



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างพระราชบัญญัติ

ศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

The GMS Agreement)

อ.พ. ๓/๒๕๕๕ สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

ร่างพระราชบัญญัติ

ศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก

ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

The GMS Agreement)

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจภายในประเทศโดยการขยายขอบเขตการจัดทำความตกลงกับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ครอบคลุมสาระสำคัญในด้านเศรษฐกิจทั้งหมด เช่น การค้า การเงินและการลงทุน เป็นต้น โดยหนึ่งในความตกลงนั้นก็คือ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) ซึ่งวางกรอบความร่วมมือบริหารจัดการบริเวณด้านพรมแดนให้มีลักษณะเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ซึ่งเป็นพื้นที่ในการปฏิบัติพิธีการนำเข้าส่งออก ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศ โดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินพิธีการผ่านแดนของทั้ง 2 ประเทศ จะร่วมกันดำเนินการตรวจปล่อย ณ จุดผ่านแดนของประเทศขาเข้าเพียงครั้งเดียว แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๕๖๙ ยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรดังกล่าว

ด้วยเหตุผลดังกล่าว คณะรัฐมนตรีจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) โดยมีหลักการสำคัญ คือ ให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เช่นเดียวกับในเขตศุลกากร การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรถือเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร โดยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีดำเนินการในกรณีที่พนักงานศุลกากรตรวจพบการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและนอกราชอาณาจักร

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. หลักการและเหตุผลแห่งร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๒
๓. บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ภายในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))	๔
๔. โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (Greater Mekong Subregion)	๖
๕. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – พม่า ปี ๒๕๕๕ (มกราคม – เมษายน)	๓๔
๖. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – สปป.ลาว ปี ๒๕๕๕ (มกราคม – เมษายน)	๓๘
๗. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – กัมพูชา ปี ๒๕๕๕ (มกราคม – เมษายน)	๔๒
๘. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – เวียดนาม ปี ๒๕๕๕ (มกราคม – เมษายน)	๔๕
๙. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – จีนตอนใต้ ปี ๒๕๕๕ (มกราคม – เมษายน)	๔๘
๑๐. กรมศุลกากรก้าวไกลสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	๕๒
๑๑. โอกาสของตลาดผลไม้ไทยในจีน	๕๔
๑๒. โอกาสและความเป็นไปได้ของไทยในการพัฒนาเป็น “Logistics Hub of ASEAN”	๕๗
๑๓. โอกาสของท่องเที่ยวไทย เร่งเจาะ ๕ ตลาดกลุ่มแม่น้ำโขง	๖๕

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

นางสาวเยาวนิจ สุนนันทน์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ชัย

นายทศนารถ เมฆประยูร

นางสาวสุนันท์ เจสละ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

วิทยากรปฏิบัติการ

นิติกรปฏิบัติการ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

กันยายน ๒๕๕๕

หลักการและเหตุผล
แห่งร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่...) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (เพิ่มหมวด ๔ จัดว่า อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัญฐารส มาตรา ๓๗ เอกุณวิสติ มาตรา ๓๗ วิสติ และมาตรา ๓๗ เอกวิสติ)

เหตุผล

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงในการดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งบุคคล สัตว์ พืช ของตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะ ที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าว และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรแก้ไขกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เพื่อกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน และกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติศาลการ (ฉบับที่..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๑. วันที่มีผลใช้บังคับ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๒. ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔ จัดว่า อำนาจทางศาลการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัญจรัส มาตรา ๓๗ เอกุนวิสติ มาตรา ๓๗ วิสติ และมาตรา ๓๗ เอกวิสติ แห่งพระราชบัญญัติศาลการ พุทธศักราช ๒๕๖๔

“หมวด ๔ จัดว่า
อำนาจทางศาลการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

มาตรา ๓๗ โสฬส ในหมวดนี้

“พื้นที่ที่ควบคุมร่วมกัน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

มาตรา ๓๗ สัตตรส ให้กรมศาลการมีอำนาจในทางศาลการทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน เช่นเดียวกับในเขตศาลการ

มาตรา ๓๗ อัญจรัส การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศาลการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน นอกราชอาณาจักร ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร

มาตรา ๓๗ เอกุนวิสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยศาลการที่พนักงานศาลการตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศาลการของรัฐบาลไทย ดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

(๒) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง และเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้พนักงานศาลการของรัฐบาลไทยส่งบุคคล

สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง

(๓) ในกรณีที่เป็นกรกระทำคามผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

มาตรา ๓๗ วิสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำคามผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำคามผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรก็ได้

มาตรา ๓๗ เอกวิสติ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน”

บันทึกวิเคราะห์สรุป**สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ.****(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง
ข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))**

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนซึ่งวางกรอบความร่วมมือในการให้เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะ และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน และกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) และความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่อาจจัดทำขึ้นในอนาคตโดยเพิ่มหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (มาตรา ๓๗ โสฬส ถึงมาตรา ๓๗ เอกวิสต์) ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ที่มา : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๒.๑ กำหนดบทนิยามคำว่า “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” ให้หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน (มาตรา ๓๗ โสฬส)

๒.๒ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร (มาตรา ๓๗ สัตตรส)

๒.๓ กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรถือเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร (มาตรา ๓๗ อัฐรัส)

๒.๔ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและนอกราชอาณาจักร ดังนี้

๒.๔.๑ กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป แต่หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้นร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง และถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทยให้แล้วเสร็จก่อน แล้วรายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีทราบ รวมทั้งอาจส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคี ในกรณีที่มีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้น (มาตรา ๓๗ เอกวิสติ)

๒.๔.๒ กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยเท่านั้น ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยมีหน้าที่ต้องร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะที่ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ พนักงานศุลกากรมีดุลพินิจในการพิจารณาว่าจะดำเนินการร้องขอให้มีการส่งบุคคลและสิ่งดังกล่าวกลับมาเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้ (มาตรา ๓๗ วิสติ)

๒.๕ กำหนดให้อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (มาตรา ๓๗ เอกวิสติ)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion)¹

ความเป็นมา

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion - GMS) ประกอบด้วย ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ เริ่มในปี 2535 โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank-ADB) เพื่อจัดทำกรอบแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกัน บนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยใช้การสนับสนุนทั้งทางการเงินและทางวิชาการจาก ADB เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาอนุภูมิภาค เริ่มจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงาน

วัตถุประสงค์

1. ส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงานยกระดับการครองชีพ
2. ให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน
3. ให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก

ภายหลังวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ประเทศ GMS ได้เพิ่มจุดเน้นความร่วมมือตามยุทธศาสตร์ 3Cs – Connectivity Competitiveness Community โดยเน้นการพัฒนาตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลัก 3 แนว ได้แก่

- 1) แนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน
- 2) แนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และ
- 3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

ความร่วมมือครอบคลุม 9 สาขา ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่ง 2) โทรคมนาคม 3) พลังงาน 4) ท่องเที่ยว 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 7) การอำนวยความสะดวกการค้า 8) การลงทุน และ 9) เกษตร

¹ ที่มา : <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=368>.สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ .

ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

ประเทศ GMS ได้พัฒนาความร่วมมืออย่างเป็นขั้นตอนและต่อเนื่องมาตลอดระยะเวลา 18 ปี โดยสามารถสรุป ได้ดังนี้

1) ภาพรวมการดำเนินงาน

- **ระยะที่ 1 (2535-2540)** การกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ และวางแผนแม่บทการจัดลำดับความสำคัญ และศึกษาความเหมาะสมของแผนงานโครงการ โดยเฉพาะโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- **ระยะที่ 2 (2541-2546)** เป็นขั้นเริ่มแปรแผนสู่ปฏิบัติ ประกอบด้วยการจัดหาแหล่งเงินทุน ออกแบบและเริ่มก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยเฉพาะในประเทศลาว เวียดนาม กัมพูชา การศึกษาปรับปรุงกฎระเบียบการผ่านแดนระดับมหภาค และการริเริ่มแนวคิดการพัฒนาเชิงพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่ภาคเอกชนสามารถลงทุนประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ
- **ระยะที่ 3 (เริ่มตั้งแต่ปี 2547)** ขั้นตอนเร่งรัดพัฒนาให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จึงต้องเน้นความร่วมมือและมาตรการด้านกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน ตลอดจนการสร้างความเข้มแข็งภาคเอกชนและพัฒนาโอกาสการลงทุนในอนุภูมิภาคให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว สามารถใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้เต็มศักยภาพ ซึ่งไทยจะเพิ่มบทบาทในลักษณะ partnership ร่วมกับ ADB และเงินในการพัฒนาอนุภูมิภาค โดยช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากเศรษฐกิจไทยและเงินมีอัตราการขยายตัวสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่น

2) กรอบการดำเนินงานของ GMS มุ่งเน้น 11 แผนงานลำดับความสำคัญสูง (Flagship Programs) ได้แก่

- 1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
- 2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้
- 3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้
- 4) กรอบกลยุทธ์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม
- 5) แผนงานการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน
- 7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน
- 8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ
- 9) แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคมและระบบข้อมูลข่าวสารสารสนเทศ
- 10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ
- 11) แผนงานซื้อ-ขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งในอนุภูมิภาค

3) ความก้าวหน้าการดำเนินงานรายสาขา

สาขาคมนาคมขนส่ง

▪ เเร่งรัดพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ประกอบด้วย

(1) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ที่เส้นทางถนนฝั่งตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) แล้วเสร็จเปิดใช้แล้วเมื่อปลายปี 2549 และทางฝั่งตะวันตกด้านพม่า อยู่ระหว่างให้ความช่วยเหลือพัฒนาเส้นทางโดยประเทศไทย

(2) แนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ซึ่งเส้นทางผ่านพม่า (R3W) และผ่านลาว (R3E) แล้วเสร็จ แต่ปัจจุบันอยู่ระหว่างซ่อมแซมในบางช่วงที่ไทยช่วยสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เริ่มก่อสร้างในปี 2553 โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2555 โดยในส่วนนี้ไทยและจีนสนับสนุนค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง และ

(3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เส้นทางตอนใน (อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-วังเตา) และเส้นเลียบชายทะเล (ตราด-เกาะกง-สแรอัมปีล-กามู-น้ำเซา) ปรับปรุงแล้วเสร็จ โดยไทยได้มีบทบาทสำคัญในการให้ความช่วยเหลือการพัฒนาเส้นทางสำคัญในประเทศเพื่อนบ้านทั้งในรูปของการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (สำรวจ/ออกแบบ/ศึกษาความเหมาะสม) และให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินให้เปล่า ผ่านสำนักงานประมาณ และเงินกู้เงินช่วยเหลือผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ. หรือ NEDA)

▪ การเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน 4 ประเทศ (ไทย-พม่า-ลาว-จีน) มีการลงนามความตกลงร่วมระหว่างรัฐมนตรีคมนาคม 4 ประเทศ เมื่อ 20 เมษายน 2543 ต่อมาจีนได้ช่วยศึกษา EIA และดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำระยะที่ 1 ให้สามารถเดินเรือขนาด 150 DWT ได้ ตลอดจนช่วยฝึกอบรมด้านการเดินเรือ

▪ การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาค ผลจากการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 3 ได้มีมติให้ ADB ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะในเรื่องของแผนการพัฒนาโครงข่ายระบบราง โดยในปี 2553 ADB ได้จัดทำการศึกษาแล้วเสร็จ และระบุเส้นทางรถไฟลำดับความสำคัญสูง 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

<u>เส้นทางที่ 1</u>	กรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง
<u>เส้นทางที่ 2</u>	กรุงเทพ-เวียงจันทน์-คุนหมิง (ผ่านบ่อเต็น-โมฮั่น)-หนานหนิง -ฮานอย และโฮจิมินห์
<u>เส้นทางที่ 3</u>	กรุงเทพ-เวียงจันทน์-ฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี้ (ผ่านท่าแขก-มุกเกีย-รุ่งอั้ง) -คุนหมิง-หนานหนิง
<u>เส้นทางที่ 4</u>	กรุงเทพ-คุนหมิง (ผ่านเชียงราย-บ่อเต็น-โมฮั่น)-หนานหนิง-ฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี้

ซึ่งในการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 16 ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้มีความเห็นว่าควรเพิ่มเติมให้ครอบคลุมเส้นทางในพม่าด้วย

สาขาสื่อสารโทรคมนาคม

การพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมด้านตะวันออก (East Loop) ได้แก่เส้นทางกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-วินท์-โฮจิมินห์-ซีตี-พนมเปญ-กรุงเทพฯ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว การดำเนินงานในส่วนของไทยได้สร้างโครงข่ายโทรคมนาคมเชื่อมโยงตามแนวหลักจนถึงชายแดนไทย/ประเทศเพื่อนบ้านแล้วเสร็จ ในระยะต่อไปจึงควรผลักดันการดำเนินการเชื่อมโยงโครงข่ายต่อเนื่องจากไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบัน ADB ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่าย เพื่อให้การก่อสร้างโครงข่ายด้านตะวันตก (West Loop) และด้านเหนือ (North Loop) ครบเต็มระบบ ตลอดจนส่งเสริมการให้ความช่วยเหลือพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรและองค์กร ปรับปรุงกฎระเบียบด้านโทรคมนาคมสู่เสรี และให้เอื้อต่อการลงทุนภาคเอกชน

สาขาพลังงาน

ประเทศ GMS ได้ลงนามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งระหว่างรัฐบาล 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Inter Governmental Agreement โดยปัจจุบันได้เร่งจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานด้านไฟฟ้า ตลอดจนแปรแผนแม่บทการสร้างระบบเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงสู่ปฏิบัติ โดยเริ่มดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำข้อตกลงปฏิบัติการด้านเทคนิคและธุรกิจเพื่อดำเนินการซื้อ-ขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาค (PTOA) โดยในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 และ 3 มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ 2 ฉบับ เพื่อความเข้าใจร่วมกันในแนวทางดำเนินงานข้อตกลงฯ นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังร่วมกันดำเนินการฝึกอบรม การพัฒนาฐานข้อมูล และเว็บไซต์ การศึกษาแผนแม่บทการพัฒนา การศึกษามาตรฐานการดำเนินงานและกฎระเบียบของระบบส่งไฟฟ้า รวมทั้งจัดทำแผนที่นำทางระยะปานกลาง (ปี 2008-2015) สำหรับขยายความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค และการจัดทำ Climate Change Implementation Plan โดยในปี 2554 คณะทำงานอยู่ระหว่างการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการไฟฟ้าในภูมิภาค (Regional Coordination Center: RCC) ทั้งนี้ในส่วนของไทยได้ให้ความช่วยเหลือพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังน้ำในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเป็นการลงทุน เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงาน

สาขาการท่องเที่ยว

ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Tourism Strategy Study) ปี 2006-2015 โดยส่งเสริมการตลาด “ Six Countries One Destination “ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน การพัฒนาบุคลากรด้านท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกการเดินทางของนักท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อลดความยากจนและผลกระทบทางสังคมเชิงลบ เพิ่มการมีส่วนร่วมของประเทศ GMS ในการดำเนินงานศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Tourism Coordinating Office -MTCO) ซึ่งปัจจุบันตั้งอยู่ที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในสาขานี้ไทยมีบทบาทหลักในการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและดำเนินแผนการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค และไทยเป็นประเทศนำ (Lead Country) ในการดำเนินงานแผนงาน/โครงการ (1) สามเหลี่ยมมรกต (2) Mekong World Tourism Corridor (3) Andaman Coast Tourism Zone และ (4) Heritage Necklace (5) Capacity Building บุคลากรท่องเที่ยว ทั้งนี้ เมื่อเดือนมกราคม 2554 ได้มีการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านการท่องเที่ยว ซึ่งได้อนุมัติผลการทบทวน Midterm Review of the Tourism Sector Strategy โดยให้คณะทำงานท่องเที่ยวเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพของ Mekong Tourism Coordination Office: MTCO การทบทวนพื้นที่และวงรอบของการท่องเที่ยว รวมถึงแผนด้าน HRD การพัฒนาสินค้า และตลาดการท่องเที่ยว และการลดความยากจน

สาขาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เริ่มผลักดันการดำเนินงานในรายละเอียดของยุทธศาสตร์แผนปฏิบัติการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน (Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment - SFA-TFI) ที่ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่

- (1) ด้านศุลกากร
- (2) ด้านการตรวจมาตรฐานสุขอนามัยพืช/สัตว์
- (3) ด้านโลจิสติกส์

(4) การอำนวยความสะดวกการเดินทางของภาคเอกชน โดย ADB ได้ช่วยดำเนินงานศึกษาเพื่อเสนอแนะแผนงาน/โครงการของด้านการตรวจมาตรฐานสุขอนามัยพืช/สัตว์ และแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง รวมถึงแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ ในส่วนของไทย ได้มีการส่งเสริมการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS มาตลอด รวมถึงได้มีการผลักดันการดำเนินงาน Contract Farming และได้ร่วมกับภาคเอกชนจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้า และพัฒนาศักยภาพภาคเอกชนไทยในการดำเนินงานเรื่องดังกล่าว

สาขาการลงทุน

การดำเนินงานของคณะทำงานครอบคลุม 2 ประเด็นหลัก ได้แก่

(1) ดำเนินการตามกรอบแผนการทำงานของการลงทุนของอนุภูมิภาคซึ่งได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 15 โดยมุ่งเน้น

-การลงทุนข้ามแดน (Cross-border Investment-CBI) คือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับคน และธุรกิจระหว่าง 2 ประเทศหรือมากกว่าของประเทศในGMS

-การลงทุนบริเวณชายแดน (Border Area Investment-BAI) คือ การเติบโตทางธุรกิจในพื้นที่ชายแดนซึ่งจะส่งผลต่อการค้าข้ามแดนและโอกาสทางเศรษฐกิจ

โดยจะเร่งพัฒนาเครื่องมือและมาตรการในการชักชวนการลงทุนทั้งรูปแบบ CBI และ BAI ซึ่งอาจครอบคลุมการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน (value chain) ในอนุภูมิภาค การจัดตั้งและดึงดูดการลงทุนมายังเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ของประเทศ GMS การสนับสนุนการลงทุนโดยบริษัทใหญ่ข้ามชาติ การช่วยเหลือพัฒนา SMEs ของอนุภูมิภาคโดยเฉพาะในเรื่องการเข้าถึงเครดิตและแหล่งเงิน

(2) ส่งเสริมบทบาทสหธุรกิจ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง GMS Business Forum (GMS-BF) ให้เป็นกลไกภาครัฐ-เอกชนในการระดมทุนและสร้างเครือข่ายดึงดูดนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ช่วยประสานภาคเอกชนระดมความคิดเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรค และริเริ่มโครงการใหม่ๆ โดยมุ่งเน้นการพัฒนา Economic Corridor โลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกการผ่านแดน การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดย่อม และการประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออกของ SMEs โดยนำร่องตามแนว EWEC ตลอดจนเริ่มมีการหารือระหว่างภาคเอกชนและผู้นำภาครัฐทั้งในระดับรัฐมนตรีและระดับสุดยอดผู้นำ เพื่อการพัฒนา GMS

สาขาพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ดำเนินโครงการ Phnom Penh Plan เพื่อฝึกอบรมผู้บริหารระดับกลางและระดับสูงของประเทศ GMS โดยใช้เครือข่ายสถาบันการศึกษาของอนุภูมิภาค เช่น สถาบันลุ่มแม่น้ำโขง และ AIT ของไทย และขับเคลื่อนการพัฒนาความร่วมมือ 4 ด้าน คือ แรงงาน สาธารณสุข การศึกษา และการพัฒนาสังคม โดยมุ่งเน้นความร่วมมือในการเฝ้าระวังโรคติดต่อ (Communicable Diseases Control) อันเกิดจากการเปิดพรมแดน การใช้ประโยชน์จากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการศึกษา และการสร้างระบบข้อมูลตลาดแรงงานและการบริหารจัดการแรงงานข้ามพรมแดน ตลอดจนเน้นการดำเนินโครงการพัฒนาชุมชนเพื่อยกระดับความเป็นอยู่และแก้ปัญหาความยากจน บทบาทของไทยในเรื่องนี้ค่อนข้างชัดเจนและต่อเนื่อง โดยไทยให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะทวิภาคีทั้งที่ผ่านกรมวิเทศสหการและทั้งที่ทำโดยตรงกับหน่วยงานปฏิบัติเองใน 9 สาขา โดยครอบคลุมเรื่องของการฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนนักวิชาการ การวิจัยพัฒนาร่วม การดูงาน และการช่วยสร้างและสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ เช่น ศูนย์ฝึกฝีมือแรงงาน โรงพยาบาล โรงเรียน ตลอดจนในปัจจุบันรัฐบาลได้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถการดำเนินงานของสถาบันลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute) และสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมอื่นๆ ของไทยให้มีบทบาทเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะเครือข่ายการศึกษา อบรม และวิจัยในอนุภูมิภาค

สาขาสิ่งแวดล้อม

ดำเนินงานตาม Core Environmental Program

ระยะที่ 1 :ซึ่งมุ่งเน้น 7 ด้าน โดยเน้นการพัฒนาสภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศ GMS ให้มีความยั่งยืน ด้วยการปรับปรุงระบบข้อมูลข่าวสาร จัดทำตัวชี้วัด และวางกรอบกลยุทธ์ความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมที่มีการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดขึ้นจากโครงการลงทุนต่างๆ จัดทำ GMS Atlas ซึ่งช่วยในการระบุสถานะด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่เสี่ยงของอนุภูมิภาค ดำเนินงานศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้าน Biodiversity Corridors เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจและการรักษาไว้ซึ่งสิ่งแวดล้อมมีความสมดุล เริ่มต้นตัวเพื่อเตรียมการรองรับและบรรเทา Climate Change และได้มีการจัดตั้ง Environmental Operation Center (EOC) เป็นศูนย์ประสานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ณ กรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมโยงการทำงานกับสาขาอื่นๆ และติดตามประเมินผลการดำเนินงานโครงการของด้านสิ่งแวดล้อมด้วย โดยข้อเสนอการดำเนินงาน Core Environmental Program

ระยะที่ 2 (2011-2015) มุ่งเน้นการสร้างศักยภาพบุคลากรและพัฒนาองค์กร สนับสนุนให้มีการตระหนักถึงประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในการวางนโยบาย แผนการพัฒนา และมุ่งเน้นการบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การเสริมสร้างศักยภาพระบบคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (Safeguard System) โดยการพัฒนามาตรการและกฎระเบียบของรัฐในการรักษาสิ่งแวดล้อม และการพัฒนากระบวนการติดตามและรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้โครงการนำร่องแนวเชื่อมต่อความหลากหลายทางชีวภาพ (BCI) และการอนุรักษ์ระบบนิเวศในพื้นที่เป้าหมายอย่างต่อเนื่อง

สาขาเกษตร

จัดตั้งขึ้นโดยมติที่ประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 10 ตามข้อเสนอของไทย โดยในปี 2550 ได้มีการประชุมระดับรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงด้านเกษตรเพื่ออนุมัติแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านเกษตรของอนุภูมิภาค (CASP)

ระยะที่ 1 แล้วเสร็จในปี 2551 ประกอบด้วย

- (1) จัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมมือด้านเกษตรของกลุ่มประเทศ GMS
- (2) ระบุประเด็นสำคัญ โอกาสและสิ่งท้าทายในการพัฒนาพลังงานชีวภาพ และจัดทำกรประเมินยุทธศาสตร์และทางเลือกเพื่อการพัฒนาพลังงานหมุนเวียนในชนบท (Rural Renewable Energy)
- (3) ร่างแนวทางการพัฒนาพลังงานชีวภาพและพลังงานหมุนเวียนในชนบท
- (4) จัดทำยุทธศาสตร์พัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพและความปลอดภัยทางชีวภาพ (Biotechnology & Biosafety)
- (5) สนับสนุนวิธีการควบคุมโรคสัตว์ ปรับปรุงช่องทางเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านโรคสัตว์ พัฒนาศักยภาพในการวินิจฉัยโรค และห้องทดลองวิจัยของอนุภูมิภาคเพื่อการควบคุมโรคสัตว์ที่ดีขึ้น
- (6) จัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการสำหรับ Advance Network Service (AINS) program ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ และ CASP

ระยะที่ 2 จะมุ่งเน้น 6 ด้าน ดังนี้

- (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนของความร่วมมือด้านเกษตรของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- (2) การแปลงยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีชีวภาพและความปลอดภัยทางชีวภาพสู่ปฏิบัติ
- (3) ส่งเสริมการพัฒนาและใช้ AINS อย่างมีประสิทธิภาพ
- (4) สนับสนุนการจัดทำยุทธศาสตร์ พัฒนาพลังงานหมุนเวียนในชนบทและนำไปสู่ปฏิบัติ
- (5) การเพิ่มการลงทุนด้านเกษตร และการอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน
- (6) การสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) ในกลุ่ม GMS

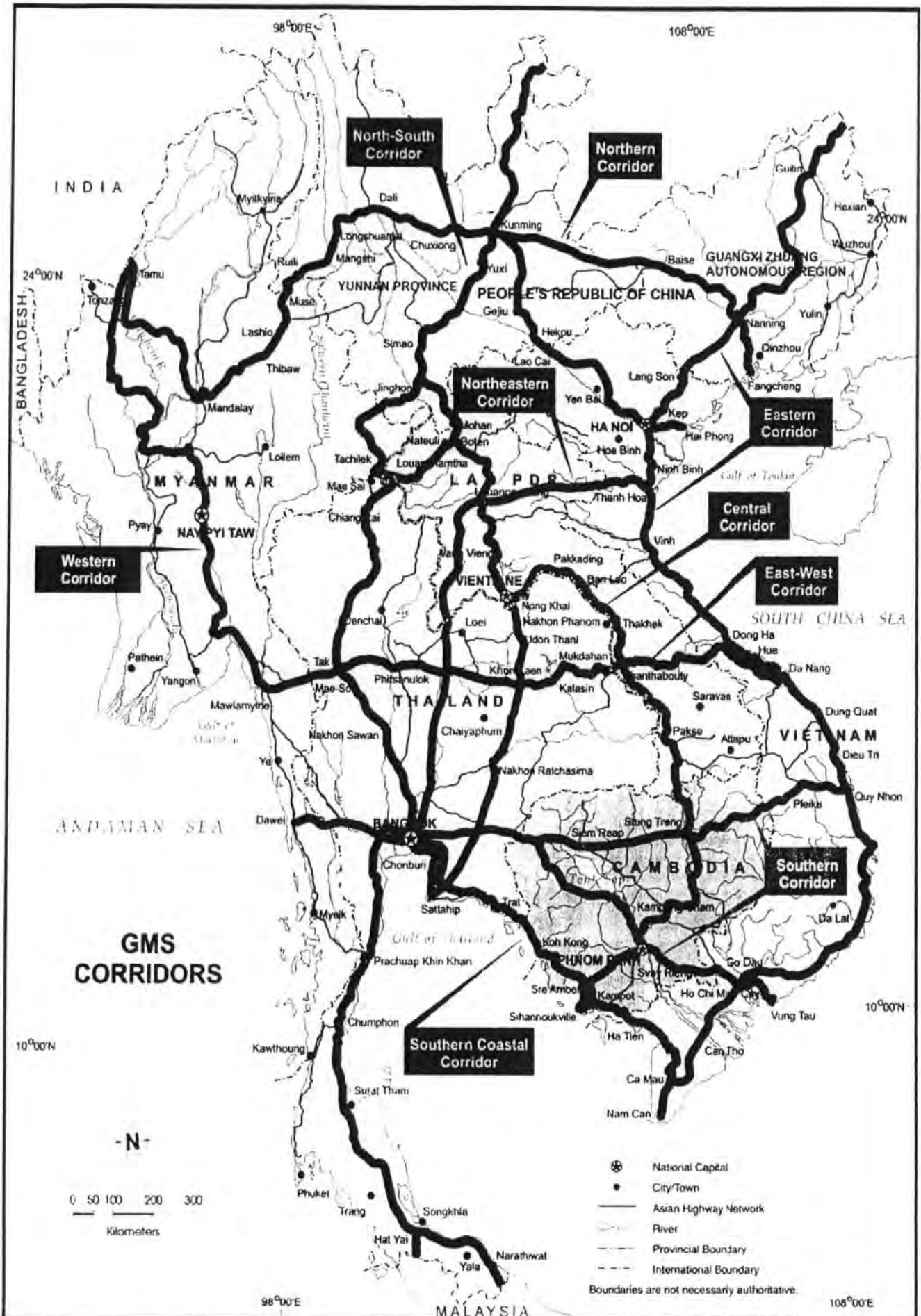
พื้นที่ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

ในปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และกัมพูชา ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่

-**แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)** เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมะละแหม้ง-เมียวดี/แม่สอด-พิกุลโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะพานนะเขต-ดองฮา-ดานัง

-**แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)** 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม(คุนหมิง-ฮานอย-โฮฟอง)

-**แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรอัมปีล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-น้ำเข่า ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร



จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) มี 26 จังหวัด ดังนี้

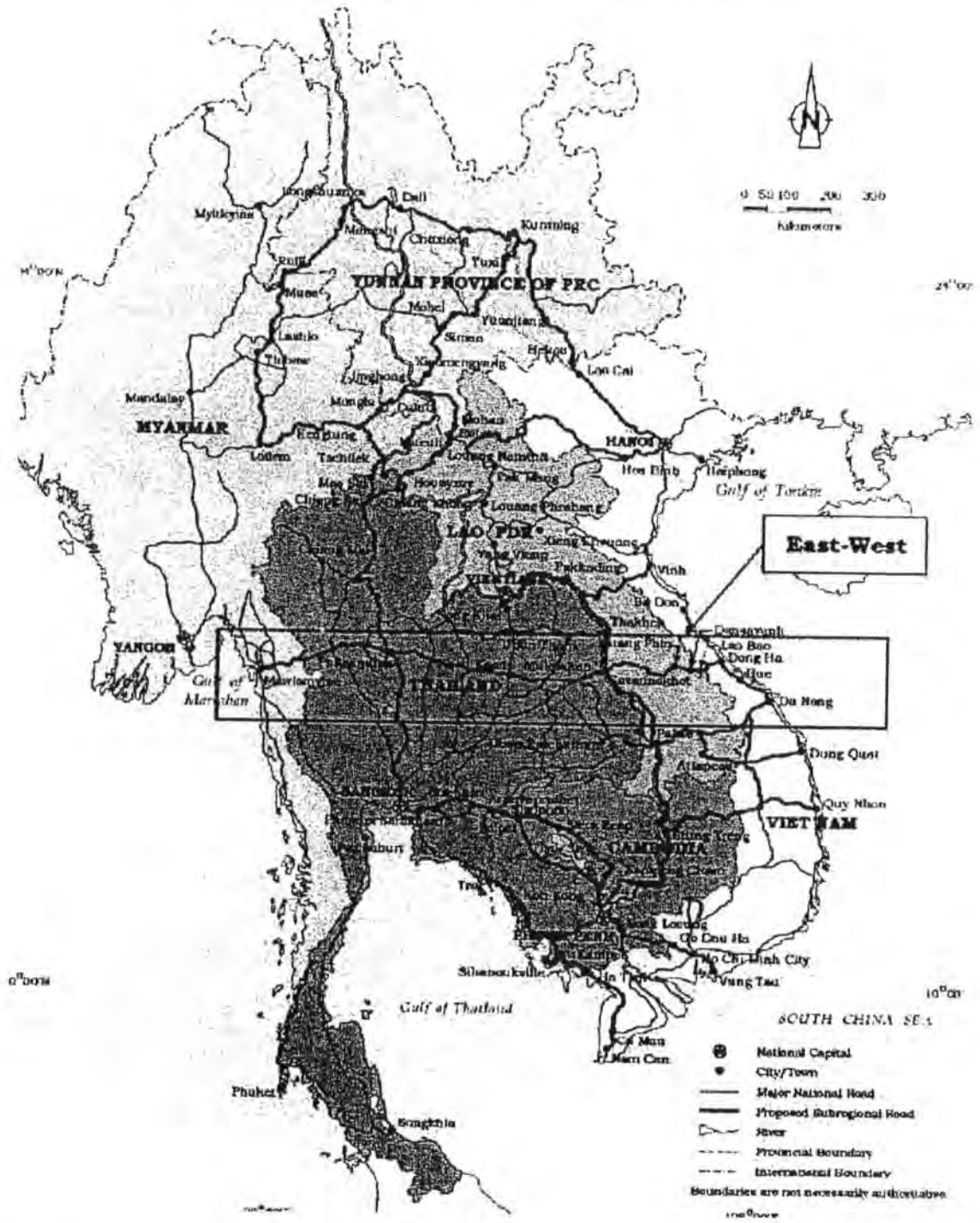
- แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร
- แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อุทัย ลำพูน พะเยาแพร่ อุดรดิตถ์ กำแพงเพชร (ตาก พิษณุโลก) กรุงเทพฯ
- แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

ขั้นตอนการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ มี 5 ขั้นตอน ดังนี้

- (1) Transport Corridor – พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง
- (2) TTF Corridor – อำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ
- (3) Logistics Corridor – พัฒนาบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และอำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน
- (4) Urban Development Corridor – ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจพัฒนาศักยภาพของเมืองตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและขยายความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน
- (5) Economic Corridor – เพิ่มการลงทุนจากเอกชน พัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนงาน GMS ในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ 2

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

**GREATER MEKONG SUBREGION
EAST-WEST ECONOMIC CORRIDOR**



แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R 9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพพม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร

² ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ.http://www.dft.go.th/Portals/0/ContentManagement/Document_Mod666.pdf.
สืบค้นวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๕.

เส้นทาง R9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

เกาะลันเตา - เมียวดี (พม่า) - แม่สอด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบาว - เว้ - ดองซา - ดานัง (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : เมียวดี (พม่า) - แม่สอด (ไทย)

(ii) จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว)

(iii) จุดข้ามแดน : แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบาว (เวียดนาม)

EWEC มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ (1) ย่างกุ้ง- คาไว (2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (3) หนองคาย- กรุงเทพฯ (4) เส้นทางหมายเลข 13 ในลาว และ (5) ทางด่วน 1A ในเวียดนาม EWEC จึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และภาคกลางของลาว รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในประเทศ GMS 4 ประเทศ

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม EWEC

(1) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศลาว พม่า ไทย และเวียดนาม

(2) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคน โดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(3) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ EWEC ยังเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและการท่องเที่ยว

ถนน: แม่สอด - มุกดาหาร (770 กม.)

- ขยกระดับให้เป็นทางด่วน 4 เลน
- เป็นทางด่วน 4 เลนแล้ว (233 กม.)
- อยู่ระหว่างก่อสร้าง (75 กม.)
- วางแผนที่จะยกระดับภายใน 5 ปี (262 กม.)

สะพาน: สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)

- สร้างเสร็จแล้ว โดยได้รับเงินกู้จาก JBIC เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549

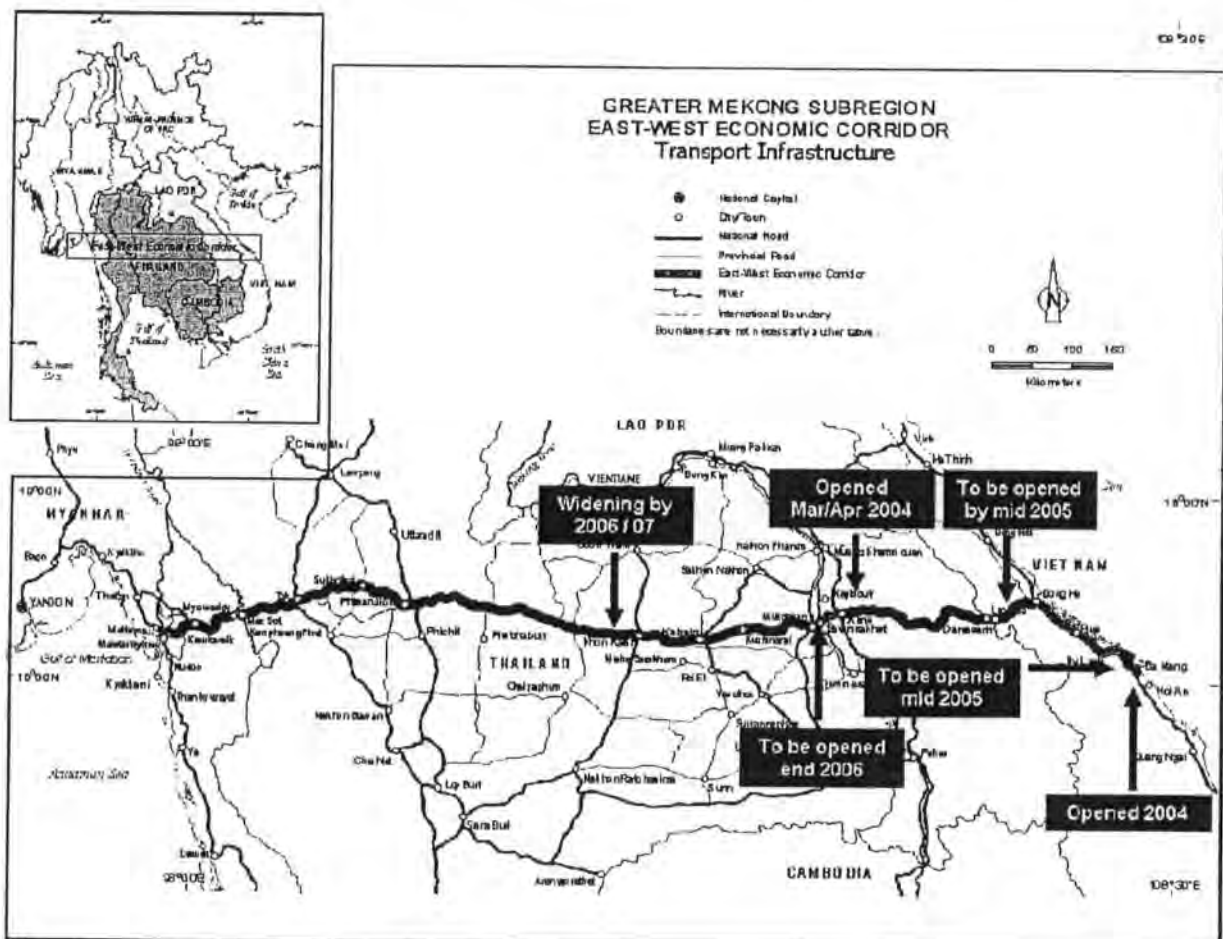
โครงการด้านการขนส่งภายใต้ EWEC ที่สำคัญ

1. การพัฒนาเส้นทางขนส่งตะวันออก-ตะวันตก
2. การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ
3. การพัฒนาเส้นทางรถไฟ

4. การปรับปรุงท่าอากาศยานสะพานห้วยน้ำเค็ด
5. การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน
6. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

7. การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
8. การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
9. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
10. การพัฒนาการท่องเที่ยว
11. การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ
12. การริเริ่มของคณะกรรมการ AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก-ตะวันออก



การริเริ่ม EWEC จำเป็นต้องมีการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ การยกระดับในด้านตะวันตกจากเกาะละแหม่ง-เมือวะดี ในพม่า รัฐบาลไทยจะให้เงินกู้ผู้ก่อนปรนแก่รัฐบาลพม่า เส้นทางในส่วนที่อยู่ในไทยอยู่ในสภาพดี และอยู่ระหว่างการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้ดี

ขึ้นโดยรัฐบาลไทย การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วโดยใช้งบเงินกู้จาก Japan Bank for International Cooperation (JBIC) และได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 ส่วนเส้นทางที่อยู่ในลาวได้รับการยกระดับโดยได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) และ ADB เส้นทางในเวียดนามจากลาวบาวถึงดองฮาและต่อไปยังคานังบนทางด่วนหมายเลข 1 ได้ถูกปรับปรุงโดยรัฐบาลเวียดนาม โดยได้รับความช่วยเหลือจาก ADB และ JBIC จุดปลายทั้งสองฝั่งของ EWEC เป็นที่ตั้งของเมืองขนาดกลาง คือ เมาะละแหม่ง ในพม่า ทางด้านตะวันตก และคานัง ในเวียดนาม ทางด้านตะวันออก การฟื้นฟูท่าเรือน้ำลึกคานังและการปรับปรุงทางเข้าได้รับความช่วยเหลือจาก JBIC ถึงแม้ว่าพม่าจะมีข้อเสนอให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทางด้านทะเลอันดามันใกล้เมืองเมาะละแหม่ง แต่ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้อย่างจริงจังทั้งทางด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ส่วนลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าเรือบนฝั่งแม่น้ำโขงระหว่างเวียงจันทน์และสะหวันนะเขต

นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-กุนหมิงในส่วนของ spur line ยังถือเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat-ด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างพม่ากับไทย โดยเส้นทางในส่วน เมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat ได้รับการยกระดับโดยรัฐบาลพม่า

ลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานในอนุภูมิภาคที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้ ขณะนี้ไทยโดยบริษัท TAG เข้ารับสัมปทานอยู่ระหว่างปรับปรุงสถานที่ และประสานการดำเนินการด้านการบินในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน EWEC

รัฐบาลไทยได้มีส่วนร่วมในเส้น EWEC ดังนี้

1) ฝั่งตะวันออก: มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้-คานัง

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ไทยและลาวได้กู้เงินจาก JBIC มาดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านบาท (ส่วนของไทย 2,300 ล้านบาท) ได้มีการลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างสะพานเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2546

- เส้นทาง R 9 ในลาว การปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทางสะหวันนะเขต-เมืองพิน-แดนสะหวัน ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร โดย JICA และ ADB ให้การสนับสนุนด้านการเงิน ซึ่งได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2547

- เส้นทาง R 9 ในเวียดนาม และท่าเรือน้ำลึกคานัง ADB JBIC และรัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนด้านการเงินในการก่อสร้างเส้นทางลาวบาว-ดองฮา อุโมงค์ไฮวัน และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกคานัง

(2) ฝั่งตะวันตก: แม่สอด-เมียวดี-เมะถ่าโย

- รัฐบาลไทยจะให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-พะอัน-ท่าตอน ระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร โดยจะสร้างถนนให้เปล่าในช่วง 18 กิโลเมตรแรก และให้เงินกู้ค่าก่อสร้างในส่วนที่เหลือ

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ-นิคมอุตสาหกรรมบน EWEC

บนเส้นทาง R 9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่ง ได้แก่

- (1) เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน ในสหภาพพม่า
- (2) เขตนิคมอุตสาหกรรมเมะละหม่ง ในสหภาพพม่า
- (3) เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี ในสหภาพพม่า
- (4) เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ในสปป.ลาว
- (5) เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน ในสปป.ลาว
- (6) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม

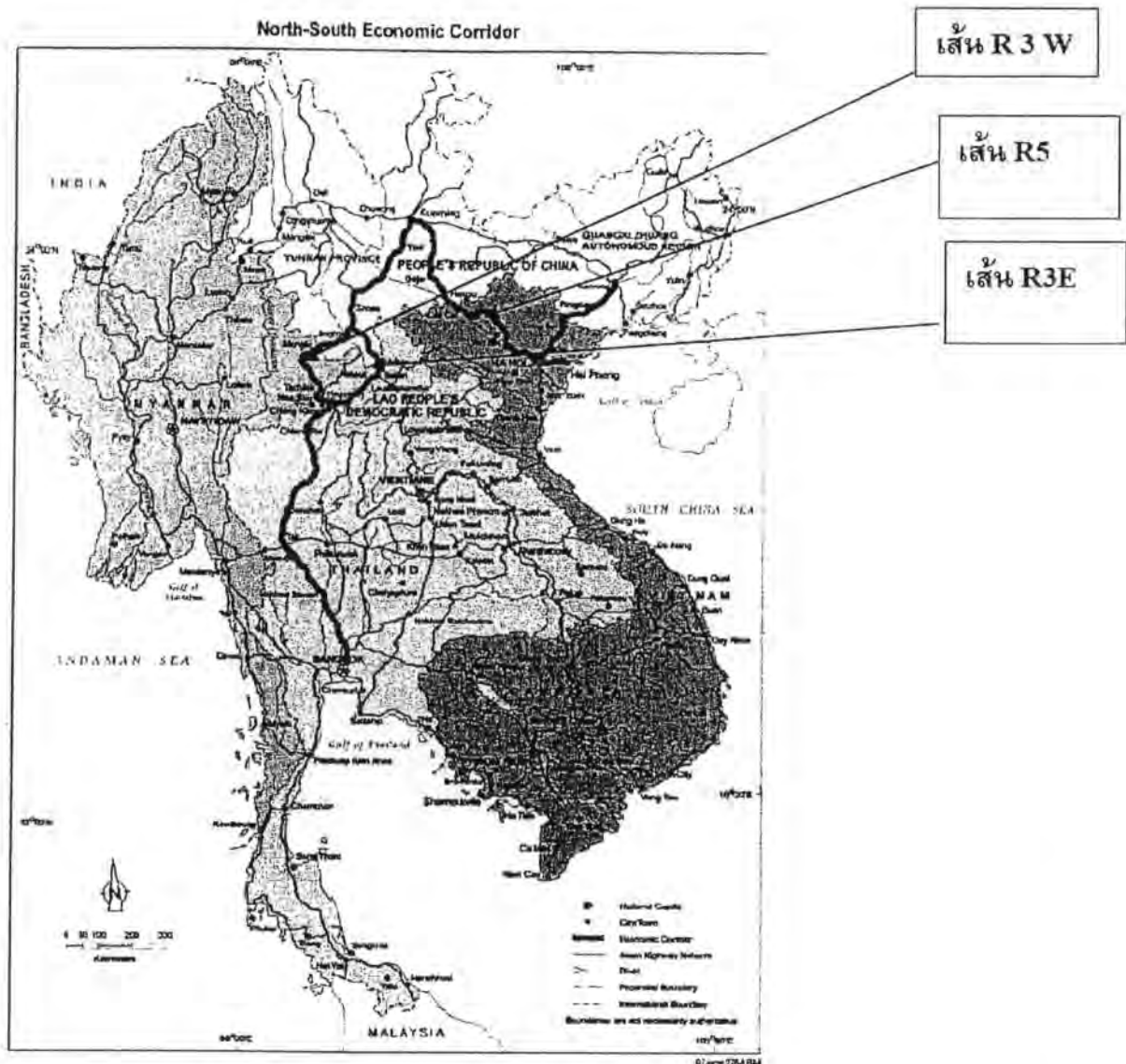
สถานะปัจจุบัน

1. ภายใต้ความตกลงการข้ามพรมแดนและขนส่งข้ามแดน (CBTA: Cross Border Transport Agreement) ยังไม่มีผลบังคับใช้สมบูรณ์ทุกประเทศสมาชิก GMS แต่ละประเทศที่พร้อมก็สามารถทำความตกลงเดินรถข้ามพรมแดนกันก่อนได้ ซึ่งเส้น EWEC ก็ได้มีความตกลงร่วมกันระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่จะให้มีการเดินรถระหว่างกัน

2. ปัจจุบันเส้นเชื่อมโยงเศรษฐกิจ EWEC (Route No.9) ได้เปิดให้มีการเดินรถอย่างเป็นทางการแล้ว ตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2552 แต่ในทางปฏิบัติยังติดปัญหาเรื่ององค์กรค้าประกันรถที่จะวิ่งบนเส้นทางดังกล่าว ซึ่งอยู่ในระหว่างหารือ

3. การดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง EWEC ฝั่งตะวันออกได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ส่วนฝั่งตะวันตก ช่วงเมียวดี-กอกะเร็ก ระยะ 40 กม. ที่เป็นคอกขบวนภูเขาในฝั่งพม่า รัฐบาลไทยอยู่ระหว่างให้ความช่วยเหลือ

แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC)³



แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง

(1) ไทย – สปป.ลาว – จีน (R3E/R3A) กุนหมิง – บูชี – หยวนเจียง – โมเฮย – ซิมา – เจียวเมิงหยาง – บ่อหาน(จีน) - บ่อเต็น – หัวยทราย (ลาว) – เชียงของ – เชียงราย – ตาก – กรุงเทพฯ (ไทย)

(i) จุดข้ามแดน: บ่อหาน (จีน) – บ่อเต็น (ลาว)

(ii) จุดข้ามแดน: หัวยทราย (ลาว) – เชียงของ (ไทย)

ถนน

- กรุงเทพฯ – เชียงราย (830 กม.) (ถนน 4 เลน/มากกว่า)

- เชียงราย – เชียงของ (110 กม.) (ทางด่วน 2 เลน จะยกระดับภายใน 5 ปี)

- ถนนในสปป.ลาว (228 กม.) – อยู่ระหว่างก่อสร้าง (ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจาก ไทย+ADB+จีน)

³ ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ.http://www.dft.go.th/Portals/0/ContentManagement/Document_Mod666.pdf. สืบค้นวันที่ 29 สิงหาคม 2555..

สะพาน

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ (ADB ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค)

(2) เส้นทาง R3W/R3B: เชียงตุง – ท่าซี้เหล็ก (พม่า) – แม่สาย – เชียงราย – ดาก – กรุงเทพฯ (ไทย)

(i) จุดข้ามแดน: ท่าซี้เหล็ก (พม่า) – แม่สาย (ไทย)

ถนน

- กรุงเทพฯ – แม่สาย (890 กม.) (ถนน 4 เลน/มากกว่า)

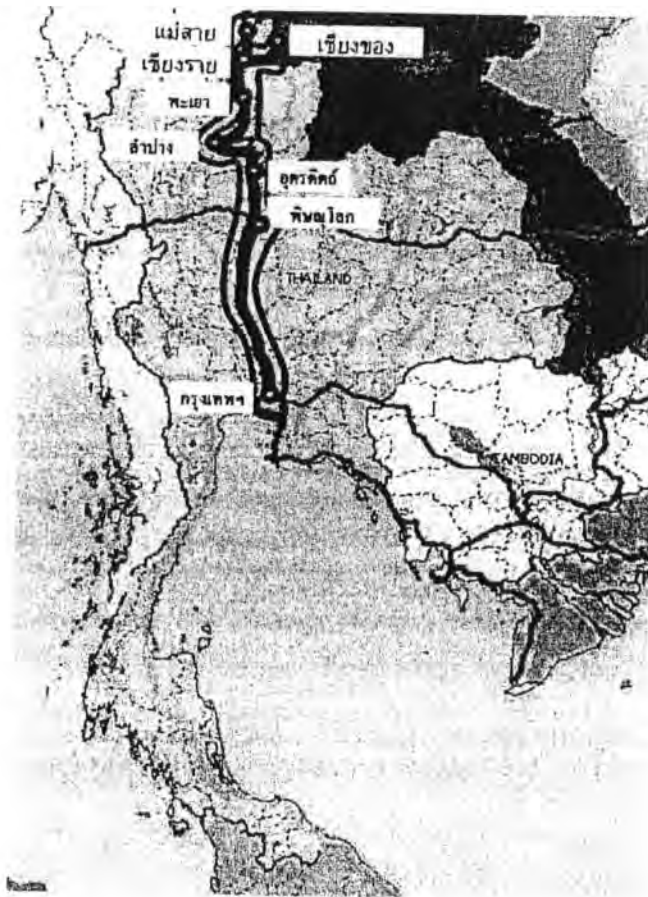
- New Mae Sai Bypass (8 กม.) (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)

สะพาน

- สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 (สร้างเสร็จแล้ว)

(3) เส้นทาง R5: คุณหมิง – หมี่เหลอ – หยินซ้อ – ไคหยวน – เม่งซือ – เสียวโก้ว (จีน) – ลาวไต – ฮานอย – ไฮฟอง (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน: เสียวโก้ว (จีน) – ลาวไต (เวียดนาม)



วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม NSEC คือ

- (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนาระหว่างลาว พม่า ไทย เวียดนาม และจีน
- (2) เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ
- (3) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้น้อย สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) ภายใต้กรอบ GMS เป็นหนึ่งในโครงการที่มีความสำคัญภายใต้แนวทางการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridor) ขณะนี้ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือดำเนินการศึกษาโอกาสศักยภาพการพัฒนาตามแนวพื้นที่ดังกล่าว โดยการศึกษาในระยะที่ 1 เน้นด้านโลจิสติกส์และการค้า แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2550 และอยู่ระหว่างการศึกษาระยะที่ 2 ซึ่งได้มีการหารือรอบที่ 1 ระหว่างวันที่ 26 สิงหาคม – 31 ตุลาคม 2550 กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา NSEC ในประเทศ GMS เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการในการพัฒนาแนว NSEC โดยกำหนดที่จะจัดทำร่างเบื้องต้นให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 15 ธันวาคม 2550 และจะมีการประชุมหารือรอบที่ 2 ระหว่างวันที่ 8 มกราคม – 8 กุมภาพันธ์ 2551 โดยจะจัดทำร่างที่ทบทวนแล้วให้เสร็จภายในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2550

การศึกษาระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และประเมินสถานะของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และบริการใน NSEC ระบุข้อจำกัดในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และจัดทำข้อเสนอแนะและโครงการสำหรับการพัฒนา NSEC โดยผลการศึกษาได้สรุปว่า การพัฒนา NSEC ประกอบด้วย 3 ระยะ คือ (1) การพัฒนาแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport corridor) (2) การพัฒนาแนวพื้นที่โลจิสติกส์ (“Logistics” corridor) และ (3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งปัจจุบันทุกเส้นทางใน NSEC ยังอยู่ในระยะที่ 1 (Transport corridor) และจำเป็นต้องมีการพัฒนาในทุกสาขาพร้อมๆ กัน ทั้งด้านกายภาพและด้านนโยบาย ทั้งนี้ จุดที่อ่อนแอมากที่สุด คือ จุดข้ามแดน ซึ่งการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ณ จุดข้ามแดน เป็นเรื่องที่สำคัญในการเปลี่ยนจากการพัฒนาในระยะที่ 1 (Transport corridor) เป็นการพัฒนาในระยะที่ 2 (Logistic corridor) ผลการศึกษาในระยะที่ 1 ADB ได้จัดทำร่างข้อเสนอแนะ คือ (1) ให้ความพยายามในการพัฒนา NSEC ให้เป็น Logistic corridor เพื่อใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีการค้าและบริการ ภายใต้ความตกลงของอาเซียนและอาเซียน-จีน (2) ควรให้ความสำคัญในลำดับแรกต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งที่จุดข้ามแดน (3) ควรปรับปรุงการประสานงานระหว่างรัฐบาลในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น (4) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน (5) ขยายการเสริมสร้างศักยภาพให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง และ (6) จัดทำแผนการพัฒนาในสาขาต่างๆ

โครงการด้านการขนส่งภายใต้ NSEC ที่สำคัญ ได้แก่

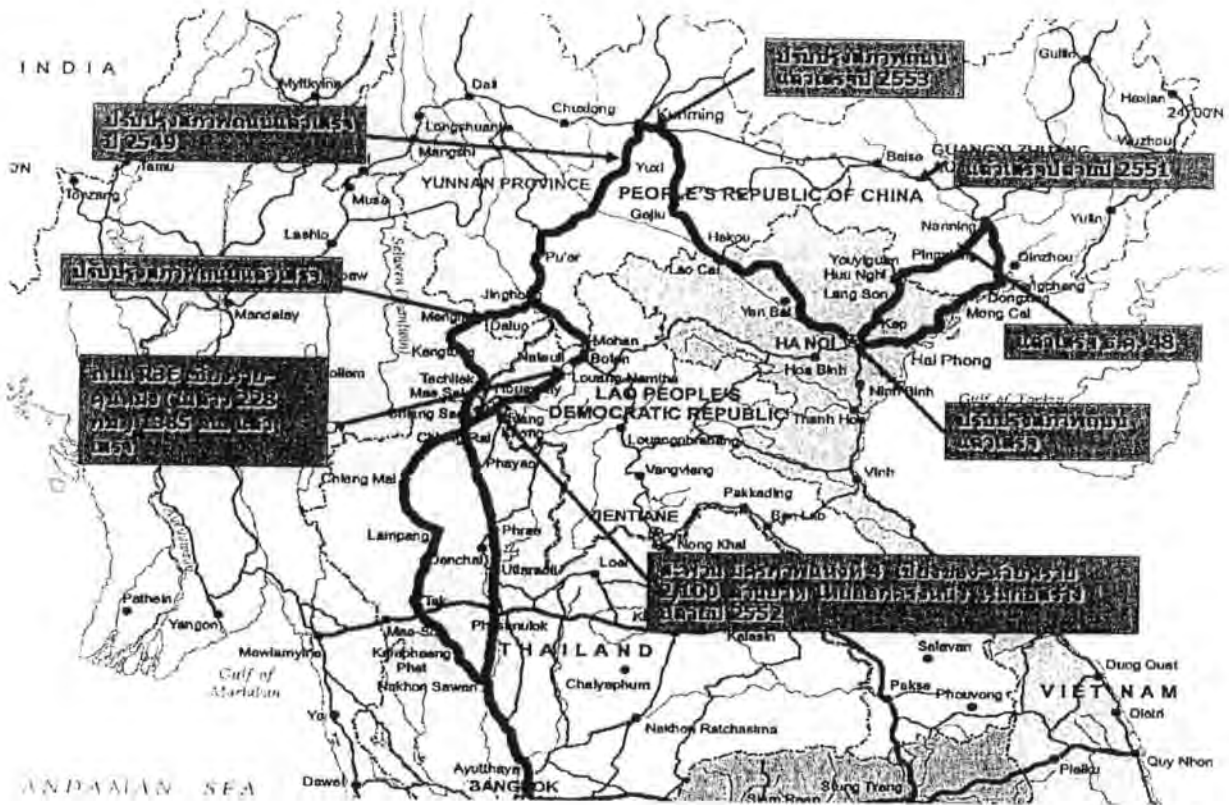
1. โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย – คุณหมิง ผ่านลาว
2. โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย – คุณหมิง ผ่านพม่า
3. โครงการปรับปรุงถนน ห้วยโก๋น (จ.น่าน) – ปากแบ่ง – อุดมไชย – บ่อเต็น – เชียงรุ่ง - คุณหมิง
4. โครงการเส้นทางคมนาคม คุณหมิง – ฮานอย- ไฮฟอง
5. การยกระดับเส้นทางรถไฟคุณหมิง – ไฮฟอง – ยินเวียน – ลาวไค และเส้นทางรถไฟค้ำดี - หลู่ตี้
6. การพัฒนาท่าอากาศยานที่หลวงน้ำทาและห้วยทราย
7. การพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang / ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง
8. การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและคน
9. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

10. การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
11. การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
12. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
13. การพัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง
14. การศึกษาก่อนการลงทุนในเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
15. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนพิเศษในจังหวัดเชียงราย

โครงการที่มีความสำคัญเป็นลำดับแรก ได้แก่ โครงการปรับปรุงถนนสาย เชียงราย – คุณหมิง ผ่านลาว/ผ่านพม่า ทั้งนี้ การยกระดับเส้นทางส่วนใหญ่ที่อยู่ในจีนได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว/อยู่ระหว่างดำเนินการ ส่วนเส้นทางในไทยมีสภาพดี ในขณะที่เส้นทางในพม่าอยู่ระหว่างการยกระดับโดยรัฐบาลพม่า โดยมีภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เส้นทางในลาวจากบ่อเต็น-ห้วยทราย จะถูกปรับปรุง โดยได้รับการช่วยเหลือเงินกู้ 3 ฝ่าย จาก ADB จีน และไทย ในวงเงินฝ่ายละ 30 ล้านดอลลาร์ฯ นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้เสนอให้มีเส้นทางเลือกที่เชื่อมต่อถนนด้านเหนือ-ใต้ โดยเริ่มต้นจากจังหวัดน่าน ให้เป็นส่วนหนึ่งภายใต้กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง-อาเซียน(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation: AMBDC) และรวมอยู่ในโครงการของNSEC

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบ คุณหมิง – ฮานอย – ไฮฟอง ซึ่งเป็นโครงการด้านการขนส่งใน GMS อีกโครงการที่มีความสำคัญในลำดับแรก โดยได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก ADB ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงถนน ทางรถไฟ หรือเส้นทางขนส่งทางน้ำ



และให้ข้อเสนอแนะเรื่องการเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการเลือกเส้นทางสำหรับทางด่วนและทางรถไฟ

โครงการเส้นทางรถไฟ 3 โครงการภายใต้ NSEC มี 1 โครงการที่เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางที่มีความสำคัญในลำดับแรกของเส้นทางที่ริเริ่มโดยอาเซียน ภายใต้โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุณหมิง (ส่วนอีก 2 โครงการที่เชื่อมต่อไทยกับยูนนาน โดยผ่านลาว ถูกเสนอโดยรัฐบาลไทยและเป็นส่วนหนึ่งภายใต้ความริเริ่มของ AMBDC)

นอกจากนี้ ประเทศที่ได้เสนอโครงการด้านการขนส่ง ภายใต้ NSEC ได้แก่ ลาว ซึ่งได้เสนอโครงการพัฒนาท่าอากาศยานหลวงน้ำทาและท่าอากาศยานห้วยทรายซึ่งอยู่ในภาคเหนือของลาว เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้ และจีนได้เสนอโครงการพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang / ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ซึ่งได้ลงนามร่วมกันแล้วระหว่างรัฐบาลจีน ลาว

พม่า และไทย ในเดือนเมษายน 2543 และอยู่ระหว่างการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกในการดำเนินโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องมีการวางนโยบายและกฎระเบียบซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน จึงมีความริเริ่มเรื่องการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดนรวมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ GMS ซึ่งการดำเนินการตามความตกลงเรื่องการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนถือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนา NSEC เช่นเดียวกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้พิธีการทางศุลกากรง่ายขึ้น อำนวยความสะดวกการเดินทางข้ามพรมแดน และลดความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน NSEC รัฐบาลไทยได้มีส่วนร่วม ดังนี้

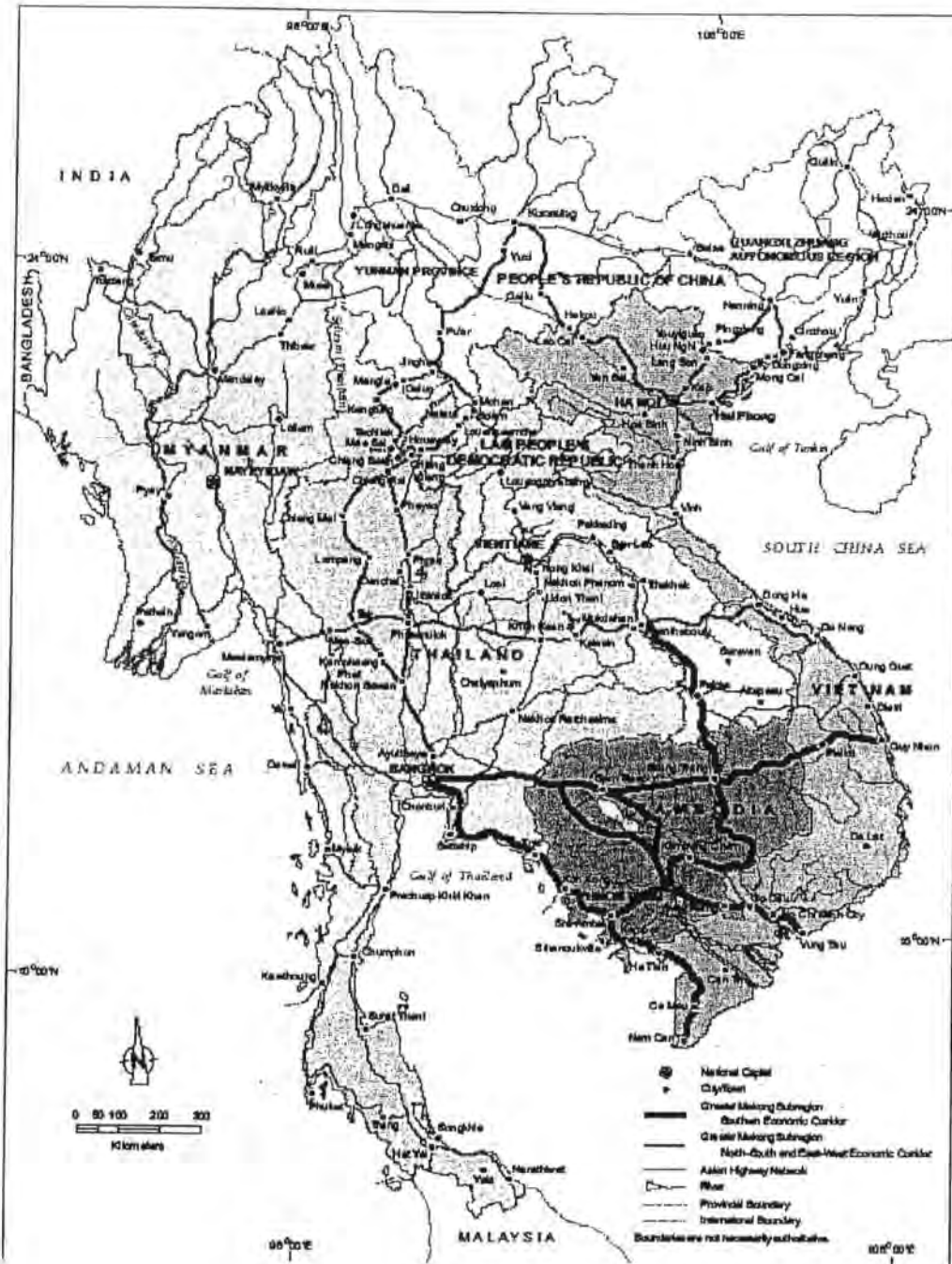
- (1) เส้นทาง R3W แม่สาย - เชียงตุง - เชียงรุ่ง - กุนหมิง ไทยช่วยสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำแม่สายแห่งที่ 2 แบบเงินให้เปล่าด้วยวงเงิน 38 ล้านบาท และได้มีการเปิดใช้สะพานดังกล่าวและเส้นทาง แม่สาย - เชียงตุง - เชียงรุ่ง ในเดือนกรกฎาคม 2547
- (2) เส้นทาง R3E เชียงของ - หลวงน้ำทา - เชียงรุ่ง - กุนหมิง ไทย จีน และ ADB ให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างเส้นทางในส่วนที่อยู่ในลาว ฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง โดยไทยได้ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของเงินกู้แบบผ่อนปรนด้วยวงเงิน 1,385 ล้านบาท นอกจากนี้ ในการประชุมระดับรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 ณ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) กรุงเทพมหานคร ประเทศฟิลิปปินส์ ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน (Memorandum of Understanding on GMS North South Economic Corridor International Bridge) ซึ่งได้ตกลงร่วมกันกำหนดแนวทางการพัฒนาและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองเชียงของ - ห้วยทราย ซึ่งเป็นโครงการตัวอย่างของความสำเร็จที่ประเทศสมาชิกของกรอบความร่วมมือGMS ร่วมมือเพื่อช่วยเหลือกันเอง โดยไทยให้ความช่วยเหลือในการศึกษาออกแบบรายละเอียด (วงเงิน 35 ล้านบาท) และร่วมกับจีนออกค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง (วงเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท) เริ่มก่อสร้างสะพานในปี 2552 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2554
- (3) เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง โครงการปรับปรุงเส้นทางจากห้วยโก๋น (จ.น่าน) - เมืองเงิน (แขวงไซบุรี) - ปากแบ่ง (แขวงอุดมไซ) ระยะทาง 49.22 กิโลเมตร รัฐบาลไทยจะให้ความช่วยเหลือด้วยวงเงิน 840 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ผ่อนปรน 70% และเงินให้เปล่า 30% ซึ่งเส้นทางดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อจากจังหวัดน่าน ไปยังประเทศจีน โดยผ่านทางไซบุรี-บ่อเต็น และเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง

สถานะความคืบหน้าล่าสุด

ที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งที่ 15 ที่ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ฝ่ายไทยและจีนได้ลงนามความตกลงด้านการเงินเพื่อก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (ห้วยทราย-เชียงทอง) โดยไทยและจีนจะก่อสร้างฝ่ายละ 50% มูลค่าโครงการรวมประมาณ 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งการสร้างถนนเชื่อมสะพานและอาคารด่านพรมแดนทั้งฝั่งไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) กำหนดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในเวลา 30 เดือน ตั้งแต่ปี 2553-2555

แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)⁴

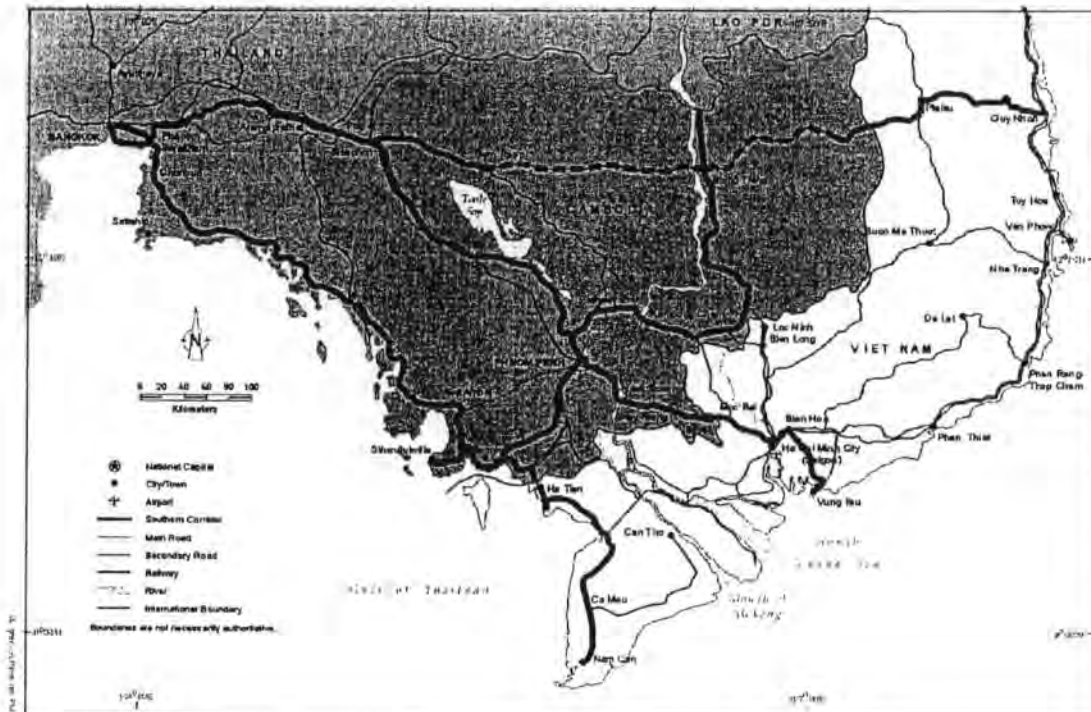
แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม



⁴ ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ. http://www.dft.go.th/Portals/0/ContentManagement/Document_Mod666.pdf.

เส้นทาง Southern Economic Corridor ประกอบด้วย Corridor ย่อย 3 เส้นทาง (Sub-Corridors) และ 1 เส้นทาง Inter Corridor Link (see Figure 2) ได้แก่

- (i) Central Sub-corridor กรุงเทพฯ – พนมเปญ (ผ่าน R5 หรือ R6) – โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา
- (ii) Northern Sub-corridor กรุงเทพฯ – เสียมเรียบ – สดริงเต็ง – รัตนคีรี – O Yadov – Pleiku-Quy Nhon
- (iii) Southern Coastal Sub-Corridor กรุงเทพฯ- ตราด- เกาะกง – ฮาติเยน – กามา – นามคาน
- (iv) Inter-Corridor Link (โดยเชื่อมโยงข้อ i, ii, iii with EWEC) สีหนุวิลล์ – พนมเปญ – กราตี – สดริงเต็ง – คังกาลอ-ปากเซ-สะหวันนะเขต



1. วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม SEC คือ

(1) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวกการแลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนของตอนใต้ของลาว

(2) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญในไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ

2. โครงการด้านการขนส่งภายใต้ SEC ที่สำคัญ ได้แก่

1. โครงการปรับปรุงเส้นทาง R1 กรุงเทพฯ- พนมเปญ – โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา
2. โครงการพัฒนาเส้นทาง R 10 กรุงเทพฯ – เกาะกง – กำพด (กัมพูชา) – ฮาติเยน – กามา – นามคาน (เวียดนาม)

3. โครงการปรับปรุงเส้นทาง คอนไต้ของลาว – สีหนุวิลล์
4. โครงการพัฒนาเส้นทางตะวันตกตอนกลางของกัมพูชา – ตะวันออก
5. โครงการพัฒนาทางรถไฟ ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม
6. โครงการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และในวังเตา (เวียดนาม)
7. โครงการยกระดับท่าอากาศยานปากเซ (ลาว) และท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเต็ง (กัมพูชา)
8. การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน
9. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

10. การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
11. การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
12. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
13. การพัฒนาการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง
14. แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-กัมพูชา

โครงการที่มีความสำคัญในลำดับแรก คือ โครงการปรับปรุงเส้นทาง R1 กรุงเทพฯ-พนมเปญ – โฮจิมินห์ซิตี้ – วังเตา และ R 10 กรุงเทพฯ – เกาะกง – กำพุด (กัมพูชา) – ฮาเตียน – คามา – นามถาน (เวียดนาม) ส่วนสำคัญหลายจุดบนเส้นทาง R1 ในกัมพูชาและเวียดนามอยู่ระหว่างดำเนินการโดยได้รับความช่วยเหลือจาก ADB ในขณะที่ส่วนของเส้นทาง R10 ในเวียดนามได้รับเงินกู้ค่าก่อสร้างจาก ADB

โครงการพัฒนาระบบสายส่งไฟฟ้า ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม เป็นการฟื้นฟู และ/หรือ สร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากปอยเปต ที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ไปยังโฮจิมินห์ซิตี้ โดยมีเส้นทางจากพนมเปญถึงสีหนุวิลล์ เส้นทางรถไฟหลักเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงสิงคโปร์-คุนหมิง ส่วนการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ในกัมพูชา และท่าเรือในวังเตาในเวียดนาม เป็นโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศและในอนุภูมิภาค

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานใน SEC ได้แก่

(1) การยกระดับท่าอากาศยานปากเซในภาคใต้ของลาว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งมรดกโลกของ UNESCO ในอนุภูมิภาค

(2) การยกระดับท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเต็งในกัมพูชา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงที่ได้รับความช่วยเหลือจาก ADB

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน SEC ประเทศไทยได้มีส่วนร่วม ดังนี้

เส้นทาง R 10 ตราด – เกาะกง - สะแอมเปิล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา – เวียดนาม ไทยได้ให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ก่อนปรน 567.7 ล้านบาท เพื่อปรับปรุงถนนระยะทาง 151.5 กิโลเมตร และแบบเงินให้เปล่า 288 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง

3. การค้าชายแดนตามแนว SEC

การค้าชายแดนตามแนว SEC จะมีทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การค้าแบบเป็นทางการจะประกอบด้วยมูลค่าการส่งออกและนำเข้าระหว่างกัมพูชา เวียดนาม และไทยรวมกัน ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในทศวรรษที่ผ่านมา โดยการค้าชายแดนมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 35 ต่อปี การค้าระหว่างไทย-เวียดนามเพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าระหว่างปี 2541 – 2547 ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับกัมพูชาและเวียดนาม-โดยมูลค่าการส่งออกมีมูลค่าสูงกว่าการนำเข้า 3-5 เท่า อย่างไรก็ตาม การค้าในแต่ละปีจะมีการเปลี่ยนแปลง การค้าชายแดนบริเวณรัฐประเทศ – ปอยเปต และคลองใหญ่ – เกาะกง ขยายตัวประมาณร้อยละ 24 ต่อปีระหว่างปี 2547-2550 แม้ว่าจะมีการเติบโตในปี 2007 ไทยเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้าเป็นส่วนใหญ่ด้วยการส่งออกมากเป็น 30 เท่าของการนำเข้ายกเว้นในปี 2549 ซึ่งลดลงเป็น 7 เท่าของการนำเข้า สินค้าส่งออกหลักกับกัมพูชา บริเวณด่านรัฐประเทศ ประกอบด้วย ชิ้นส่วนประกอบและอะไหล่รถยนต์ สิ่งทอ (ผ้าและใยสังเคราะห์) และปิโตรเลียม (น้ำมันและเชื้อเพลิง) สำหรับสินค้านำเข้าได้แก่ เหล็ก เสื้อผ้าใช้แล้ว ผ้าห่ม และผลไม้

4. โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

4.1 กมนาคมขนส่ง

1) การขนส่งทางถนน

การคมนาคมขนส่งทางถนนในบริเวณ SEC ในไทยมีความสะดวกสบายมาก ด้วยถนน 4 ช่องจราจรจาก กทม.-ตราดและสระแก้ว และ 2 ช่องจราจร จากตัวเมืองตราด-หาดเล็ก (ชายแดนไทย-กัมพูชา) ซึ่งมีมาตรฐานดีมาก จังหวัดของกัมพูชารวมแดนไทยเริ่มเป็นที่นิยมในการเดินทางเข้าสู่กัมพูชาจากหาดเล็ก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะสามารถเข้าสู่เมืองท่าและเมืองริสอร์ทชายทะเลสีหนุวิลล์ ได้สะดวกมากขึ้นจากการพัฒนาถนนหมายเลข 48 และสะพานจากความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้งานได้ในเดือนพฤษภาคม 2551

2) โครงข่ายรถไฟ

มีเส้นทางรถไฟ 2 เส้นทางในกัมพูชา ได้แก่ (1) เส้นทางรถไฟสายเหนือ (386 กม.) และ (2) เส้นทางรถไฟสายใต้ (264 กม.) ทั้งสองเส้นทางเริ่มต้นจากพนมเปญ ขนส่งสินค้าจำพวกน้ำมัน, ซีเมนต์ และข้าว มายังพนมเปญ และชนมไ้ และหิน ไปยังสีหนุวิลล์ ในปัจจุบันส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟไม่ได้เปิดใช้ (ช่วงพนมเปญ-ปอยเปต และศรีโสภณ-ปอยเปต) ซึ่งได้รับความเสียหายมากในช่วงสงครามกลางเมือง ช่วงพนมเปญ-สีหนุวิลล์ใช้การได้แต่สภาพไม่ค่อยดี ADB อยู่ระหว่างให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่กัมพูชาเพื่อฟื้นฟูเส้นทางรถไฟ เพื่อปรับปรุงการให้บริการ และปรับปรุงสภาพเส้นทาง ให้สามารถวิ่งได้ 50 กม. ต่อ ชม.

เส้นทางรถไฟสายหลักจาก กทม.-โฮจิมินห์ ซิตี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางรถไฟลิงค์โปร-กุนหมิง ซึ่งเป็นโครงการที่มีความสำคัญสูงภายใต้กรอบอาเซียน แต่มีช่วงที่ขาดหายระหว่าง (1) ปอยเปต-ศรีโสภณในกัมพูชา (48 km), และ (2) ระหว่างพนมเปญ-ชายแดนเวียดนามใกล้เมือง Loc Ninh (254 km) ซึ่งจีนได้สนับสนุนการศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟและ (3) Loc Ninh และ โฮจิมินห์ (129 km) ในเวียดนามรัฐบาลเวียดนามได้ทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (pre-feasibility study) โดยมีประมาณการวงเงินก่อสร้าง \$75 ล้านเหรียญ สหรัฐ. การจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างกทม.-โฮจิมินห์ต้องฟื้นฟูอย่างมาก และต้องก่อสร้างช่วงปอยเปต-โฮจิมินห์ เชื่อมต่อกับช่วงพนมเปญ-สีหนุวิลล์

3) การคมนาคมทางน้ำและทางอากาศ

การพัฒนา SEC ต้องปรับปรุงทั้งเส้นทางถนน ทางน้ำ และอากาศ เพื่อเชื่อมโยง กทม.-พนมเปญ-โฮจิมินห์ เข้ากับเมืองท่าหลักต่างๆ เช่น วังเตา (กับ โฮจิมินห์) สีหนุวิลล์ (กับพนมเปญ) และแหลมฉบัง (กับ กทม.) กัมพูชาและเวียดนามอยู่ระหว่างปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ และการบริการในพนมเปญ และสีหนุวิลล์ในกัมพูชา และในเมือง Thi Vai และวังเตาในเวียดนาม เพื่อเพิ่มความสามารถให้บริการที่ดีขึ้นในการขนส่งสินค้าของอนุภูมิภาคและของประเทศ การพัฒนาสนามบินย่อยตามแนว SEC ก็ควรพิจารณาดำเนินการ รวมถึง (1) ปรับปรุงสนามบินปากเซ ในลาวตอนใต้ เพื่อส่งเสริมเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบวงรอบเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการยกย่องให้เป็นมรดกโลก ตามที่ UNESCO ระบุ และ (2) ปรับปรุงสนามบินรัตนคีรี และสนามบินสดริงเต็งในกัมพูชา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Mekong Tourism Development Project ที่ให้ความช่วยเหลือโดย ADB

5. การอำนวยความสะดวกการค้าการขนส่งและโลจิสติกส์

ไทยเป็นสมาชิกความตกลงอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งของอาเซียน (ASEAN transport and trade facilitation agreements) ประกอบด้วย: (1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน (the ASEAN Framework Agreement on Goods in Transit) (2) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศ (the ASEAN Inter-State Transport Agreement) (3) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (the ASEAN Multimodal Transport Agreement) ณ ปัจจุบัน ความตกลงดังกล่าวเหล่านี้ยังไม่ได้ดำเนินการปฏิบัติ

การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงใน GMS และ SEC ส่วนหนึ่งเป็นการส่งเสริมความพยายามในการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และยานพาหนะข้ามพรมแดน ภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement (CBTA) ซึ่งเป็นโครงการหลักในการแปลง SEC จาก transport corridor ให้เป็น economic corridor. ความตกลงนี้จะช่วยทำกระบวนการศุลกากรให้ง่ายขึ้น อำนวยความสะดวกการเดินทางข้ามแดน และลดความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า หากจะกล่าวให้เจาะจงมากขึ้น CBTA เป็นเอกสารที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2545 โดยจะใช้ในเส้นทางและด่าน

พรมแดนที่ประเทศ GMS กำหนดร่วมกัน ประกอบด้วย (1) การตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดียว (single-stop/single-window customs inspection) (2) การเดินทางของคนข้ามพรมแดน (cross-border movement of persons) (3) ระบบขนส่งผ่านแดน (transit traffic regimes) (4) การดำเนินการเพื่อให้ยานพาหนะสามารถเดินทางข้ามแดนได้อย่างถูกต้อง (5) การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรเชิงพาณิชย์ (6) โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงมาตรฐานออกแบบถนนและสะพาน เครื่องหมายและไฟสัญญาณจราจร

เพื่อให้มีการดำเนินงานนำร่อง CBTA, รัฐมนตรี GMS เห็นชอบในการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 12 ในปี 2545 เพื่อดำเนินการด้านนำร่อง CBTA 7 แห่ง (จากทั้งหมด 17 แห่ง) บน 3 เส้นทาง (จากทั้งหมด 11 เส้นทาง) ในแนว SEC ด้านนำร่อง CBTA ดำเนินการ ณ อร์ญประเทศ-ปอยเปต (ไทย-กัมพูชา) และบาเวต-มอกไบ (กัมพูชา-เวียดนาม) บน SEC เส้นทางตอนกลาง โดยจะใช้การจัดทำบันทึกความเข้าใจระดับทวิภาคีระหว่างไทย-กัมพูชา (ลงนามแล้วเมื่อปี 2548) และกัมพูชา-เวียดนาม (ลงนามแล้วเมื่อปี 2549) อย่างไรก็ตาม การนำร่อง CBTA ยังไม่ได้เริ่มต้น ความตกลงการขนส่งทางถนนระดับทวิภาคีที่เกี่ยวข้อง (bilateral road transport agreement - BRTA) ที่ลงนามโดยรัฐบาลกัมพูชาและเวียดนาม ณ กรุงฮานอย ในปี 2548 เพื่อให้แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรเชิงพาณิชย์ โดยกำหนดปริมาณยานพาหนะจำนวนหนึ่ง ช่วยทำให้เห็นประเด็นเวลาที่ใช้ในการขนส่งที่นานเกินไป และต้นทุนที่สูงเนื่องจากการขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณพรมแดน ความตกลง BRTA ดังกล่าวมีผลตั้งแต่เดือนกันยายน 2549 และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของสองประเทศ ได้พิจารณาเพิ่มโควตาของปริมาณยานพาหนะจาก 40 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 150 คัน มีบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-กัมพูชา ซึ่งมีบันทึกความเข้าใจแนบท้ายในการนำร่องการดำเนินงาน ณ ด้านอัญประเทศ-ปอยเปต ที่ลงนามในระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศ GMS ครั้งที่ 3 (Third GMS Summit) แต่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ

กระบวนการผ่านแดน ณ ด้านบาเวต-มอกไบใช้เวลาต่ำกว่า 1 ชั่วโมง เนื่องจากปริมาณการสัญจรไปมาน้อย แต่ใช้เวลาเกือบ 5 ชั่วโมงในการขนถ่ายสินค้าในบริเวณ no-man's zone เนื่องจากการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างกัมพูชา-เวียดนามยังไม่ได้บังคับใช้กับรถบรรทุกสินค้า ในทางตรงข้าม ด้านพรมแดนอัญประเทศ-ปอยเปต มีจำนวนคนและยานพาหนะข้ามแดนมีมากจนแออัด จากการศึกษาเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยในปี 2548 เวลาทั้งหมดในการส่งออกสินค้าจากไทยไปกัมพูชา เฉลี่ย 405 นาที โดยเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านแดนต่างๆ เฉลี่ย 67 นาที (55 นาทีในปอยเปต และ 12 นาทีในอัญประเทศ) แต่เวลาที่เสียไปมากเนื่องจากความแออัด ณ ด้านพรมแดนปัจจุบัน อุปสรรคหลักในการขนส่งสินค้าตามแนว SEC's land board1 คือ เวลาขนส่งและการขนถ่ายสินค้าที่ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น ซึ่งจะถูกลดข้อดีไปโดยการดำเนินงานแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรภายใต้ความตกลง CBTA และ บันทึกความเข้าใจระดับทวิภาคีที่ลงนามร่วมกันแล้ว การจัดตั้งด่านพรมแดนที่เป็นทางการ ณ เมือง Lork (กัมพูชา) และ Xa Xia (เวียดนาม) จะเป็นประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกการเดินทางตามแนว SEC เลียบชายฝั่งทะเล (Southern Coastal Sub-corridor)

สถานะการพัฒนาโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศตามแนว SEC แตกต่างกัน ในประเทศไทยมีการพัฒนาค่อนข้างดีพอใช้ โดยมากกว่าครึ่งของเงินลงทุนมาจากเจ้าของที่เป็นต่างชาติ 70% ของบริษัทไทยเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก ซึ่งรับช่วงงานต่อจากบริษัทขนส่งและคลังสินค้า (freight transportation and warehousing companies) ผู้ประกอบการไทยยังขาดเทคโนโลยีด้าน ICT และการบริการครบวงจร เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทใหญ่ที่ต่างชาติเป็นเจ้าของที่ดำเนินการในประเทศไทย อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในเวียดนามอยู่ในระยะเริ่มแรกของการพัฒนา, with freight forwarding companies tending to be highly specialized. การประสานงานระหว่างการขนส่งโหมดต่างๆ ยังมีค่อนข้างจำกัด และจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ายังจัดการไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว เนื่องจากผู้ค้าต้องใช้ผู้ประกอบการขนส่งหลายเจ้าในการขนส่งสินค้า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในสปป.ลาว และกัมพูชายังไม่พัฒนา โดยทั่วไปขาดบุคลากรและความสามารถในการบริหารจัดการ และเทคโนโลยี มีบริษัทต่างชาติมาเปิดดำเนินการในกัมพูชา (พนมเปญ สีหนุวิลล์ และเสียมราฐ) ในเวียดนาม ยังไม่มีบริษัทโลจิสติกส์ให้บริการใน Northern and Southern Coastal Sub-Corridors.

สถานะความคืบหน้าล่าสุด

ได้มีการลงนามในหนังสือแก้ไขบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต เพื่อเริ่มการเดินรณาร่องระหว่างกัน ในจำนวน 40 คัน ณ ด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – พม่า
ปี 2555 (มกราคม – เมษายน)⁵

1. ภาวะการค้าชายแดนไทย – พม่า

การค้าปี 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับพม่า รวม 157,590.6 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 137,869.3 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.3 โดยจำแนกเป็นการส่งออก 60,597.3 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 50,854.4 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 การนำเข้า 96,993.3 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 87,014.9 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.5 ทำให้ประเทศไทยขาดดุลการค้า 36,396.0 ล้านบาท อันเป็นผลจากการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ

สำหรับปี 2555 (มกราคม – เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับพม่า รวม 50,797.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 5.3 (ปี 2554 มีมูลค่า 48,243.4 ล้านบาท) แบ่งเป็นการส่งออก มีมูลค่า 23,101.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 (ปี 2554 มีมูลค่า 21,049.8 ล้านบาท) การนำเข้า มีมูลค่า 27,695.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 (ปี 2554 มีมูลค่า 27,193.6 ล้านบาท) ไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้า 4,594.2 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี 2552 – 2555 (มกราคม – เมษายน)

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราเปลี่ยนแปลง		
	2552	2553	2554	2554	2555	53/52	54/53	55/54
				(ม.ค. – เม.ย.)				(ม.ค. – เม.ย.)
มูลค่าการค้ารวม	134,766.4	137,869.3	157,590.6	48,243.4	50,797.0	2.3	14.3	5.3
การส่งออก	42,604.4	50,854.4	60,597.3	21,049.8	23,101.4	19.4	19.2	9.8
การนำเข้า	92,162.0	87,014.9	96,993.3	27,193.6	27,695.6	-5.6	11.5	1.9
ดุลการค้า	-49,557.6	-36,160.5	-36,396.0	-6,143.8	-4,594.2			

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศกรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

หมายเหตุ : มูลค่าการค้าชายแดนปี 2555 ยังไม่รวมการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ (เดือนมกราคม) มูลค่าประมาณ 6,782.2 ล้านบาท

(จากการสอบถามสำนักงานพาณิชย์จังหวัดกาญจนบุรี)

2. สินค้านำเข้า-ส่งออกที่สำคัญของการค้าชายแดน ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซล มีมูลค่า 2,778.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 13.0 เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ มีมูลค่า 1,837.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3 น้ำมันเบนซิน 1,549.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.5 เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มีมูลค่า 1,481.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.2 ผ้าฝ้ายและด้าย มีมูลค่า 1,043.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.9

2.2 สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ มีมูลค่า 26,433.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 สัตว์น้ำ มีมูลค่า 522.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 22.0 ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ มีมูลค่า 208.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.5 โท กระบือ สุกร แพะ แกะ มีมูลค่า 141.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.5 และสินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะอื่นๆ และผลิตภัณฑ์ มีมูลค่า 95.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.9

⁵ ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ. <http://www.dft.go.th/บริการข้อมูล/ข้อมูลด้านการค้าระหว่างประเทศ.aspx>.

3. ภาวะการค้าชายแดนไทยกับพม่า (รายจังหวัด) ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

3.1 จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกชายแดนด้านพม่าเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดตาก มีมูลค่า 11,729.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 87.4 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดระนอง มีมูลค่าการส่งออก 6,288.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 30.7 จังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 3,980.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7.9 จังหวัดกาญจนบุรี มีมูลค่า 1,025.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16.4 และจังหวัดแม่ฮ่องสอน มีมูลค่า 58.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 62.1 ตามลำดับ

3.2 จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าชายแดนด้านพม่าเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี มีมูลค่าการนำเข้า 26,468.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 โดยเป็นการนำเข้าก๊าซธรรมชาติทางท่อส่งก๊าซ มูลค่า 26,433.60 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ จังหวัดระนอง มีมูลค่า 709.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11.9 จังหวัดตาก มีมูลค่า 433.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 จังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 62.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.7 และจังหวัดแม่ฮ่องสอน มีมูลค่า 15.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43.5 ตามลำดับ

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่า ปี 2552 – 2555 (มกราคม – เมษายน)

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	2552			2553			2554			2555 (มกราคม – เมษายน)				
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	Δ %	นำเข้า	Δ %	ดุลการค้า
ตาก	25,073.2	1,495.8	23,577.4	23,970.6	1,087.7	22,882.8	21,218.2	888.7	20,329.5	11,729.6	87.4	433.5	11.1	11,296.1
ระนอง	10,590.1	2,711.1	7,879.0	14,531.6	2,229.6	12,302.0	23,331.2	2,002.9	21,328.3	6,288.3	-30.7	709.5	-11.9	5,578.8
เชียงราย	6,221.8	183.7	6,038.0	10,061.8	199.9	9,861.9	12,103.1	120.9	11,982.2	3,980.1	-7.9	62.9	34.7	3,917.2
กาญจนบุรี	514.0	87,751.9	-87,237.9	2,114.2	83,275.4	-81,161.2	3,671.3	93,915.1	-90,240.8	1,025.0	-16.4	26,468.2	2.1	-25,443.2
แม่ฮ่องสอน	201.2	17.3	183.9	163.6	221.0	-57.5	251.7	46.8	204.8	58.0	-62.1	15.3	-43.5	42.8
ประจวบคีรีขันธ์	2.3	1.4	1.0	2.1	1.1	1.0	19.8	21.8	-2.0	20.4	222.3	6.3	388.9	14.1
เชียงใหม่	1.8	0.0	1.8	1.5	0.1	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
อื่นๆ	0.0	0.8	-0.8	9.1	0.0	9.1	2.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รวม	42,604.4	92,162.0	-49,557.6	50,854.4	87,014.9	-36,160.5	60,597.3	96,993.3	-36,396.0	23,101.4	9.8	27,695.6	1.9	-4,594.2

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

หมายเหตุ : 1. Δ % หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลง

2. มูลค่าการค้าชายแดนปี 2555 ยังไม่รวมการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ (เดือนมกราคม) มูลค่าประมาณ 6,782.2 ล้านบาท (จากการสอบถามสำนักงานพาณิชย์จังหวัดกาญจนบุรี)

4. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – พม่า

4.1 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในเดือนมกราคม – เมษายน 2555 มีมูลค่าการส่งออก 11,729.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 87.4 (ปี 2554 (มกราคม – เมษายน) มีมูลค่า 6,260.7 ล้านบาท) และขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่พม่าได้เปิดด่านเมืองเมียวดี

รัฐกะเหรี่ยง ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนถาวร อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2554 หลังจากพม่าปิดด่านตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2553

4.2 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เฉพาะในเดือนเมษายน 2555 มีมูลค่าการส่งออก 2,565.8 ล้านบาท ลดลงจากเดือนที่ผ่านมาร้อยละ 46.5 (ปี 2555 (เดือนมีนาคม) มีมูลค่า 3,759.6 ล้านบาท) เนื่องจากเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 เป็นช่วงบรรยากาศการเลือกตั้งซ่อมในพม่า เจ้าหน้าที่พม่าจึงเข้มงวดการเข้า-ออก ของคนและสินค้าในพื้นที่ชั้นในของพม่า รวมทั้งพื้นที่ชายแดน ทำให้รถบรรทุกสินค้าจำนวนมากหลายสิบล้านคันที่จะส่งสินค้าไป จังหวัดเมียวดี ประเทศพม่า ตรงข้ามริมแม่น้ำเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ต้องชะลอการส่งสินค้าที่บริเวณด่านพรมแดนไทย-พม่า และต้องรอรถยนต์จากฝั่งพม่ามาขนถ่ายสินค้า

4.3 ในการประชุมใหญ่คณะกรรมการและสมาชิกหอการค้าจังหวัดตาก ประจำปี 2555 ประธานหอการค้าจังหวัดเมียวดี ของพม่า ซึ่งเข้าร่วมการประชุมด้วย เปิดเผยว่า รัฐบาลพม่ากำลังจะจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี บนเนื้อที่ประมาณ 2,500 เฮกเตอร์ (ประมาณ 6,325 ไร่) หลังจากตั้งนิคมอุตสาหกรรมผาอันไปแล้ว บนเนื้อที่ 1,000 เฮกเตอร์ (ประมาณ 2,530 ไร่) โดยให้สิทธิประโยชน์ในการลดเว้นภาษี 8 ปี จากเดิมกำหนดไว้เพียง 5 ปี และคาดว่าเขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี จะเสร็จทันก่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 นอกเหนือจากนี้ พม่ายังเปิดกว้างให้นักธุรกิจต่างประเทศเข้าไปร่วมลงทุนทางการเกษตร เช่น พื้นที่การปลูกยางพารา ทุเรียน กล้วย ฝรั่ง เป็นต้น

4.4 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 พม่าเริ่มกระบวนการปฏิรูปด้านการเงินครั้งใหญ่ ซึ่งจะนำไปสู่การลอยตัวค่าเงินจ๊าดในที่สุด ทั้งนี้เพื่อจะทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลท้องถิ่นเป็นอัตราเดียวกันกับอัตราทางการ และแก้ไขปัญหาการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินในตลาดมืด

4.5 คณะมนตรีด้านการต่างประเทศของสหภาพยุโรป (EU) ได้มีมติยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรต่อพม่าทั้งหมด ยกเว้นที่เกี่ยวกับอาวุธ เป็นเวลา 1 ปี ตั้งแต่ปลายเดือนเมษายน 2555 ภายหลังจากสหภาพยุโรปดำเนินมาตรการคว่ำบาตรต่อพม่า นับตั้งแต่ปี 2539 เป็นระยะเวลาอันยาวนานกว่า 16 ปี อันเป็นผลมาจากการพัฒนาทางการเมืองเชิงบวกของพม่า ในหลายมิติ เช่น มีการเลือกตั้งสู่ระบอบประชาธิปไตย การปฏิรูปกฎหมายเพื่อส่งเสริมเสรีภาพในการชุมนุม และการปล่อยตัวนักโทษทางการเมืองอย่างต่อเนื่อง และจากผลการยกเลิกมาตรการคว่ำบาตร ทำให้เป็นการเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนของ EU สามารถเข้าไปลงทุนและแสวงหาโอกาสด้านเศรษฐกิจในพม่าได้ เช่น สาขาเหมืองแร่ และป่าไม้ และที่สำคัญ EU กำลังพิจารณาจะคืนสิทธิพิเศษทางการค้า (Generalized System of Preferences : GSP) แก่พม่า ซึ่งหากพม่าได้สิทธิ GSP คืนจากอียู โดยเฉพาะในสาขาประมง และสินค้าเกษตรอื่น ๆ ก็จะเป็นการสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางการตลาดให้แก่พม่าเพิ่มขึ้น

นอกเหนือจากนี้ ญี่ปุ่นก็ประกาศยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรต่อพม่า ตามหลังสหภาพยุโรปแล้วเช่นกัน

5. ปัญหา/อุปสรรค

5.1 พม่ามีมาตรการจำกัดการนำเข้า เช่น การจำกัดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย การกำหนดให้เปิด L/C นำเข้าสินค้าต้องใช้วงเงินที่ได้จากการส่งออก เป็นต้น เพื่อควบคุมการหมุนเวียนของเงินตราต่างประเทศ และแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า

5.2 พม่ายังขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็นในการผลิตและขนส่งสินค้า

5.3 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทางการค้าต่ำกว่าอัตราในตลาดอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้การค้าบางส่วนเป็นการค้ารายย่อยระบบเงินสด

5.4 พื้นที่ชายแดนที่ติดต่อกับประเทศไทย มีปัญหาชนกลุ่มน้อยที่มีการสู้รบอยู่เสมอ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง และบางครั้ง ทำให้พม่าต้องปิดด่านการค้าชายแดนด้านที่ติดต่อกับไทย

5.5 การส่งออกสินค้าผ่านแดนพม่าไปประเทศที่สาม จะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมจากภาษีศุลกากรให้กรมศุลกากรของพม่า

6. ข้อเสนอแนะ/โอกาสทางการค้า

6.1 เจรจาการค้ากับพม่าในกรอบอาเซียนและทวิภาคีเกี่ยวกับการขจัดปัญหาในเรื่องการค้าและการชำระเงินระหว่างไทยและพม่า

6.2 การเมืองในพม่าเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง และมีบทบาทในทางสากลมากขึ้น ไทยในฐานะเพื่อนบ้านใกล้ชิดควรใช้โอกาสนี้ในการแสวงหาโอกาสของความร่วมมือในการส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปลงทุนในพม่าเพิ่มขึ้น รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้ง Export Processing Zones และ Economic Zone ตามแนวตะเข็บชายแดนไทย-พม่า และส่งเสริมโครงการ Sister Cities Program ระหว่างไทย-พม่า ภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS ให้มีผลคืบหน้าอย่างเป็นรูปธรรม

6.3 ทั้งสองฝ่ายร่วมกันพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้น เช่นที่ จุดผ่านแดนชั่วคราวบ้านพุน้ำร้อน ด่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี และยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร

6.4 การดำเนินการของคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ในการเสนอแผนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจการค้าชายแดนไทย - พม่า

6.5 โครงการความร่วมมือไทย - พม่า ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

6.6 การดำเนินการของพม่าในการปรับปรุงระบบการค้าการลงทุน เพื่อเปิดระบบเศรษฐกิจของประเทศ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

6.7 จัดเตรียมแผนงานส่งเสริม สนับสนุน การค้าชายแดน

6.8 จัดเตรียมแผนรองรับผลกระทบกับผู้ประกอบการ/เกษตรกร ที่อาจได้รับผลกระทบจากการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เช่น การหาอาชีพเสริม การปรับเปลี่ยนการผลิต

6.9 ภาคเอกชนไทยควรมีบุคลากรที่สามารถติดต่อสื่อสารกับนักธุรกิจพม่าด้วยภาษาพม่า ติดตามกฎระเบียบทางการค้าของพม่า พัฒนามาตรฐานคุณภาพสินค้าไทย ปรับปรุงเทคโนโลยีในการผลิต เพื่อพัฒนาตัวสินค้าและลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานให้สูงขึ้น

สถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว

ปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

1. ภาวะการค้าชายแดนไทย – สปป.ลาว

ภาวะการค้าชายแดนปี 2554 มีมูลค่าการค้ารวม 111,019.4 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 87,191.7 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 โดยแบ่งเป็นการส่งออก 81,792.2 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 64,118.1 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.6 การนำเข้า 29,227.2 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 23,073.6 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.7 ได้เปรียบดุลการค้า 52,565.0 ล้านบาท

สำหรับปี 2555 (มกราคม – เมษายน) มีมูลค่าการค้ารวม 48,536.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปี 2554 (มูลค่า 35,364.4 ล้านบาท) ร้อยละ 37.3 แบ่งเป็นการส่งออก 37,874.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.0 การนำเข้า 10,662.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ได้ดุลการค้า 27,211.4 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี 2552- 2555 (มกราคม – เมษายน)

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)			
	2552	2553	2554	2554	2555	52/51	53/52	54/53	55/54 (ม.ค. – เม.ย.)
				(ม.ค. – เม.ย.)					
มูลค่าการค้ารวม	71,699.6	87,191.7	111,019.4	35,364.4	48,536.9	-7.7	21.6	27.3	37.3
ส่งออก	53,740.9	64,118.1	81,792.2	25,941.7	37,874.1	-4.1	19.3	27.6	46.0
นำเข้า	17,958.7	23,073.6	29,227.2	9,422.6	10,662.7	-17.0	28.5	26.7	13.2
ดุลการค้า	35,782.2	41,044.5	52,565.0	16,519.1	27,211.4				

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2. สินค้าส่งออก-นำเข้าที่สำคัญของการค้าชายแดน ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซล มีมูลค่า 6,725.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.8 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มีมูลค่า 3,448.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.5 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มีมูลค่า 2,405.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 535.2 เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ มีมูลค่า 1,827.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 63.3 และน้ำมันเบนซิน มีมูลค่า 1,811.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 เป็นต้น

2.2 สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ มีมูลค่า 5,566.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 เสื้อผ้าสำเร็จรูป มีมูลค่า 611.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.6 ไม้แปรรูป 535.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 วิทยุพีซ มีมูลค่า 386.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.6 และมันสำปะหลัง มีมูลค่า 346.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 เป็นต้น

3. ภาวะการค้าชายแดนไทยกับสปป.ลาว รายจังหวัด ปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

3.1 จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 21,589.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.1 รองลงมา คือ จังหวัดอุบลราชธานี มีมูลค่า 4,185.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.9 จังหวัดมุกดาหาร มีมูลค่า 4,115.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.7 จังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 2,831.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.6 และจังหวัดเลย มีมูลค่า 1,569.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 68.9 ตามลำดับ

3.2 จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร มีมูลค่า 6,688.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 รองลงมา คือ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 1,025.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 จังหวัดนครพนม มีมูลค่า 896.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.0 จังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 839.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 จังหวัดอุบลราชธานี มีมูลค่า 495.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.7 จังหวัดเลย มีมูลค่า 438.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ปี 2552-2555 (มกราคม – เมษายน)

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	2552			2553			2554			2555 (มกราคม – เมษายน)				
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	Δ %	นำเข้า	Δ %	ดุลการค้า
หนองคาย	30,814.5	2,352.6	28,461.9	35,140.3	2,899.6	32,240.7	44,272.5	2,434.9	41,837.6	21,589.0	57.1	1,025.2	9.5	20,563.9
อุบลราชธานี	5,467.3	953.5	4,513.9	7,889.6	1,126.4	6,763.2	9,592.5	1,447.0	8,145.5	4,185.3	21.9	495.0	56.7	3,690.3
มุกดาหาร	6,757.7	8,934.3	-2,176.5	9,276.5	13,024.4	-3,747.9	9,665.4	17,927.3	8,261.9	4,115.8	39.7	6,688.9	11.6	-2,573.1
เชียงราย	1,993.7	2,291.7	-298.0	3,478.1	2,902.3	575.8	6,807.8	3,430.5	3,377.3	2,831.1	25.6	839.8	3.6	1,991.2
เลย	1,560.8	1,380.8	180.1	1,741.1	1,050.9	690.2	2,797.1	979.9	1,817.3	1,569.7	68.9	438.5	-1.4	1,131.2
นครพนม	2,921.4	1,502.6	1,418.8	2,776.4	1,546.7	1,229.6	2,917.9	2,422.9	495.0	1,172.0	14.9	896.3	31.0	275.7
น่าน	250.9	266.8	-15.9	548.7	322.8	225.9	2,592.9	279.1	2,313.8	1,505.9	226.7	96.6	-22.5	1,409.2
บึงกาฬ	3,974.4	276.5	3,698.0	3,267.3	200.4	3,066.9	3,146.2	305.8	2,840.4	905.4	-21.4	182.3	66.4	723.0
อื่นๆ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รวม	53,740.9	17,958.7	35,782.2	64,118.1	23,073.6	41,044.5	81,792.2	29,227.2	52,565.0	37,874.1	46.0	10,662.7	13.2	27,211.4

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

หมายเหตุ Δ % : หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลง

4. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว

4.1 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประชาชนชาวลาวจะนั่งเรือหางยาวข้ามแม่น้ำโขงเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภคเพิ่มขึ้นอย่างเนืองแน่น รวมทั้งสินค้าที่เกี่ยวกับประเพณีสงกรานต์ พร้อมกันนี้ก็จะมีสินค้าทางการเกษตรเข้ามาจำหน่ายด้วย

4.2 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-สปป. ลาว ด้านจังหวัดเลย ในเดือนเมษายน 2555 มีมูลค่าการส่งออก 397.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 74.7 (ปี 2554 (เดือนเมษายน) มีมูลค่า 227.7 ล้านบาท) เนื่องจาก ขณะนี้ในสปป. ลาว มีโครงการสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ ที่แขวงไซยะบูลี โดย บมจ. ช.การช่าง ได้รับการสัมปทาน งบประมาณก่อสร้างประมาณ 80,000 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 8 ปี และมีการตัดถนนลาดยางสายเมืองแก่นท้าว - ไซยะบูลี - หลวงพระบาง จึงทำให้มีการส่งออกอุปกรณ์ก่อสร้าง และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยผ่านทางด่านศุลกากรท่าลี่

4.3 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-สปป. ลาว ด้านจังหวัดเลย และจังหวัดน่าน ในเดือนมีนาคม และเมษายน 2555 มีการนำเข้าข้าวโพดปริมาณเพิ่มสูงขึ้นมากจากเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา เนื่องจากผู้ประกอบการได้รับการยกเว้นอากรภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ที่กำหนดช่วงเวลากำหนดนำเข้าสินค้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม - 31 กรกฎาคม 2555

4.4 การเตรียมความพร้อมยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าภูคู้เป็นด่านถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ ตรงข้ามกับด่านผานแก้วของสปป. ลาว เพื่อรองรับการขยายตัวการค้าชายแดนในอนาคต โดยปี 2554 จังหวัดได้รับงบประมาณกลุ่มจังหวัด 65 ล้านบาท ปรับปรุงถนนลาดยางมาตรฐานของกรมทางหลวง จากสามแยกม่วงเจ็ดต้น-จุดพรมแดน ระยะทาง 6.3 กิโลเมตร และได้ทำสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2554 เพื่อดำเนินการก่อสร้างเป็นระยะทาง 4.252 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 9 เดือน

4.5 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2555 สปป. ลาว ได้ออกกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่ โดยได้รวบรวมการส่งเสริมการลงทุนจากนักลงทุนภายในและต่างประเทศไว้ในฉบับเดียวกัน เพื่อให้เกิดความเท่าเทียม ซึ่งกฎหมายฉบับที่ผ่านมานักธุรกิจลาวมองว่าให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนต่างชาติมากกว่า โดยการลงทุนของต่างชาติเกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีสิทธิเช่าที่ดินจากรัฐที่รัฐจัดสรรตามอายุการลงทุนด้วย นอกจากนี้ยังมีนโยบายส่งเสริมเฉพาะสำหรับการลงทุนสร้างโรงพยาบาล โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย ศูนย์ค้นคว้าวิจัย กิจกรรมสาธารณประโยชน์ และสาธารณูปโภค จะได้รับการยกเว้นเก็บค่าเช่า หรือสัมปทานที่ดินของรัฐในแต่ละเขตแตกต่างกัน ทั้งยังได้รับการยกเว้นอากรกำไรเพิ่มขึ้นจากการส่งเสริมธุรกิจทั่วไป 5 ปี

5. ปัญหาอุปสรรค

5.1 ไทยมีข้อจำกัดในการนำเงินสดข้ามเขตแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ไม่เกิน 500,000 บาท/ครั้ง ซึ่งผู้ประกอบการค้าชายแดนถือเป็นข้ออุปสรรคทางการค้า

5.2 การเก็บค่าธรรมเนียมบริเวณด่านการค้าชายแดนด้านสปป. ลาว ในด้านท้องถิ่นของแต่ละแขวงมีอัตราแตกต่างกัน ทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ประกอบการ

5.3 สาธารณูปโภคที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นระบบโลจิสติกส์ของสปป.ลาว ยังมีค่อนข้างจำกัด

5.4 จากการที่มูลค่าการค้าชายแดนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการขนส่งมีความหนาแน่น แต่ช่องทางการค้าบริเวณชายแดนเพิ่มขึ้นไม่เพียงพอ ส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าชายแดนมีความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า

6. ข้อเสนอแนะ/โอกาสทางการค้า

6.1 จากการที่ สปป. ลาวเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพทั้งทางด้านแหล่งวัตถุดิบทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน รวมทั้งสภาพภูมิประเทศที่มีชายแดนติดต่อกับไทย มีเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนและสะพานมิตรภาพเชื่อม ไทย-สปป.ลาว ตลอดจนมีเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) (เส้นทางหมายเลข 9) เชื่อมโยงไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าและบุคคลในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่งผลให้การค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับลาวเป็นไปด้วยดี ส่งผลให้การค้าชายแดนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ไทยควรใช้โอกาสดังกล่าวในการพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าต่างๆ เพิ่มขึ้น เช่น การพัฒนาเส้นทางคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกในการจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าชายแดน เช่น มหกรรมการค้าชายแดนของทั้งสองฝ่าย

6.3 ภาครัฐบาลและภาคเอกชนทั้งสองประเทศควรมีการแลกเปลี่ยนการเยือน รวมทั้งให้ความร่วมมือในการจัดงานแสดงสินค้าและการลงทุน เพื่อขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง

6.4 ไทยควรให้ความช่วยเหลือลาวด้านการผลิต เพื่อการส่งออกของลาว โดยการจัดสรรพื้นที่แสดงสินค้าในงานแสดงสินค้านานาชาติสำคัญต่างๆ ที่จัดในประเทศไทย

6.5 ให้ความช่วยเหลือด้านการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสปป.ลาว ในเรื่องต่างๆ ตามที่ฝ่ายลาวต้องการ เพื่อเตรียมการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

6.6 ทั้งสองฝ่ายควรร่วมกันผลักดันให้มีการเปิดจุดผ่านแดนระหว่าง 2 ประเทศเพิ่มขึ้น และร่วมกันผลักดัน โครงการ Sister Cities ระหว่าง 2 ประเทศให้สัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรม

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – กัมพูชา

ปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

1. ภาพการค้าชายแดนไทย – กัมพูชา

การค้าชายแดนปี 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับกัมพูชารวม 70,518.2 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 55,416.4 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 โดยแยกเป็นการส่งออก 65,606.1 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 51,112.5 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.4 การนำเข้า 4,912.1 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 4,303.9 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.1 ทำให้ประเทศไทยเกินดุลการค้า 60,694.0 ล้านบาท

สำหรับปี 2555 (มกราคม – เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับกัมพูชารวม 26,017.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 25.5 (ปี 2554 มีมูลค่า 20,724.4 ล้านบาท) แบ่งเป็นการส่งออกมีมูลค่า 23,014.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.5 (ปี 2554 มีมูลค่า 18,787.0 ล้านบาท) การนำเข้า มีมูลค่า 3,003.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 55.0 (ปี 2554 มีมูลค่า 1,937.4 ล้านบาท) ไทยได้ดุลการค้า 20,011.3 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี 2552 – 2555 (มกราคม – เมษายน)

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราเปลี่ยนแปลง		
	2552	2553	2554	2554	2555	53/52	54/53	55/54
				(มกราคม-เมษายน)				(ม.ค.-เม.ย.)
มูลค่าการค้ารวม	45,373.6	55,416.4	70,518.2	20,724.4	26,017.7	22.1	27.3	25.5
การส่งออก	42,878.7	51,112.5	65,606.1	18,787.0	23,014.5	19.2	28.4	22.5
การนำเข้า	2,494.9	4,303.9	4,912.1	1,937.4	3,003.2	72.5	14.1	55.0
ดุลการค้า	40,383.8	46,808.6	60,694.0	16,849.6	20,011.3			

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2. สินค้าสำคัญทางการค้าชายแดน ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ มีมูลค่า 1,218.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 15.7 น้ำตาลทราย มีมูลค่า 1,204.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.6 รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ มีมูลค่า 1,024.4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 59.2 ยางยานพาหนะ มีมูลค่า 951.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.2 เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มีมูลค่า 945.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.9

2.2 สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก มีมูลค่า 1,871.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 167.4 เหล็ก มีมูลค่า 383.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.02 อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ มีมูลค่า 207.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 26.3 ทองแดงและผลิตภัณฑ์ มีมูลค่า 136.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.5 เศษกระดาษ มีมูลค่า 72.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.2

3. ภาวะการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายจังหวัด) ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

3.1 จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่าการส่งออก 13,593.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.2 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดตราด มีมูลค่า 7,702.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2 จังหวัดจันทบุรี มีมูลค่า 1,151.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.7 จังหวัดสุรินทร์ มีมูลค่า 368.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 153.4 และจังหวัดอุบลราชธานี มีมูลค่า 198.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 117.1 ตามลำดับ

3.2 จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่าการส่งออก 2,381.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 63.7 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี มีมูลค่า 483.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.9 จังหวัดสุรินทร์ มีมูลค่า 87.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 670.7 จังหวัดตราด มีมูลค่า 50.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 17.0 และจังหวัดอุบลราชธานี ไม่มีการนำเข้า

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ปี 2552 – 2555 (มกราคม – เมษายน)

จังหวัด	2552		2553			2554			2555 (มกราคม-เมษายน)			
	มูลค่า	นำเข้า	มูลค่า	นำเข้า	มูลค่า	มูลค่า	นำเข้า	มูลค่า	ส่งออก	นำเข้า	มูลค่า	
สระแก้ว	21,396.2	1,584.5	19,811.7	28,089.8	2,813.9	25,275.9	33,372.9	4,107.4	29,265.6	13,593.8	2,381.2	11,212.6
ตราด	17,974.2	48.4	17,925.8	18,917.7	101.6	18,816.1	28,302.4	150.1	28,152.3	7,702.0	50.7	7,651.3
จันทบุรี	1,690.0	837.1	852.9	2,253.2	1,377.0	876.2	2,773.0	627.8	2,145.2	1,151.1	483.7	667.4
อุบลราชธานี	1,648.8	24.7	1,624.0	1,600.3	11.4	1,588.8	804.8	26.8	778.0	368.9	87.6	281.2
สุรินทร์	169.4	0.0	169.4	251.5	0.0	251.5	353.0	0.0	353.0	198.8	0.0	198.8
อื่น ๆ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รวม	42,878.7	2,494.9	40,383.8	51,112.5	4,303.9	46,808.6	65,606.1	4,912.1	60,694.0	23,014.5	3,003.2	20,011.3

4. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – กัมพูชา

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2555 ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee : JTC) ระหว่างไทยและกัมพูชา ครั้งที่ 3 ณ โรงแรมโพรซีชั่น กรุงเทพฯ โดยมีนายบุญทรง เตริยาภิรมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานร่วมฝ่ายไทย และ นายจอม ประสิทธิ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์กัมพูชา เป็นประธานร่วมฝ่ายกัมพูชา ซึ่งทั้งสองฝ่ายต่างเห็นพ้องกันในการกำหนดเป้าหมายการค้าให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 30 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นเท่าตัวภายใน 3 ปี ในช่วงปี 2555-2558 สอดคล้องกับเป้าหมายของการรวมกลุ่มไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ไทยและกัมพูชาได้ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการความร่วมมือทางการค้าและการลงทุน ปี 2555-2558 เน้นความร่วมมือด้านสินค้าเกษตร โดยมีกิจกรรมสำคัญ เช่น การจัดทำความร่วมมือในสินค้าข้าวและมันสำปะหลัง โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูล การปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจเฉพาะบริเวณจังหวัดชายแดน และความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสมาพันธ์ผู้ตัดข้าวและค้าข้าวแห่งอาเซียน และสมาพันธ์ผู้ค้ามันสำปะหลังแห่งอาเซียน

5. ปัญหา/อุปสรรคที่สำคัญ

5.1 กฎระเบียบทางการค้าของกัมพูชามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย และแตกต่างกันตามพื้นที่ในส่วนภูมิภาคต่าง ๆ เป็นปัญหาในการตัดสินใจทางการค้าการลงทุนของผู้ประกอบการ

5.2 เงินเรียลซึ่งเป็นเงินสกุลหลักของกัมพูชา ยังไม่ค่อยเป็นที่นิยมใช้ในหมู่ผู้ประกอบการในการทำการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ทำให้ต้องใช้เงินตราสกุลหลักของโลก ได้แก่ เงินเหรียญสหรัฐฯ หรือเงินบาทของไทย หรือทองคำ สำหรับชำระสินค้า และทำให้ยังคงต้องมีการทำการค้าโดยไม่มีการทำสัญญา ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงภัยให้ผู้ประกอบการ

5.3 ยังขาดการศึกษาวิจัยด้านการตลาดสินค้าในกัมพูชาในเชิงลึก ทำให้ผู้ประกอบการขาดข้อมูลที่จะใช้ในการวางแผนการตลาดและขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญทางด้านตลาดกัมพูชา

5.4 สินค้าที่จะนำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบโดยบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชา ตั้งขึ้นมา หากไม่ผ่านการตรวจสอบจะไม่สามารถส่งไปขายในตลาดกัมพูชาได้

5.5 ด้านการค้าชายแดนมีไม่เพียงพอกับปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น การเข้า/ออกบริเวณจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา มีความแออัดและล่าช้า เช่น ที่บริเวณด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และระบบสาธารณสุขโลกและเส้นทางคมนาคมของกัมพูชา ยังไม่เพียงพอที่จะรองรับการค้าการลงทุนจากต่างประเทศได้ดีพอ

5.6 มีความเสี่ยงจากปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของไทยสูง ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น รวมทั้งต้นทุนปัจจัยการผลิตด้านวัตถุดิบและแรงงานมีแนวโน้มสูงขึ้น

5.7 จากปัญหาอุทกภัยในช่วงปลายปีที่แล้วทำให้ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2555 อุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทย ยังฟื้นตัวได้ในระดับร้อยละ 30 - 40 ของกำลังการผลิตเท่านั้น โดยสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยคาดว่าระดับการฟื้นตัวจะเพิ่มเป็นร้อยละ 70 - 80 ในช่วงไตรมาสที่ 2

5.8 ในปี 2554/2555 พื้นที่ปลูกอ้อยหลายแห่งทั่วโลกได้รับผลกระทบจากภัยธรรมชาติ ทำให้สต็อกน้ำตาลในมือผู้ผลิตและผู้ส่งออกอยู่ในภาวะตึงมือ หรืออยู่ในระดับต่ำ

6. ข้อเสนอแนะ / โอกาสทางการค้า

6.1 เร่งรัดโครงการ Sister Cities Program ให้สัมฤทธิ์ผล อย่างเป็นรูปธรรม เช่น Siem Reap - Sisaket, Pailin-Chanthaburi และ Koh Kong- Trat เป็นต้น

6.2 เจรจาในระดับทวิภาคี ให้กัมพูชาทบทวนกฎ ข้อบังคับต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าของทั้งสองฝ่าย

6.3 ภาครัฐบาลและภาคเอกชนทั้งสองประเทศควรมีการแลกเปลี่ยนการเยือน รวมทั้งให้ความร่วมมือในการจัดการแสดงสินค้าและการลงทุน เพื่อขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง

6.4 ดำเนินโครงการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One - Stop - Service : OSS) ณ จุดตรวจที่พรมแดน ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมืออีรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง ACMECS) ให้สัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี 2558 เพื่อรองรับความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

6.5 จัดการฝึกอบรมให้ความรู้ความชำนาญด้านตลาดกัมพูชาให้ผู้ประกอบการ

6.6 สนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยด้านตลาดกัมพูชาในเชิงลึก

สถานการณ์การค้าผ่านแดนไทย – เวียดนาม
ปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

1. ภาวะการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม

การค้าผ่านแดนปี 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับเวียดนาม รวม 7,877.7 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 5,653.6 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.3 โดยแยกเป็นการส่งออก 7,462.5 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 5,541.4 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.7 การนำเข้า 415.2 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 112.2 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 270.1 ทำให้ประเทศไทยได้ดุลการค้า 7,047.3 ล้านบาท

สำหรับปี 2555 (มกราคม-เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับเวียดนาม รวม 3,357.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 60.5 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มีมูลค่า 2,091.6 ล้านบาท) แบ่งเป็นการส่งออก มีมูลค่า 2,948.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.3 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มีมูลค่า 2,015.4 ล้านบาท) การนำเข้า มีมูลค่า 409.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 436.6 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มีมูลค่า 76.2 ล้านบาท) ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 2,539.7 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย – เวียดนาม ปี 2552 – 2555 (มกราคม-เมษายน)

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราเปลี่ยนแปลง		
	2552	2553	2554	2554	2555	53/52	54/53	55/54
				(ม.ค.-เม.ย.)				(ม.ค.-เม.ย.)
มูลค่าการค้ารวม	3,077.3	5,653.6	7,877.7	2,091.6	3,357.9	83.7	39.3	60.5
การส่งออก	3,022.9	5,541.4	7,462.5	2,015.4	2,948.8	83.3	34.7	46.3
การนำเข้า	54.4	112.2	415.2	76.2	409.1	106.2	270.1	436.6
ดุลการค้า	2,968.5	5,429.2	7,047.3	1,939.1	2,539.7			

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2. สินค้าสำคัญทางการค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม ในปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มีมูลค่า 1,075.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 14.4 ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง มีมูลค่า 851.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 327.7 ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า มีมูลค่า 410.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.0 เตาอบไมโครเวฟและเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ให้ความร้อน มีมูลค่า 84.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.7 และวงจรพิมพ์ มีมูลค่า 79.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 82.2

2.2 สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ มีมูลค่า 62.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ N/A (ช่วงเดียวกันของปี 2554 ไม่มี การนำเข้า) ส่วนประกอบ และอุปกรณ์รวมทั้งโครงรถและตัวถัง มีมูลค่า 38.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 64.7 เครื่องส่งสัญญาณภาพ เสียงและส่วนประกอบ มีมูลค่า 35.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 116.1 เม็ดพลาสติก มีมูลค่า 21.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ N/A (ช่วงเดียวกันของปี 2554 ไม่มี การนำเข้า) ลวดและ สายเคเบิลที่หุ้มพลาสติก มีมูลค่า 11.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1,425.0

3. ภาวะการค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม (รายจังหวัด) ในปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

3.1 การส่งออก จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกผ่านแดนไทย - เวียดนามมาก 5 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดมุกดาหารมีมูลค่า 1,049.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.5 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครพนม มีมูลค่าการส่งออก 772.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.4 จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่า 697.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.4 จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่า 243.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.3 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 185.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 52.5 และจังหวัดตราด มีมูลค่า 0.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0

3.2 จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าผ่านแดนไทย - เวียดนามมาก 5 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร มีมูลค่าการนำเข้า 355.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 457.6 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่า 21.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0 จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่า 4.4 ลดลงร้อยละ 10.6 จังหวัดตราด มีมูลค่า 0.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 0.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 30.4 และจังหวัดอื่น ๆ มีมูลค่า 26.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 283.8

ตารางแสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม ปี 2552 - 2555 (มกราคม-เมษายน)

หน่วย: ล้านบาท

จังหวัด	2552			2553			2554			2555 (ม.ค.-เม.ย.)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
มุกดาหาร	989.0	47.1	941.9	1,475.6	103.9	1,371.7	2,550.6	274.1	2,276.5	1,049.8	355.5	694.3
นครพนม	707.9	2.3	705.6	1,351.7	0.0	1,351.7	1,686.0	0.0	1,686.0	772.8	0.0	772.8
บึงกาฬ	0.0	0.0	0.0	1,715.4	0.0	0.0	1,978.2	10.0	1,968.1	697.8	4.4	693.4
สระแก้ว	32.7	0.0	32.7	553.5	0.0	553.5	721.5	24.9	696.6	243.3	21.8	221.5
หนองคาย	1,290.5	4.7	1,285.8	443.7	7.9	2,151.2	525.7	32.8	492.9	185.1	0.5	184.7
จันทบุรี	1.1	0.0	1.1	1.3	0.0	1.3	0.6	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0
ตราด	0.7	0.0	0.7	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.5	-0.4
อุบลราชธานี	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
สุรินทร์	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	-0.1	0.0	0.04	-0.04
อื่นๆ	0.0	0.3	-0.3	0.0	0.4	-0.4	0.0	73.4	-73.4	0.0	26.4	-26.4
รวม	3,022.9	54.4	2,968.5	5,541.4	112.2	5,429.2	7,462.5	415.2	7,047.3	2,948.8	409.1	2,539.7

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4. สถานการณ์การค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม

4.1 การค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม ในช่วงปี 2555 (มกราคม-เมษายน) มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน ในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 60.5 ซึ่งในส่วนของ การส่งออกขยายตัวในอัตราสูงถึงร้อยละ 46.3 โดยเป็นการขยายตัวของสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ซึ่งมีการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ อาทิเช่น เส้นทางขนส่ง ในการส่งออกผลไม้สดผ่านแดนไปจีน และเวียดนาม และสินค้าที่ส่งออกไปยังเวียดนามส่วนหนึ่งจะถูกส่งออกไปยังจีน ประกอบกับ ในช่วงเดือนเมษายน 2555 มีผลไม้ไทยออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเทศจีนและเวียดนามมีความ

ต้องการมาก ส่วนสินค้านำเข้าที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนมาก ได้แก่ เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รวมทั้ง โครงรถและตัวถังรถ เครื่องส่งสัญญาณภาพ เสียง และส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มพลาสติก

5. ปัญหาอุปสรรค

5.1 ประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบรรณความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ได้ ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าเข้าไปยังดินแดนของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงบางประเทศ ได้แก่ ประเทศจีนตอนใต้ เวียดนาม กัมพูชา และพม่าได้ โดยในส่วนของ สปป.ลาว ประเทศไทยมีความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

5.2 สภาพเส้นทางและสาธารณูปโภคของถนนในส่วนที่อยู่ในลาวและเวียดนามยังมีข้อจำกัดและมีความไม่สะดวก เช่น ปัญหาการจำกัดความเร็วของรถยนต์ในเวียดนามอันเป็นผลมาจากการที่ถนนสายหลักของเวียดนาม คือ RIA ส่วนใหญ่ยังมีเพียง 2 ช่องจราจร และเป็นเส้นทางที่ผ่านเขตชุมชน ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบถนนที่ยังจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมาก ทั้งตัวถนน สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง รวมทั้งบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอื่นๆ แต่ยังคงขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทำให้โครงการก่อสร้างล่าช้าออกไป นอกจากนี้ ยังมีปัญหาด้านเทคโนโลยีที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศมีระดับแตกต่างกัน ทำให้การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ไม่สมบูรณ์

5.3 ปัญหาอุทกภัยในภาคกลางของประเทศไทยในช่วงปลายปี 2554 ทำให้ในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 ของปี 2555 โรงงานผู้ผลิตสินค้าในกลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ยังเดินเครื่องการผลิตไม่ได้เต็มที่ที่เป็นปัญหาต่อการส่งออกสินค้าในกลุ่มดังกล่าว

6. ข้อเสนอแนะ / โอกาสทางการค้า

6.1 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการไทยควรสร้างพันธมิตรทางการค้ากับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านที่มีการค้าผ่านแดน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนในการขนส่ง ทำให้สะดวกรวดเร็วและขนส่งได้มากขึ้นเป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้า โดยไม่ต้องรอการให้สัตยาบรรณความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งต้องใช้เวลานาน

6.2 ส่งเสริมความร่วมมือทางการค้าและการลงทุน ภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS ในด้านการแลกเปลี่ยนคณะผู้แทนการค้าและการลงทุนกับเวียดนาม การจัดกิจกรรมงานแสดงสินค้าไทยในเวียดนาม การเข้าร่วมแสดงสินค้าในงานแสดงสินค้านานาชาติที่จัดในประเทศเวียดนาม และการอำนวยความสะดวกในเรื่องการผ่านพิธีศุลกากรและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

สถานการณ์การค้าผ่านแดนไทย – จีนตอนใต้

ปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

1. ภาวะการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้

การค้าผ่านแดนปี 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับจีนตอนใต้ รวม 27,615.0 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 18,890.3 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.2 โดยแยกเป็นการส่งออก 19,939.3 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 13,253.9 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.4 การนำเข้า 7,675.7 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 5,636.4 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.2 ทำให้ประเทศไทยได้ดุลการค้า 12,263.6 ล้านบาท

สำหรับปี 2555 (มกราคม-เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับจีนตอนใต้ รวม 9,239.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 51.1 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มูลค่า 6,115.3 ล้านบาท) แบ่งเป็นการส่งออกมีมูลค่า 6,912.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.3 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มูลค่า 4,181.2 ล้านบาท) การนำเข้ามีมูลค่า 2,327.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.3 (ปี 2554 (ม.ค.-เม.ย.) มูลค่า 1,934.1 ล้านบาท) ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 4,584.5 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ปี 2552 – 2555 (มกราคม-เมษายน)

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราเปลี่ยนแปลง		
	2552	2553	2554	2554	2555	53/52	54/53	55/54
				(ม.ค.-เม.ย.)				(ม.ค.-เม.ย.)
มูลค่าการค้ารวม	7,646.6	18,890.3	27,615.0	6,115.3	9,239.4	147.0	46.2	51.1
การส่งออก	3,630.2	13,253.9	19,939.3	4,181.2	6,912.0	265.1	50.4	65.3
การนำเข้า	4,016.4	5,636.4	7,675.7	1,934.1	2,327.4	40.3	36.2	20.3
ดุลการค้า	-386.2	7,617.5	12,263.6	2,247.2	4,584.5			

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2. สินค้าสำคัญทางการค้าผ่านแดนไทย – จีนตอนใต้ ปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มูลค่า 4,033.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 87.3 น้ำมันดีเซล มูลค่า 937.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.7 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มูลค่า 441.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง มูลค่า 290.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3,051.3 น้ำมันเบนซิน มูลค่า 270.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.0

2.2 สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป มูลค่า 512.7 เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.3 เครื่องส่งสัญญาณภาพ เสียงและส่วนประกอบ มูลค่า 326.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 ผักและของปรุงแต่งจากผัก มูลค่า 263.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10.53 เครื่องใช้และเครื่องตกแต่งภายในบ้านเรือนอื่นๆ มูลค่า 175.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 63.2 เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในการโทรคมนาคมและการสื่อสาร มูลค่า 133.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 693.6

3. ภาวะการค้าผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้ (รายจังหวัด) ในปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

3.1 การส่งออก จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้ มากเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัด มุกดาหาร มูลค่าการส่งออก 4,153.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 84.0 รองลงมา ได้แก่ จังหวัด เชียงราย มูลค่า 2,754.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.4 นครพนม มูลค่า 3.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.6

3.2 การนำเข้า จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้ามากเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัด นครพนม มูลค่าการนำเข้า 579.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.4 รองลงมา ได้แก่ จังหวัด เชียงราย มูลค่า 574.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.8 จังหวัด มุกดาหาร มูลค่า 306.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.3 จังหวัดอื่น ๆ มูลค่า 865.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.8 และจังหวัดน่าน มูลค่า 2.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ N/A (ช่วงเดียวกันของปี 2554 ไม่มีการนำเข้า)

ตารางแสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้ ปี 2552 - 2555 (มกราคม-เมษายน)

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	2552			2553			2554			2555 (ม.ค.-เม.ย.)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
มุกดาหาร	13.5	494.6	-481.1	8,690.4	711.2	7,979.2	12,647.3	846.0	11,801.3	4,153.7	306.1	3,847.6
เชียงราย	3,607.3	1,821.1	1,786.2	4,555.5	2,326.3	2,229.2	7,284.9	2,850.6	4,434.3	2,754.5	574.6	2,179.9
นครพนม	9.4	678.8	-669.4	8.0	943.5	-935.5	7.1	1,590.4	-1,583.3	3.8	579.1	-575.3
น่าน	0.0	2.3	-2.3	0.0	16.4	-16.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	-2.7
อื่นๆ	0.0	1,019.6	-1,019.6	0.0	1,639.0	-1,639.0	0.0	2,388.7	-2,388.7	0.0	865.0	-865.0
รวม	3,630.2	4,016.4	-386.2	13,253.9	5,636.4	7,617.5	19,939.3	7,675.7	12,263.6	6,912.0	2,327.4	4,584.5

ที่มา: กองทศโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4. สถานการณ์และข่าวที่มีผลกระทบต่อการค้าผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้

4.1 ภาวะการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ในช่วงปี 2555 (มกราคม-เมษายน) มีมูลค่ารวมเพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 51.1 ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดี ซึ่งในส่วนของ การส่งออก ขยายตัวในอัตราสูงถึงร้อยละ 65.3 โดยเป็นการขยายตัวของสินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง น้ำมันเบนซิน ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องส่งสัญญาณภาพ เสียงและส่วนประกอบ ผักและของปรุงแต่งจากผัก เครื่องใช้และเครื่องตกแต่งภายในบ้านเรือนอื่น ๆ เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในการโทรคมนาคมและการสื่อสาร ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์

4.2 นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เดินทางเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 17-20 เมษายน 2555 เพื่อกระชับความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนในฐานะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์เศรษฐกิจทั้งระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี ซึ่งในโอกาสดังกล่าวผู้นำทั้งสองฝ่ายร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ ตั้งเป้าหมายการค้าสองฝ่ายให้ขยายตัวถึง 120 พันล้านเหรียญสหรัฐ

ภายในอีก 5 ปีข้างหน้า หรือในปี พ.ศ. 2559 โดยจะมีการร่วมลงนามในเอกสารสำคัญ 3 ฉบับ คือ แผนพัฒนาระยะ 5 ปี ว่าด้วยความร่วมมือทางการค้าและเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางการค้าสินค้าเกษตร และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์ไทยกับ State Administration for Industry and Commerce ของจีน

4.3 เปิดท่าเรือแห่งใหม่ที่บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ทดแทนท่าเรือเก่าที่มีความคับแคบและมีศักยภาพรองรับสินค้าได้จำกัดเพียง ปีละประมาณ 3 แสนตัน ตั้งแต่เดือนเมษายน 2555 นี้เป็นต้นไป เพื่อให้บริการผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าตามลำแม่น้ำโขงของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน อันได้แก่ ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยท่าเรือแห่งนี้สามารถรองรับสินค้าได้ปีละกว่า 6 ล้านตัน

4.4 ในช่วงเดือนเมษายน 2555 มีการส่งออกผลไม้สดไปยังตลาดจีนเพิ่มขึ้นจากเดือนมีนาคม 2555 ถึงร้อยละ 145 เนื่องจากผลไม้ไทยเริ่มออกสู่ตลาดมาก และตลาดจีนมีความนิยมบริโภคผลไม้ไทยมาก

5. ปัญหา/อุปสรรค

5.1 ในช่วงเดือนมีนาคม-พฤษภาคมของทุกปี ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะลดลงมาก ทำให้เป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางเรือไปยังมณฑลยูนนานของจีน ทั้งนี้โดยทั่วไปแล้วระดับน้ำในแม่น้ำโขงมักจะเริ่มมีระดับสูงขึ้นในช่วงปลายเดือนพฤษภาคมซึ่งเริ่มเข้าสู่ฤดูฝน

5.2 ประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบรรณความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ได้ ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าเข้าไปยังดินแดนของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงบางประเทศ ได้แก่ ประเทศจีนตอนใต้ เวียดนาม กัมพูชา และพม่าได้ โดยในส่วนของ สปป.ลาว ประเทศไทยมีความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

5.3 จากปัญหาการปล้นและสังหารลูกเรือชาวจีน บนเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงตอนบนในเดือนตุลาคม 2554 ปัจจุบันยังต้องมีการเฝ้าระวังรักษาความปลอดภัยให้เรือขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้จากการปล้นโดยกลุ่มโจรติดอาวุธตามลุ่มน้ำโขงตอนบน

5.4 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบถนนที่ยังจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมาก ทั้งตัวถนน สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง รวมทั้งบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอื่นๆ ขณะเดียวกันก็ยังมีขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทำให้การก่อสร้างล่าช้า นอกจากนี้ ยังมีปัญหาด้านเทคโนโลยีที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศมีระดับแตกต่างกัน ทำให้การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ไม่สมบูรณ์

6. ข้อเสนอแนะ / โอกาสทางการค้า

6.1 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการไทยควรสร้างพันธมิตรทางการค้ากับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านที่มีการค้าผ่านแดน เพื่ออำนวยความสะดวก และลดขั้นตอนในการขนส่ง ทำให้สะดวกรวดเร็วและขนส่งได้มากขึ้นเป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้า โดยไม่ต้องรอการให้สัตยาบันบรรณความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งต้องใช้เวลา

6.2 ปัจจุบันตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบ สำหรับการขนส่งผลไม้ไทยที่ส่งออกผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ลงนามเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 ประเทศไทยสามารถส่งออกผลไม้ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านเส้นทางบกสาย R9 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ลาวบ້าว) และตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ลงนามเมื่อเดือนเมษายน 2554 ประเทศไทยสามารถส่งออกผลไม้ไปสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านเส้นทางบกสาย R3A หรือ R3E (เชียงใหม่ – บ่อเต็น – เชียงรุ่ง) ซึ่งในอนาคตไทยมีแผนเจรจาและสร้างความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในการเปิดเส้นทางส่งออกสินค้าเกษตรทางบกเพิ่มเติม เช่น เส้นทาง R12 (นครพนม – นาพาว – ฮานอย – กวางสี) และเส้นทาง R8 (หนองคาย – ปากซัน – ฮานอย – กวางสี) ซึ่งจะช่วยเพิ่มช่องทาง โลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันแก่สินค้าเกษตรของไทยในตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มากขึ้น

6.3 ส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง 4 ประเทศที่ติดต่อกันได้ทางแม่น้ำโขงตอนบน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน พม่า ลาว และไทย เพื่อให้การคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยแก่เรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงตอนบน จากปัญหาการปล้นเรือสินค้า เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจและสามารถเดินเรือขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ด้วยความปลอดภัย

เรื่อง กรมศุลกากรก้าวไกลสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน^๕

ประเทศไทยมีความพร้อมเต็มที่เพื่อก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้วยพื้นฐานทางเศรษฐกิจและการค้าที่แข็งแกร่ง เห็นได้จากการจัดอันดับ Doing business ในปี 2554 ของ World Bank ประเทศไทยอยู่อันดับต้นๆ อันดับที่ 17 จาก 183 ประเทศทั่วโลก ทั้งด้านความง่ายในการทำธุรกรรมและด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ภาคธุรกิจส่งออก-นำเข้า ซึ่งเป็นผลมาจากการที่กรมศุลกากรได้ดำเนินการตามแผนพิมพ์เขียว AEC Blueprint มาโดยตลอด และยังคงดำเนินการตามมาตรการต่างๆ ต่อไป

แนวทางในการทำงานของกรมฯ เพื่อก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำเป็นต้องมองการทำงานในหลายมิติ ทั้งในด้านคน กฎหมายและเทคโนโลยีใหม่ๆ ภายใต้แนวทาง คนมีคุณภาพ กฎหมายทันสมัย และเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อก้าวไปสู่ AEC 2015 โดยในเรื่องคนมีคุณภาพ ถือเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินนโยบายต่างๆ เนื่องจากกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่ต้องให้บริการแก่ประชาชนและผู้ประกอบการ ดังนั้น เพื่อรองรับ AEC เราจึงจำเป็นต้องพัฒนาด้านภาษาต่างประเทศ โดยเป็นการเตรียมพร้อมทั้งในด้านความรู้ ทักษะ สมรรถนะ และทัศนคติ ทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ภาษาญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องเรียนรู้วัฒนธรรมของประเทศเพื่อนบ้าน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กฎระเบียบปฏิบัติ และความตกลงระหว่างประเทศ อีกด้วย โดยกรมศุลกากรกำลังดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรของกรมศุลกากรเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2558 โดยมีวงเงินกว่า 60 ล้านบาท เป็นระยะเวลา 3 ปี (2555-2557) นอกจากนี้ ในเรื่องการประเมินราคาสินค้าเพื่อนำมาคำนวณภาษีอากรก็เป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องมีทักษะ กรมศุลกากรจึงอยู่ในช่วงดำเนินการเพื่อจัดอบรมบุคลากรในเรื่องการประเมินราคา GATT เพื่อให้บุคลากรมีความรู้มากขึ้นและพัฒนาการประเมินราคาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของการค้าระหว่าง ทำให้เราจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย โดยเฉพาะในการลดอุปสรรคพิธีการในการนำเข้า การส่งออกและการดำเนินธุรกิจการค้าการลงทุน โดยการแก้ไขกฎหมายที่สำคัญๆ ได้แก่ (1) พระราชกำหนดพิภคัตตราศุลกากร (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2555 เป็นการปรับปรุงแก้ไขการจำแนกประเภทสินค้าตามระบบฮาร์โมนิซเอเชียัน (the ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature : AHTN) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะส่งผลทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ใช้พิภคัตตราแบบเดียวกันและง่ายต่อการทำธุรกรรมระหว่างประเทศสมาชิก (2) อยู่ในระหว่างการร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ..... โดยจะกำหนดให้หักจ่ายเงินสินบนไม่เกิน 10 ล้านบาท หักจ่ายเป็นเงินรางวัลได้ไม่เกิน 5 ล้านบาท ขั้นตอนการดำเนินงานอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา ทั้งนี้ พรก. ดังกล่าวจะทำให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานของเจ้าหน้าที่และภาคธุรกิจได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น (3) อยู่ในระหว่างการร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ..... เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษจำนวนเงินในการรศการเรียกเก็บและจำนวนเงินเพิ่มที่เรียกเก็บ โดยโทษตามมาตรา 27 เดิมกำหนดให้ปรับเป็นเงิน 4 เท่าราคาของรวมค่าอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ แก้ไขเป็นจำคุกตั้งแต่ 6 เดือนถึง 10 ปีหรือปรับไม่เกิน 4 เท่าราคาของรวมค่าอากร หรือทั้งจำทั้งปรับ และ โทษตามมาตรา 27 ทวิ เดิมกำหนดให้จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับเป็นเงิน 4 เท่าราคาของรวมค่าอากร หรือทั้งจำทั้งปรับ แก้ไขเป็นจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 4 เท่าราคาของรวมค่าอากร หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยกฎหมายดังกล่าว อยู่ระหว่างรอเสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร

ขณะที่ เทคโนโลยีใหม่ๆ จะช่วยในการลดระยะเวลาของการผ่านพิธีการศุลกากรและลดต้นทุนด้านเอกสาร นอกจากนี้ ยังจะช่วยทำให้บุคลากรเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ดังนั้น เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade facilitation) (1) กรมศุลกากรได้นำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ ไม่ว่าจะเป็น e-Customs e-Import (e-export e-Freezone e-Warehousing และ e-payment เป็นต้น ทำให้ภาคธุรกิจสามารถทำธุรกรรมได้รวดเร็ว ผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ได้ทั่วประเทศตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและลดจำนวนเอกสาร (2) เราอยู่ในช่วง

^๕ ที่มา : กรมศุลกากร

ดำเนินการจัดตั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window: NSW) ซึ่งเป็นระบบบูรณาการ การนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยการเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ใบรับรอง ใบอนุญาต ข้อมูลการอนุญาตยกเว้นภาษี เป็นต้น โดยมีทั้งหมด 38 หน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการและ 8 หน่วยงานได้ใช้งานจริงแล้ว ซึ่งมีงบประมาณทั้งสิ้น 370.8 ล้านบาท จากปี 2552-ถึง 2555 และหาก NSW ประสบความสำเร็จ เราก็จะพัฒนาไปสู่ ASEAN Single Window (ASW) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (3) หนึ่งในเงื่อนไขที่จะได้รับสิทธิประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศอาเซียน คือการมีแหล่งกำเนิดสินค้ามาจากประเทศสมาชิกอาเซียน และเพื่อให้เกิดความง่ายในการออกใบรับรอง เราจึงได้จัดทำโครงการรับรองต้นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองโดยผู้ส่งออก (Self-Certification) ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้เพื่อลดขั้นตอนในการขอสิทธิและต้นทุนด้านเอกสารและเวลาให้กับผู้ประกอบการ *ในด้านความปลอดภัยและปราบปราม* ยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเราได้นำอุปกรณ์อันทันสมัยมาใช้ในการตรวจสอบ ได้แก่ (1) การนำระบบ X-ray มาช่วยในการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออกที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่ต้องเปิดตรวจสินค้า นอกจากนี้ ยังมีเครื่องเอกซเรย์ชนิด Mobile X-ray ซึ่งสามารถที่จะเคลื่อนย้ายไปตามด่านที่มีความจำเป็นและมีการค้าที่หนาแน่น และ (2) ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television System: CCTV System) ซึ่งโครงการมีวงเงินกว่า 740 ล้านบาท โดยมีบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อใช้ในการตรวจสอบการลักลอบและหลีกเลี่ยงต่างๆ

นอกจากนี้ ในเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของด่านศุลกากรก็จะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นประตูสู่ประเทศไทย และเราคาดว่า การค้าชายแดนจะมีบทบาทมากยิ่งขึ้นหลังจากเราได้เข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม ทำให้ไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าในอนาคต (Distribution Center หรือ Inland Container Depot) โดยจำเป็นต้องเน้นการปรับปรุงบทบาทหน้าที่ของด่านศุลกากรให้สามารถเป็น Gate Way ในการอำนวยความสะดวกให้การเคลื่อนย้ายสินค้า ณ บริเวณพรมแดน รวมถึงการปรับปรุงบทบาทในการตรวจร่วมกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านในบริเวณ Common Control Area :CCA นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้อยู่ในช่วงดำเนินการก่อสร้างด่านใหม่ๆ 4 ด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากรบูเก๊ะตา ด่านศุลกากรเชียงของแห่งใหม่ ด่านศุลกากรเชียงแสนแห่งที่ 2 ด่านพรมแดนบ้านประกอบ และในปีหน้า เราก็จะทำการปรับปรุงด่านพรมแดนสะเตา เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของการค้าชายชายแดน

โอกาสของตลาดผลไม้ไทยในจีน⁷

ข้อมูลทางสถิติ

มูลค่าการส่งออกและอัตราการขยายตัวของผลไม้สดจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคต่างๆ ช่วงปี 2009-2012(ม.ค.-พ.ค.)

อันดับ	ประเทศ	มูลค่าการส่งออก : ล้านเหรียญสหรัฐฯ					อัตราการขยายตัว(%)				
		2009	2010	2011	2011 (ม.ค.- พ.ค.)	2012 (ม.ค.- พ.ค.)	2009	2010	2011	2011 (ม.ค.- พ.ค.)	2012 (ม.ค.- พ.ค.)
1	จีน	123.37	140.77	205.39	75.58	144.99	29.40	14.10	45.91	8.70	91.83
2	ฮ่องกง	100.03	84.88	149.14	54.18	60.52	59.98	-15.15	75.71	21.45	11.71
3	เวียดนาม	13.97	14.76	29.17	8.71	39.79	380.95	5.66	97.61	-5.88	356.98
4	อินโดนีเซีย	50.06	50.71	92.46	23.61	28.09	41.04	1.28	82.35	114.48	18.96
5	ญี่ปุ่น	8.35	9.62	11.01	6.39	8.03	10.75	15.27	14.44	1.67	25.79
	อื่นๆ	73.47	77.49	84.07	39.44	39.05	16.16	19.68	-1.81	57.76	-61.50
	รวม	369.24	378.22	571.24	207.91	320.48	33.05	2.43	51.04	19.38	54.14

แหล่งที่มาข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์ประเทศไทย

ประเทศจีนถือเป็นตลาดด้านผลไม้สดจากประเทศไทยที่สำคัญ โดยจากข้อมูลทางสถิติของกระทรวงพาณิชย์ประเทศไทย พบว่า ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ถึงปี ๒๕๕๕(๕ เดือนแรก) ประเทศจีนครองความเป็นอันดับหนึ่งด้านการนำเข้าผลไม้สดจากประเทศไทยตลอดมา ขณะที่รองลงมา ๔ อันดับได้แก่ ฮ่องกง เวียดนาม อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น โดยในช่วงตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๕ ไทยมียอดการส่งออกผลไม้สดไปจีนคิดเป็นมูลค่า ๑๔๔.๙๙ ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งขยายตัวจากช่วงเวลาเดียวกัน(๕ เดือนแรก) เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๙๑.๘๓ ส่วนยอดการส่งออกผลไม้สดมาจีนตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ถึงปี ๒๕๕๕ คิดเป็นมูลค่า ๑๒๓.๓๗ ล้านเหรียญสหรัฐฯ, ๑๔๐.๗๗ ล้านเหรียญสหรัฐฯ, และ ๒๐๕.๓๙ ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งจะเห็นว่าผลไม้สดจากไทยที่ส่งออกไปยังจีนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทุกปี และยังคงขยายตัวในอัตราที่น่าพอใจได้แก่ ร้อยละ ๒๙.๔๐, ร้อยละ ๑๔.๑๐, และร้อยละ ๔๕.๙๑ ตามลำดับ ทั้งนี้การขยายตัวในปี ๒๕๕๓ ที่ชะลอลงเป็นผลมาจากวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาที่เป็นผลให้ผู้บริโภคสินค้าทั่วโลกขาดความเชื่อมั่นในการบริโภคสินค้าและบริการทั่วไปในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งก็จะเห็นว่าในตลาดภูมิภาคอื่นก็ประสบปัญหาการชะลอในการนำเข้าผลไม้สดจากไทยเช่นกัน

⁷ ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ สิงหาคม ๒๕๕๕ .สืบค้นวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๕.

หากเทียบเป็นสัดส่วนการนำเข้าผลไม้สดตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ถึง ๒๕๕๕ แล้ว พบว่าจีนและฮ่องกงเป็นตลาดที่สำคัญของประเทศไทย โดยสัดส่วนการนำเข้าผลไม้สดของประเทศจีนเมื่อเทียบกับผู้นำเข้าทั้งหมดตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ถึงปี ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๔๑, ๓๗.๒๒, และ ๓๕.๙๕ ตามลำดับ ขณะที่สัดส่วนดังกล่าวของเกาะฮ่องกงคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๙, ๒๒.๔๔, และ ๒๖.๑๑ ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าเมื่อรวมสัดส่วนการนำเข้าผลไม้สดจากประเทศจีนและเกาะฮ่องกงเข้าไว้ด้วยกันแล้ว ๒ ภูมิภาคนี้นำเข้าผลไม้สดจากไทยอยู่ที่ราวร้อยละ ๗๐ ของยอดการส่งออกทั้งหมด ซึ่งผู้บริโภคนับ ๒ ภูมิภาคนี้ต่างถือได้ว่าเป็นชาวจีนซึ่งนิยมการบริโภคผลไม้สดจากเมืองร้อนและเป็นตลาดของผลไม้สดที่สำคัญของไทย ซึ่งจากยอดการส่งออกผลไม้สดของไทยไปยังภูมิภาคดังกล่าวที่ขยายตัวต่อเนื่องทุกปีด้วยอัตราการขยายตัวแบบตัวเลขสองหลัก(บางปีมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ ๕๐ ขึ้นไป) จึงเชื่อมั่นได้ถึงศักยภาพของผู้บริโภคในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศที่รายได้ของประชากรและการเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางรวมถึงเศรษฐกิจใหม่ขยายตัวอย่างรวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ดังนั้นประเทศไทยควรรักษาฐานการตลาดด้านผลไม้สดในกลุ่มผู้บริโภคจีนให้เหนียวแน่น รวมถึงวางแผนการตลาดเพื่อส่งเสริมการบริโภคผลไม้ไทยในประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดนำเข้าที่ใหญ่ที่สุดของไทยด้วย

พัฒนาการของตลาดผลไม้ไทยในจีน

ความนิยมในผลไม้ไทยในตลาดและผู้บริโภคชาวจีนเริ่มมากขึ้นเรื่อยๆทุกปี เห็นได้จากปริมาณผลไม้สดที่นำเข้ามาเริ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เป็นต้นมา โดยช่วงก่อนปี ๒๕๕๑ นั้นผลไม้ไทยในจีนส่วนใหญ่พ่อค้าคนกลางหรือผู้กระจายสินค้าไม่กี่รายในจีนจะรับสินค้ามาจากตลาดชายฝั่งผลไม้ในมณฑลกว่างตุงเป็นหลัก ด้วยสภาพการณ์ที่ผูกขาดของตลาดนี้เอง ผลไม้ไทยจึงมีต้นทุนเมื่อถึงมือผู้บริโภคที่ค่อนข้างสูง การบริโภคผลไม้สดจากไทยขณะนั้นจึงกระจุกตัวในกลุ่มผู้บริโภควงแคบในเมืองใหญ่ที่กำลังซื้อเพียงพอหรือตามมณฑลตอนใต้ใกล้เคียงมณฑลกว่างตุง จนหลังปี ๒๕๕๒ จากการที่หน่วยงานไทยในจีนประชาสัมพันธ์ถึงคุณภาพ เอกลักษณ์ของผลไม้ไทยในงานแสดงสินค้าหรือช่องทางการตลาดต่างๆอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ประกอบการจีนเห็นโอกาสในผลไม้ไทยที่จะเติบโตในจีน รวมถึงผู้บริโภคชาวจีนก็คุ้นเคยกับผลไม้สดจากไทยมากขึ้น บริษัทจีนที่นำเข้าผลไม้สดจากไทยเข้ามาจำหน่ายตามพื้นที่ในแต่ละภูมิภาคจึงเพิ่มมากขึ้น ทําให้ผลไม้ไทยมีราคาที่ถูกลง ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงผลไม้ไทยด้วยราคาที่ไม่แพงจนเกินไป ทำให้ชาวจีนเริ่มหันมาให้ความสนใจบริโภคผลไม้ไทยตามการบอกต่อของคนรู้จัก หรือกิจกรรมส่งเสริมการขายตามช่องทางการตลาดต่างๆมากขึ้น ผลไม้สดจากไทยไม่ว่า ทุเรียน มังคุด ลำไย จึงเป็นที่นิยมในกลุ่มผู้บริโภคชาวจีนเรื่อยมา ในปี ๒๕๕๕ ที่เขตการค้าเสรีจีน - อาเซียนเปิดอย่างเต็มที่แล้ว ผู้นำเข้าผลไม้ไทยในจีนให้ความเห็นว่าเขตการค้าเสรีดังกล่าวทำให้การนำเข้าและส่งออกผลไม้ไทยเป็นไปอย่างรวดเร็วมากขึ้น แม้ว่าภาชนำเข้าผลไม้ไทยที่ลดลงเพียงเล็กน้อยจะช่วยลดต้นทุนในการประกอบการได้ไม่มาก แต่ก็มีส่วนช่วยให้การดำเนินการนำเข้าผลไม้ไทยเป็นไปได้อย่างราบรื่นทางหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งความตื่นตัวของผู้ส่งออกผลไม้ไทยที่มีมากขึ้นต่อเขตการค้าเสรีดังกล่าว ทำให้ตั้งแต่ต้นปี ๒๕๕๕ ที่ผ่านมามีผู้ส่งออกผลไม้ไทยสนใจติดต่อเข้ามายังบริษัทนำเข้าผลไม้ในจีนหลายรายเอง ผู้นำเข้าผลไม้สดในจีนจึงประหยัดต้นทุนและเวลาในการติดต่อฝ่ายผู้ส่งออก ซึ่งก็ถือเป็นการช่วยให้ผู้ซื้อและผู้ขายผลไม้สดจากไทยๆได้มาเจอกันอีกทางหนึ่ง นอกเหนือจากงานแสดงสินค้าและการจับคู่การค้าของภาครัฐ โอกาสที่ยังเปิดกว้างสำหรับผลไม้ไทยในจีน

1. ชื่อเสียงของผลไม้ไทยในผู้บริโภคชาวจีน

หากกล่าวถึงผลไม้เขตร้อน(Tropical Fruit)แล้วผู้บริโภคชาวจีนจะนึกถึงแหล่งผลิตจากในประเทศจีนอย่างเงาะ ทุเรียนหรือภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นสำคัญ(ไทย เวียดนาม ฟิลิปปินส์) แต่ทั้งนี้ผลไม้จากไทยหากเทียบกับผลไม้จากแหล่งผลิตอื่นยังคงมีความได้เปรียบในด้านของความเชื่อมั่นที่มีในกลุ่มผู้บริโภค ทั้งในเรื่องของคุณภาพและรสชาติ ซึ่งก็ยังคงครองใจผู้บริโภคชาวจีนอยู่แม้ว่าราคาอาจจะค่อนข้างสูงโดยเปรียบเทียบกับผลไม้จากแหล่งอื่นแต่ผู้บริโภคก็ยังเลือกบริโภคผลไม้ไทยอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน้าช่วงเทศกาลหรือโอกาสพิเศษต่างๆของชาวจีน ก็นิยมเลือกซื้อผลไม้จากไทยมารับประทานร่วมกับครอบครัว ผู้อาวุโส หรือกลุ่มเพื่อน สำหรับผลไม้ไทยที่ครองใจผู้บริโภคชาวจีนอย่างมากจนหากกล่าวถึงผลไม้ชนิดนั้นๆแล้วจะต้องนึกถึงประเทศไทย ได้แก่ ทุเรียน ลำไย และมังคุด

2. กระแสรักสุขภาพที่กำลังได้รับความนิยมในจีน

เนื่องจากกระแสของการส่งเสริมสุขภาพรวมถึงอาหารปลอดสารปรุงแต่งกำลังได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มผู้บริโภคชาวจีน ดังนั้นไทยจึงควรอาศัยโอกาสที่ประเทศมีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวและอาหารมาประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงคุณค่าและความปลอดภัยของผลไม้ไทยที่มีต่อร่างกาย โดยสามารถประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางการตลาดต่างๆในจีน ซึ่งนอกจากจะช่วยขยายตลาดของผลไม้ไทยในส่วนที่มีอยู่ก่อนได้เพิ่มมากขึ้นแล้ว ยังอาจช่วยขยายตลาดของผลไม้ไทยที่ยังไม่คิดตลาดในจีนอื่นๆได้อีก เช่น แก้วมังกร กล้วยไข่ มะเฟือง ฝรั่ง เสาวรส มะขาม รวมถึงผลไม้อื่นๆที่มีสรรพคุณเด่นในด้านการส่งเสริมสุขภาพและความงาม ทั้งนี้เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ชาวจีนได้บริโภคผลไม้รวมถึงทำให้ผลไม้ไทยเป็นที่รู้จักในจีนมากขึ้น

3. การส่งเสริมสินค้าผลไม้แปรรูปเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง

มีข้อสังเกตว่าผู้ที่นิยมซื้อหรือบริโภคผลไม้ไทยส่วนใหญ่จะเป็นวัยผู้ใหญ่ ดังนั้นการแปรรูปผลไม้ให้เหมาะสมกับการใช้ชีวิตของคนรุ่นใหม่จึงสามารถช่วยแก้ปัญหาและปรับมุมมองของผู้บริโภคกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ว่าผลไม้เขตร้อนนั้นรับประทานยากและอาจมีกลิ่นรุนแรงมีกลิ่นรุนแรง โดยสามารถส่งเสริมการส่งออกผลไม้ไทยที่แปรรูปแล้วมายังตลาดจีนได้ เช่น ผลไม้อบแห้ง ผลไม้กระป๋อง ผลไม้ทอดกรอบ นอกจากนี้จะเป็นการเพิ่มความหลากหลายของทางเลือกในการบริโภคผลไม้ไทยในกลุ่มผู้บริโภคชาวจีนแล้ว ยังเป็นการเพิ่มมูลค่าและช่วยบรรเทาปัญหาผลไม้ล้นตลาดในประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งหากพิจารณาจากรูปแบบการบริโภคของชาวจีนจะพบว่ามีความคุ้นเคยและชื่นชอบการบริโภคผลไม้แปรรูปเป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็นผลไม้อบแห้งหรือผลไม้ทอดกรอบ ดังนั้นจึงไม่ยากที่ผลไม้ไทยที่ขึ้นชื่อเรื่องคุณภาพและรสชาติสำหรับชาวจีนจะตีตลาดผลไม้แปรรูปดังกล่าว

โอกาสและความเป็นไปได้ของไทยในการพัฒนาเป็น “Logistics Hub of ASEAN”^๖

จากสภาพทำเลที่ตั้งโดยรวมของประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งประกอบด้วย ไทย กัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม และ
จีนตอนใต้ (มณฑล ยูนนานและกวางสี ได้อย่างไม่ยากนัก ทั้งนี้เพราะมีความได้เปรียบเชิง ภูมิรัฐศาสตร์
(Geopolitics Location) กล่าวคือ ประเทศไทยตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างมหาสมุทรอินเดียในส่วนของทะเลอัน
ดามัน มีความยาวพื้นที่ 467 ไมล์ทะเล และมหาสมุทรแปซิฟิก ในส่วนของทะเลอ่าวไทยมีความยาวพื้นที่ติด
ทะเล 994 ไมล์ทะเล อีกทั้งยังมีพรมแดนติดกับประเทศสมาชิกในกลุ่ม ASEAN ได้แก่ ประเทศ สปป.ลาว,
พม่า, กัมพูชา โดยทุกประเทศสามารถใช้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อไปยังมาเลเซีย และสิงคโปร์ และในทาง
กลับกันสามารถเชื่อมสิงคโปร์และมาเลเซียผ่านไทยขึ้นไปจนถึงจีนตอนใต้ได้ด้วย

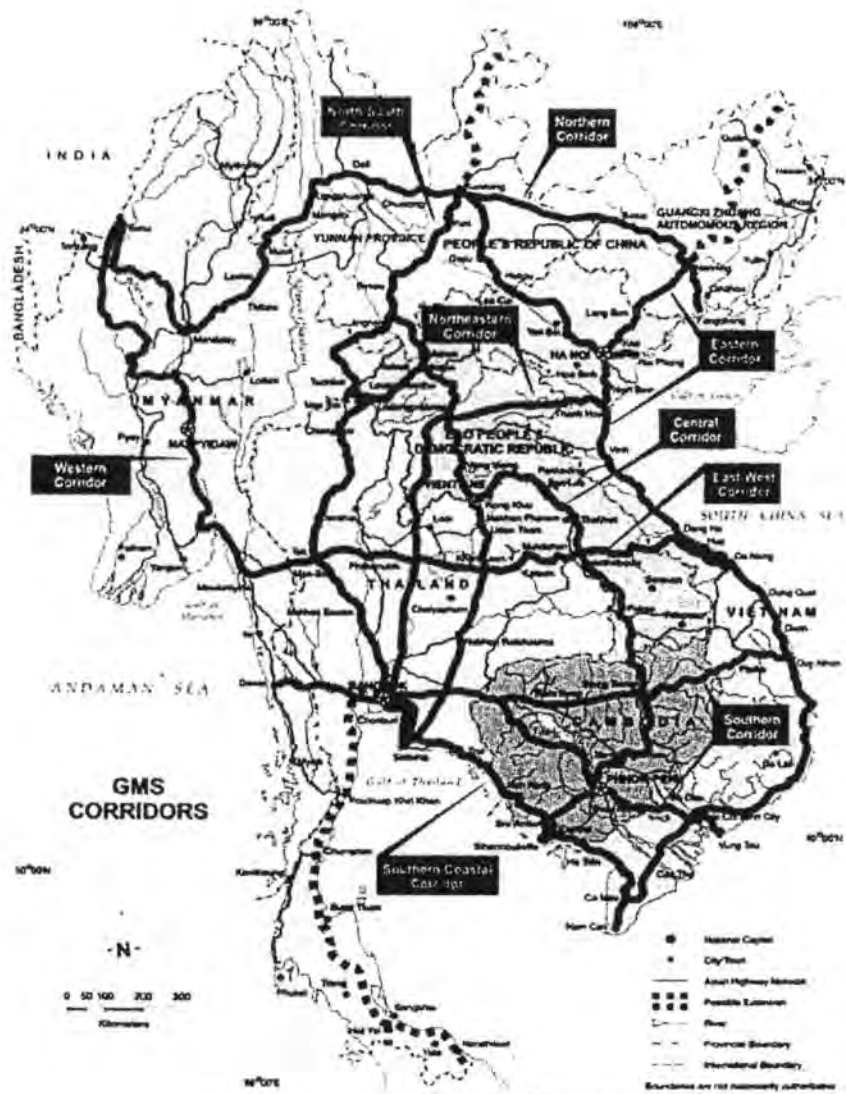
การพัฒนาเส้นทางคมนาคม/ขนส่ง ตามแผนการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

แผนการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ นับเป็นแผนงานที่มีลำดับความสำคัญสูงสุดภายใต้กรอบ
ความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายผลประโยชน์ของการ
พัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งไปในเขตที่ห่างไกลใน GMS เพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยมีศูนย์กลางการ
เจริญเติบโตสำหรับการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อเปิดโอกาสให้มีการลงทุนจากทั้งภายในและภายนอก GMS
และเพื่อให้มีกลไกในการจัดลำดับความสำคัญและประสานงานการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

ปัจจุบัน GMS ได้มีการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) สำคัญ 3 แนวหลัก และ 6
แนวย่อย ดังนี้

1. แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)
หรือเส้น R9 เชื่อมโยงเมาะละหม่ง - เมียวดี (พม่า) - แม่สอด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ -
มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบาว - เว้ - ดองฮา - ดานัง (เวียดนาม) มีจุดที่
เชื่อมต่อกับเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) หลายเส้นทาง ได้แก่ (1) ย่างกุ้ง- ดาไว (2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (3)
หนองคาย- กรุงเทพฯ (4) เส้นทางหมายเลข 13 ในลาว และ (5) ทางด่วน 1A ในเวียดนาม เส้นทาง EWEC จึง
มีบทบาทสำคัญในการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลาง
ของลาว นอกจากนี้ EWEC ยังเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน และ
เชื่อมต่อทางบกกับแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจย่อย 2 แนว คือ

^๖ ที่มา : สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน, กรมการค้าต่างประเทศ.



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

1.1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมจากจีนตอนใต้ในมณฑลยูนนาน และมณฑลกวางสี และมาบรรจบกันที่เมืองชานอัยและเลียบชายฝั่งทะเลจีนตอนใต้ในเวียดนาม เชื่อมต่อกับเส้น EWEC ที่เมืองดานัง และเชื่อมต่อกับเส้น SEC ที่กวางนังและวังเต่า ซึ่งเส้นทางนี้เชื่อมผ่านท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญๆ เช่น ดานัง วังเต่า และกาเมา

1.2 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันตก (Western Economic Corridor: WEC) เชื่อมต่อจากเส้น EWEC ที่เมืองเกาะละแหม้ง ในพม่าและเชื่อมต่อขึ้นเหนือไปยังเมืองเนปิดอร์ และไปสิ้นสุดที่ชายแดนพม่า-อินเดีย ที่เมืองทามู

2 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงจากจีนตอนใต้ผ่านไทยและสามารถเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ ซึ่งเส้น NSEC นี้จะเชื่อมกับเส้น EWEC ที่จังหวัดพิษณุโลก และต่อลงมาเชื่อมกับเส้น SEC ที่กรุงเทพฯ และเชื่อมต่อกับ 2 แนวย่อยสำคัญ คือ

2.1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC) เชื่อมจากชายแดนพม่า-อินเดีย ที่เมืองทามู และเชื่อมต่อกับเส้น NSEC ที่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ต่อมายังเมืองหนานหนิงในมณฑลกว๋างสีและมาสิ้นสุดที่ท่าเรือฝางเซิงทางฝั่งทะเลจีนใต้

2.2 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ตะวันออก (North-Eastern Economic Corridor) เชื่อมจากกรุงเทพฯ-เลย-หลวงพระบาง-และสิ้นสุดทางทะเลจีนใต้ที่เมืองฮานโฮี เวียดนาม

3 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมจากทวาย (พม่า)-กรุงเทพฯ-พนมเปญ (กัมพูชา)-โฮจิมินห์ (เวียดนาม) และต่อไปยังท่าเรือวังเต่า โดยเส้นนี้จะเชื่อมต่อกันอีกสองแนวย่อยสำคัญ คือ

3.1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Southern Coastal Economic Corridor) เป็นเส้นเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยจากเมืองกำเมา ทางตอนใต้สุดของเวียดนาม ผ่านจังหวัดในที่ราบปากแม่น้ำโขง เข้าสู่กัมพูชาที่จังหวัดกัมโปต ไปยังเมืองท่องเที่ยวชายทะเลสีหนุวิลล์ สู่เกาะกง เข้าสู่ประเทศไทยที่ตราด ผ่านเมืองพัทยา ท่าเรือแหลมฉบัง เข้ากรุงเทพฯ เส้นทางสายนี้นับเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวสายยาวอีกสายหนึ่งที่เริ่มจากภาคใต้เวียดนามมายังกรุงเทพฯ ไปยังกาญจนบุรี และไปยังเมืองทวายในพม่า

3.2 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนกลาง (Central Economic Corridor) เป็นเส้นกลางที่เชื่อมโยงระหว่างแนวพื้นที่เศรษฐกิจทั้งหมดไว้ด้วยกัน โดยเส้นที่ 1 เริ่มจากสัททีบ-นครราชสีมา-ขอนแก่น-หนองคาย-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-และไปบรรจบกับเส้น NSEC ที่บ่อเต็น เส้นที่ 2 เชื่อมจากสีหนุวิลล์-พนมเปญ- ปากเซ-ท่าแขก-และบรรจบกับเส้นที่ 1 ที่เวียงจันทน์

จากแนวเส้นทางเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าประเทศไทยไม่เพียงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมและการขนส่งของภูมิภาคแล้ว แต่ยังเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดียนับแต่ตลาดการค้าที่สำคัญของโลก เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐ และยุโรป ซึ่งหากมีการขนส่งทางบกผ่านทางประเทศไทยจะสามารถประหยัดต้นทุนและย่นเวลาในการขนส่งได้ โดยเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพสูงต่อการขนส่งระหว่างภูมิภาค ได้แก่

- เส้นทาง NSEC ที่เชื่อมระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของไทย โดยทางบกผ่านลาว มายังท่าเรือแหลมฉบัง และมายังฝั่งพม่าที่ท่าเรือที่เกาะพะเยา และท่าเรือทวาย ในฝั่งทะเลอันดามัน
- เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาวมายังจังหวัดมุกดาหาร และลงมาสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ตามแนวเส้นทาง EWEC ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับกลุ่มประเทศ Pacific และกลุ่มประเทศตะวันออกกลางและยุโรป ซึ่งหากมีการเชื่อมโยงตาม

เส้นทางดังกล่าวจะสามารถประหยัดต้นทุนและเวลา โดยไม่ต้องขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาทางตอนใต้ของประเทศไทย

- เส้นทางเชื่อมโยงEWEC ทางบกจากท่าเรือตานังผ่านลาวผ่านประเทศไทยทางตะวันออกเฉียงเหนือไปทางตะวันตกเฉียงเหนือเข้าสู่สหภาพพม่า และเชื่อมต่อเส้น Western Corridor ไปยังอินเดีย โดยเส้นทางดังกล่าวจะสามารถเชื่อมโยงอินเดียเข้ากับกลุ่มประเทศ Pacific ได้ โดยทำให้ไม่ต้องมีการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา
- เส้นทางเชื่อมโยงไทยกับอินเดียและประเทศใกล้เคียงทางทะเลระหว่างท่าเรือทางฝั่งทะเลอันดามัน เช่น ทวาย และเมาะละแหม่งของพม่า เชื่อมมายังไทย โดยไม่ต้องขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังอ้อมช่องแคบมะละกา ซึ่งคาดว่าประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการค้ากับประเทศในกลุ่มดังกล่าวได้มากขึ้น

การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การดำเนินงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นผลจากการประชุมรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 16 ที่ชานอัย ประเทศเวียดนามเมื่อวันที่ 16-20 สิงหาคม 2553 โดยไทยจะเข้าร่วมผลักดันให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟในจีเอ็มเอส 1 เส้นทาง ภายใน 10 ปี (ระหว่างปี 2555-2565) และเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาของประเทศไทยในด้านต่างๆ รวมถึงการประเมินปริมาณการขนส่ง ต้นทุนค่าก่อสร้างและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงดังกล่าว ได้กำหนดเส้นทางใหม่ทางการค้า (New Trade Lane) ที่สำคัญในอนาคต รวม 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

- เส้นทางที่หนึ่งกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง
- เส้นทางที่สองกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง (ผ่านบ่อเต็น-โมฮัน หรือบ่อหาร)-หนานหนิง-ชานอัยและโฮจิมินห์ ซิตี้
- เส้นทางที่สามกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ชานอัย และโฮจิมินห์ ซิตี้
- เส้นทางที่สี่กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ชานอัย และโฮจิมินห์ ซิตี้ -คุนหมิง-หนานหนิง

โดยทั้ง 6 ประเทศมีความเห็นได้ว่าเส้นทางแรก คือ กรุงเทพฯพนมเปญ โฮจิมินห์ซิตี้คุนหมิงหนานหนิง เป็นเส้นทางที่น่าจะทำได้ก่อนเนื่องจากลงทุนต่ำมีระยะทางช่วงที่ขาดหายสั้นกว่าเส้นทางอื่นและคาดการณ์ว่าการขนส่งในอนาคตจะมีปริมาณมาก

ไทยสนับสนุนให้แผนงาน GMS เร่งพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาคให้เป็นรูปธรรมโดยเร็วเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งในหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) โดยได้ยืนยันท่าทีในเรื่องการพัฒนาเส้นทางรถไฟของ อนุภูมิภาคว่าควรจะสนับสนุนเส้นทางรถไฟที่มีความพร้อมโดยไม่จำกัดอยู่เพียงแค่เส้นทางที่หนึ่งหรือเส้นทางตามที่กรอบยุทธศาสตร์ฯ ได้ระบุไว้

ขณะเดียวกันไทยและจีนได้เจรจาหารือที่จะลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดรางมาตรฐาน 1.4 เมตร หรือ แสตนด์การ์ดเกด จาก จ.หนองคาย ผ่านกทม.แล้วต่อไปยังชายแดนไทย-มาเลเซีย ระยะทางกว่า 1,000 กิโลเมตรเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของจีนที่จะสร้างจากเมืองคุนหมิงมายังเมืองเวียงจันทน์สปป.ลาว อันอยู่ในแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อในภูมิภาคโดยตั้งเป้าดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับที่อาเซียนจะก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) โดยความคืบหน้าดังกล่าวนับเป็นอีกก้าวที่สำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอีกทั้งยังเป็น การสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอย่างจีนตอนใต้ โดยเฉพาะการค้า ชายแดนและผ่านแดนที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องซึ่งจะได้รับปัจจัยหนุน



จากทั้งการลดภาษีนำเข้าร้อยละ 0 อันเนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้าสินค้าและบริการภายใต้กรอบอาเซียน โดยเฉพาะสาขาโลจิสติกส์ที่มีเป้าหมายในการเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบในปี 2556 และภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่มีมากขึ้น

ขณะเดียวกันจีนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของภูมิภาคนี้โดยเฉพาะการเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพและเป็นทางออกสู่ทะเลเพื่อกระจายสินค้าของจีนไปสู่ยุโรป สหรัฐ และภูมิภาคอื่นๆได้ จีนจึงมียุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อ GMS และ ASEAN โดยการจัดทำแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อในภูมิภาค GMS โดยตั้งเป้าหมายให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับที่อาเซียนจะก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อย่างสมบูรณ์โดยจีนได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางรถไฟจากจีนไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ดังนี้

- **สหภาพพม่า** – จีนได้เข้ามาลงทุนในเส้นทางรถไฟสาย จ้าวผิว-มูเซ เชื่อมระหว่างพม่าและมณฑลยูนนาน โดยผ่านเมืองเนบิตอร์ เพื่อเชื่อมไปสู่ท่าเรือน้ำลึกจ้าวผิว ในพม่า ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2556

- **ลาว** – จีนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางรถไฟในลาวที่สำคัญได้แก่

- (1) เส้นทางบ่อเต็น-หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์ เพื่อใช้ขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร โดยเส้นทางรถไฟสายนี้จะเชื่อมต่อกับทางรถไฟสาย กรุงเทพ-หนองคาย ของไทย

- (2) เส้นทางท่าแขก-มุกเกีย (ด้านชายแดนลาว-เวียดนาม) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปสู่ทะเลที่สั้นที่สุดของลาว

- **เวียดนาม** – จีนมีส่วนร่วมในการสร้างทางรถไฟจากคุนหมิง และหนานหนิงสู่ฮานอย เพื่อเชื่อมไปยัง โฮจิมินห์-พนมเปญ-กรุงเทพ

- **ไทย** – ได้ร่วมกับจีนในการร่างกรอบความร่วมมือด้านการพัฒนากิจการรถไฟระหว่างประเทศไทยกับจีนในเส้นทางหลัก 5 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ เส้นทางกรุงเทพ-ระยอง เส้นทางกรุงเทพ-อุบลราชธานี และเส้นทางกรุงเทพ-สุดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทยซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการเสนอร่างฯดังกล่าวต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบต่อไป

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

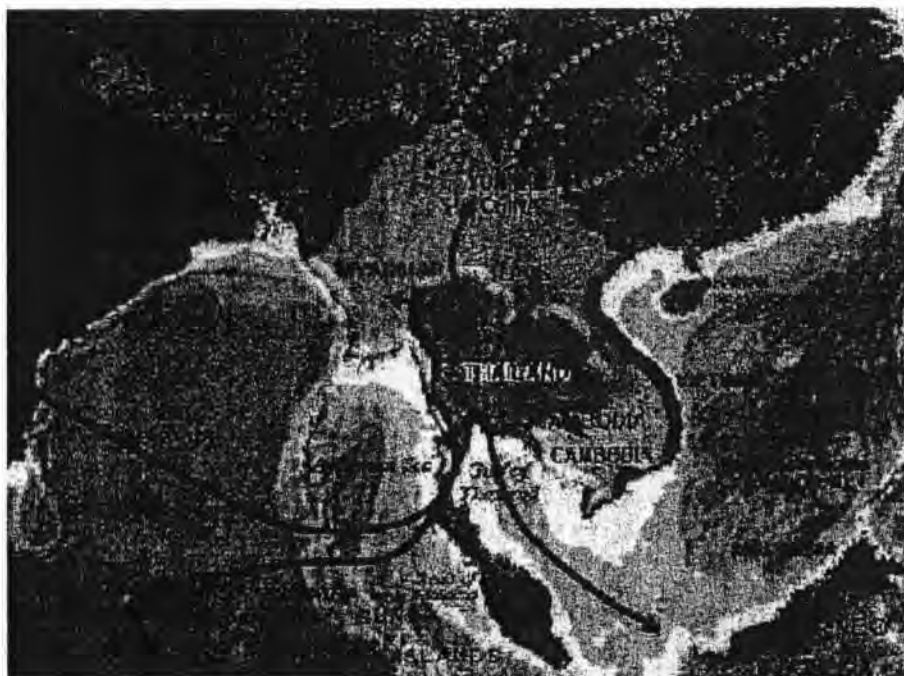
นอกจากการพัฒนาเส้นทางตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจทั้ง 9 แนว และการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแล้ว ยังมีการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ คลังสินค้า และท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนี้

1. การพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือตางิ่งในเวียดนามในเส้น EWEC ให้มีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้

- 2 การพัฒนาท่าเรือที่ ว่างเต่า กวางนิง น้ากาน การขยายขนาดท่าเรือและการก่อสร้างคลังสินค้าที่ สีหนุวิลล์ การสร้างคลังเก็บสินค้าเพิ่มเติมที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับเส้น SEC และ Southern Coastal Economic Corridor
- 3 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่ทวายเพื่อเชื่อมต่อกับเส้น SEC และท่าเรือที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อกับเส้น EWEC

Logistics Hub of ASEAN: โอกาสและความเป็นไปได้ของไทย

จากแผนการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก และแผนยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เห็นได้ว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นอย่างมาก เนื่องจากทั้งเส้นทางตามพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟส่วนใหญ่จะเชื่อมโยงผ่านประเทศไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านของไทย ทั้ง ลาว พม่า และกัมพูชา และมุ่งไปสู่ประเทศต่างๆในอาเซียนและเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียได้



ที่มา: รุทธ์ พนมยงค์, *Logistics Development in the GMS*

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าจีนได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการพัฒนาเส้นทางในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งโครงข่ายทางรถไฟและเส้นทางเชื่อมทางถนน เพราะจีนได้เล็งเห็นถึงผลประโยชน์ต่างๆที่จีนจะได้รับ โดยเฉพาะการผลักดันให้นครคุนหมิง และหนานหนิงกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีนที่ติดต่อกับประเทศอาเซียนและเอเชียใต้ นอกจากนี้จีนยังใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟที่เชื่อมจากมณฑลยูนนานมาสู่

ประเทศไทย และมุ่งสู่ทางใต้เพื่อกระจายสินค้าจากจีนไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ ดังนั้นไทยเปรียบเสมือนเป็น Buffer Zone หรือสะพานเศรษฐกิจเชื่อมประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงและศูนย์กลางทางการคมนาคมในภูมิภาคนี้ เนื่องจากไทยได้เปรียบในเรื่องภูมิรัฐศาสตร์

อย่างไรก็ตามในทางตรงกันข้ามแนวเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคม/ขนส่งต่างๆ และการเชื่อมโยงเครือข่ายทางรถไฟดังกล่าวนี้ อาจจะทำให้ประเทศไทยเป็นเพียงเส้นทางผ่านเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนเท่านั้น ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของไทย ดังนั้นการปรับเปลี่ยนระบบการค้าของประเทศสมาชิกในภูมิภาค GMS และ ASEAN เพื่อให้เกิดความเป็นเสริมมากยิ่งขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการคมนาคมขนส่ง ภายใต้ความตกลงหรือในกรอบความร่วมมือต่างๆ ประเทศไทยจะต้องพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างแหล่งการค้าและการลงทุน และจะต้องสนับสนุนความได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของไทยเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจการค้า และการลงทุนแก่ไทยอันจะนำไปสู่การเป็นประเทศศูนย์กลางทางคมนาคม/ขนส่งที่มีศักยภาพของอาเซียนในอนาคต

โอกาสท่องเที่ยวไทย เร่งเจาะ 5 ตลาดลุ่มน้ำโขง⁹

ทั้งนี้ จากรายงานด้านการท่องเที่ยวของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระบุว่า นับตั้งแต่ปี 2545 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาเยือนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประมาณ 16.0 ล้านคน ต่อมาในปี 2549 เพิ่มจำนวนเป็น 22.4 ล้านคน ล่าสุดในปี 2553 คาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ เดินทางมาเยือนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในราวๆ ประมาณ 30 ล้านคน โดยแนวโน้มในปี พ.ศ.2558 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ เดินทางมาเยือนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพิ่มจำนวนเป็น 52.02 ล้านคน โดยอานิสงส์ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นนี้ จะทำให้ประเทศไทยได้ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวในภูมิภาคดังกล่าวจำนวนไม่น้อย

'การเติบโตอย่างต่อเนื่องของนักท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศดังกล่าว เกิดจากความร่วมมือของกลุ่มประเทศ GMS ที่ได้เดินหน้าดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอด 18 ปีที่ผ่านมา โดยโครงการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน ในกลุ่มประเทศ GMS เป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว สหภาพพม่า ไทย เวียดนาม และจีน (ยูนนาน-จินตอนใต้)

โดยมีการร่วมลงนามในกรอบความร่วมมือด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และการท่องเที่ยว ในหลายๆ กรอบความร่วมมือ ไม่ว่าจะเป็น GMS (Greater Mekong Sub-region), ASEAN, BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation), ACMECS (Ayeyawady - Chao Phraya Mekong Economic Cooperation Strategy) ซึ่งจะมีวัตถุประสงค์ในภาพรวม เพื่อร่วมกันพัฒนาภูมิภาคไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน'

ประวัติศาสตร์-วัฒนธรรมจุดขายหลัก

ทั้งนี้ หากวิเคราะห์ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การท่องเที่ยวกลุ่มประเทศดังกล่าวยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากจุดขายหลักของแต่ละประเทศที่โดดเด่น ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวไม่ว่า แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ในลักษณะ Heritage Site อาหาร การกิน และอสังหาริมทรัพย์ โดยในหลายสถานที่ ได้รับการยกย่องจาก UNESCO ให้เป็นมรดกโลก ไม่ว่าจะเป็น นครวัด-กัมพูชา เมืองหลวงพระบาง-สปป.ลาว เมืองเก่ากรุงศรีอยุธยาและสุโขทัย-ประเทศไทย ฮาลองเบย์ของเวียดนาม ล้วนเป็นสิ่งดึงดูดใจที่มีศักยภาพสูงสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

'อีกทั้งยังมีวิถีชีวิต (Way of Life) ความเป็นอยู่ อสังหาริมทรัพย์ที่ขึ้นชอของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ด้วย อันจะส่งเสริม เกื้อกูล และสามารถนำไปสู่ความสงบสุขในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทำให้เกิดการบูรณาการ

⁹ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายสัปดาห์ 2 สิงหาคม 2553. <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=88251>.

การท่องเที่ยวอนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน ในรูปแบบจุดหมายปลายทางเดียวกัน (Single Tourism Destination) โดยจะต้องมีการทำการตลาดร่วมกัน มีการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นร่วมกันอย่างจริงจังและจริงจังมากขึ้น'

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางเชื่อมโยงเพื่อการท่องเที่ยวในหลายๆ ช่องทางอย่างเสรีต่อไป ตลอดจนจะต้องมีแผนการเชิงปฏิบัติการในการจัดอุปสรรคการท่องเที่ยวในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต่างๆ อาทิ การออกวีซ่า ณ จุดผ่านแดน บรรยากาศความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาล ระบบโลจิสติกส์ระหว่างอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น

ไทย-จีน บิ๊กท่องเที่ยวเอเชีย

สำหรับ ประเทศไทย ถือเป็นประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่มีแหล่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพมากที่สุด ถือเป็นประเทศผู้นำด้านการท่องเที่ยวแนวหน้าในระดับทวีปเอเชีย ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีการเจริญเติบโตที่ดีที่สุด และทวีปเอเชียยังเป็นทวีปที่มีนักท่องเที่ยวมาเยือนเป็นอันดับ 2 รองมาจากทวีปยุโรป และเป็นจุดหมายปลายทางที่การท่องเที่ยวมีการขยายตัวมากที่สุด โดยคาดว่าจะขยายตัวมากขึ้นตามการเติบโตของจีนและอินเดีย

ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จุดเด่นประเทศไทย มีความคุ้มค่าเรื่องของราคา และมูลค่าของเงินที่จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่า (Thailand: Land of Value of Price) แม้ว่าศักยภาพทางด้านการบริหารงานและการจัดการภาครัฐและเอกชน รวมทั้งปัญหาการจัดการทางเศรษฐกิจและการเมือง ที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ในทุกๆ ด้านก็ตาม'

นอกจากนี้ ยังมีจีนเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีศักยภาพตลาดเติบโตไม่แพ้กัน โดยคาดการณ์ว่า ในอีกไม่เกิน 10 ปีข้างหน้า จีนจะเป็นผู้ส่งออกนักท่องเที่ยวที่มากที่สุดในโลกและจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีผู้ไปเยือนมากที่สุดเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นประเทศที่มีความคุ้มค่าของราคา แต่การท่องเที่ยวของประเทศไทย จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องการการเข้ามามีส่วนร่วม ความรักใคร่สามัคคีในหมู่คณะ ต้องการจัดสรรผลประโยชน์และกระจายรายได้ที่ทั่วถึง ในการจัดการและบริหารการท่องเที่ยวไทย โดยจะต้องเริ่มตั้งแต่รากหญ้า ที่เป็นคนในท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นฝ่ายที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม

'หากคนท้องถิ่นมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการพัฒนา การส่งเสริมการท่องเที่ยว ย่อมทำให้การพัฒนา การส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นไปอย่างลำบาก และทำให้นักท่องเที่ยวไม่สนใจที่จะมาท่องเที่ยว ณ ท้องถิ่นที่เจ้าของพื้นที่ไม่ยินดี ไม่พร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวท้องถิ่น โดยชุมชน ในลักษณะแนวทางที่เรียกกันว่า การท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT Community Based Tourism) เป็นพื้นฐานแรกๆ ในการที่จะทำให้การท่องเที่ยวในชุมชน มีความเข้มแข็ง มีการบริหารจัดการพื้นฐานที่ดี และนำไปสู่ความยั่งยืน สามารถต่อยอดและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งกันและกัน'

หากสามารถจัดอุปสรรคการท่องเที่ยวในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหลายๆ ประการได้ บรรยากาศการท่องเที่ยวก็จะดีขึ้นเป็นเงาตามตัว และความเจริญทางด้านเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงก็

จะเติบโตอย่างยั่งยืนไปด้วย อีกทั้งความสัมพันธ์ระหว่างบ้านพี่เมืองน้องในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จะมีความแน่นแฟ้น รักใคร่สามัคคีมากยิ่งขึ้นไป

แน่วแน้นเทคโนโลยี-เพิ่มบูรณาการ

นอกจากนี้ สำหรับการท่องเที่ยวของประเทศไทย ควรมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีบทบาทมากขึ้นทุกๆ วัน ก็จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมา การท่องเที่ยวของประเทศไทยยังมีจุดอ่อน ยังขาดการบูรณาการข้อมูลการท่องเที่ยวที่ดี ไม่มีแผนผังเว็บไซต์ การท่องเที่ยวทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อย และเว็บไซต์ส่วนใหญ่ทางการท่องเที่ยวของไทย

โดยเฉพาะโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวหน่วยงานรัฐ ยังไม่เปิดให้มีการจองการบริการผ่านระบบออนไลน์ อีกทั้งประเทศเพื่อนบ้านในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหลายประเทศ ยังขาดความพร้อมในเรื่องสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว ในเมืองท่องเที่ยวหลักๆ อาทิ เมืองย่างกุ้ง ประเทศพม่า จะพบว่า มีปัญหาแทบทุกด้าน โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว'



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน

๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น. โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘