



## การประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ  
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

วันศุกร์ที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องคอนสแต็ท โรงแรมอิมพีเรียล แม่ฮ่องสอน รีสอร์ท จังหวัดแม่ฮ่องสอน





สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
Office of the National Economic and Social Development Council

# โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



บริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด  
INTEGRATED ENGINEERING CONSULTANTS CO.,LTD.

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัด ในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด้านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลง ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและ การบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหาร จัดการบริเวณชายแดน ของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และพัฒนา แนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



# แนวทางปฏิบัติที่ดีและกรณีศึกษา



## แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

### มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

### มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าชายมีสภาพคล่องขึ้น และมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

### มิติที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยช่วยลดเวลาการขนส่ง (Lead time) และความไม่แน่นอน (Uncertainty) อาทิ การจัดส่งล่าช้า ขาดความชำนาญและความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการพิธีศุลกากร

การพัฒนา  
นโยบาย

การปรับปรุง  
กฎระเบียบ

การปรับปรุง  
การบริการ  
จัดการชายแดน

ที่มา: World Bank 2011

## การสังเคราะห์ที่ได้ผลเป็น 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณา

1

การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน

การบริหารด่านชายแดนร่วมกัน, One-stop Border Post, การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน, การแบ่งปันผลประโยชน์

2

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

การตรวจสอบการข้ามแดน, การแบ่งปันข้อมูล, การพัฒนา Single Joint Analysis Centre, Customs Code

3

การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

การพัฒนา Single Transaction Record, การลงทุนสร้าง Databank, Single Joint Analysis Centre

4

การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน

แหล่งเงินทุนของประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกัน หรือแหล่งเงินทุนจากภายนอก

5

การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน

6

การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านการเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

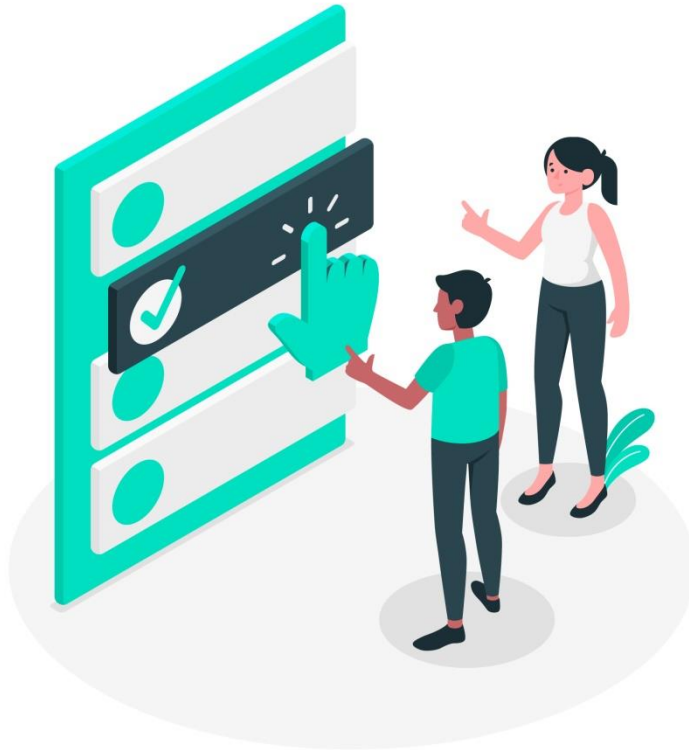
การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



# การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



## การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพโดยกระบวนการ AHP



- การตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making: MCDM) เกี่ยวข้องกับการที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกัน
- โดยหนึ่งในวิธีที่นิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ที่ถูกพัฒนาขึ้นโดย Thomas L. Saaty แห่งมหาวิทยาลัยเพนซิลวาเนีย ในช่วงคริสต์ทศวรรษ 1970 จากพื้นฐานความรู้ในด้านคณิตศาสตร์และจิตวิทยา
- เป็นเทคนิคที่ถูกใช้อย่างแพร่หลายในการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (MCDM) สามารถนำไปใช้งานได้หลายขอบเขตของงานวิจัย เช่น การจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection)



## เกณฑ์ที่ใช้สำหรับการตัดสินใจ

### เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด่าน ๆ อาทิ มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออก จำนวนรถบรรทุก และจำนวนตู้สินค้า ความแออัดของการจราจรหน้าด่านฯ และแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในอนาคต

### เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบและมีความสามารถในการรองรับสินค้า อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต เป็นต้น

### เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐ และภาคธุรกิจในพื้นที่

### เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์ และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

## กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- 1** กำหนดพื้นที่ที่ต้องการศึกษาคัดเลือก → 5 ภูมิภาคในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 พื้นที่
- 2** กำหนดด้านบุคลากรที่มีความสำคัญในแต่ละพื้นที่ → สัมภาษณ์ผู้แทนของสำนักงานศุลกากรภาค 1-4 พื้นที่ละ 3 ทางเลือก จำนวนทั้งสิ้น 24 ด้านศุลกากร
- 3** พัฒนาและสำรวจข้อมูลด้วยวิธี AHP → แบบสำรวจทั้งระบบ online และ offline ประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 22 ท่าน
- 4** วิเคราะห์และประมวลผล AHP → คำนวณคะแนนของแต่ละด้านศุลกากรในแต่ละพื้นที่ จัดอันดับด้านศุลกากรที่ได้คะแนนมากที่สุด (#1)–น้อยสุด (#3)
- 5** นำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ → ด้านศุลกากรที่มีศักยภาพ 1 แห่งในแต่ละพื้นที่ หรือร่วมกับ สศช. และผู้ทรงคุณวุฒิ

สำหรับการศึกษาในเชิงลึก  
ได้ดำเนินการศึกษาใน  
5 พื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบ  
ของ 10 ด้านศุลกากร

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรเชียงของและด้านศุลกากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรหนองคาย และด้านศุลกากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรอรัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด้านศุลกากรระนอง

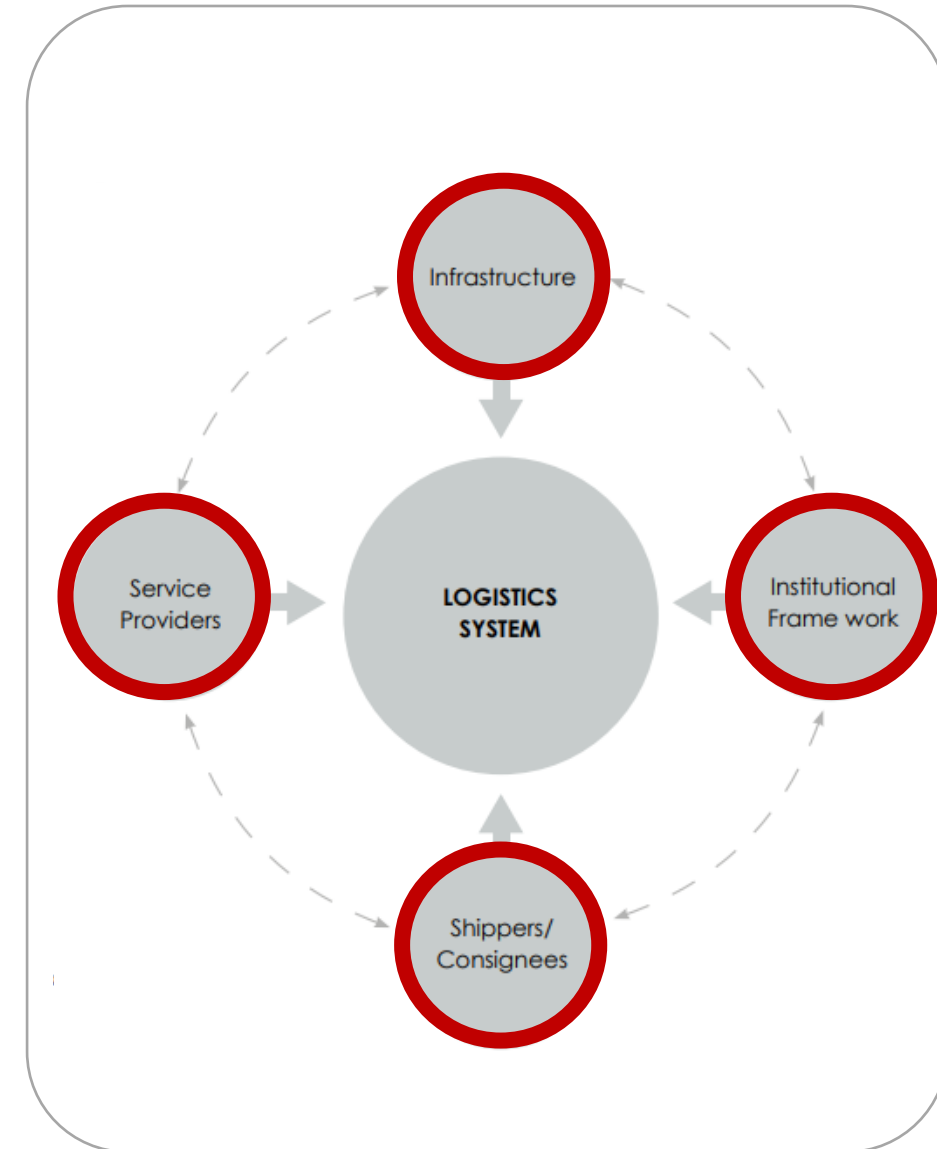


## แนวทางการศึกษาเชิงลึก



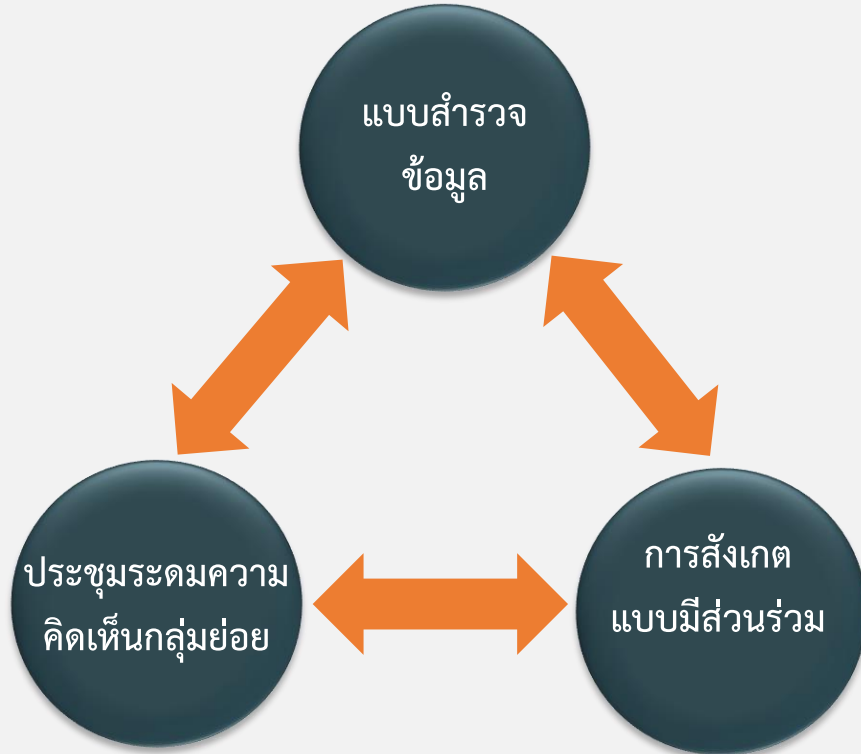
## แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- ศึกษาเชิงลึกด้วย**ตัวแบบองค์ประกอบ**ของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system)
- ใช้**วิธีการตรวจสอบสามเส้า (triangulation)** เพื่อเป็นแนวทางการยืนยันความน่าเชื่อถือและความถูกต้อง (Credibility, reliability และ validity) ของข้อมูลและผลการศึกษา
- การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า ยังช่วยในการอธิบายแง่มุมที่แตกต่างกันของข้อมูลที่ได้ หรือในบางกรณีก็สามารถช่วยหนุนเสริม**ยืนยันความถูกต้องของข้อมูล**ได้อีกด้วย
- การตรวจสอบสามเส้า (triangulation) เป็นการ**ใช้เครื่องมือวิจัย**หลายอย่างในการศึกษาปรากฏการณ์เดียวกัน และ**ไม่จำเป็นต้องมี 3 เครื่องมือ** แต่อาจมีมากกว่า 3 เครื่องมือก็ได้



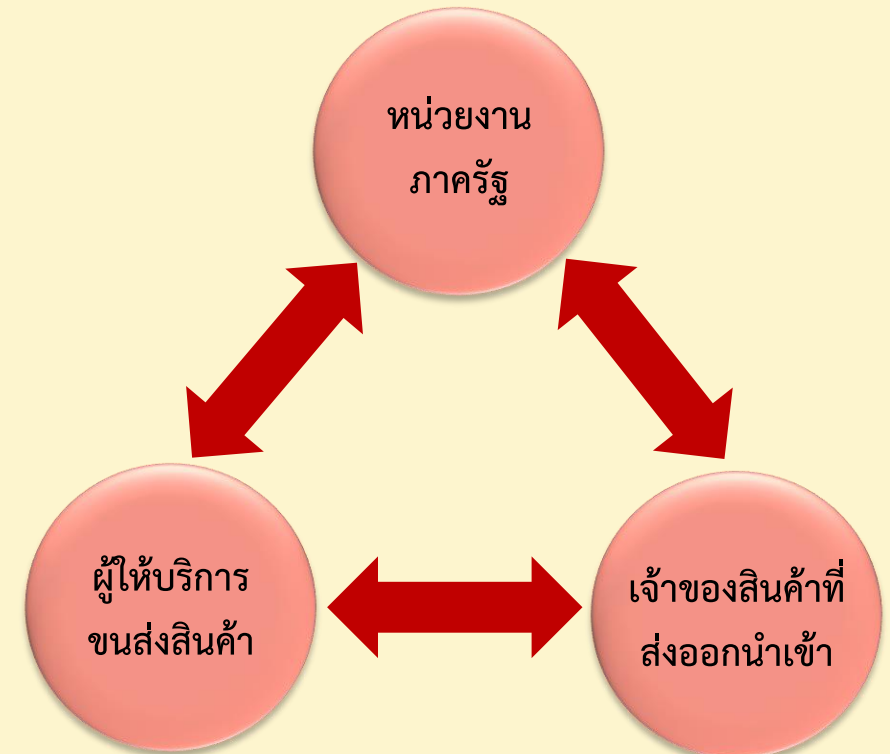
### การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวม  
ข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน



### การตรวจสอบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูล (Data triangulation)

เป็นการเปรียบเทียบและตรวจสอบความแน่นอนของข้อมูล  
โดยนำข้อมูลที่ได้จากหลาย ๆ แหล่งข้อมูลมาเปรียบเทียบกัน





## การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

	การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน	การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน	การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การประเมินประสิทธิภาพความสามารถในการส่งมอบสินค้า	ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า
หน่วยงานศุลกากร	✓	✓	✓		
หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง	✓	✓	✓		
หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.)	✓	✓	✓		
หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข)	✓	✓	✓		
ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ	✓	✓		✓	✓
คนขับรถขนส่งสินค้า	✓	✓			✓
ตัวแทนออกของรับอนุญาต	✓	✓	✓	✓	✓
ผู้ค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า	✓	✓	✓	✓	✓



## การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

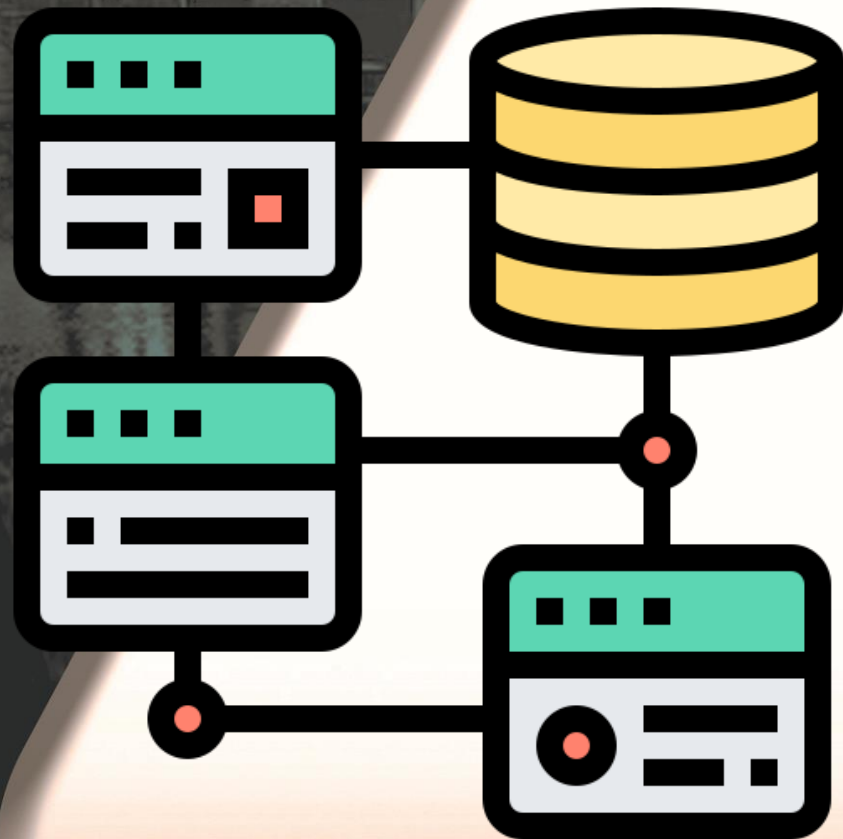
- **บริบท**ที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน
- **ความพร้อมและความต้องการ** ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ **ปัญหาและอุปสรรค**ที่ผ่านมา
- **ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่น**ในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม
- **ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนา**ด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน
- **แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์**และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และการจัดการพื้นที่ชายแดน





## การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

- การสำรวจพื้นที่เพื่อให้เข้าไปถึงสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา
- แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่ เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ



# การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ และเสนอแนวทางการพัฒนา



## การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro level)** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) โดยเป็นข้อมูลที่ได้จากสำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2 (Meso level)** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมสำหรับแต่ละพื้นที่ จำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system) ที่สะท้อนประสิทธิภาพผ่านตัวชี้วัด 4 ตัว ประกอบด้วย ตัวชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro level)** เป็นการพัฒนาดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่ สำหรับกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ และดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับประเทศไทยเพื่อสะท้อนการดำเนินงานในภาพรวมและเป็นแนวทางสำหรับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของการพัฒนาประเทศต่อไป

## ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro)

### 5 มิติการประเมินตามกรอบ CPMM

- 1) ระยะทางและเส้นทางการขนส่ง
- 2) ระยะเวลาการขนส่ง
- 3) ค่าใช้จ่ายที่จุดผ่านแดน
- 4) ค่าใช้จ่ายระหว่างทาง
- 5) ความเร็วในการเดินทาง

### 3 มิติการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

- 1) ตัวชี้วัดระดับมหภาคและระดับนานาชาติ
- 2) ตัวชี้วัดระดับจุลภาค

### 11 มิติการประเมินตามกรอบ TFIs

- 1) Information availability
- 2) Involvement of the Trade Community
- 3) Advance rulings
- 4) Appeal procedures
- 5) Fees and charges
- 6) Formalities – documents
- 7) Formalities – automation
- 8) Formalities – procedures
- 9) Internal co-operation
- 10) External co-operation
- 11) Governance and impartiality

## ตัวชี้วัดระดับที่ 2 (Meso)

ตัวชี้วัด #1  
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

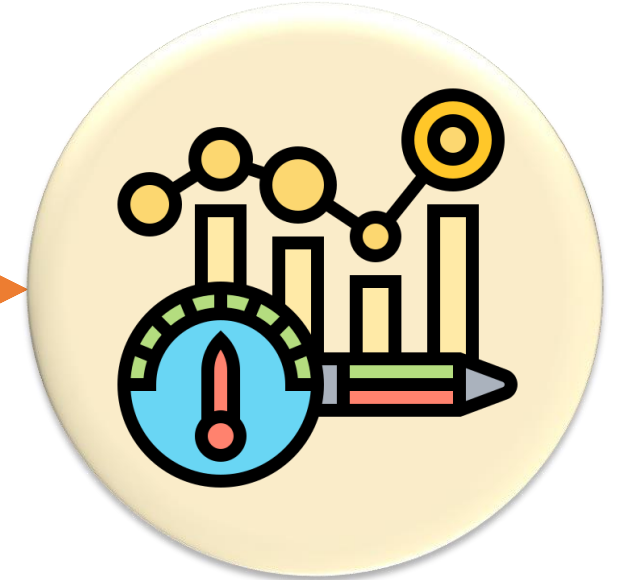
ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมาย  
และกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3  
ด้านเจ้าของสินค้า

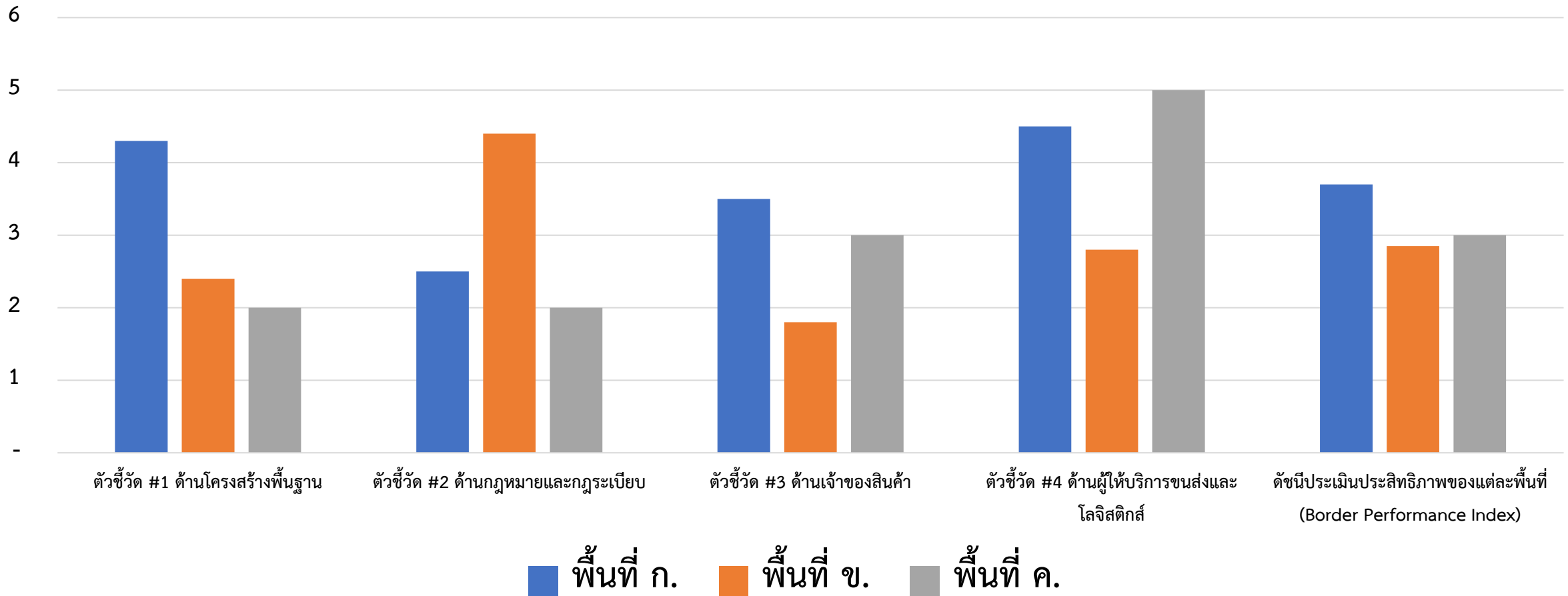
ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการ  
ขนส่งและโลจิสติกส์

## ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro)

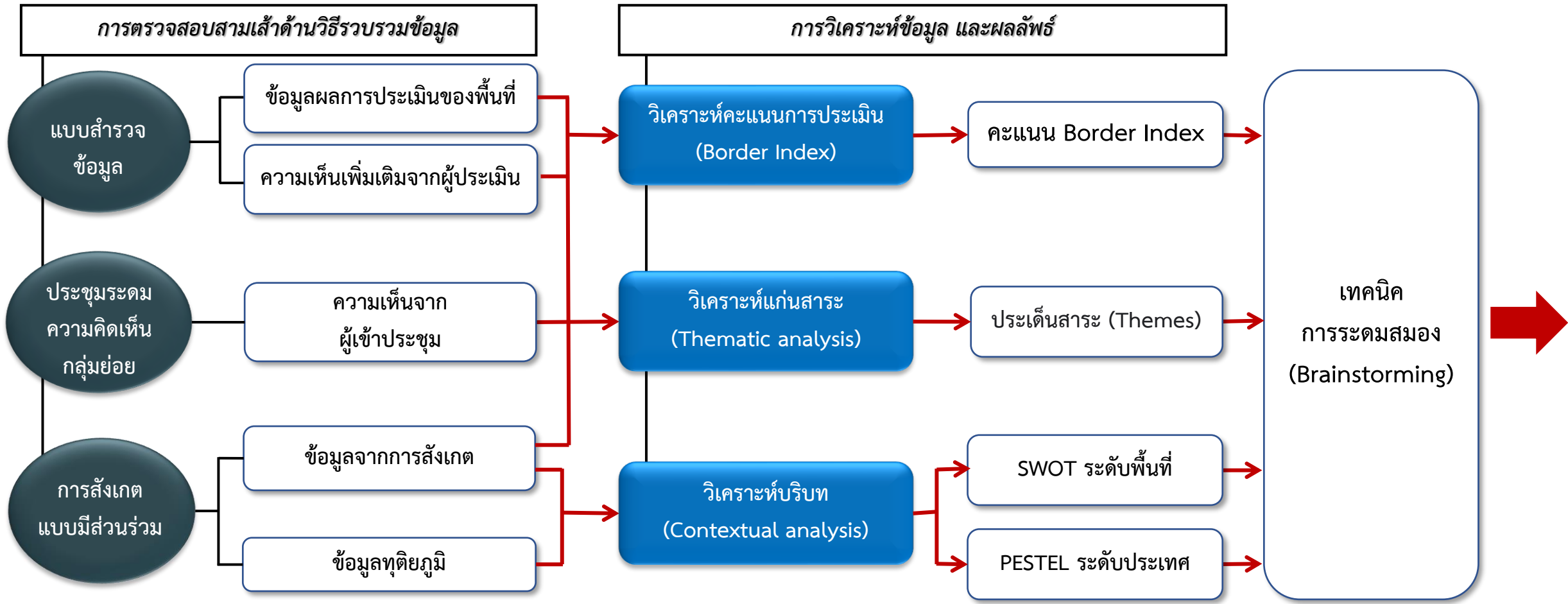
ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่  
(Border Performance Index)



## ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่



## กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา



## กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา

### ตัวชี้วัดและแนวทางการการพัฒนา





ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม  
และโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนา  
สิ่งอำนวยความสะดวก







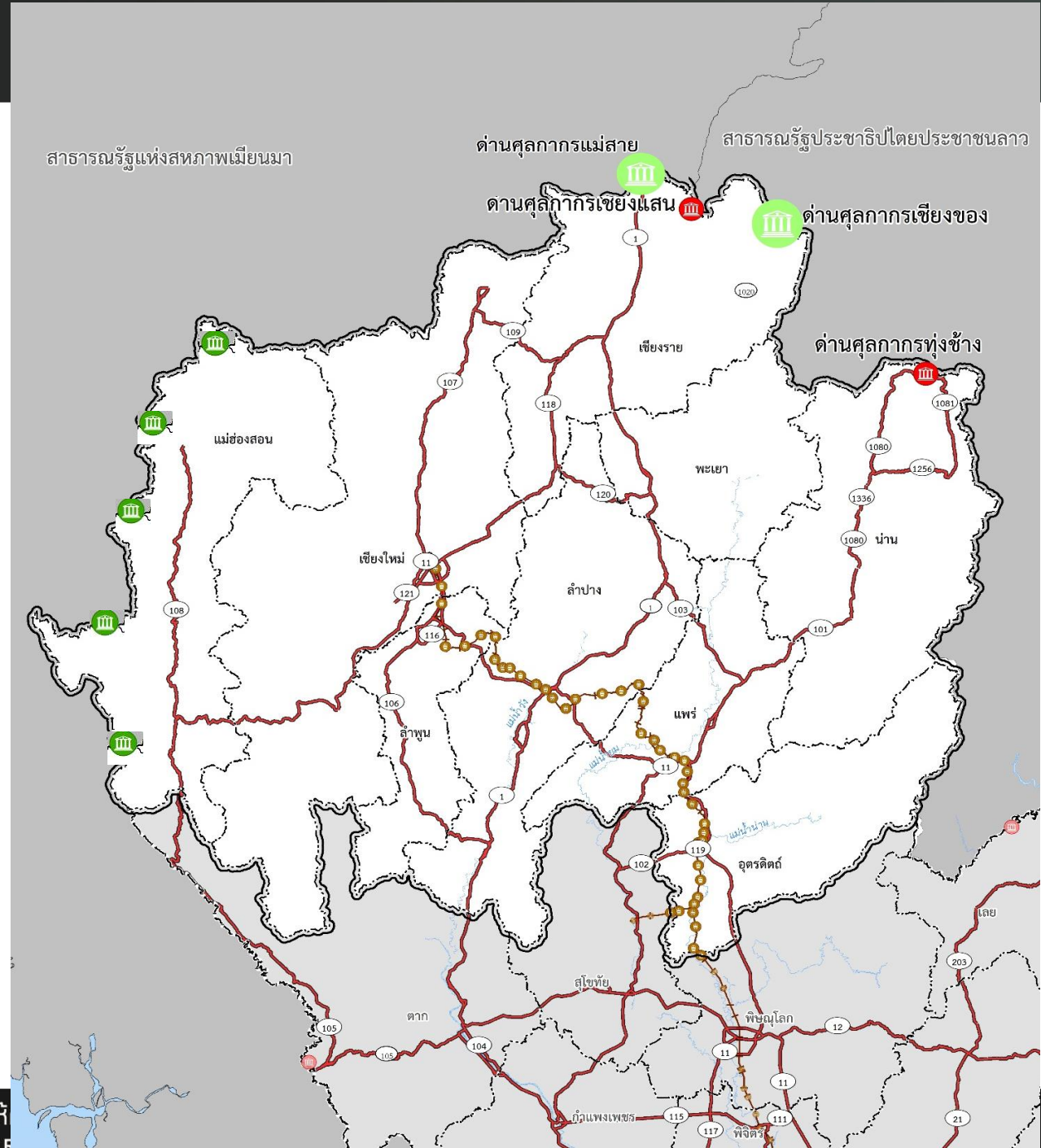
# ภาคเหนือ

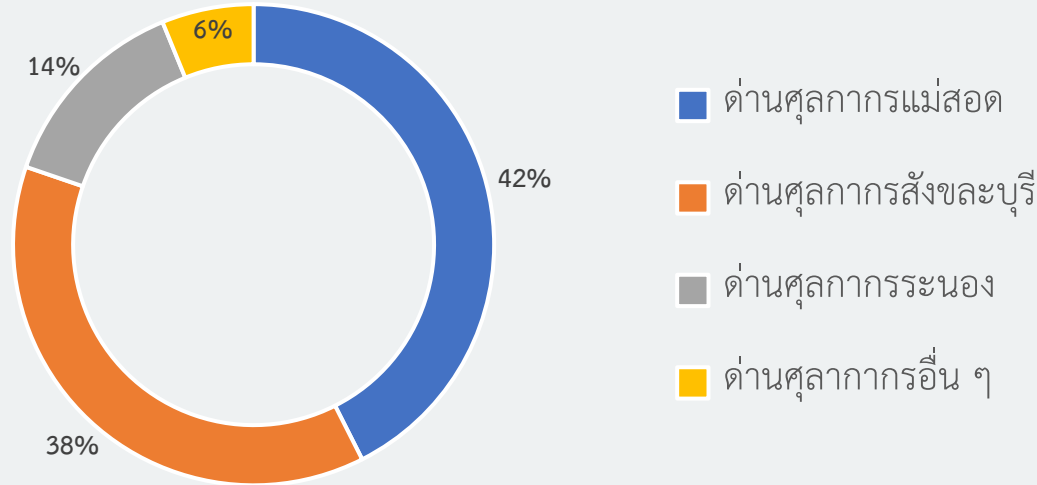
จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ

- (1)ด่านศุลกากรเชียงของ
- (2)ด่านศุลกากรเชียงแสน
- (3)ด่านศุลกากรแม่สาย

จังหวัดแม่ฮ่องสอน

มีจุดผ่านแดน 5 แห่ง





สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา

มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 86,897 ล้านบาท	มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 98,010 ล้านบาท
<p><b>สินค้านำเข้าสำคัญ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น</li> <li>- พลาสติกหรือแซ่เย็น</li> <li>- อาหารแปรรูปจากปลา</li> <li>- ถั่วลิสง</li> <li>- ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า</li> </ul>	<p><b>สินค้าส่งออกสำคัญ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่</li> <li>- เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู</li> <li>- เหล็ก กำมะถัน ดิน และหิน ปูนขาวและซีเมนต์</li> <li>- เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปโภค</li> <li>- ยานบก</li> </ul>



# ลักษณะกายภาพ

พื้นที่เชื่อมต่อถึง 3 รัฐที่สำคัญ

- ตอนเหนือ ติดกับ รัฐฉาน
- ตอนกลางติดกับเมืองลอยก่อ รัฐคะยา
- ตอนใต้ติดกับรัฐกะเหรี่ยง



## จุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดน

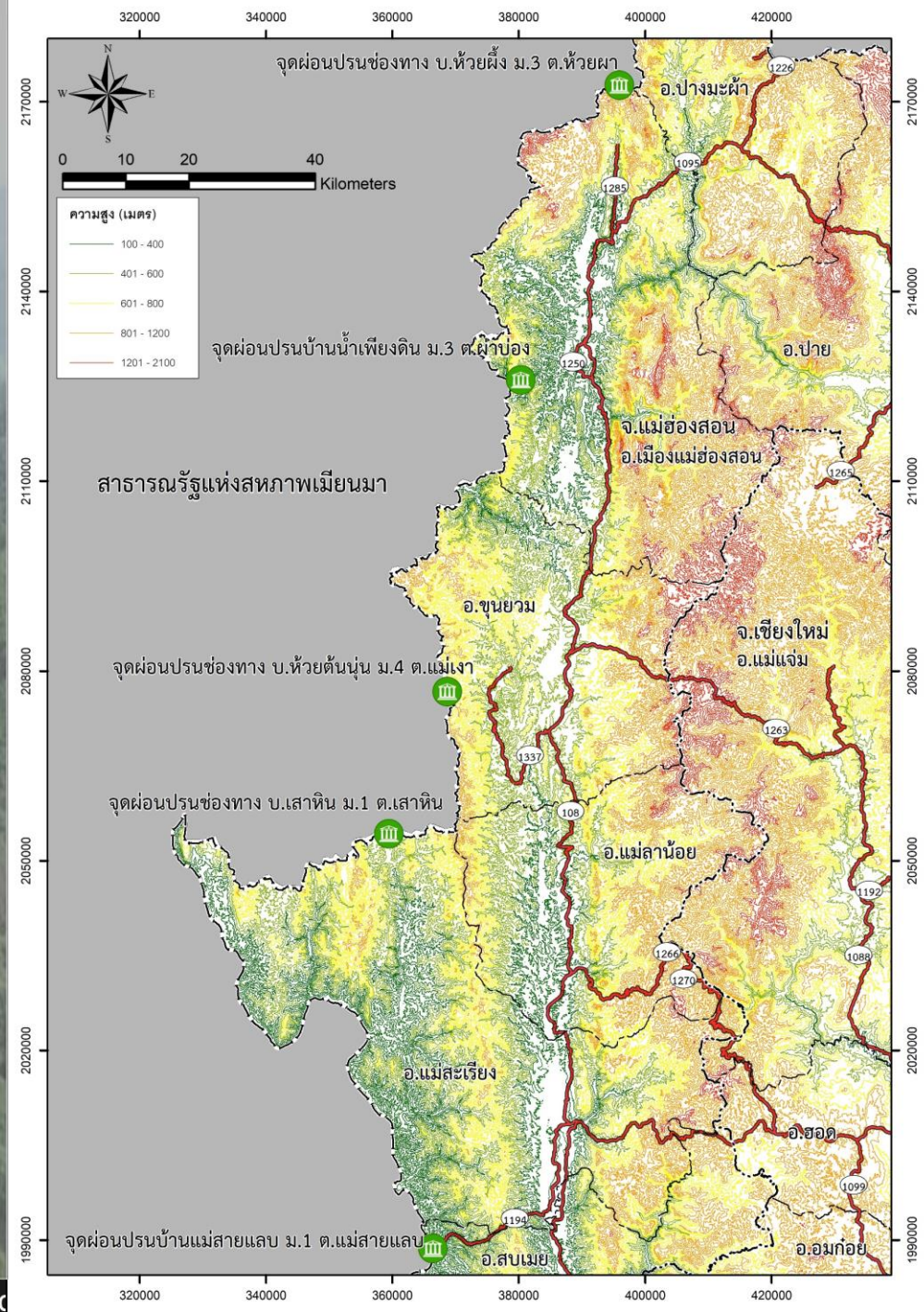
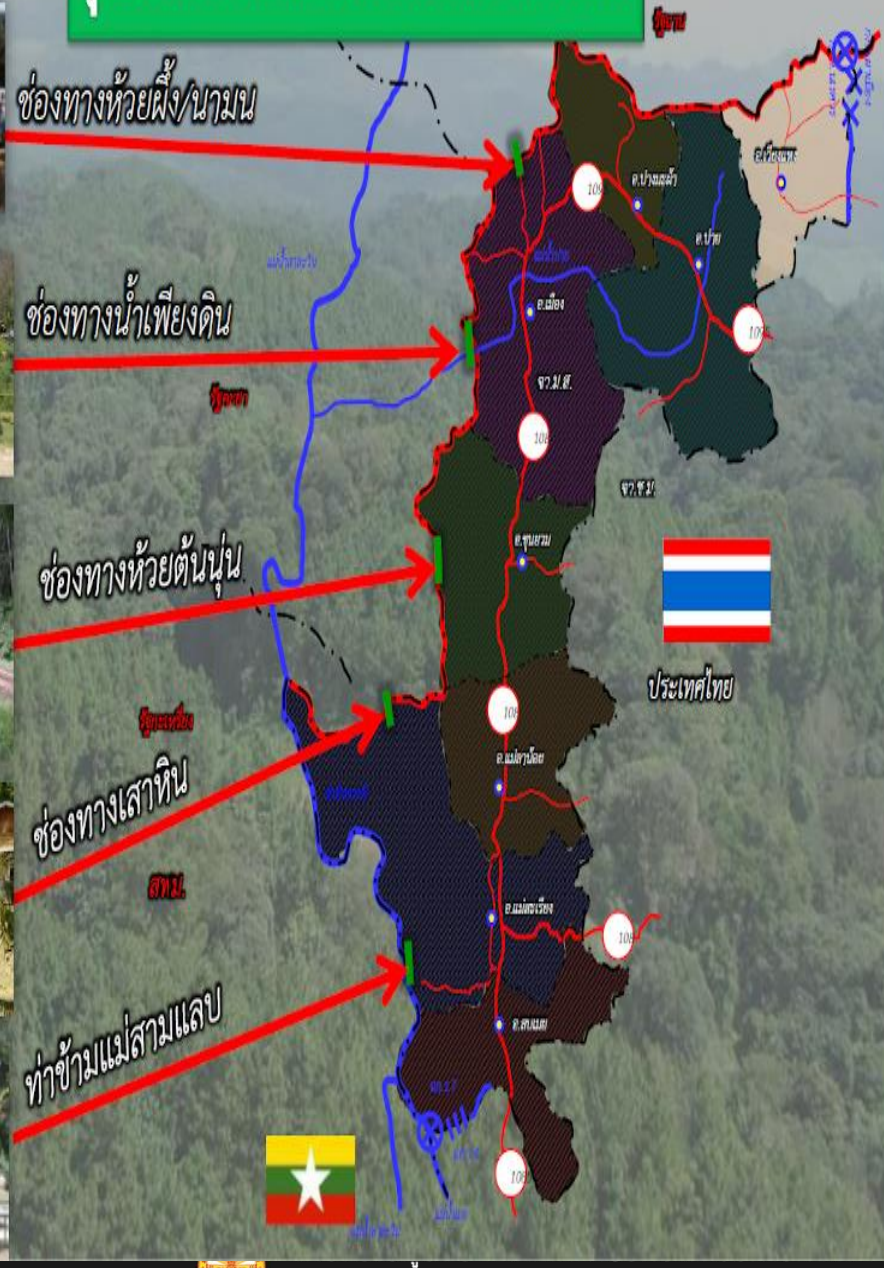
ช่องทางห้วยผึ้งนวม

ช่องทางน้ำเพียงดิน

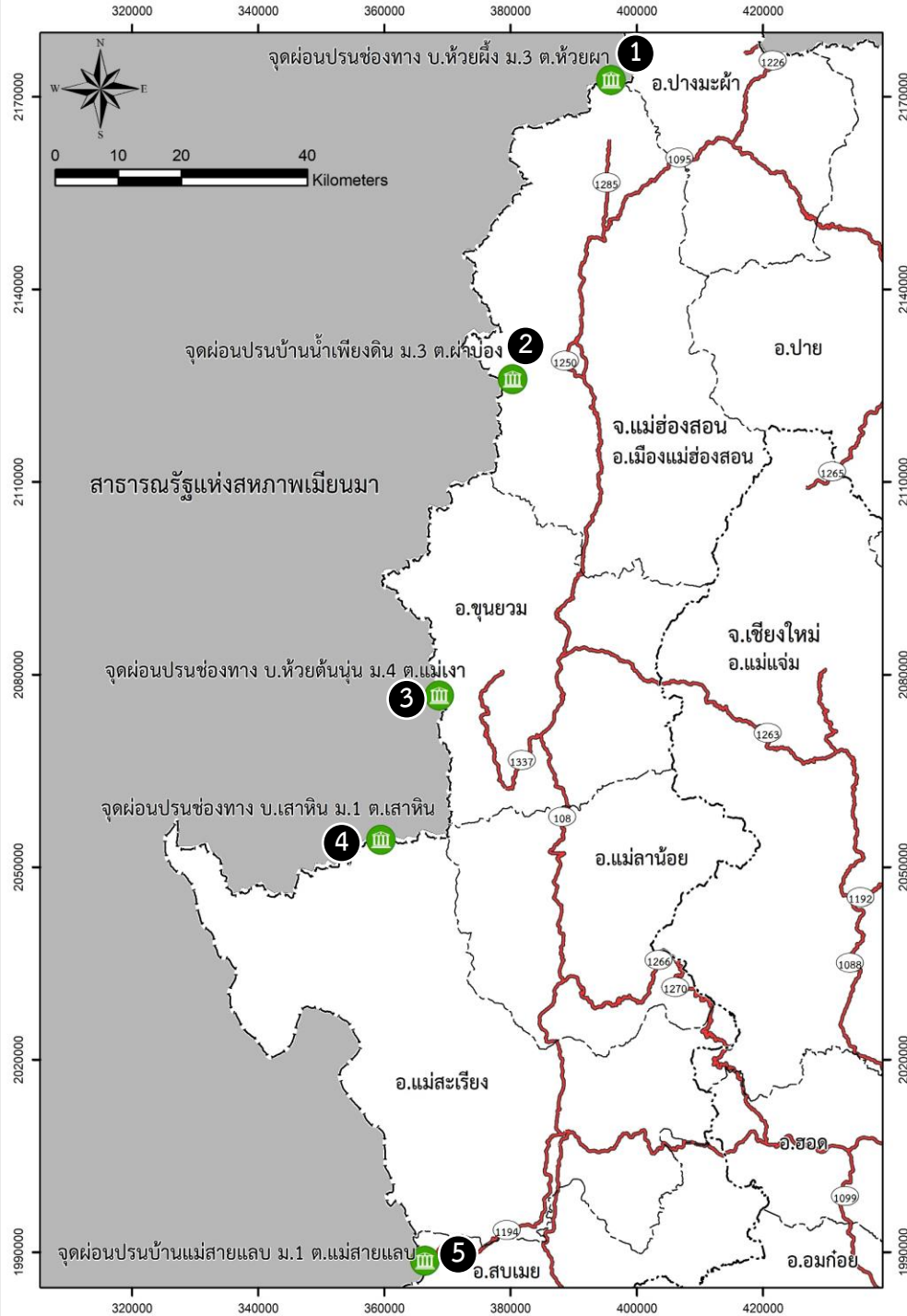
ช่องทางห้วยต้นนุ่น

ช่องทางเสาทิน

ท่าข้ามแม่สามแลบ



# โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคไทย



จุดผ่อนปรนช่องทาง บ.ห้วยผิง ม.3 ต.ห้วยผา



จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ม.3 ต.ฝาง



จุดผ่อนปรนช่องทาง บ.ห้วยต้นนุ่น ม.4 ต.แม่เฒ่า



จุดผ่อนปรนช่องทาง บ.เสาหิน ม.1 ต.เสาหิน





ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์  
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก  
ประเทศเมียนมา



# รัฐบาลจีนมีการลงทุนในเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI

## เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน

(Cross Border Economic Cooperation Zone - CBE CZ) ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น

อยู่ทางตอนเหนือของเมียนมาติดพรมแดนมณฑลยูนนาน ประเทศจีน เป็นกิจการร่วมทุนระหว่างจีนกับเมียนมาเริ่มดำเนินการพัฒนาเมืองธุรกิจ (Business Park) บนพื้นที่ 70 เอเคอร์ ณ เมืองกันปีเกติ (Kanpiketi) รัฐกะฉิ่น ซึ่งเขตเศรษฐกิจนี้จะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจของจีน คือ Huaqiao Cross Border Economic Cooperation Zone ซึ่งตั้งอยู่มณฑลยูนนาน

1

## เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ)

ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ มีท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นประตูการค้าของจีนตอนใต้ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน เชื่อมสู่มหาสมุทรอินเดีย และสามารถขนส่งน้ำมันปีละ 10 ล้านตันต่อปี และก๊าซธรรมชาติ 6 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี จากท่าเรือจอกผิวเข้าสู่จีนตอนใต้ได้โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมช่องแคบมะละกา และรัฐวิสาหกิจจีนจะร่วมทุนกับกลุ่ม Supreme Group ของประเทศเมียนมาเพื่อร่วมทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้ามูลค่าลงทุน 180 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในรัฐยะไข่ และช่วยสร้างการจ้างงานในรัฐยะไข่ได้ไม่น้อยกว่า 1,000 ตำแหน่ง

2



## เขตและรัฐของประเทศไทยที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- (1) รัฐฉาน (ท่าซี้เหล็ก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย)
- (2) รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)
- (3) จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี (บ้านทิกิ) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดกาญจนบุรี (อำเภอเมือง)
- (4) จังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี (เกาะสอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดระนอง
- (5) จังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี (บ้านมุดอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอเมือง)

โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด้านพรมแดนเมียวดี ด้านพรมแดนท่าซี้เหล็ก ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา และด้านพรมแดนเกาะสอง ที่ใช้การขนส่งทางน้ำข้ามระหว่างประเทศ

## การพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศเมียนมา

เมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่**ด้อยพัฒนามากที่สุด**เมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น โดยมีโครงข่ายถนนรวมกันประมาณ 148,690 กิโลเมตร และประมาณ 2/3 ของถนนทั้งหมดเป็นถนนลูกรัง รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย รัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร ทั้งนี้เส้นทางถนนสายหลักในเมียนมา ได้แก่

**ถนนหมายเลข 1** ความยาว 1,577 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองเมียวดี (ชายแดนไทย) – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) เป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-1

**ถนนหมายเลข 2** ความยาว 804 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าซี้เหล็ก – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-2

**ถนนหมายเลข 3** ความยาว 90 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากถนน AH-2 ที่เมืองเชียงตุง – มงลา (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-3

**ถนนหมายเลข 4** ความยาว 460 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองมัณฑะเลย์ – ลาเซา – มูเซ (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-14

**ถนนหมายเลข 5** ความยาว 250 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าตอน– เกาะสอง ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-12

**ถนนหมายเลข 6** ความยาว 196 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – พะสิม (ทางหลวงสายตะวันตก)

**ถนนหมายเลข 7** ความยาว 279 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – ทวารวดี- เมืองแปร (เส้นทาง 2)

**ถนนหมายเลข 8** ความยาว 134 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองทวาย – บ้านทิกิ (ชายแดนไทย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-123



## การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ประเทศเมียนมา

ในปี 2565 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จัดตั้งในเมียนมารวม 3 แห่งที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่

- (1) เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่
- (2) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี
- (3) เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง

โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ถึง 7 ปี และจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลลงเหลือร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีนิติบุคคลแล้วเป็นเวลาอีก 2 ปี ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและเครื่องจักรเป็นเวลา 5 ปี และได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าลงร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว และยกเว้นการเสียภาษีการค้าและภาษีมูลค่าเพิ่มภายในกรอบระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

## การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

**รัฐกะเหรี่ยง** มีการอนุญาตจัดตั้ง

(1) **เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko)** ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเมยตรงข้ามกับอำเภอแม่สอด เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่บนพื้นที่ 180,000 เอเคอร์ ที่เป็นการร่วมมือกันระหว่างกลุ่ม Chit Lin Myaing ของกองกำลังทหารกะเหรี่ยง และกลุ่มทุนของจีน โดยกองกำลังทหารกะเหรี่ยงจะได้รับส่วนแบ่งกำไรร้อยละ 30 จากการที่จีนเข้ามาพัฒนาโครงการเมืองใหม่ ปัจจุบันเมืองชเวโก๊กโก่มีการพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ในพื้นที่ อาทิ ธุรกิจบันเทิง คาสิโน โรงแรม ค้าส่งค้าปลีก ศูนย์การค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เขตพัฒนาอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ฯลฯ โครงการลงทุนเมืองใหม่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วแม้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลเมียนมาเนื่องจากเป็นการลงทุนและใช้แรงงานคนจีนเข้ามาก่อสร้างและพัฒนาโครงการเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้การขนส่งสิ่งของและสินค้าที่เข้ามาใช้ในการก่อสร้างเมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งผ่านด่านพรมแดนแม่สอดของไทย



(2) **เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งเมืองเมียวดี มีพื้นที่โครงการ 201 เอเคอร์ ห่างจากพรมแดนไทยประมาณ 10 กิโลเมตร โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า รองเท้า ฯลฯ การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

(3) **เขตอุตสาหกรรมพะอัน (Hpa An Industrial Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งในเมืองพะอัน ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐกะเหรี่ยง มีพื้นที่โครงการ 969 เอเคอร์ โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

# การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

## เขตตะนาวศรี มีโครงการพัฒนา

(1) **เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)** ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางของเมียนมา และต้องการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของไทย โดยเมียนมาต้องการให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นประตูการค้าของเมียนมาและประเทศไทยสู่เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ส่งเสริมให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ อาทิ ชิ้นส่วนยานยนต์ แปรรูปสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ประมง ผลิตภัณฑ์อาหาร สิ่งทอ เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ กลั่นน้ำมัน พลาสติก และซีเมนต์ ฯลฯ โดยในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย จะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก โรงไฟฟ้า ถนน พื้นที่ที่จัดให้เป็นที่อยู่อาศัย โดยใช้จุดแข็งของเมียนมาที่มีทรัพยากรแรงงานจำนวนมาก ท่าเลที่ตั้งเหมาะสม การให้สิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน และตลาดภายในประเทศมีการเติบโตสูง อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายยังคงมีความล่าช้าและขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา

(2) **เขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone)** เป็นโครงการที่ขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน พื้นที่โครงการ 1,000 เอเคอร์ โดยจะมีแผนพัฒนาท่าเรือและคลังสินค้าเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ตลาดการประมูลสินค้าประมงระหว่างประเทศ ผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมมะริดยังมีความล่าช้าเนื่องจากการสนับสนุนที่มากเพียงพอจากรัฐบาล

**รัฐฉาน** ในเมืองท่าชีเหล็ก ยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าชีเหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการ เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง ค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น





# จบการนำเสนอ