-7	7,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	



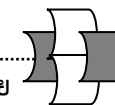
ตารางที่ 5.3.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities)	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน	100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่าช้าง (Thanaleng) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนน้ำพาว (Nam Phao) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่าแขก (Thakhek) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนนาพาว (Na Phao) ใน สปป.ลาว (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว		100	25	25	25	25		



ตารางที่ 5.3.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางขึ้นต้นและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยาง และส่งเสริมการขยายตลาดตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	โครงการพัฒนาความร่วมมือในการซ่อมแซมถนนและเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเส้นทางระหว่างไทย - ลาว และลาว - จีน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทานสร้างความปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งเพิ่มโอกาสในการส่งออกยางแปรรูปขึ้นต้นและผลิตภัณฑ์ยางของไทยผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ไปจีน	100	20	20	20	20	20	
ลดต้นทุนการขนส่งทางด้านเวลาและค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการระบบขนส่งที่ผู้ประกอบการจะต้องใช้ร่วมกัน และเป็นที่พักสต็อกยางพารา ณ ประเทศต้นทาง	โครงการสร้างศูนย์บริการจัดเก็บสต็อกยางพาราเพื่อการขนส่งทางรางตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อรองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเส้นทางระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน โดยการบริหารการขนส่งร่วมกันระหว่างผู้บริหารศูนย์ฯ และผู้ประกอบการชิปปิง	30	10	5	5	5	5	
	โครงการสร้างศูนย์บริการจัดเก็บสต็อกยางพาราเพื่อการขนส่งทางบกและทางน้ำตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อรองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง NSEC-1 และทางน้ำผ่านแม่น้ำโขง โดยการบริหารการขนส่งร่วมกันระหว่างผู้บริหารศูนย์ฯ และผู้ประกอบการชิปปิง	30	10	5	5	5	5	
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
สร้างความร่วมมือทางวิชาการและทางธุรกิจในอุตสาหกรรมยางของกลุ่มประเทศภูมิภาคแม่น้ำโขง	โครงการสร้างศูนย์เทคโนโลยียางพาราและผลิตภัณฑ์ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงทางด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาดยางพารา และสร้างเสถียรภาพราคายางในกลุ่มประเทศ	50	20	10	5	5	5	5

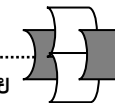


ตารางที่ 5.3.4-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา (ต่อ)										
จัดสรรงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์และศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง	โครงการศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อศึกษาวิจัยอุตสาหกรรมยางเชิงพาณิชย์	60	10	10	10	10	10	10
	โครงการศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อศึกษาวิจัยเชิงลึกด้านการตลาดอย่างพอเพียงและต่อเนื่อง	48	8	8	8	8	8	8
	โครงการส่งเสริมการตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อส่งเสริมการตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ	360	50	50	50	70	70	70
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจ CESS ณ ด่านส่งออก และพัฒนาระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ (CESS) ผ่านระบบการจัดเก็บเงินสงเคราะห์ที่ดี (SMART - CESS) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ SMART - CESS	30	5	5	5	5	5	5
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
ป้องกันไม่ให้เกิดการหลีกเลี่ยงการจ่ายเงิน CESS ในการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ กยท. ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบการส่งออกที่โรงงานก่อนและตรวจสอบซ้ำเพื่อเก็บเงิน CESS ณ ด่านส่งออก	โครงการจัดหาบุคลากรในการตรวจ CESS ก่อนการส่งออก ณ โรงงาน และบุคลากรประจำด่าน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อจัดหาบุคลากรในการตรวจ CESS ก่อนการส่งออก ณ โรงงาน และบุคลากรประจำ ณ ด่านศุลกากร เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและจัดเก็บเงินระบบ SMART - CESS	50	10	10	10	10	10	
ใช้หลักธรรมาภิบาล ในการบริหารจัดการบุคลากร	โครงการเสริมสร้างธรรมาภิบาลภายในองค์กร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: การยางแห่งประเทศไทย)	ไทย	เพื่อเสริมสร้างธรรมาภิบาลภายในองค์กร เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน	12	2	2	2	2	2	2

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการณเบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

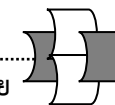


5.3.5 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดังตารางที่ 5.3.5-1

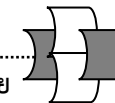
ตารางที่ 5.3.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วง สะเทิมหรือตะไท (Thaton) - ผาอัน (Hpa - an) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ระยะทาง 133.6 กิโลเมตร บางช่วงจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC	6,000	2,000	1,000	1,000	750	750	500
	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH16 ช่วง สะหวันนะเขต (Savannakhet) - เซโน (Seno) - แคนสะหวัน (Dansavanh) ระยะทาง 250 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	สปป.ลาว	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC	11,000	3,000	2,000	2,000	2,000	1,000	1,000



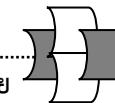
ตารางที่ 5.3.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
พัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ลำไยให้มีความหลากหลายและเป็นทางเลือกให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น	โครงการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ของลำไย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาและส่งเสริมพันธุ์ของลำไยให้มีความหลากหลาย	10	2.5	2.5	2.5	2.5		
พัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเก็บเกี่ยวผลไม้	20	4	4	4	4	2	2
พัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุสินค้าผลไม้	โครงการวิจัยบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุการเก็บรักษาผลไม้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อยืดอายุการเก็บรักษาผลไม้	15	3	3	3	3	3	-
พัฒนาการแปรรูปผลไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกควบคู่กับการส่งออกผลไม้สด	โครงการวิจัยแปรรูปขั้นสูงเพื่อเพิ่มมูลค่าผลไม้และต่อยอดเชิงพาณิชย์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	- เพื่อวิจัยการแปรรูปผลิตภัณฑ์ให้มีความหลากหลาย - เพื่อนำงานวิจัยด้านแปรรูปผลไม้มาต่อยอดในเชิงพาณิชย์	35	10	5	5	5	5	5
เจาะตลาดส่งออกผลไม้ใหม่ วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคในตลาดอื่นๆ	โครงการวิจัยโอกาสขยายตลาดส่งออกผลไม้ไทย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	- เพื่อศึกษาพฤติกรรมบริโภคผลไม้ในตลาดเดิมให้ครอบคลุมขึ้น - เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดตลาดใหม่สำหรับสินค้าผลไม้ - เพื่อศึกษาความแตกต่างของพฤติกรรมผู้บริโภคในแต่ละตลาด	35	6	6	6	5	6	6
ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์	โครงการพัฒนาเกษตรกรให้เป็นมืออาชีพในการขายสินค้าออนไลน์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดให้เกษตรกรได้ขายตรงโดยไม่ผ่านคนกลางโดยระบบขายออนไลน์	12	2	2	2	2	2	2
ส่งเสริมการตลาดสินค้าผลไม้ออนไลน์	โครงการสร้างแพลตฟอร์มจำหน่ายผลไม้ก่อนถึงฤดูเก็บเกี่ยว (Pre - Sale) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์)	ไทย	เพื่อหาตลาดที่แน่นอนให้แก่เกษตรกรก่อนถึงฤดูกาลเก็บเกี่ยว	30	5	5	5	5	5	5



ตารางที่ 5.3.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการด้านนำเข้าส่งออกแบบครบวงจร (One Stop Service) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างองค์กรในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	5	5					
ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางรางที่ด่านหนองคาย - เวียงจันทร์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุณหมิง	โครงการศึกษาความพร้อมการส่งออกผลไม้ระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุณหมิง) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)	ไทย	- เพื่อศึกษากฎระเบียบในการส่งออกผลไม้โดยขนส่งผ่านระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุณหมิง) รวมถึงปัญหาอุปสรรค - ศึกษาความพร้อมในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกโดยขนส่งผ่านระบบรางไทย - จีน (หนองคาย - คุณหมิง)	15	5	5	5			
เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงคมนาคม)	ไทย	เพื่อเร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจ GMS CBTA กับประเทศเพื่อนบ้าน GMS	12	2	2	2	2	2	2



ตารางที่ 5.3.5-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
อบรม ถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง	โครงการยกระดับเกษตรกรให้เป็นเกษตรกรปราดเปรื่อง (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับเกษตรกรทั้งกลุ่มดั้งเดิม และกลุ่ม Young Smart Farmer อย่างทั่วถึง	24	4	4	4	4	4	4
เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก	โครงการส่งเสริมการตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อควบคุมมาตรฐานเพื่อการส่งออก (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร)	ไทย	เพื่อตรวจรับรอง GAP/GMP ให้ได้ร้อยละ 100	35	10	5	5	5	5	5
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน	โครงการอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ให้เป็นมืออาชีพในการตัดทุเรียน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตทุเรียนที่ออกสู่ตลาด ลดปัญหาทุเรียนอ่อน	30	5	5	5	5	5	5
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ เกษตรกร ผู้ประกอบการ เกือบเกี่ยวและคัดเกรดลำไย	โครงการอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การเกือบเกี่ยวและคัดเกรดลำไย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมการเกษตร)	ไทย	เพื่อพัฒนาแรงงานในการเก็บเกี่ยวลำไยเพื่อลดการปนเปื้อนของเพลี้ยแป้งในการส่งออก	30	5	5	5	5	5	5
สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทาง การขนส่งทางบกตามแนว EWEC	โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทาง การขนส่งทางบกตามแนว EWEC (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก)	ไทย	เพื่อสร้างการรับรู้ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทาง การขนส่งทางบกตามแนว EWEC	7	2	1.5	1.5	1	1	

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการเบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

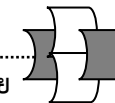
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

5.3.6 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

แผนงานและโครงการภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาทั้ง 4 กลยุทธ์ ของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถสรุปเบื้องต้นได้ดังตารางที่ 5.3.6-1

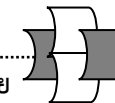
ตารางที่ 5.3.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก										
การยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck)	โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วงปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) ระยะทาง 47.0 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1	2,100	600	500	250	250	250	250
	โครงการขยายทางหลวงทางหลวงสายเอเชีย AH124 ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี ระยะทาง 66.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมทางหลวง)	ไทย	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-2	3,000	500	500	500	500	500	500
การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายพนมเปญ (Phnom Penh) - เนียกเลื่อง (Neak Loeung) - สวายเรียง (Svay Rieng) - บาเวต (Bavet) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ (Connectivity) บนระเบียงเศรษฐกิจ SEC-1	24,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สาย ม็อกไป (Moc Bai) - โก๋เหยา (Go Dau) - นครโฮจิมินห์ (HCMC) - หวุงเต่า (Vung Tau City) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เวียดนาม		22,500	4,000	4,000	4,000	4,000	3,500	3,000



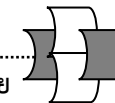
ตารางที่ 5.3.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)										
โครงการยกระดับจุดผ่านแดนท่าแขก (Thakhek) ใน สปป. ลาว โครงการยกระดับจุดผ่านแดนนาฟาว (Na Phao) ใน สปป. ลาว	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนทิกิ (Htikhi) ในเมียนมา (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	เมียนมา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน	100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อนในไทย (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมศุลกากร)	ไทย		100	25	25	25	25		
	โครงการยกระดับจุดผ่านแดน Ou Ya Dav ในกัมพูชา (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน))	กัมพูชา		100	25	25	25	25		
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา										
ส่งเสริมให้มีหน่วยงานสนับสนุนงานทดสอบวิจัยพัฒนาให้กับภาคเอกชนเพิ่มมากขึ้น	โครงการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์เพื่อสร้างนวัตกรรมของผลิตภัณฑ์ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ)	ไทย	เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้มีความหลากหลายของผลิตภัณฑ์	30	5	5	5	5	5	5
สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนในการร่วมลงทุนในการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้น	โครงการสนับสนุนการลงทุนในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ)	ไทย	เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการในการผลิต	20	5	5	5	5		



ตารางที่ 5.3.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกฎระเบียบ										
ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่ดำเนินการโดยเฉพาะในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียวในการบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งองค์กรที่บริหารจัดการด้านการนำเข้าและส่งออกแบบครบวงจร (One Stop Service) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างองค์กรในการกำกับดูแลนำเข้าส่งออกให้เป็นองค์กรเดียว เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจรอย่างยั่งยืน	5	5					
ส่งเสริมการส่งออกจักรยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ	โครงการศึกษาความพร้อมการส่งออกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย)	ไทย	- เพื่อศึกษากฎระเบียบในการส่งออกโดยขนส่งผ่านด่าน SEC รวมถึงปัญหาอุปสรรค - ศึกษาความพร้อมในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกโดยขนส่งผ่านด่านด่าน SEC	15	5	5	5			
เจรจาระหว่างประเทศให้ใช้กฎระเบียบเป็นมาตรฐานเดียวกัน	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงคมนาคม)	ไทย และ กัมพูชา	เพื่อเร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจ GMS CBTA กับประเทศเพื่อนบ้าน GMS	12	2	2	2	2	2	2
พัฒนาด้านกฎระเบียบและความโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นความโปร่งใสของภาครัฐ การไม่เอื้อเอียงเข้าข้างมาตรการในการจัดการทุจริต	โครงการส่งเสริมความโปร่งใสทางการค้าชายแดนและผ่านแดน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมศุลกากร)	ไทย	เพื่อมุ่งเน้นการก่อให้เกิดการค้าที่โปร่งใส เพื่อลดขั้นตอนความยุ่งยากสำหรับขั้นตอน และพิธีการ ในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการจัด หรือลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ผู้ค้า ผู้ส่งออก มีต้นทุนและระยะเวลาที่ลดลง	15	5	5	5			

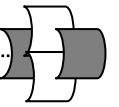


ตารางที่ 5.3.6-1 แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (ต่อ)

กลยุทธ์	โครงการ	ประเทศดำเนินโครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2				
					2565	2566	2567	2568	2569	2570
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์การความร่วมมือ										
อบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ผลิตทั้งเก่าและใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart	โครงการสร้างเสริมประสิทธิภาพผู้ประกอบการด้านการผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับผู้ประกอบการทั้งกลุ่มเดิมและกลุ่มใหม่ New Entrepreneurs/Young Smart	24	4	4	4	4	4	4
อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับแรงงานต่างชาติ ให้มีความชำนาญในการทำงาน	โครงการอบรมการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับแรงงานในการผลิต (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน)	ไทย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการผลิตผลิตภัณฑ์	30	5	5	5	5	5	5
สร้างความรู้ความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC	โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ข้อตกลงตามพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC (หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก)	ไทย	เพื่อให้ผู้ประกอบการรับรู้ข้อมูลที่ทันสมัยสำหรับข้อตกลงพิธีสารระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางการขนส่งทางบกตามแนว SEC	7	2	1.5	1.5	1	1	

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นการประมาณการณเบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



5.3.7 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้การดำเนินการของ สพพ. ที่ควรเร่งดำเนินการ

แผนงานและโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจ ทั้ง 3 ระเบียง ในกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ปรึกษาเสนอโครงการภายใต้การ ดำเนินการของ สพพ. ที่ควรเร่งดำเนินการประกอบด้วย

1) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

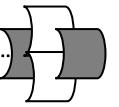
- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH2 ช่วง เมืองลา (Mongla) - เชียงตุง (Kengtung) ระยะทาง 90.1 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร และโครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH3 ช่วง เชียงตุง (Kengtung) - ท่าชีเหล็ก (Tachilek) ระยะทาง 156.8 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย NSEC-1 เนื่องจาก เส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วน คือ การขจัดสภาพ คอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียง เศรษฐกิจย่อย NSEC-1 ได้

- โครงการยกระดับจุดผ่านแดนบ่อเต็น (Boten) ใน สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน เนื่องจาก สิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ยังไม่สมบูรณ์ เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ ช่วยเติมเต็มสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์

2) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วง สะเทิมหรือตะโง (Thaton) - ผาอัน (Hpa - an) - กอกะเร็ก (Kawkareik) ระยะทาง 133.6 กิโลเมตร บางช่วงจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียง เศรษฐกิจย่อย EWEC เนื่องจากเส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการ เร่งด่วน คือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่ง สินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC ได้

- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH16 ช่วง สะหวันนะเขต (Savannakhet) - เซโน (Seno) - แดนสะหวัน (Dansavanh) ระยะทาง 250 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย EWEC เนื่องจากเส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ การขจัดสภาพ คอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียง เศรษฐกิจย่อย EWEC ได้



3) การพัฒนาของแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

- โครงการยกระดับจุดผ่านแดนทิกิ (Htkhki) ในเมียนมา มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแออัดบริเวณหน้าด่าน เนื่องจาก เนื่องจาก สิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ยังไม่สมบูรณ์ เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ ช่วยเติมเต็มสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์

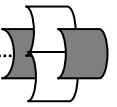
- โครงการขยายทางหลวงสายเอเชีย AH1 ช่วง ปอยเปต (Poipet) - ศรีโสภณ (Sisophon) ระยะทาง 47.0 กิโลเมตร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่องกัน (Consistency) บนระเบียงเศรษฐกิจย่อย SEC-1 เนื่องจาก เส้นทางยังมีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) เหตุผลที่ควรดำเนินการเร่งด่วนคือ การขจัดสภาพคอขวดในเส้นทาง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ได้

ทั้งนี้ การพิจารณาโครงการเพื่อไปดำเนินการจริงต้องคำนึงถึงงบประมาณโครงการที่ สพพ. สามารถสนับสนุนได้ด้วย

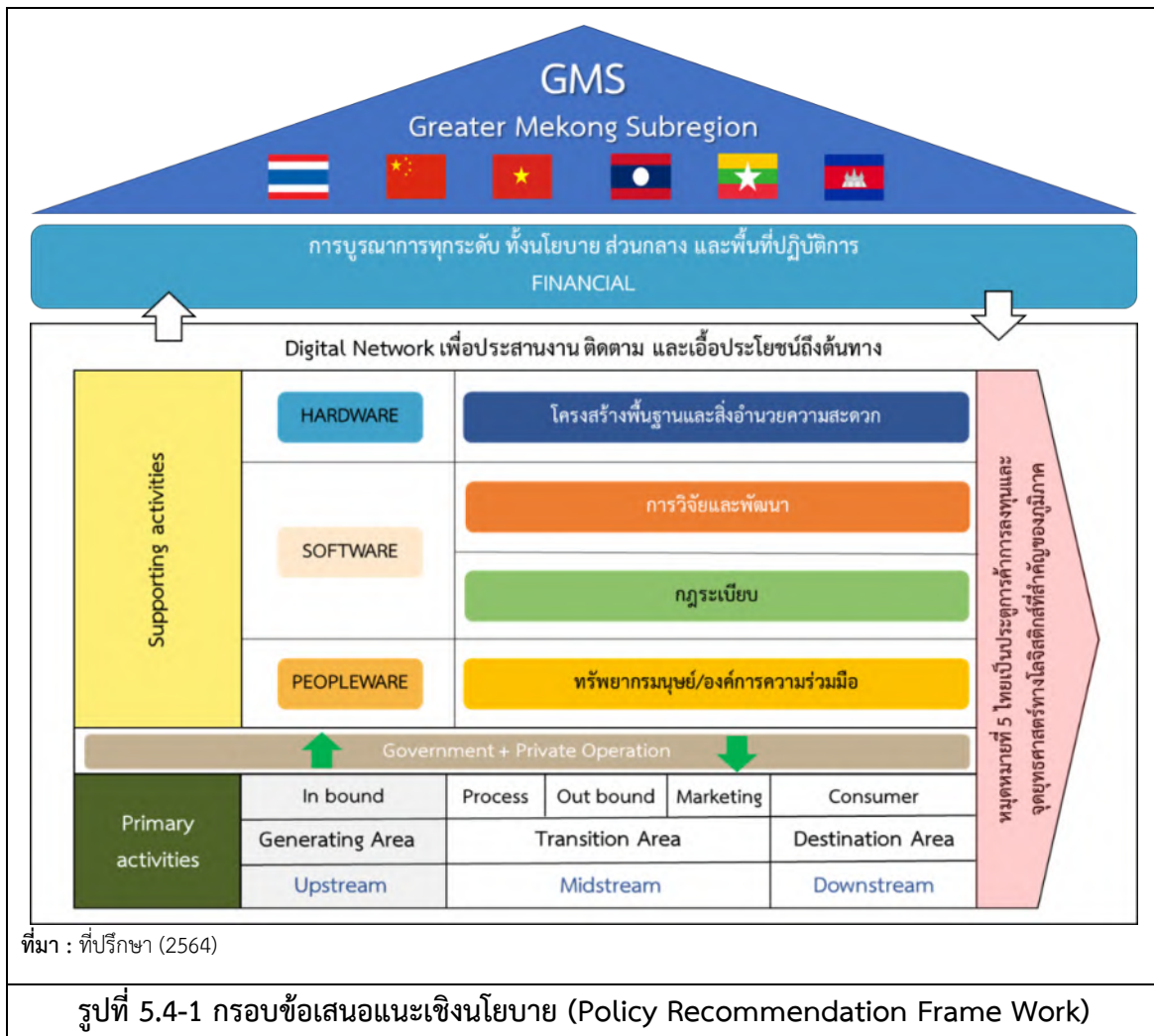
5.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendations)

จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีศักยภาพภายใต้กรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทาน ผลลัพธ์ที่ได้ นำมาสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendation) ที่มีวัตถุประสงค์สำคัญ (Policy Objectives) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ด้วยการยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพและแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ตามหมุดหมายที่ 5 ของ (ร่าง) แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนเป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง และเป็นประเทศพัฒนาภายในปี 2580

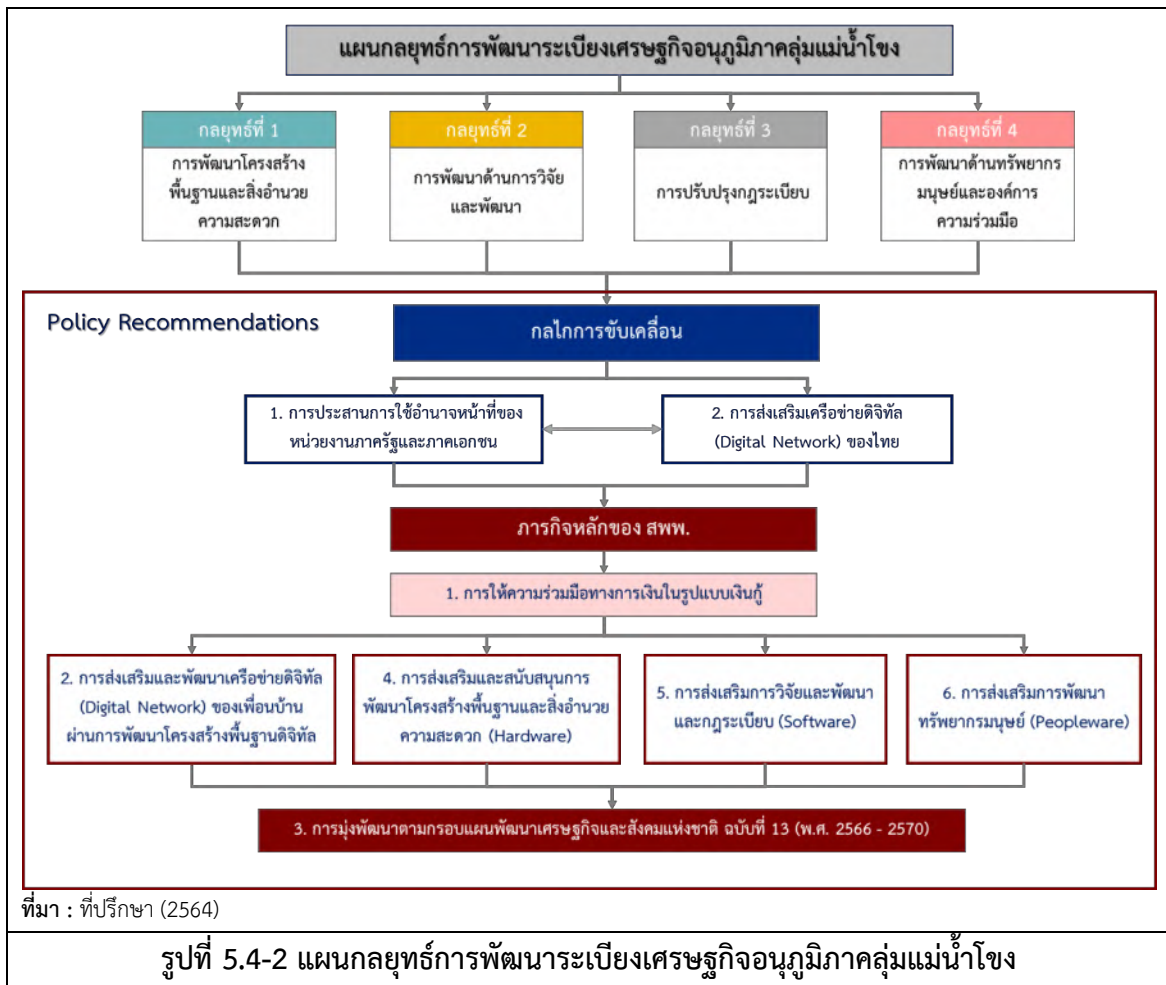
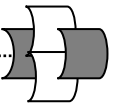
สำหรับแนวทางการดำเนินงานของนโยบาย ที่ปรึกษาได้สรุปกรอบข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ได้จากการศึกษาวิจัยตลอดจนการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องตามทิศทางของยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565 - 2570 ดังรูปที่ 5.4-1 ในการขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 4 กลยุทธ์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศไทยในการเชื่อมโยงและเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานของการผลิตในอนุภูมิภาค



สิ่งสำคัญที่สุดคือการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานในประเทศ ทั้งในระดับนโยบาย ส่วนกลาง และพื้นที่ปฏิบัติการ ภาครัฐ และภาคเอกชน รวมทั้งระบบการบริหารจัดการในรูปแบบ Digital Network ที่สามารถเข้าถึงข้อมูล เพื่อให้เกิดการประสานงาน ติดตาม และเอื้อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่ายร่วมกัน อย่างรวดเร็วและแม่นยำ



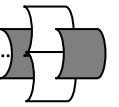
ซึ่งในยุคเริ่มต้นของนโยบายต่างประเทศ “เปลี่ยนสนามรบ เป็นสนามการค้า” ได้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) ที่ดำเนินการประชุมและหารือร่วมกันของหน่วยงานของประเทศไทย ก่อนจะมีการดำเนินนโยบายต่างประเทศร่วมกับประเทศอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินนโยบายต่างประเทศแบบเชิงรุก ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยในภาพรวมร่วมกัน แต่ทั้งนี้ คณะกรรมการดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไป ดังนั้น ในการเสนอแนะเชิงนโยบายนี้ จึงได้เสนอให้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) ในรูปแบบดังกล่าว เพื่อให้การดำเนินงานด้านต่างประเทศเกิดการบูรณาการในทุกระดับ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีกลไกในการขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดังรูปที่ 5.4-2



1) การประสานการใช้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนแบบองค์รวม (Holistic) อย่างครอบคลุม (Inclusive) และเกิดผลอย่างยั่งยืน (Sustainable) โดยจัดให้มีคณะกรรมการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศ (Steering Committee) เชื่อมโยงส่วนกลางและระดับพื้นที่ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อร่วมบูรณาการแนวทางการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงการให้เงินสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการลงทุนใหม่ในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา และเวียดนาม เพื่อรองรับการจัดการห่วงโซ่การผลิตและการย้ายฐานการผลิตทั่วเอเชียที่กำลังเกิดขึ้น สิทธิประโยชน์ทางภาษี ตลอดจนสิทธิประโยชน์อื่นๆ ที่ไม่ใช่ภาษี

2) การส่งเสริมเครือข่ายดิจิทัล (Digital Network) ส่วนกลางของไทย ในการประสานงานติดตามการดำเนินงาน และรายงานความเคลื่อนไหวของธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าของไทย และเชื่อมโยงระบบดิจิทัลกับเพื่อนบ้าน

3) การให้ความร่วมมือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) โดยคำนึงถึงสภาพหนี้สาธารณะของแต่ละประเทศ ชีตความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ และโครงการที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Benefit) ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน



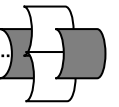
4) การส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายดิจิทัล (Digital Network) ของประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายของประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเพื่อประสานงาน ติดตาม และเอื้อประโยชน์ถึงต้นทาง ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Digital Infrastructure Development) เพื่อตอบสนองต่อความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี (Technology Advancement) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ยุคดิจิทัล (Digital Transformation)

5) การมุ่งพัฒนาตามกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นหมวดหมู่ที่มีความสอดคล้องกับสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) คือ หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยบูรณาการความร่วมมือทั้งในด้านการเงินและในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์กับหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา ดังนี้

(1) การบูรณาการทางการเงินกับองค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศในลักษณะของการให้ความร่วมมือทางการเงินร่วมกัน (Co-Financing) ในโครงการที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของทั้งสองฝ่าย เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน

(2) การบูรณาการเพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยดำเนินการร่วมกับกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) กระทรวงการต่างประเทศ เป็นการให้ความร่วมมือทางด้านวิชาการในสาขาต่างๆ ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมและสนับสนุนองค์ความรู้ให้แกกันและกัน ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

6) การส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อไทยและประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร้รอยต่อ โดยมุ่งเน้นการยกระดับเส้นทางที่มีสภาพเป็นคอขวด (Bottleneck) การเติมเต็มเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางราง (Rail Connection) กับประตูการค้า (Gateway) และด่านพรมแดน (Border) การปรับปรุงและยกระดับจุดผ่านแดนที่ยังไม่สมบูรณ์ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน (Cross-border Facilities) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการทั้งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการเพิ่มช่องทางในการตรวจสอบสินค้านำเข้า - ส่งออก ในแต่ละด่าน โดยเฉพาะในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ทางจีนมีมาตรการในการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างเข้มงวด จึงส่งผลให้มีการเปิดด่านเพิ่มเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไม่ให้เกิดความแออัดมากเกินไป ซึ่งประเทศไทยเป็นต้นน้ำของห่วงโซ่อุปทานสินค้า จึงควรมีการตรวจสอบควบคุม และการป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อไวรัสโคโรนาตั้งแต่ต้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ปลายทางซึ่งเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญ



7) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และกฎระเบียบ (Software) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพสินค้าจากต้นทาง ตามมาตรฐานและความต้องการของลูกค้า เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย ที่มีความได้เปรียบเรื่องคุณภาพสินค้าให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างต่อเนื่อง และอำนวยความสะดวกด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งจัดทำมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

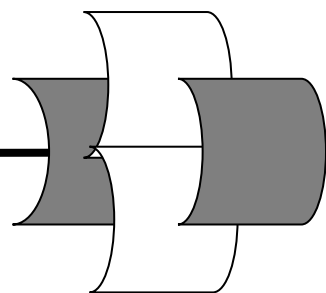
ทั้งนี้ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และกฎระเบียบ (Software) โดยเฉพาะส่วนที่ใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์มเข้ามาบูรณาการ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงข้อมูลให้ครบถ้วนและทันสมัยอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งต้องศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารจัดการ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับหลายองค์กร ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงองค์กรต่างประเทศ จึงจัดเป็นข้อเสนอแนะที่ควรดำเนินการในอนาคต

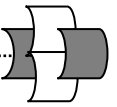
8) การส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Peopleware) การฝึกอบรมพนักงานที่มีส่วนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในส่วนของความรู้เรื่องมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ กฎระเบียบ และการขับรถผ่านแดน เพื่อให้พนักงานมีฐานความรู้ความเข้าใจในระดับสากล เพิ่มศักยภาพในการทำงาน ซึ่งสามารถลดเวลาและขั้นตอนที่เกิดจากการเข้าใจไม่ตรงกัน

บทที่ 6

ผลกระทบจากการพัฒนา

ต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม





บทที่ 6

ผลกระทบจากการพัฒนา
ต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

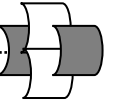
การศึกษาโครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอการวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม โดยนำแบบจำลองทางเศรษฐกิจมาประยุกต์ใช้กับสินค้าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญ คือ การจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM) ที่สะท้อนให้เห็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) การจัดทำแบบจำลองทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เป็นการนำเสนอภาพรวมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อวัดมูลค่าของสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ
- 2) การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานสินค้า เป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรพื้นฐานให้เป็นอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอุตสาหกรรมอื่นๆ จึงส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added: VA) ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญคือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้า (Supply Chain Management: SCM)
- 3) การวัดการกระจายรายได้จากห่วงโซ่อุปทานสินค้าในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลจากการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม ประกอบด้วย การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง รวมถึงการกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือน

6.1 แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐกิจ

แนวความคิดและทฤษฎีแบบจำลองเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง สามารถอธิบายผ่านทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ โดยแบ่งออกเป็น 4 เครื่องมือที่สำคัญดังนี้ (รูปที่ 6.1-1)

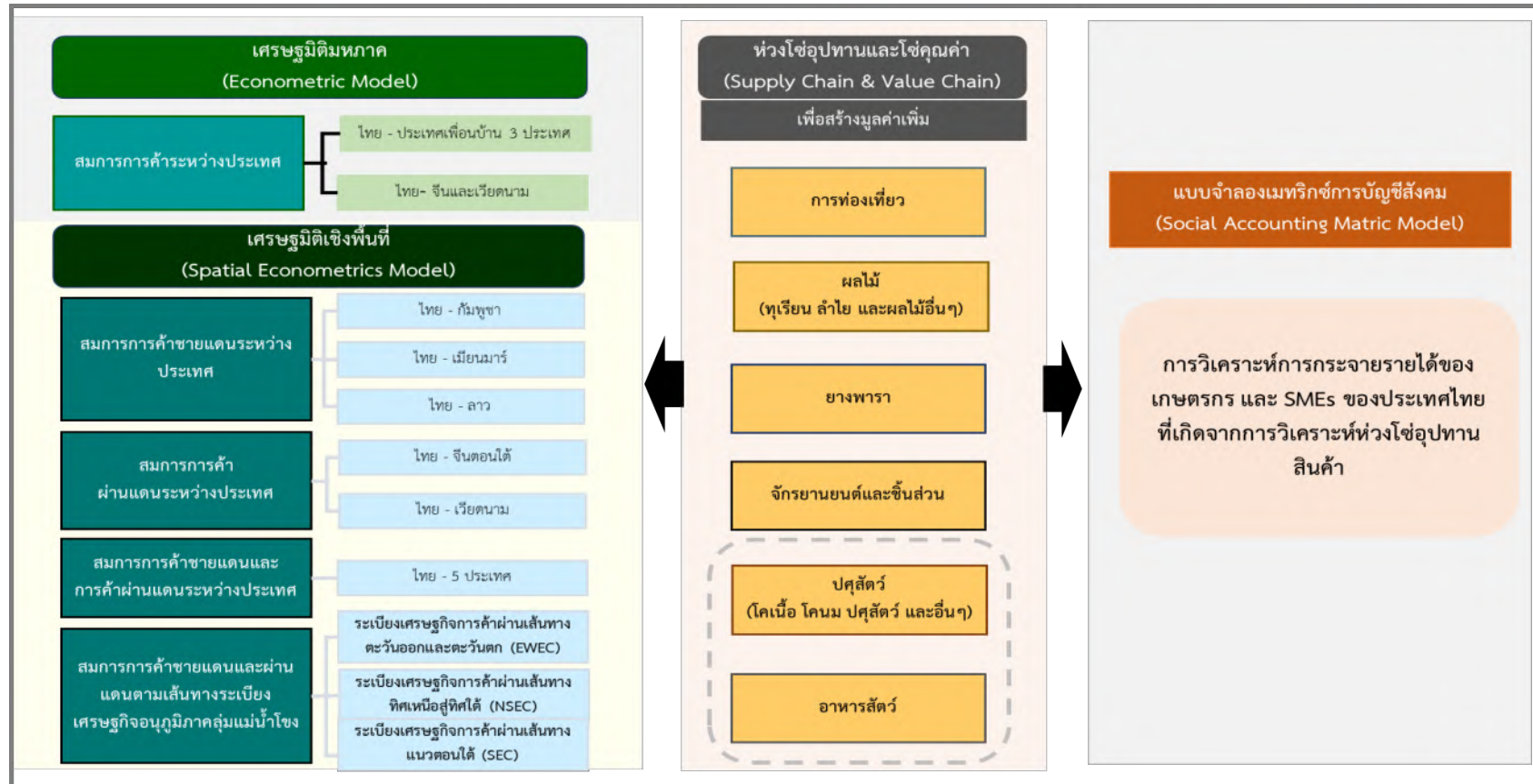
- 1) การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโซ่คุณค่า (Supply Chain & Value Chain) การจัดการห่วงโซ่อุปทาน เป็นการนำความหมายของห่วงโซ่อุปทานมาจัดการอย่างเหมาะสม (Porter, 1985) จึงส่งผลทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ตามแนวคิดของการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าจากปัจจัยสำคัญคือการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูงสุดแก่พื้นที่ สามารถสะท้อนผ่านสมการมูลค่าเพิ่มการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวทางพัฒนาการจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าตามเชิงพื้นที่อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)



ผลกระทบจากการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

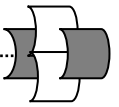
การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

การกระจายรายได้ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง



ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

รูปที่ 6.1-1 กรอบการวิเคราะห์แนวคิดแบบจำลองเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง



2) **แบบจำลองเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconometric Model)** จะดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาต่อการค้าระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเครื่องมือและแนวทางศึกษาที่วัดออกมาในเชิงปริมาณได้ ผ่านตัวแปรทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลต่อการกำหนดนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนหรือตัวแปรทางนโยบายการค้าชายแดนที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามแต่ละช่วงเวลา (อภิรุต โกสิตานนท์, ศักดิ์สิทธิ์ บุศยพลกร, และเรวัตร ธรรมาภิรมย์, 2553)

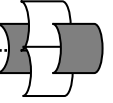
3) **แบบจำลองเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ (Spatial Econometric Model)** เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย ครอบคลุมแนวความคิดการสร้างแบบจำลองการค้าชายแดนของไทย รวมทั้งโครงสร้างทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของไทย ให้สามารถย่อส่วนใช้ได้กับทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนออกเป็น 2 ด้านหลักคือ 1) แบบจำลองด้านการส่งออก และ 2) แบบจำลองด้านการนำเข้า โดยมีตัวแปรทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์เชิงพื้นที่เป็นตัวแปรอิสระในการอธิบายตัวแปรตามหรือการค้าระหว่างประเทศ (ทศพร รอดทาง, 2546)

4) **แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม (Social Accounting Matrix Model: SAM)** เป็นการจัดการกระจายรายได้ของเกษตรกร และ SMEs ในไทย (ภักดี ทองส้ม, 2556) โดยการวิเคราะห์จะใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม ประกอบด้วย การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และการกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือน โดยเปรียบเทียบรายได้ต่อหัวของประชากรเกษตรกรกับเส้นความยากจน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากเส้นความยากจนเป็นเส้นที่แสดงถึงระดับรายได้ที่ใช้เพื่อการบริโภคขั้นต่ำสุดที่บุคคลสามารถซื้ออาหารและความจำเป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิตให้พอเพียงกับความต้องการของร่างกาย ได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ในขณะที่รายได้ของเกษตรกรบางส่วนเพิ่มขึ้นไม่ทันกับเส้นความยากจน ซึ่งหากพิจารณาถึงการกระจายรายได้ของครัวเรือน จะเป็นผลตอบแทนของทุนและแรงงานที่เป็นของบัญชีครัวเรือน ที่ประกอบด้วยภาคครัวเรือนทั้งหมด (ศุภเจตน์ จันทรสาสิน, 2552)

6.2 ผลกระทบการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

การพัฒนาของโครงการการศึกษาวิจัยเชิงพลวัตของห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและนัยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย จะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เช่น ช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ และมูลค่าของการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากผลการคาดการณ์และแนวโน้มของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศจากการสร้างแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาค ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 ถึง 2570 สามารถสรุปผลกระทบการพัฒนาต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวมการพัฒนาของโครงการมีรายละเอียดดังนี้

1) **แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (International Trade trend)** ดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม รวมถึงดุลการค้าระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ดังตารางที่ 6.2-1)



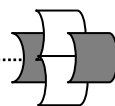
ตารางที่ 6.2-1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ประเทศ														
	กัมพูชา			สปป.ลาว			เมียนมา			เวียดนาม			จีน		
	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า	สินค้าออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2566f	218,174	41,371	176,803	120,402	108,143	12,260	136,038	101,930	34,108	400,575	198,354	202,221	1,070,542	1,816,475	- 745,934
2567f	233,446	44,267	189,179	128,830	115,713	13,118	145,561	109,065	36,496	428,616	212,239	216,377	1,145,480	1,943,629	- 798,149
2568f	252,122	47,809	204,313	139,137	124,970	14,167	157,206	117,790	39,416	462,905	229,218	233,687	1,237,118	2,099,119	- 862,001
2569f	274,813	52,112	222,701	151,659	136,217	15,442	171,354	128,391	42,963	504,566	249,847	254,719	1,348,459	2,288,040	- 939,581
2570f	302,294	57,323	244,971	166,825	149,839	16,986	188,490	141,230	47,259	555,023	274,832	280,191	1,483,304	2,516,844	-1,033,539

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)



2) แนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Border Trade trend) แนวโน้มดุลการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา ประกอบด้วย ข้อมูลด้านการส่งออกและการนำเข้าสินค้าของการค้าชายแดนและ ดุลการค้าชายแดนของแต่ละประเทศ (ดังตารางที่ 6.2-2)

ตารางที่ 6.2-2 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศและดุลการค้าของประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ประเทศ								
	กัมพูชา			สปป. ลาว			เมียนมา		
	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า	ส่งออกรวม	นำเข้ารวม	ดุลการค้า
2566f	154,090	26,630	127,460	119,945	99,794	20,150	100,808	89,927	10,882
2567f	164,877	28,494	136,383	128,341	106,780	21,561	107,865	96,221	11,644
2568f	178,067	30,774	147,293	138,608	115,322	23,285	116,494	103,919	12,575
2569f	194,093	33,543	160,550	151,083	125,701	25,381	126,979	113,272	13,707
2570f	212,531	36,730	175,802	165,435	137,643	27,792	139,042	124,033	15,009

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

3) แนวโน้มการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศของประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Trade trend) ประกอบด้วย ดุลการค้าผ่านแดนของไทยกับจีนตอนใต้ และการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม ประกอบด้วยด้านการส่งออก การนำเข้าสินค้าและดุลการค้าผ่านแดน (ดังตารางที่ 6.2-3)

ตารางที่ 6.2-3 มูลค่าการค้าสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ประเทศ					
	จีน			เวียดนาม		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2566f	141,199	135,204	5,995	50,959	17,682	33,276
2567f	151,083	144,668	6,414	54,526	18,920	35,606
2568f	163,169	156,242	6,928	58,888	20,434	38,454
2569f	177,855	170,304	7,551	64,188	22,273	41,915
2570f	194,751	186,483	8,268	70,286	24,389	45,897

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

4) แนวโน้มการท่องเที่ยวระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (International Travel trend) ดุลการท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ คือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม (ดังตารางที่ 6.2-4)

ตารางที่ 6.2-4 จำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตั้งแต่ พ.ศ. 2566 - 2570

พ.ศ.	กัมพูชา		สปป.ลาว		เมียนมา		เวียดนาม		จีน	
	จำนวน (ล้านคน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (ล้านคน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (ล้านคน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (ล้านคน)	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวน (ล้านคน)	รายได้ (ล้านบาท)
2566f	0.90	28,783	1.80	48,639	0.38	16,711	1.00	32,285	10.00	522,897
2567f	0.91	33,771	1.85	55,140	0.39	17,560	1.03	32,662	10.10	536,320
2568f	0.92	35,597	1.90	57,458	0.40	16,550	1.06	36,148	10.30	510,603
2569f	0.93	40,110	1.97	61,640	0.41	16,376	1.09	41,300	10.50	507,537
2570f	0.94	41,360	2.04	65,280	0.42	16,380	1.12	41,440	10.70	535,000

หมายเหตุ : f คือการประมาณการเบื้องต้น (forecast) จากแบบจำลองฯ

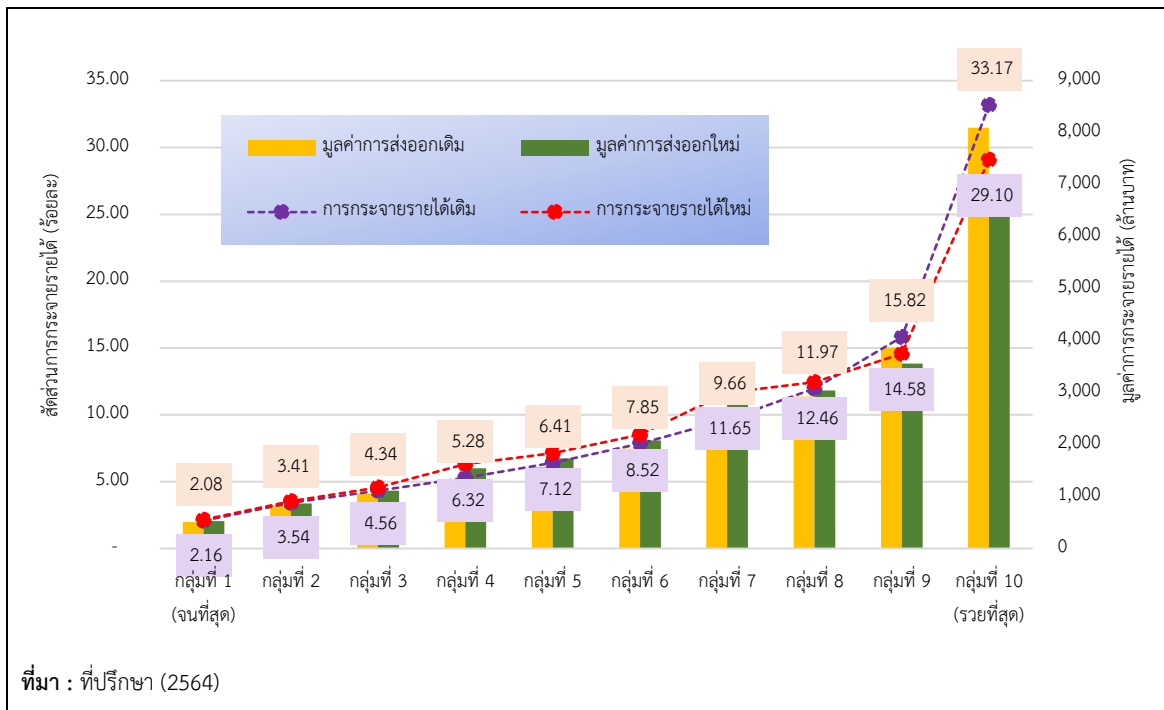
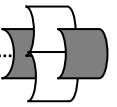
ที่มา : ที่ปรึกษา (2564)

6.3 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม

จากการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม โดยใช้แนวคิดทฤษฎีและข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองเมทริกซ์การบัญชีสังคม จะมีการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ของครัวเรือนของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง การกระจายรายได้และภาวะความยากจนของครัวเรือนทั้งนี้กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศได้นั้นจะประกอบด้วย สินค้าและบริการ 5 ประเภท คือ

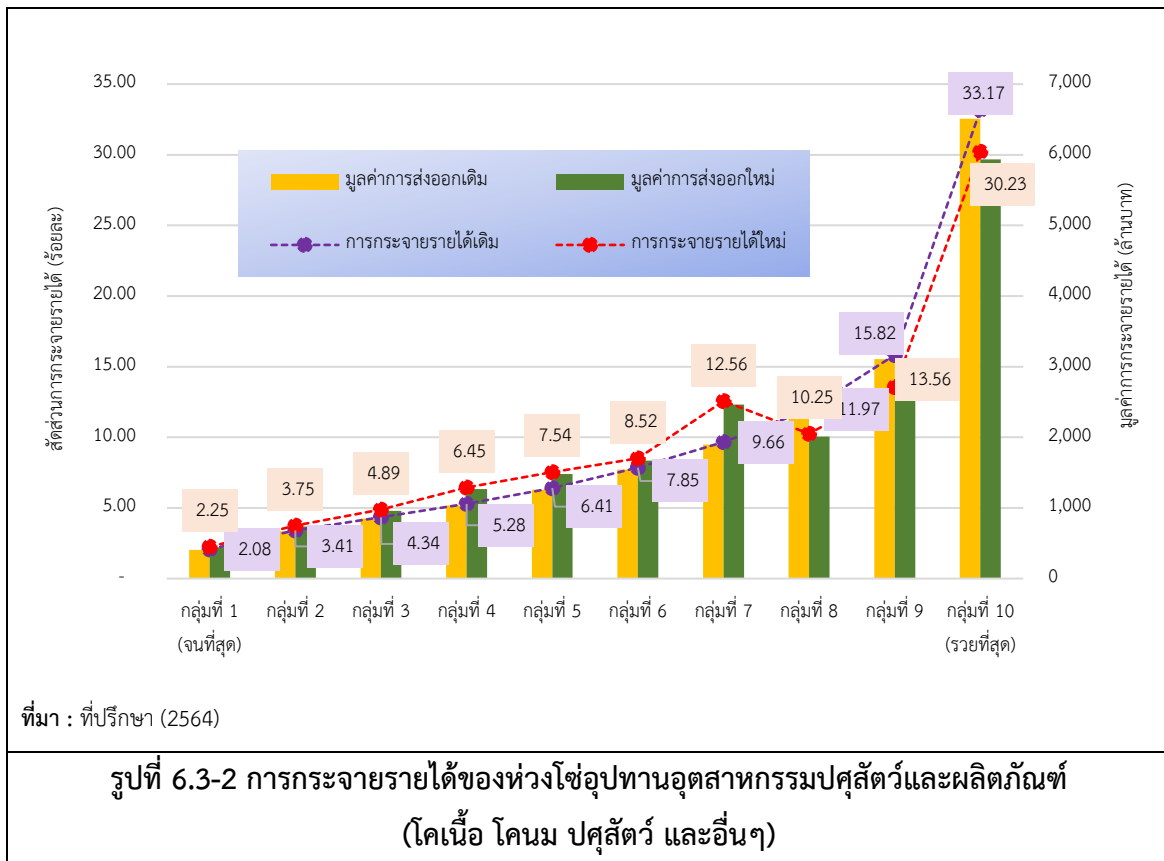
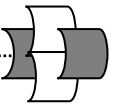
1) สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ)¹ จากการวิเคราะห์การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้จากอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ ในปี 2562 จะเห็นความเหลื่อมล้ำของรายได้ระหว่างประชากรใน 2 กลุ่มนี้เพิ่มขึ้นมาก กลุ่มคนที่มีรายได้น้อยที่สุดชั้นรายได้ที่ 1 มีสัดส่วนรายได้เพียงร้อยละ 2.08 ขณะที่กลุ่มที่มีรายได้สูงสุดมีสัดส่วนรายได้ถึงร้อยละ 33.17 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)² การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่างเห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 1 - 8 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม ขณะเดียวกัน กลุ่มที่ 9 - 10 กลับมีรายได้ลดลง นั่นเอง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 486.60 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมา คือ รายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 252.80 ล้านบาท ตามลำดับ ดังรูปที่ 6.3-1

¹ สินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ) หมายถึงกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ที่มีการส่งออกตามพิกัดอัตราศุลกากรของกระทรวงพาณิชย์ที่มีการรวบรวมไว้ ซึ่งมูลค่าของการส่งออกทุเรียนคิดเป็นกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ กลุ่มนี้จึงเป็นตัวแทนของทุเรียนที่มีการอ้างอิงไว้ในข้างต้น

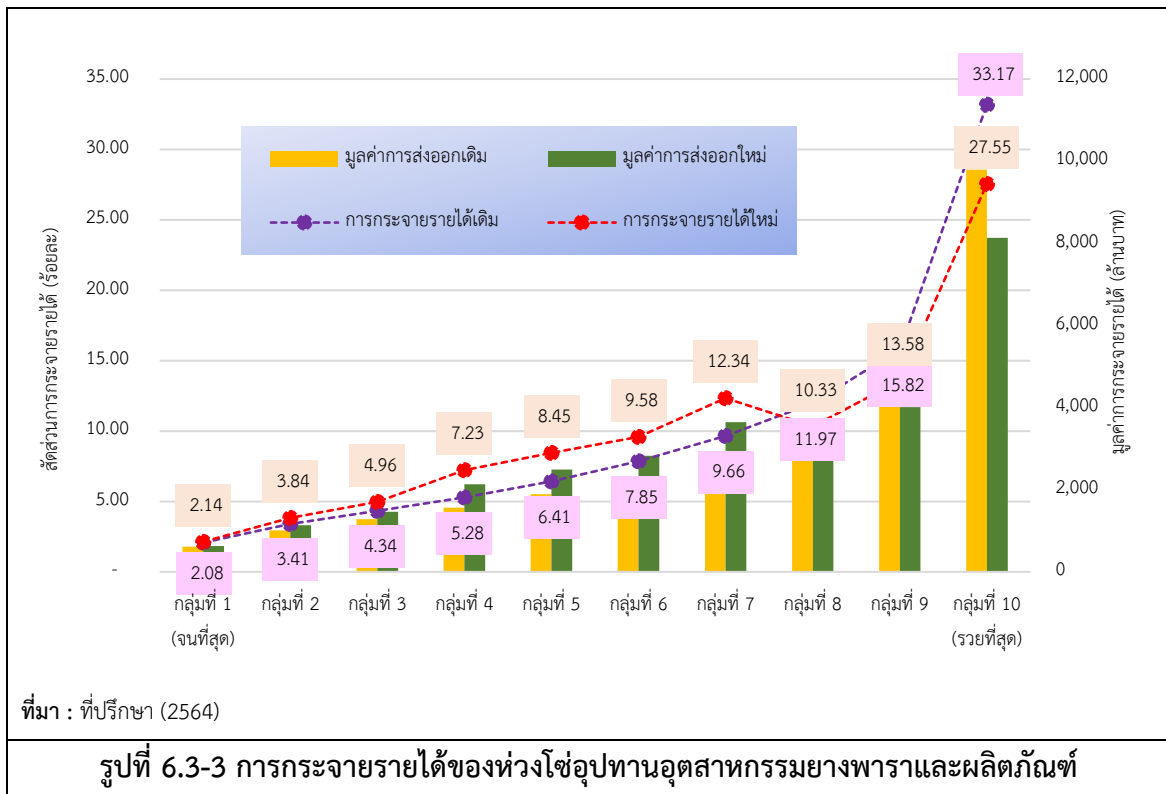
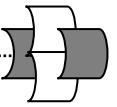


รูปที่ 6.3-1 การกระจายรายได้ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมผลไม้และผลิตภัณฑ์ (ทุเรียน ลำไย และผลไม้อื่นๆ)

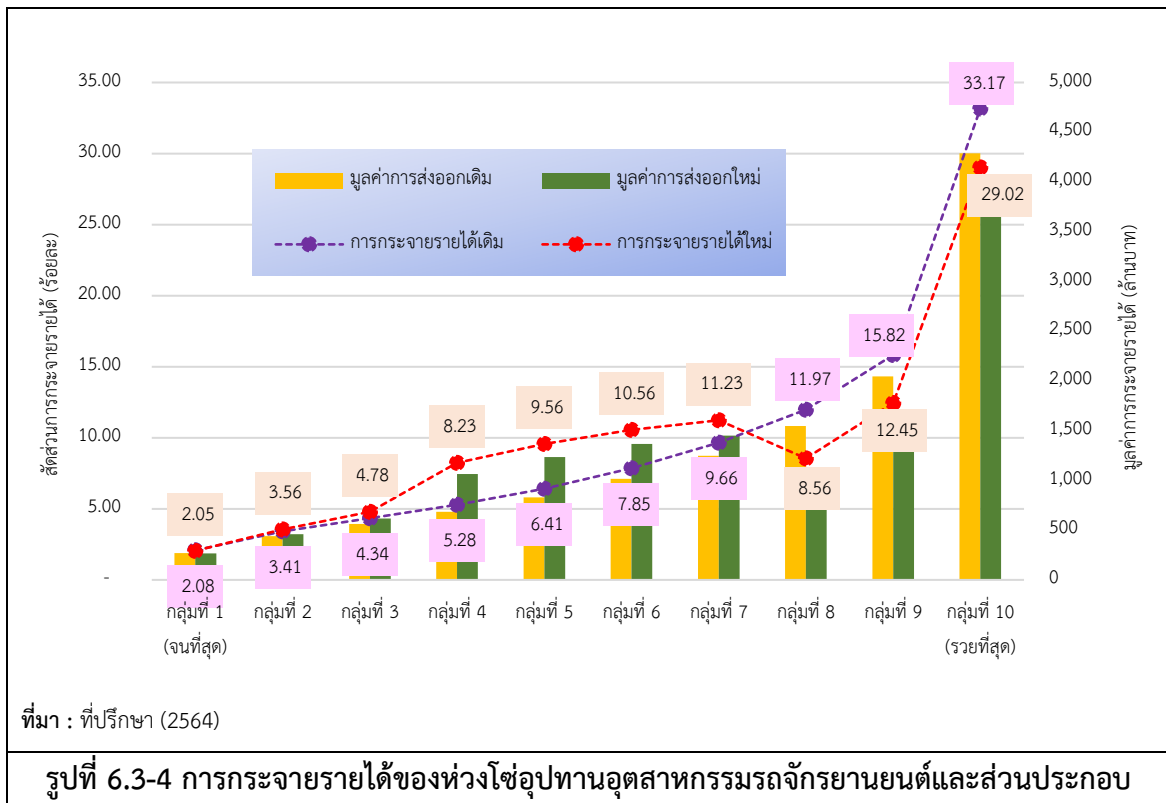
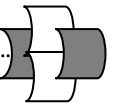
2) สินค้าอุตสาหกรรมปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์ (โคเนื้อ ไก่ ไก่ไข่ ปลา และอื่นๆ) คราวเรือนผู้เลี้ยงปศุสัตว์ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ เป็น 10 กลุ่มเท่าๆ กันเรียงลำดับตามรายได้จากน้อยไปหามาก (ยากจนสุด ไปจนถึง รวยสุด) จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 1.72, 2.26 และ 2.95 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ตั้งแต่ 1 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 2.90 ของกลุ่มรายได้ที่ 7 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 4 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.17 ตามลำดับ ขณะเดียวกันกลุ่มที่ 8 - 10 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 569.90 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 228.79 ล้านบาทตามลำดับ ดังรูปที่ 6.3-2



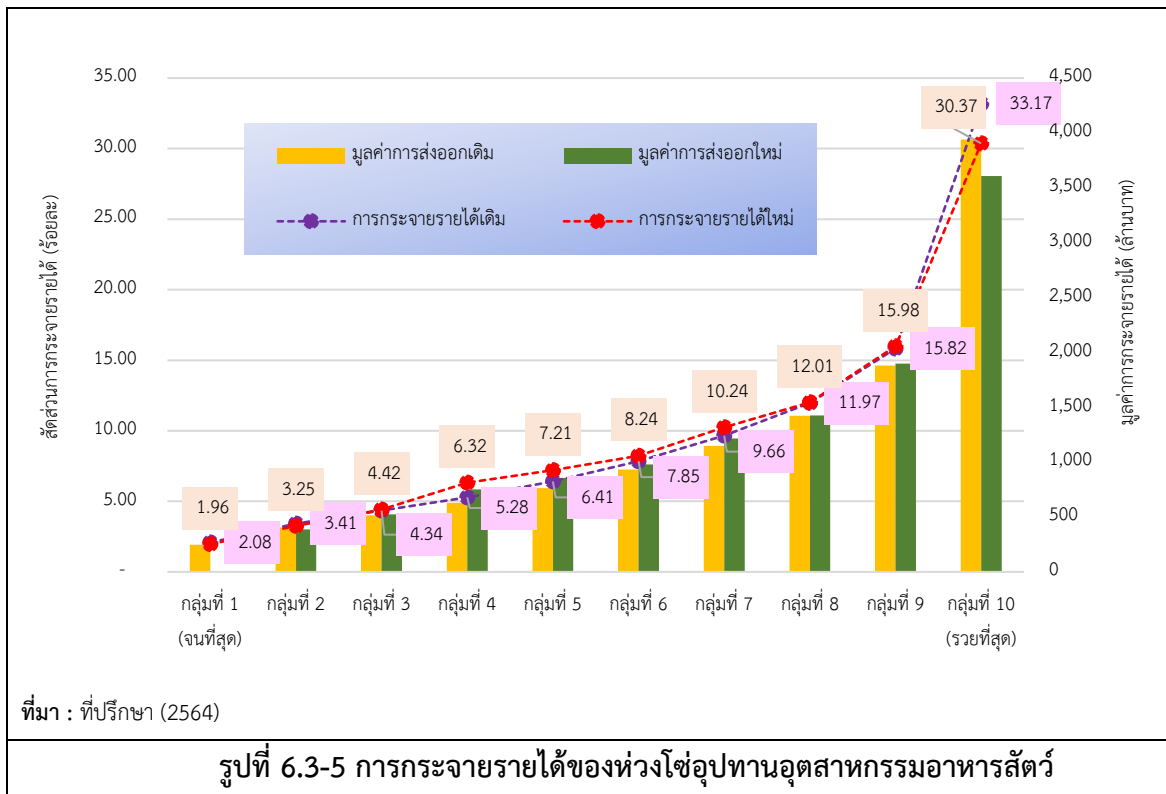
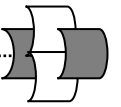
3) **สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์** การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้สินค้าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ จะเห็นว่ามีค่าแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 1.64, 2.24 และ 5.62 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ตั้งแต่ 1 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 2.68 ของกลุ่มรายได้ที่ 7 เพิ่มขึ้นสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 5 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.04 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า กลุ่มที่ 8 - 10 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้นรายได้ของกลุ่มที่ 7 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 792.16 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 5 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 600.94 ล้านบาท ตามลำดับ ดังรูปที่ 6.3-3

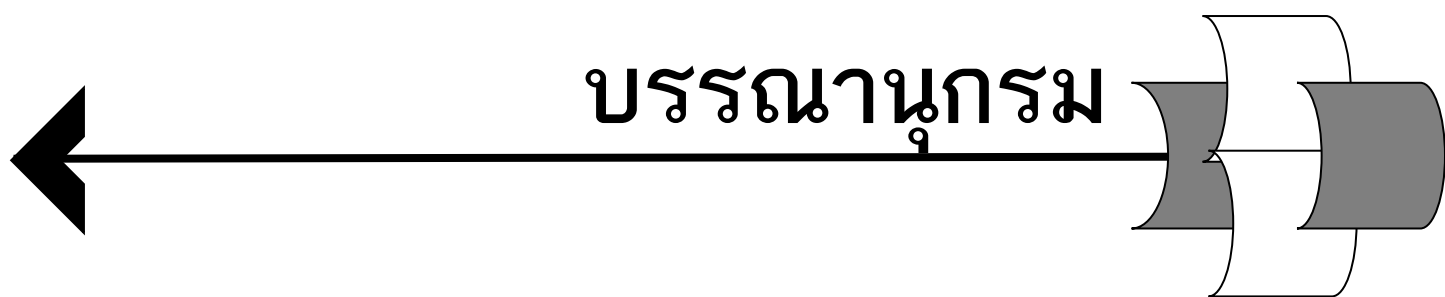


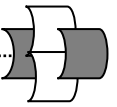
4) **สินค้าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ** การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ เรียงลำดับตามรายได้จากน้อยไปหามากจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนร่ำรวยสุดกับกลุ่มคนยากจนสุดทั่วประเทศ ประเทศ โดยกลุ่มรายได้ที่ 8 - 10 และกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 3.41, 3.37, 4.15 และ 0.03 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มรายได้ ตั้งแต่ 2 - 7 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 3.15 ของกลุ่มรายได้ที่ 5 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 4 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.95 ตามลำดับ การกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบน หรือคนรวย ไปสู่คนรายได้ระดับล่าง เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 2 - 7 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า กลุ่มที่ 8 - 10 และกลุ่มที่ 1 กลับมีรายได้ลดลง ดังนั้น รายได้ของกลุ่มที่ 5 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 406.66 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 4 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 380.80 ล้านบาท ตามลำดับ ดังรูปที่ 6.3-4



5) สินค้าอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ที่มีวัตถุดิบแปรรูปอาหารสัตว์สำคัญคือข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง ที่มีการนำเข้าเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ ประกอบด้วย โรงงานอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจจากรายได้จากอุตสาหกรรมอาหารสัตว์นั้น เมื่อพิจารณาช่องว่างของรายได้ระหว่างคนในกลุ่มชั้นรายได้ต่างๆ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตามระดับรายได้ จะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันของรายได้ในแต่ละชั้นมาก โดยกลุ่มรายได้กลุ่มที่ 1 - 2 และกลุ่มที่ 10 มีสัดส่วนลดลงถึง 3 กลุ่มชั้นรายได้ด้วยกัน ทั้งนี้หมายความว่าสินค้าอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ สามารถกระจายรายได้ไปยังกลุ่มคนระดับรายได้ปานกลางมากที่สุด ขณะที่กลุ่มรายได้ ตั้งแต่ 3 - 9 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น มีสัดส่วนร้อยละ 1.04 ของกลุ่มรายได้ที่ 4 เพิ่มสูงสุด รองลงมาคือกลุ่มรายได้ที่ 5 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.80 ตามลำดับการกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์ สามารถทำให้เกิดการกระจายรายได้จากรายได้ระดับบนหรือคนรวย ไปสู่คนระดับรายได้ปานกลาง เห็นได้จากกลุ่มจะทำให้มีการกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มที่ 3 - 9 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกกลุ่ม ขณะเดียวกันกลุ่มที่ 1 - 2 และกลุ่มที่ 10 มีแนวโน้มระดับรายได้ที่ลดลงดังนั้นจึงเห็นได้ว่ารายได้ของกลุ่มที่ 4 เพิ่มขึ้นรายได้สูงสุดถึง 123.03 ล้านบาท ขณะเดียวกันรองลงมาคือรายได้ของกลุ่มที่ 5 รายได้เพิ่มขึ้นถึง 94.52 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการกระจายรายได้จากอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารสัตว์นั้นสามารถกระจายรายได้ไปสู่กลุ่มรายได้ปานกลางเป็นส่วนใหญ่ ส่วนกลุ่มรายได้ระดับล่างและบนสุดก็จะมีแนวโน้มการกระจายรายได้ลดลงเช่นกัน ดังรูปที่ 6.3-5

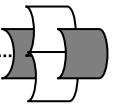




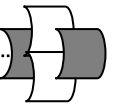


บรรณานุกรม

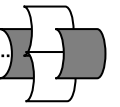
- Advertorial Desk. (2021, June 14). *State, private sectors set up joint venture dry port company to develop Lao logistics*. Vientiane Times. Retrieved 2021, August 4. https://vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent_State_114.php
- Asian Development Bank. (2018)¹. *Strategy 2030 Prosperous Inclusive Resilient Sustainable Asia and The Pacific*. Retrieved 2021, September 6. <https://www.adb.org/th/news/adb-launches-strategy-2030-respond-changing-needs-asia-and-pacific>
- Asian Development Bank. (2018)². *Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors : Thailand*. Retrieved 2021, August 14. https://www.greatermekong.org/sites/default/files/Assessment%20of%20GMS%20Econ%20Corr_THA_7th_2018-11-20_WEB_0.pdf
- Devonshire-Ellis, C. (2021). *Chris Devonshire-Ellis Belt & Road Interview with Harvard's Shirley Yu*. Retrieved 2021, August 1. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/04/21/chris-devonshire-ellis-belt-road-interview-with-harvards-shirley-yu/>
- Greater Mekong Subregion. (2021). *GMS Airports*. Retrieved 2021, September 4. <https://greatermekong.org/gms-airports>
- Greater Mekong Subregion Information Portal. (2017). *Greater Mekong Subregion Atlas of the Environment (2nd Edition)*. Retrieved 2021, July 22. <http://portal.gms-eoc.org/maps?cmbIndicatorMapType=archive&cmbIndicatorTheme=19&cmbIndicatorMap=8>
- International Monetary Fund. (2021). *World Economic Outlook Database: April 2021 Edition*. Retrieved 2021, August 1. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April>
- Investment Promotion Department Laos PDR. (n.d.)¹. *Boten Beautiful Land Specific Economic Zone*. Retrieved 2021, November 2. <https://investlaos.gov.la/where-to-invest/special-economic-zone-sez/boten-beautiful-land-specific-economic-zone/>
- Investment Promotion Department Laos PDR. (n.d.)². *Savan – Seno Special Economic Zone*. Retrieved 2021, November 2. <https://investlaos.gov.la/where-to-invest/special-economic-zone-sez/savan-seno-special-economic-zone/>
- Leksakundilok, A. (2004). *Community Participation in Ecotourism Development in Thailand*. University of Sydney.



- Mekong Tourism Coordinating Office. (2017). *Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy 2016–2025*. Bangkok.
- Open Development Cambodia. (2016). *Special economic zones*. Retrieved 2021, November 2. <https://opendevelopmentcambodia.net/profiles/special-economic-zones/>
- Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: 1985.
- Rubber Intelligence Unit. (2021). *Entrepreneur Database System*. Retrieved 2021, July 4. <http://rubber.oie.go.th/Directory.aspx>
- Souvannavong, X. (n.d.). *Dry Port Development in Lao PDR* [Paper Presentation]. Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR. Retrieved 2021, July 26. https://www.unescap.org/sites/default/files/1.10_Country%20presentation_Lao%20PDR_Xaysomnuk.pdf
- The ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2021). *ASEAN Investment Report 2020–2021 – Investing in Industry 4.0*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Tigu Gabriela and Calaretu Bogdan Vasile. (2013). *Amfiteatru Economic. Supply Chain Management Performance in Tourism Continental Hotels Chain Case. Amfiteatru Economic*. 15(33), 103-115
- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). (2021). *Properties inscribed on the World Heritage*. Retrieved 2021, June 7. <http://whc.unesco.org/en/statesparties/th>.
- United States Agency for International Development. (2020). *Mekong Infrastructure Tracker Dashboard. The Stimson Center*. Retrieved September 16, 2021, <https://www.stimson.org/2020/mekong-infrastructure-tracker-tool/>
- World Bank. (2021). *International tourism*. Retrieved 2021, June 26. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.DPRT>
- World Tourism Organization (UNWTO). (2021). *COVID-19 and Tourism*. Retrieved 2021, June 26. <https://www.unwto.org/covid-19-and-tourism-2020>
- กรมการค้าต่างประเทศ. (2561). *กรมการค้าต่างประเทศลงพื้นที่สระแก้ว ผลักดันการค้าชายแดน ไทย - กัมพูชา*. สืบค้นเมื่อ 2564, ธันวาคม 16. <https://www.dft.go.th/th-th/NewsList/News-DFT/Description-News-DFT/ArticleId/12183>



- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2556). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับ มาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) และอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs)*. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 5. https://www.moc.go.th/images/Agencies_Information/Trade_Situation/Commercial_Other/27.pdf
- กรมศุลกากร. (2564). *รายงานสถิติ*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 17. http://www.customs.go.th/statistic_report.php?ini_content=statistics_report
- กระทรวงการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว*. ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 18. <https://globthailand.com/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขต/>
- กระทรวงพาณิชย์. (2561). *เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน โอกาสของนักลงทุนไทยใน สปป.ลาว*. รอบรู้เศรษฐกิจ ตามติดตลาดโลก กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ.
- กระทรวงพาณิชย์. (2563). *คู่มือการค้าการลงทุนในกัมพูชา*. ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ.
- กองบรรณาธิการจุลสาร จัปตาอาเซียน. (2561). *Current Issues 03/60: อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง : กรอบความร่วมมือ ผลกระทบและความท้าทาย*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. <http://aseanwatch.org/2018/10/08/current-issues-0360-อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ/>
- กองยุทธศาสตร์การพัฒาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). *รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ*. สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=12024
- กองส่งเสริมการค้า การจัดทำ กรมจัดหางาน กระทรวงแรงงาน. (2552). *การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) ปี 2552*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 14. https://www.doe.go.th/prd/assets/upload/files/vgnew_th/d8a88846bfef391bbf9602fe0ba18d1b.pdf
- กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). *ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-คองกา Mekong – Ganga Cooperation (MGC)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. [http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16226-ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง---คองกา-\(MGC-\).html](http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16226-ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง---คองกา-(MGC-).html)
- กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2556)¹. *ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น (Mekong-Japan Cooperation)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. [http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16214-ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น-\(Mekong-Japa.html](http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16214-ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น-(Mekong-Japa.html)



กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ.

(2556)². ความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี (Mekong - ROK Cooperation). สืบค้น

เมื่อ 2564, กรกฎาคม 20. <http://m.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/25432->

ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับเกาหลี-(Mekong---ROK.html

การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2562). *Moving Forward to be a World Class Port* รายงานประจำปี

2562. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 6. [http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER6/](http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER6/DRAWER003/GENERAL/DATA0001/00001671.PDF)

[DRAWER003/GENERAL/DATA0001/00001671.PDF](http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER6/DRAWER003/GENERAL/DATA0001/00001671.PDF)

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2562). Complete Guide to SRT. 4.0. *วารสารรถไฟสัมพันธ์ เอกสาร*

เผยแพร่การประชาสัมพันธ์. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 28. [https://www.railway.co.th/](https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf)

[RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf](https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf)

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *คอนเทนเนอร์ (ICD)*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 25.

<https://procurement.railway.co.th/main/service/freight/contrainer.html>

จารุวรรณ สมคะเณย์. (2562, เมษายน 27). *หนองคายนำสื่อและผู้ประกอบการท่องเที่ยวนั่งรถไฟสาย*

ประวัติศาสตร์ 25 ปี สะพานไทย-ลาว. สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์. สืบค้นเมื่อ 2564,

กันยายน 4. <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG190427132251181>

ทศพร รอดทาง. (2546). *แบบจำลองทางเศรษฐกิจมิติอุปสงค์การนำเข้า และอุปทานการส่งออก สับปะรด*

กระป๋องของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน

15. https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=

ทศวิทย์ เกียรติพิพัฒน์. (2563). *แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 8.

https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/ac/ewt_news_2018.php?nid=3246

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง – ล้านช้าง (Mekong - Lancang*

Cooperation: MLC). สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 3. [https://www.bot.or.th/Thai/](https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/MekongLancang.aspx)

[AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/MekongLancang.aspx](https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/MekongLancang.aspx)

ธนิษฐา สุกกล้า. (2564). *การแข่งขันระหว่างมหาอำนาจในภูมิภาคเอเชียตะวันออก: กรณีศึกษาภูมิทัศน์*

ด้านพลังงานในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ, กรุงเทพฯ, ประเทศไทย.

ภักดี ทองส้ม. (2556). *แบบจำลอง macromodel ของ SMEs*. กรุงเทพฯ: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจ

ขนาดกลางและขนาดย่อม.

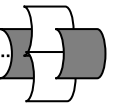
วรวิช ศิริจินตนา. (2563). *อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในช่วงเปลี่ยนผ่านของการสร้างระเบียบภูมิภาค*.

สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 8. <https://blogazine.pub/blogs/hulaohmmy/post/6510>

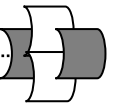
วิจัยกรุงศรี. (2562). *แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2562-2564: อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์* สืบค้น

เมื่อ 2564, กรกฎาคม 12. [https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-](https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20)

[outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20](https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20)



- ศุภเจตน์ จันทร์สาส์น. (2552). ความยากจนและความเหลื่อมล้ำของรายได้ในประเทศไทย. *ประชากรศาสตร์*, 25(2), 69-87.
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2560). *ท่าเรือสำคัญที่อำเภอเชียงของ*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 16. http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=7173&filename=index_2
- ศูนย์ข้อมูลสิ่งทอหัตถกรรม. (2564). *อาคม ลุยเจรจากำ 4.5 พันล. ดันทวาย*. สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. <https://www.reic.or.th/News/RealEstate/453159>
- สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง. (2558). *บทความปีโอซีคุนหมิง ปี 2558 ตอนที่ 6 มณฑลยูนนาน ประตูลู่เอเซียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 28. <https://kunming.thaiembassy.org/th/content/60286>
- สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564). *ข้อมูลพื้นฐานของต่างประเทศปี 2564*. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 5. https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง_2564.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). *รายงานสรุปผู้บริหารแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565*. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 10. <https://www.eeco.or.th/webupload/filecenter/untitled%20folder/eec001-1.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2562). *อีอีซี ข้อเท็จจริงที่ควรรู้*. สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. <https://www.eeco.or.th/th/filedownload/1720/file-อีอีซี-ข้อเท็จจริงที่ควรรู้-final>
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2562). *รายงานการศึกษาขั้นสุดท้าย (Final Report) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ 20 ปีของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)*
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). *สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2562*. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 20. https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411
- สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (ม.ป.ป.). *รายงานสรุปผลการศึกษาเรื่องการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers) ที่มีต่อการส่งออกของไทยในเวทีการค้าโลกและการดำเนินการของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง*. สืบค้นเมื่อ 2564, พฤศจิกายน 2. <https://edoc.parliament.go.th/Result.aspx?docId=610690&detailId=862564>
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2559). *การศึกษาการค้าพาราผ่านด่านชายแดน*. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. <https://www.oae.go.th/view/1/ด้านวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร/TH-TH/?page977=1>



สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2560). การศึกษาการศึกษาทบทวนของผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้ที่มีต่อผลไม้ไทย กรณีศึกษาลำไย. เอกสารวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2564)¹. ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 16. <https://www.oae.go.th/view/1/ยางพารา/TH-TH>

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2564)². ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 20. <https://www.oae.go.th/view/1/ผลพยากรณ์/TH-TH>

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร. (2558). อุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์และจักรยานยนต์ในประเทศกัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 28. https://www.ditp.go.th/contents_attach/138093/138093.pdf

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร. (2564). รัฐบาลเมียนมาให้ความสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศ.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)¹. การสำรวจที่พัก ปี 2563. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 8. <http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/สำรวจ/ด้านเศรษฐกิจ>

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564)². สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 24. <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/08.aspx>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). เขตเศรษฐกิจพิเศษ ในประเทศไทย. สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 14. http://www.mua.go.th/users/budget/doc/04_0503_w35_Eco.pdf

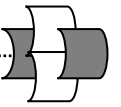
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)¹. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580). สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 10. <https://drive.google.com/file/d/1XSBMp8OCsawJqECOB-XZLB91-cRrNsEV/view>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561)². แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2561-2580). สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 12. <http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2019/04/05-การท่องเที่ยว.pdf>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564)¹. กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13. สืบค้นเมื่อ 2564, สิงหาคม 26. <https://www.nesdc.go.th/download/document/Yearend/2021/plan13.pdf>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564)². สถิติบัญชีประชาชาติของประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 2564, กรกฎาคม 11. https://www.nesdc.go.th/main.php?filename=national_account

สำนักประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงแรงงาน. (2562). กรอบความร่วมมือ Greater Mekong Subregion : GMS. สืบค้นเมื่อ 2564, กันยายน 2. https://icb.mol.go.th/asean_workgroup/กรอบความร่วมมือ-greater-mekong-subregion-gms



อภิรุต โกสิตานนท์, ศักดิ์สิทธิ์ บุศยพลากร, และ เรวัตร ธรรมาภิรมย์. (2553). ผลกระทบจากการใช้
มาตรการกีดกันทางการค้าของเหล็กแผ่นรีดร้อนในประเทศไทย. *Economics and Public
Policy Journal*, 1(2), 69-84.

อรมน ทรัพย์ทวีธรรม (2564). ความร่วมมือ ‘แม่โขง-ล้านช้าง’ เชื่อมเศรษฐกิจข้ามพรมแดน 6 ประเทศ.
ประชาชาติ. สืบค้นเมื่อ 2564, มิถุนายน 28. <https://www.prachachat.net/columns/news-651746>

