



บ อ ร ส อ ร

ปีที่ 25 ฉบับที่ 11 พฤศจิกายน 2557 ♦ www.boi.go.th

ส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



เขตเศรษฐกิจพิเศษ



ซบคอน ไทยแลนด์

งานแสดงอุตสาหกรรมรับช่วงการผลิต
เพื่อการจัดซื้อชิ้นส่วนที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

พร - เสาร์
13-16 พฤษภาคม 2558

ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร



ร่วมจัดโดย



สนับสนุนโดย



จัดร่วมกับ



www.subconthailand.com

ข้อมูลเพิ่มเติม ติดต่อ

บริษัท ยูบีเอ็ม เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท์: +66(0)2 642 6911 ต่อ 418 โทรสาร: +66(0)2 642 6919-20 อีเมล: Pacharapan.p@ubm.com

OSOS

One Start One Stop Investment Center
ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน



OSOS

กุญแจไขสู่การลงทุน

สนใจขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีติดต่อ

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ : 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199

อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : www.osos.boi.go.th



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ONE STOP SERVICE

“ให้บริการสำหรับนักลงทุนอย่างครบวงจร”

บริการจัดโปรแกรมและนำคณะศึกษาดูงาน

- เราพร้อมนำนักลงทุนเพิ่มช่องทางการค้าและการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ด้วยกิจกรรมศึกษาสู่ทางการค้าเยี่ยมชมบริษัทชั้นนำ โรงงานอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากลและนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ

บริการแปลเอกสารและล่ามแปลภาษา

- บริการแปลเอกสาร (Translation) เป็นภาษาต่างๆ รับประกันคุณภาพ โดยทีมงานผู้เชี่ยวชาญ
- บริการล่าม (Interpreter) โดยทีมงานผู้เชี่ยวชาญเสมือนเจ้าของภาษา เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารด้วยภาษาต่างๆ อาทิ ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน และภาษาญี่ปุ่น สร้างโอกาสทางการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริการให้เช่าห้องคอมพิวเตอร์

- สำหรับนักลงทุนและผู้สนใจทั่วไป ด้วยคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ทันสมัย สามารถรองรับผู้เช่าพร้อมได้ถึง 40 คน

บริการเช่ายานพาหนะ: สำรองที่พัก และตัวเครื่องบิน

- บริการเช่ายานพาหนะ พร้อมคนขับรถทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปราชการค้าติดต่อธุรกิจหรือเดินทางไปประชุม พบปะสังสรรค์ พร้อมบริการรถรับส่งจากสนามบินถึงที่พัก ด้วยบริการอย่างมืออาชีพ
- บริการสำรองที่พัก ตั้งแต่ระดับ 3 ดาวขึ้นไป ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยคัดสรรโรงแรมที่ได้มาตรฐานด้านห้องพักและบริการที่ประทับใจ
- บริการจองตั๋วเครื่องบิน ทั้งในและต่างประเทศทุกสายการบินตามความต้องการของนักลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

ทุกคำถามการลงทุน เรามีคำตอบ



บริการด้วยใจ

- ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ
- บริการข้อมูล กฎ ระเบียบ ด้านการลงทุนแก่นักลงทุน และผู้สนใจทั่วไป
- บริการหนังสือและเอกสารด้านเศรษฐกิจการลงทุน
- บริการจัดหาผู้ร่วมทุน
- อำนวยความสะดวกในการออกใบอนุญาตทำงานและวีซ่าแก่นักลงทุนที่ได้รับบีโอไอ
- ติดต่อนัดหมายและประสานงานหน่วยราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้องให้แก่นักลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

555 ถนนวิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2553 8111 โทรสาร : 0 2553 8222
อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

กองบรรณาธิการ

วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 25 ฉบับที่ 11 พศจิกายน 2557

เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

คณะที่ปรึกษา

นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย	เลขาธิการ
นางศิริบุญญา สุจินัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ
นางสาวดวงใจ อัศวจินตจิตร์	รองเลขาธิการฯ
นายโชคดี แก้วแสง	รองเลขาธิการฯ

กองบรรณาธิการ

นางสาวชุติมา พุ่มศรีสวัสดิ์	บรรณาธิการบริหาร
นางสาวช่อแก้ว ประสงค์สลม	หัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวสุนันทา อักษรกิจ	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวจิรวรรณ การุณจิตร์	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์ วัฒนสวัสดิ์	คณบดี
นางสาวกาญจนา นพพันธ์	นพพันธ์
นางสาวพรรณิ เช็งสุธา	เช็งสุธา
นายสุทธิเกตุดี ทัดพิทักษ์กุล	ทัดพิทักษ์กุล
นางสุภาดา เจริญเนตร	เจริญเนตร
นางสาวปิยะวรรณ ชัยนงมาก	ชัยนงมาก
นางสาวสุนิตา ศิริทรัพย์	ศิริทรัพย์
นายธรรมรัตน์ รัตนพันธ์	รัตนพันธ์
นางสาววรรณนิภา พิภพไชยสิทธิ์	พิภพไชยสิทธิ์
นางอุทัยวรรณ วัฒนสุกุล	วัฒนสุกุล
นางสาวยอดกมล สุธีรพจน์	สุธีรพจน์
นางสาวนันทนา กฤษณะจินดา	กฤษณะจินดา
นางสาวสุวิดา ธีบุญวงษ์	ธีบุญวงษ์
นายสถาปนา พรหมบุญ	พรหมบุญ
นางสาววันทนา ทาตาล	ทาตาล
นางสาวรัชนิกร ไผ่ชานาญ	ไผ่ชานาญ
นางสาวศัลยา อักษรมัต	อักษรมัต
นายศิริพันธ์ ยงวัฒนานันท์	ยงวัฒนานันท์

กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

55 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
 โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8145, 8410 และ 6196
 โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316
 อีเมล : head@boi.go.th
 เว็บไซต์ : www.boi.go.th

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท เกรย์ แมทเทอร์ จำกัด

21/61-62 RCA โซน C ซอยศูนย์วิจัย ถนนพระรามเก้า
 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320
 โทรศัพท์ : 0 2203 1240-7 แฟกซ์ : 0 2641 4211



ใครบางคนบอกว่าโลกนี้แคบลง แท้จริงแล้วโลกนี้แคบลงหรือกว้างขึ้นกันแน่ ความคิดที่ว่าโลกนี้แคบลงเพราะมองว่าเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาสัมผัสพบปะในชีวิตประจำวันมากขึ้น จนกระทั่งการเดินทางไปสิงคโปร์อาจจะรวดเร็วกว่าการเดินทางจากรังสิตเข้าเมืองด้วยซ้ำไป ประหนึ่งว่าเราย่อโลกไว้เพียงปลายนิ้ว

ส่วนความคิดที่ว่าโลกกว้างขึ้นนั้น ความหมายคำว่า “กว้าง” ในที่นี้น่าจะหมายถึง การจะทำอะไรสักอย่างไม่ว่าจะเป็นในเรื่องส่วนตัว การค้าขาย การลงทุน ต่างก็มีกฎเกณฑ์ ระเบียบ หน่วยงาน องค์กร NGO มากมายเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงดูเหมือนว่าสิ่งที่จะจับคว้าม บางทีมันก็ช่างยากเย็น เนื่องด้วยมีระบบตรวจสอบซ้ำซ้อนมากมาย จนเหมือนกับว่าไม่ใช่จะสำเร็จได้ง่ายอย่างที่ใจคิด

ในด้านการค้าการลงทุนก็เช่นกัน การที่รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ขึ้น เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจตามแนวชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ก็เพื่อสร้างทั้งโลกแคบและโลกกว้างให้เกิดขึ้น โลกแคบคือ เพื่อเน้นการค้าขายการลงทุนตามชายแดนระหว่างกัน ยังประโยชน์ต่อประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงให้เติบโตไปพร้อมๆ กัน สำหรับโลกกว้างแน่นอนว่าหมายถึงประเทศอื่น ภูมิภาคอื่น คงไม่สามารถเข้ามาช่วงชิงเศรษฐกิจตรงนี้ได้ เพราะเป็นเขตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเพื่อกลุ่มของเราโดยแท้จริง

วารสารส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

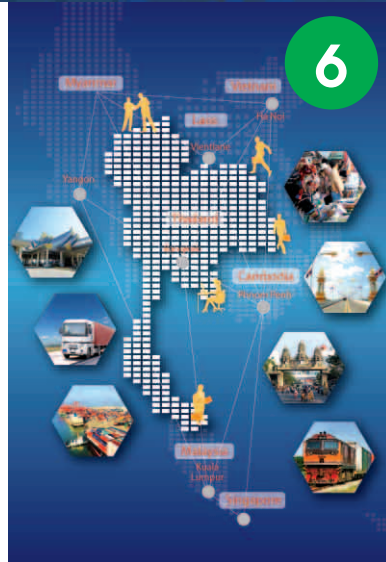
ปีที่ 25 ฉบับที่ 11 พฤศจิกายน 2557



สารบัญ CONTENTS

เขตเศรษฐกิจพิเศษ

- 6** การขับเคลื่อนเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- 12** แผนพัฒนาโลจิสติกส์ชายแดนและกฎระเบียบการค้าต่างๆ
- 20** การค้าไทย - เมียนมาร์ ด้านศุลกากรแม่สอด ศักยภาพที่พร้อมเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- 25** ศักยภาพการค้า และการลงทุนชายแดนไทย - สปป. ลาว ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 32** เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประจวบคีรีขันธ์
- 40** การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย
- 47** รัฐต้องเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับไทยเป็น ASEAN Hub



นานาชาติ

- 50** ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการคมนาคมเพื่อรองรับการค้าและการลงทุน
- 59** Integrated HALAL Standard คือ โอกาสทองของนักลงทุนในตลาด AEC



กฎและระเบียบควรรู้

- 62** Q&A

ภาวะส่งเสริมการลงทุน

- 63** โครงการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน





การขับเคลื่อนเพื่อการพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ริเริ่มแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะบริเวณชายแดนตั้งแต่ปี 2547 รวมถึงได้มีการกำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์เพื่อผลักดันการพัฒนาในปี 2556 จากผลการประชุมล่าสุดของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2557 ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานได้ให้ความเห็นชอบเพิ่มเติม พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยในปี 2557 รัฐบาลจะเริ่มนำร่องระยะแรกใน 10 อำเภอ ของ 5 พื้นที่ชายแดนของไทย เพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ได้แก่

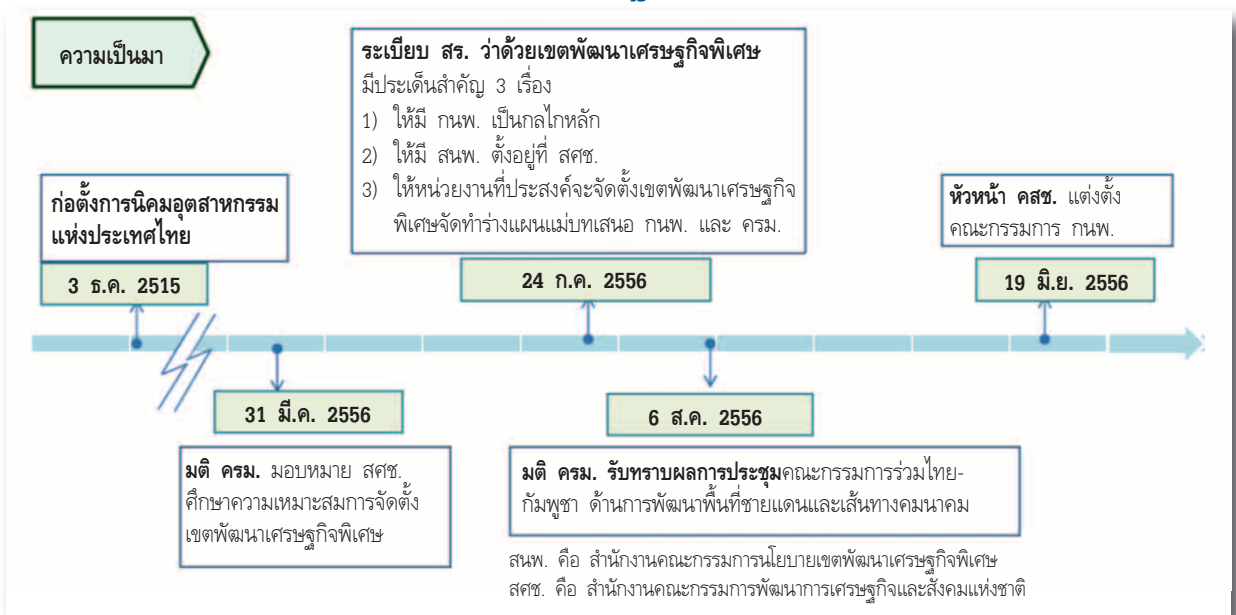
1. อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก
 2. อำเภออุ้มผาง และอำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว
 3. อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
 4. อำเภอเมือง อำเภอหัวหินใหญ่ และอำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร
 5. อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา
- และปี 2559 จะดำเนินการต่อใน 7 พื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี เชียงราย หนองคาย



นครพนม และนครราชสีมา โดยมีเป้าหมายการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน การแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนใน โดยการจัดให้มีระบบแรงงานต่างด้าวแบบไป - กลับ รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้านและปัญหาความแออัดบริเวณด้านชายแดน

เขตพื้นที่ชายแดนนับว่าเป็นแนวทางการพัฒนาที่ดีเป็นพื้นที่ที่มีฐานการผลิตที่มีโอกาสขยายตัวเหมาะแก่การเป็นฐานการผลิตพัฒนาอุตสาหกรรมของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) อันเนื่องจากสถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซียที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการในการขยายธุรกิจการค้าและการลงทุนต่อไป

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย



ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

“รัฐจะสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน

สิทธิและประโยชน์ด้านการลงทุน

การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป - กลับ

การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ”

กรอบแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

นิยามคือ บริเวณพื้นที่ที่ กนพ. กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐจะให้การสนับสนุน

โครงสร้างพื้นฐาน สิทธิและประโยชน์ด้านการลงทุน การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป - กลับ การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ฯลฯ

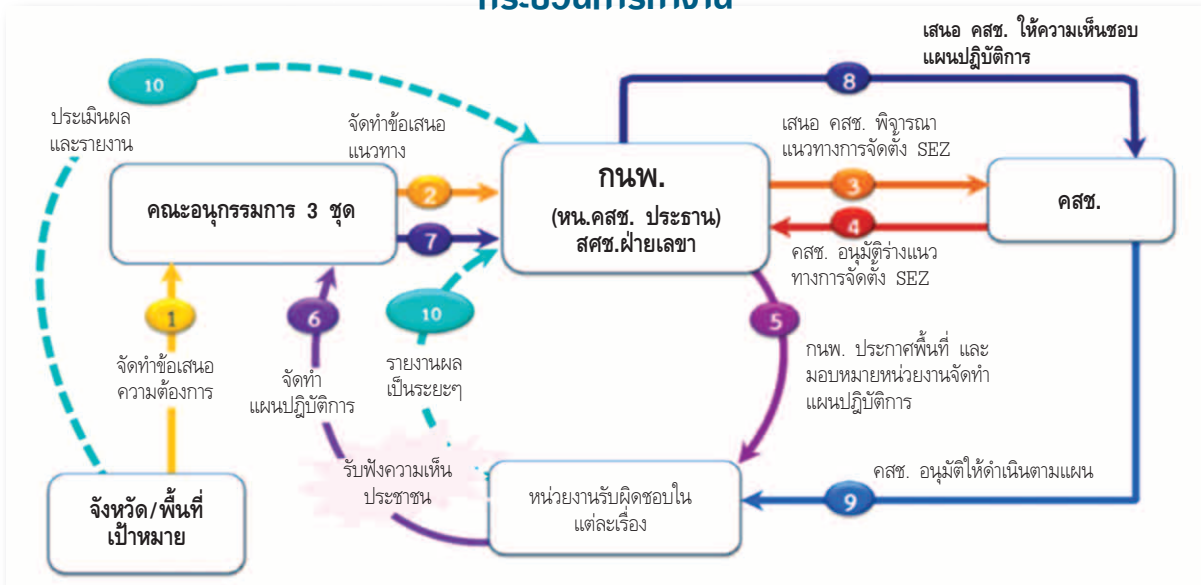
วัตถุประสงค์คือการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหามันคง

กลยุทธ์ได้แก่ การสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ โดย

ระยะแรกเน้นบริเวณชายแดนโดยใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การสนับสนุนธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย (SMEs) และการลงทุน

ต่อเนื่องของไทยในประเทศเพื่อนบ้านและการจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายและสินค้าเกษตรลักลอบจากประเทศเพื่อนบ้าน

กระบวนการทำงาน



ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หลักการการดำเนินงานจะอยู่ภายใต้กรอบปัจจุบันนี้รัฐจะดำเนินการให้สิทธิประโยชน์ และจัดโครงสร้างพื้นฐานและปรับกฎระเบียบ โดยภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน และประชาชนจะเป็นผู้มีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ทั้งนี้ หลักการดำเนินงานนี้จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อทางลบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม สังคม และความมั่นคง มีความยืดหยุ่น สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ และมีการกำหนดพื้นที่ตามเขตปกครองเพื่อให้ง่ายต่อการจัดการ ส่วนแนวทางปฏิบัตินั้นจะต้องอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้แก่ จะต้องไม่ดำเนินการในเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม สังคม และความมั่นคง จะต้องไม่เป็นพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง สนับสนุนการประกอบกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคมให้ดีขึ้น มีการจ้างงานและเพิ่มรายได้ให้ชุมชน และมีกฎระเบียบและแนวทาง

การกำกับดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสังคมที่ได้มาตรฐานและมีการบังคับใช้ที่เข้มแข็ง

แนวคิดการสนับสนุนจากภาครัฐเบื้องต้น

ประการแรก ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทั้งที่เป็นด้านภาษีและไม่ใช้ภาษีเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยสิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่ภาคเอกชนจะได้จากการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะได้รับสิทธิประโยชน์ในระดับที่ใกล้เคียงกับสิทธิประโยชน์ที่ให้กับภาคเอกชนที่ลงทุนในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะไปดูหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมต่อไป รวมถึงการเพิ่มมาตรการและช่องทางส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของผู้ประกอบการจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้ภาคเอกชนที่จะลงทุนเพื่อผลักดันให้ลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป



ประการที่สอง จัดให้มีระบบบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เช่น ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุข และความมั่นคง

ประการที่สาม มีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบชลประทานและการผ่านแดน ระบบขนส่ง อ่างเก็บน้ำ และระบบส่งน้ำ ไฟฟ้า ฯลฯ

**“รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ที่เหมาะสมกับประเทศไทยคือ
การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิต
โดยมีเป้าหมายร่วมในเรื่องการจัดการ
ด้านความมั่นคงชายแดน
และแรงงานต่างด้าว”**

จากข้อมูลรายงานการศึกษาวិจัย เรื่องแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทยของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาได้ระบุว่า **รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เหมาะสมกับประเทศไทยคือ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิต โดยมีเป้าหมายร่วมในเรื่องการจัดการด้านความมั่นคงชายแดนและแรงงานต่างด้าว เน้นรูปแบบที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษขนาดเล็ก กระจายอยู่บริเวณชายแดน โดยอาจจะมีการบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การขนส่งอยู่ในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเดียวกัน**

ในขณะที่การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการค้าควรจะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มุ่งเน้นในการพัฒนาประเทศโดยรวม และเพื่อผ่อนปรนกฎระเบียบบางอย่างในประเทศเพื่อนักลงทุนต่างประเทศ ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีขนาดใหญ่ มีเพียงแห่งเดียวในประเทศ และไม่จำเป็นต้องเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน เพราะต้องพิจารณาองค์ประกอบด้านอื่นๆ ประกอบกันด้วย

นอกจากนี้ จากรายงานการวิจัยของสถาบันฯ ดังกล่าว ยังได้มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในประเด็นด้านรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยคือ กรณีของเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิตควบคู่กับการมีบริการอย่างต่อเนื่อง เช่น การขนส่งและโลจิสติกส์ในระยะสั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้อุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้นไปดำเนินการร่วมทางด้านความมั่นคงและการจัดการแรงงานต่างด้าว มีการผ่อนปรนการใช้แรงงานต่างด้าวและการขึ้นทะเบียน **ดังนั้นจึงควรอยู่ในลักษณะขนาดเล็กไม่ใหญ่เกินไป และกระจายตามเขตชายแดนที่มีข้อได้เปรียบเรื่องอุปทานแรงงานต่างด้าว**

ส่วนในระยะยาวควรเน้นพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการแข่งขันตามความชำนาญและการใช้สิทธิและประโยชน์ เช่น สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศที่พัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา (Generalized System of Preferences ; GSP) จากประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ประเทศไทยผลิตชิ้นตอนหรืออุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานมีทักษะฝีมือ และใช้เทคโนโลยีสูง หรือต้องการมาตรฐานภาคที่ดีในการผลิต และให้ประเทศเพื่อนบ้านผลิตชิ้นตอนหรืออุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น

ส่วนข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อการพัฒนาทางกายภาพในเขตพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แม้ว่าพื้นที่อำเภอแม่สอด อำเภออรัญประเทศ และจังหวัดกาญจนบุรี จะเป็นพื้นที่เป้าหมายของนักลงทุนไทย โดยเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

เพราะต้องอาศัยการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ แต่ทั้งสามพื้นที่ยังคงต้องทำการปรับปรุงถนน และระบบการตรวจคนเข้าเมืองเป็นลำดับแรก

สำหรับข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อประเด็นทางกฎหมายนั้นได้ระบุว่า สถานะของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2556 เป็นเพียงกรอบการดำเนินการในเชิงรูปแบบเท่านั้น ไม่ใช่หลักเกณฑ์และวิธีการในเชิงเนื้อหาสาระ ไม่มีสถานะเทียบเท่ากับกฎหมายหรือรัฐธรรมนูญที่จะยกเว้นสิทธิหรือการมีส่วนร่วมของประชาชนได้ สิทธิและเสรีภาพของประชาชนยังคงได้รับความคุ้มครองอย่างเต็มที่ กฎหมายฉบับต่างๆ ซึ่งจากรายงานการวิจัยของสถาบันฯ ยังได้มีข้อเสนอแนะว่าเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินการจัดตั้งและเพื่อช่วยลดปัญหาความยุ่งยาก ความขัดแย้ง และความเร่งรีบของการดำเนินการ ควรมีการเร่งรัดให้ กนพ. ประกาศใช้หลักเกณฑ์และวิธีการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่อไป สำหรับในระยะยาวควรมีการส่งเสริมการออกไปลงทุนเพื่อการผลิตบริเวณชายแดนในกรณีอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้นต่อไป

**“เปลี่ยนรูปแบบการผลิต
จากผลิตในส่วนกลางเป็นหลัก
มาเป็นบริเวณชายแดนที่สามารถเชื่อมโยง
กับพื้นที่ตอนในของประเทศ
และห่วงโซ่การผลิต
ของภูมิภาค”**

**โอกาสและศักยภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ตามแนวชายแดนไทย**

ประการแรก เกิดการกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาโดยเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ

ในการแข่งขันของพื้นที่ชายแดนให้เป็นฐานการลงทุนใหม่ ซึ่งช่วยเพิ่มการจ้างงานในพื้นที่และเปลี่ยนรูปแบบการผลิตจากผลิตในส่วนกลางเป็นหลักมาเป็นบริเวณชายแดนที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในของประเทศและห่วงโซ่การผลิตของภูมิภาค

ประการที่สอง เตรียมความพร้อมและจัดระเบียบพื้นที่ชายแดนให้มีศักยภาพในการเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วยจัดระเบียบการพัฒนาชายแดนและลดข้อจำกัดในเรื่องความพร้อมของด้านชายแดน โครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการแรงงาน ปัญหาสังคมและความมั่นคง

ประการที่สาม ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดนและสร้างรายได้เปรียบจากการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศในภูมิภาค เนื่องจากพื้นที่ชายแดนมีโอกาสในการเติบโตเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของประเทศ โดยเป็นการเพิ่มโอกาสการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ทรัพยากรในภูมิภาคและเชื่อมโยงการผลิตร่วมได้มากขึ้น ตลอดจนการเสริมสร้างความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนและปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดนให้มีประสิทธิภาพ


ประการที่สี่ ช่วยสนับสนุนภาคธุรกิจให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน จากการได้รับสิทธิและประโยชน์ในระดับสูงสุด การเข้าถึงปัจจัยการผลิตและบริการที่สะดวกรวดเร็ว การเตรียมพร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน



อย่างไรก็ตาม สำหรับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต ภาครัฐควรให้ความสำคัญและควรมีนโยบายรวมถึงมาตรการส่งเสริมการลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งเร่งศึกษาและหาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมเป้าหมายให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นและแข่งขันได้ในตลาดโลก

นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีมาตรการจูงใจในการดึงดูดนักลงทุนให้เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเฉพาะและควรมีการบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรมให้ถูกกฎหมาย นอกจากนี้ควรเลือกใช้นโยบายที่มุ่งเน้นความมั่นคงทางการเมืองหรือมุ่งเน้นความมั่นคงทางเศรษฐกิจทางใดทางหนึ่งให้มีมาตรการและแนวทางที่ชัดเจน เร่งหาทางแก้ไขปัญหาลูกจ้างต่างด้าวอย่างจริงจัง มีการบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมให้ถูกกฎหมาย มีการจ้างแรงงานต่างด้าวให้เข้ามาทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นระบบ

แรงงานต่างด้าวแบบไป - กลับ ซึ่งจะป้องกันการเข้ามาเป็นจำนวนมากของแรงงานต่างด้าวเข้าไปสู่เมืองชั้นใน

สำหรับประเภทของอุตสาหกรรมที่ภาครัฐควรให้การสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษควรเป็นอุตสาหกรรมที่มีตลาดเป็นต้นน้ำใช้แหล่งวัตถุดิบในท้องถิ่นและใช้แรงงานเข้มข้น เป็นต้น นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอเพื่อการรองรับความเจริญและการลงทุนในด้านอุตสาหกรรม เช่น ถนน ระบบสาธารณูปโภค การกำจัดขยะและของเสีย และควรส่งเสริมและพัฒนาด้านการรวมกลุ่มผู้ประกอบการในลักษณะของการรวมกลุ่มเครือข่ายอุตสาหกรรมหรือคลัสเตอร์ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความเข้มแข็งได้ต่อไป 

แหล่งข้อมูลอ้างอิง

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา





แผนพัฒนาโลจิสติกส์ ชายแดนและกฎระเบียบ การค้าต่างๆ



ประเทศในกลุ่มอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำพิมพ์เขียว เพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้อาเซียนกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว เป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง ประเทศสมาชิกมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน และเชื่อมโยงอาเซียนเข้ากับเศรษฐกิจโลก

จากเป้าหมายดังกล่าวการค้าชายระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกจึงกลายเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนแผนดังกล่าวให้เป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับประเทศไทยซึ่งมีพรมแดนติดกับหลายประเทศ จึงควรให้ความสำคัญกับการค้าชายกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย

ปัจจัยสำคัญที่จะสนับสนุนให้การค้าชายแดนเติบโตคือระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และกฎระเบียบทางการค้าที่เอื้ออำนวยต่อการค้าชายระหว่างประเทศ



การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลจากศูนย์บริการข้อมูลการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน กรมการค้าต่างประเทศ พบว่ามูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมาร์ สปป.ลาว และกัมพูชา มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะประสบปัญหาทางการเมือง โดยในช่วงเดือนมกราคม - สิงหาคม ปี 2557 มีมูลค่าการค้ารวม 632,600 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2556 ร้อยละ 4.3 โดยประเทศ

มาเลเซียเป็นประเทศที่มีมูลค่าการค้าชายแดนมากที่สุดกว่า 338,100 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 53 ของมูลค่าการค้าชายแดนของทั้งประเทศ

**“การส่งเสริมให้การค้าชายแดน
เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง
จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยที่สำคัญ
2 ประการคือ ระบบโลจิสติกส์
และกฎระเบียบทางการค้า”**

การค้าชายแดน ไทยกับประเทศ เพื่อนบ้าน	มูลค่า (ล้านบาท)				
	2554	2555	2556	ม.ค.-ส.ค. 2556	ม.ค.-ส.ค. 2557
มูลค่ารวม	890,668.83	910,500.43	924,237.06	606,546.76	632,639.25
มูลค่าการส่งออก	580,153.52	556,975.93	560,191.71	368,306.73	390,034.70
มูลค่าการนำเข้า	310,515.31	353,524.50	364,045.35	238,240.03	242,604.55
ดุลการค้า	269,638.21	203,451.43	196,146.36	130,066.70	147,430.15

ที่มา ศูนย์บริการข้อมูลการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

จากข้อมูลดังกล่าวเห็นได้ชัดว่าการค้าชายแดนเป็นหนึ่งในกลไกที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แต่การจะส่งเสริมให้การค้าชายแดนเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการตามที่ได้กล่าวถึงในข้างต้นคือ ระบบโลจิสติกส์ และกฎระเบียบทางการค้า

การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ชายแดนของไทย ผ่านยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่ง 2.4 ล้านล้านบาท

ก่อนที่จะกล่าวถึงรายละเอียดของระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดนของประเทศไทย ควรต้องทำความเข้าใจเรื่องความสัมพันธ์ของการค้าชายแดนกับระบบโลจิสติกส์ในเบื้องต้นก่อน การค้าชายแดนเกิดขึ้นในบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยช่องทางการค้าที่ราชการกำหนดให้สามารถค้าขายได้ตามกฎหมายมีอยู่ 3 ประเภทคือ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน โดยทั่วไปแล้วการค้าในปริมาณขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นตามจุดผ่านแดนถาวรเป็นหลัก ในประเทศไทยจุดผ่านแดนถาวรมีทั้งสิ้น 35 จุด ตามตาราง

จุดผ่านแดน	จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนถาวร	จำนวนจุดผ่านแดนถาวร
ไทย - เมียนมาร์	เชียงราย	2
	ตาก	1
	ระนอง	1
	กาญจนบุรี	1
ไทย - มาเลเซีย	สงขลา	3
	นราธิวาส	3
	ยะลา	1
	สตูล	2
ไทย - สปป.ลาว	เชียงราย	2
	น่าน	1
	เลย	4
	หนองคาย	2
	บึงกาฬ	1
	นครพนม	1
	มุกดาหาร	2
	อุบลราชธานี	2
ไทย - กัมพูชา	ศรีสะเกษ	1
	สุรินทร์	1
	สระแก้ว	1
	จันทบุรี	2
	ตราด	1

ที่มา สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน
กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

นอกจากจุดผ่านแดนถาวรแล้ว ประเทศไทยยังมีจุดผ่านแดนชั่วคราวอีก 55 แห่ง ซึ่งจุดผ่านแดนนับว่าเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในด้านการค้า ดังนั้นการพิจารณาถึงระบบโลจิสติกส์จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาระบบโลจิสติกส์ที่จะช่วยทำให้การขนส่งสินค้า

มายังจุดผ่านแดนต่างๆ เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีหลากหลายรูปแบบ ตั้งแต่การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการค้าจนถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการค้าการลงทุน

**“คสช. เห็นชอบกับยุทธศาสตร์
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
พ.ศ. 2558 – 2565
ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์
คือ การสร้างโอกาส
สำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุด
จากการเป็นประชาคมอาเซียน
โดยการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง
และพัฒนาส่งอำนวยความสะดวก”**

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเมื่อเดือนกรกฎาคม 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้เห็นชอบกับยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2558 - 2565 ที่กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอ โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญคือ การสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน โดยมีแผนพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาส่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาประสิทธิภาพประตูการค้าชายแดน

ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีพรมแดนติดต่อกัน ให้สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจเกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งภายในประเทศ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยการขยายทางหลวงสายหลักระหว่างจังหวัดบนโครงข่ายถนนอาเซียนช่วงที่เป็นคอขวดให้เป็น 4 ช่องจราจร (Missing Link AHN) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter - City Motorway) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างเมืองหลักในส่วนภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

3. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดพักรถ ให้มีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากล ตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแผนงานที่เกี่ยวข้อง

**“การปรับปรุงและพัฒนา
ระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน
การขนส่งทางราง
พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อม
ดำเนินการ 6 สายแรก
และผลักดันการก่อสร้างทางคู่
ขนาดรางมาตรฐาน”**

ตัวอย่างของโครงการที่อยู่ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวที่จะช่วยส่งเสริมการค้าชายแดนของไทย ได้แก่

- **แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง** โดยการปรับปรุงและพัฒนา ระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และผลักดันการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีนต่อไป



โครงการ	ระยะทาง (กม.)	วงเงิน (ล้านบาท)	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ
เส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นและเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า			
1. ชุมทางจิระ - ขอนแก่น	185	26,007	2558 - 2561
2. ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	167	17,293	2558 - 2561
3. นครปฐม - หัวหิน	165	20,038	2558 - 2561
4. มาบกะเบา - นครราชสีมา	132	29,855	2559 - 2563
5. ลพบุรี - ปากน้ำโพ	148	24,842	2559 - 2563
6. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	90	9,437	2559 - 2563
5. สาย + 1 สาย	887	127,472	2563

ที่มา สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

- แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยปรับปรุงถนน เพื่อเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว ปรับปรุง โครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับ พื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดัน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่าย ระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุน ที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน



ที่มา สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

**“กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)
ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน
และให้สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติเป็นผู้ศึกษาวิจัย
ความเหมาะสมในการจัดตั้ง
เขตเศรษฐกิจพิเศษ”**

นอกเหนือจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง รัฐบาลได้มีการผลักดันนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจผ่านการค้า และการลงทุนตามแนวชายแดน โดยตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 รัฐบาลได้ประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการ สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีการ กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษ (กนพ.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติเป็นผู้ศึกษาวิจัยความเหมาะสมในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2557 กนพ. ได้มีมติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในหลายประเด็น ประเด็นแรกคือ การสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีใน 4 ด้านคือ การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) การจัดระบบแรงงานต่างด้าว และการลงทุนและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง โดยรายละเอียดของการสนับสนุนทั้ง 4 ด้าน จะถูกขับเคลื่อนโดยคณะอนุกรรมการ 3 ชุดคือ อนุกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ ขอบเขตพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน คณะอนุกรรมการศูนย์เบ็ดเสร็จด้านแรงงาน การสาธารณสุข และความมั่นคง และคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร

“เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ระยะแรกของประเทศไทย

มีพื้นที่ที่อยู่ใน 5 พื้นที่

ได้แก่ จังหวัดตาก

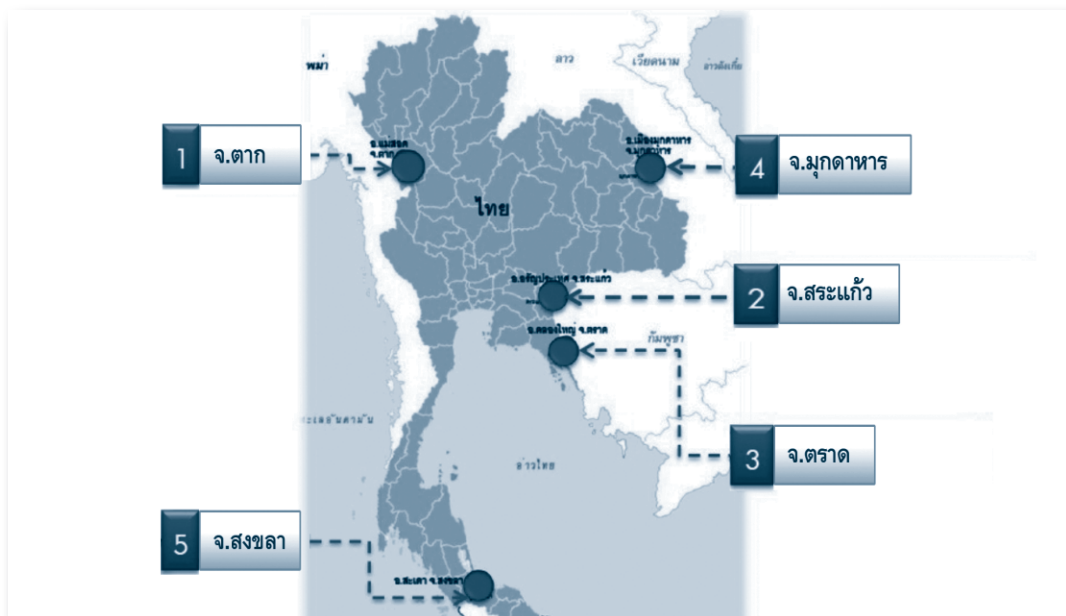
สระแก้ว ตรัง

มุกดาหาร และ จังหวัดสงขลา”

นอกจากการกำหนดแนวทางในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแล้ว กนพ. ยังได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะดังนี้

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของประเทศไทย มีพื้นที่ที่อยู่ในกลุ่มดังกล่าวจำนวน 5 พื้นที่ ได้แก่

5 พื้นที่ชายแดนที่จัดเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก



ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก
2. อำเภออรัญประเทศ และอำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว
3. อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
4. อำเภอเมือง อำเภอหัวหินใหญ่ และอำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร
5. อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วยตำแหน่งที่ตั้ง คักยภาพและความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ ความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่เป็นพิเศษหรือเร่งด่วน และการยอมรับและสนับสนุนของประชาชนทุกภาคส่วนในพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ทั้ง 5 แห่งจะถูกดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 เป็นต้นไป โดยกำหนด

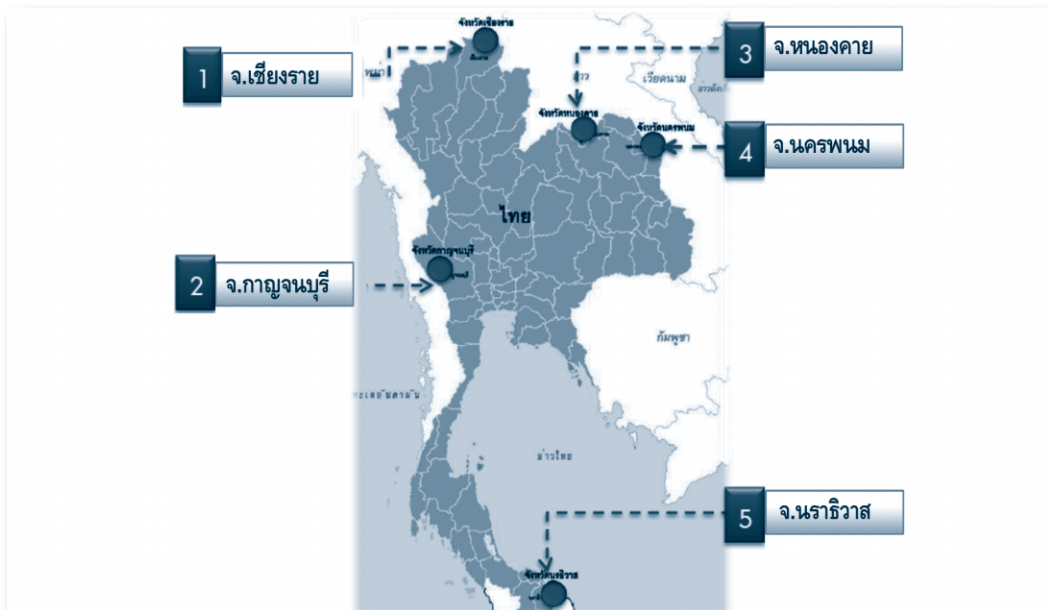
ให้เขตเศรษฐกิจพิเศษกลุ่มนี้ดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมภายในปี 2558

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไปของประเทศไทย สำหรับพื้นที่ในระยะต่อไปประกอบด้วย 7 พื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่

1. จังหวัดเชียงราย
2. จังหวัดกาญจนบุรี
3. จังหวัดหนองคาย
4. จังหวัดนครพนม
5. จังหวัดนราธิวาส

ซึ่งการดำเนินการเพื่อพัฒนาพื้นที่ในกลุ่มนี้จะเริ่มในปี 2559 เป็นต้นไป โดยอาศัยการประเมินผลการดำเนินงานของพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกในการปรับปรุงการดำเนินงานในระยะนี้

5 พื้นที่ชายแดนที่จัดเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไป



ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อุปสรรคและการพัฒนาการเปรียบเทียบการค้าชายแดน

นอกเหนือจากระบบโลจิสติกส์ที่เป็นโครงสร้างสำคัญแล้ว ขั้นตอนและระเบียบวิธีการในการค้าบริเวณ

ชายแดนก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อพัฒนาการค้าชายแดนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันกรมศุลกากรเป็นผู้ดูแลการเคลื่อนย้ายสินค้าตามแนวชายแดน ซึ่งปัญหาของการค้าชายแดนคือ

ความแตกต่างกันในด้านกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ประเพณี วัฒนธรรม และนโยบายของแต่ละประเทศ ส่งผลให้การทำธุรกรรมและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สะดวกรวดเร็วอย่างที่ต้องการ ตัวอย่างเช่น สินค้าที่จะนำเข้าไปหรือส่งออกในบางประเทศต้องผ่านการตรวจสอบจากบริษัทตัวแทนที่รัฐบาลประเทศนั้นตั้งขึ้นมา หรือนโยบายของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นตามแนวชายแดนไม่สอดคล้องกัน ส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการค้าตามแนวชายแดน เป็นต้น

สำหรับปัญหาด้านกฎ ระเบียบ และการปฏิบัติงานของประเทศไทย ส่วนใหญ่ปัญหาเกิดจากความซับซ้อนของหน่วยงานที่ต้องประสานงานกัน การขนส่งสินค้าเข้า มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ซึ่งต่างมีกฎระเบียบ การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรที่ต้องรักษาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และมีข้อจำกัดในแนวปฏิบัติมากทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ไม่มีความชำนาญด้านการทำพิธีการต่างๆ ไม่สามารถนำสินค้าเข้าได้ตามเป้าหมาย


“จากรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่ากว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าการค้า ยังคงนิยมชำระค่าสินค้า โดยไม่ผ่านระบบธนาคาร”

รัฐบาลปัจจุบันจึงสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้ประชาชนและนักลงทุนยังขาดความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ และพิธีศุลกากร รวมถึงยังคงนิยมทำธุรกรรมโดยการชำระเงินสดในการซื้อขายสินค้า การใช้ระบบการค้าขายผ่านธนาคารพาณิชย์ซึ่งช่วยการทำธุรกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างมีระบบและโปร่งใส ยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก ยกตัวอย่างเช่น จากรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่ากว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าการค้า ยังคงนิยมชำระ

ค่าสินค้าโดยไม่ผ่านระบบธนาคาร โดยเหตุผลที่สำคัญ มีอยู่ 2 ประการ ข้อแรกคือ คนไทยยังคงมีวิธีการค้าแบบดั้งเดิมคือ การอาศัยความเชื่อใจกันเป็นสำคัญ

อีกเหตุผลหนึ่งเป็นผลจากกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า เช่น เมียนมาร์ห้ามนำเข้าสินค้าที่สำคัญของไทยบางรายการ จีนมีกฎระเบียบนำเข้าที่ยุ่งยาก ส่วน สปป. ลาวจัดเก็บภาษีนำเข้าสูงมาก เป็นต้น ทำให้มีการลักลอบนำสินค้าเข้าประเทศ จึงไม่สามารถชำระเงินผ่านระบบธนาคารได้ เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพยายามในการเจรจากับรัฐบาลของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดอุปสรรคที่เกิดกฎระเบียบไม่สอดคล้องกัน

อนาคตและโอกาสของการค้าชายแดน

การค้าชายแดนของประเทศไทยมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 เมื่อผนวกกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ การผลักดันและพัฒนาระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดการบูรณาการกัน รวมถึงความพยายามของภาครัฐในการเจรจาเพื่อทำข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การค้าเป็นไปโดยสะดวกและราบรื่นมากขึ้น สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลให้ทิศทางการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดดและเป็นหนึ่งในโลกที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่สำคัญในอนาคต รวมถึงเป็นโอกาสของภาคเอกชนที่จะหันมาให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนมากขึ้น 



การค้าไทย - เมียนมาร์ ด่านศุลกากรแม่สอด ศักยภาพที่พร้อม เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนทางบกติดต่อกับประเทศเมียนมาร์เป็นระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง การค้าหรือการทำธุรกรรมทางการค้าบริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศมีรูปแบบการค้าตั้งแต่การค้าที่มีมูลค่าไม่สูงมาก เช่น การซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภคไปจนถึงการค้าที่มีมูลค่าสูง

จังหวัดที่มีศักยภาพด้านการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์มี 7 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน

เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง ส่วนจังหวัดที่ไม่มีการค้าชายแดน ได้แก่ ราชบุรี เพชรบุรี และชุมพร เนื่องจากพรมแดนที่ติดต่อกันเป็นพื้นที่ป่าและภูเขาของเมียนมาร์

สำหรับจุดการค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน ดังนี้



จุดผ่านแดนถาวร

1. อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
: เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน
2. ตำบลท่าสายลวด จังหวัดตาก
: เมืองเมียวดี
3. ด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดระนอง
: เกาะสอง
4. ตำบลบางรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง
: เกาะสอง
5. บริเวณปากน้ำ ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง
: เกาะสอง
6. บริเวณท่าเทียบเรืออ้นดามันคลับ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง
: เกาะสอง
7. บ้านพุน้ำร้อน อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
: บ้านทิกี้

จุดผ่อนปรน

1. ทำบ้านเหมืองแดง ตำบลแม่สาย จังหวัดเชียงราย
2. ทำบ้านปางห้า ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
3. ทำบ้านสายลมจอย ตำบลเวียงคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
4. ทำบ้านเกาะทราย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
ลำดับ 1 - 4 อยู่ตรงข้ามเมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน
5. ด่านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
: พญาทองชู เมืองผาอัน รัฐกะเหรี่ยง
6. บ้านห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน
: เมืองดอยก่อย รัฐฉาน

7. บ้านห้วยผึ้ง อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
: บ้านหัวเมือง รัฐฉาน
8. กิ่วผาวอก อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่
: เมืองสาด รัฐฉาน
9. หลักเต่าง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่
: เมืองเต่า รัฐฉาน
10. บ้านสบรวก อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
: บ้านหมอตอง เมืองมะริด เขตตะนาวศรี

“ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก**เป็น 1 ใน 5 พื้นที่****ตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบาย****เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)****ครั้งที่ 1/2557****ที่มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา****ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ****เป็นประธาน****เมื่อวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม 2557”****เชิงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 5 พื้นที่**

ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก เป็น 1 ใน 5 พื้นที่ตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ 1/2557 ที่มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นประธาน เมื่อวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม 2557 ที่เห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 5 พื้นที่ สำหรับศักยภาพและความพร้อมของจังหวัด มีดังนี้

จังหวัดตากมีพื้นที่ 16,406 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 70 แบ่งการปกครองออกเป็น 9 อำเภอ มีประชากรประมาณ 530,000 คน มีข้อมูลด้านเศรษฐกิจที่สำคัญดังแสดงตามตารางต่อไปนี้

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจของจังหวัดตาก ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP)

ปี	2551	2552	2553	2554	2555
รายได้ของจังหวัด ที่เพิ่มขึ้นประจำปี	34,148 ล้านบาท	37,561 ล้านบาท	40,740 ล้านบาท	41,351 ล้านบาท	48,161 ล้านบาท
ผลิตภัณฑ์จังหวัด ต่อหัวต่อปี	65,167 บาท/คน/ปี	71,273 บาท/คน/ปี	76,677 บาท/คน/ปี	77,328 บาท/คน/ปี	89,530 บาท/คน/ปี
มูลค่าการค้าชายแดนด้านอำเภอแม่สอด					
ปี	2552	2553	2554	2555	2556 ☆
มูลค่ารวม	26,499 ล้านบาท	25,349 ล้านบาท	21,849 ล้านบาท	39,339 ล้านบาท	46,252 ล้านบาท
มูลค่ารวมตั้งแต่เดือนมกราคม - มิถุนายน 2557 เท่ากับ 29,958 ล้านบาท					เป็นมูลค่า การค้าชายแดน ที่สูงที่สุดในภาคเหนือ
>> คาดว่าปี 2558 เข้าสู่ประชาคมอาเซียนมูลค่า การค้าชายแดนจะสูงถึง 100,000 ล้านบาท					

ที่มา สภาอุตสาหกรรม จังหวัดตาก

จังหวัดตาก มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2557) 677 โรง เงินลงทุนรวม 17,096 ล้านบาท จำนวนโรงงานแยกตามอำเภอเป็นดังนี้

อำเภอ	จำนวนโรงงาน
แม่สอด	364
เมืองตาก	144
วังเจ้า	40
บ้านตาก	32
พบพระ	29
แม่ระมาด	23
ท่าสองยาง	17
อุ้มผาง	10
สามเงา	18

ที่มา สภาอุตสาหกรรม จังหวัดตาก

โดยโรงงานแยกตามประเภทได้เป็น

- อุตสาหกรรมเกษตร 142 โรง
- อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย 120 โรง
- อุตสาหกรรมโลหะ 62 โรง
- อุตสาหกรรมสิ่งทอ 57 โรง
- อุตสาหกรรมการขนส่ง 46 โรง



นอกจากนั้นตำแหน่งที่ตั้งของจังหวัดตาก ยังเป็น จุดตัดของทางหลวงเอเชียสาย 3 ได้แก่ AH1 AH2 และ AH16 และในอนาคตจะสามารถเชื่อมโยง ไปประเทศจีนและอินเดียได้สะดวก ดังแสดงในภาพ

จังหวัดตากเป็นจุดตัดของทางหลวงเอเชียสาย 3 สาย ได้แก่ AH1 AH2 และ AH16



การเชื่อมโยงจีน - อินเดีย



และเพื่อขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ให้บรรลุเป้าหมายเร็วยิ่งขึ้น ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้ศึกษาและมีข้อเสนอรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด โดยสรุปดังนี้

**“เสนอรูปแบบอุตสาหกรรมที่เหมาะสม
ในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ได้แก่
อุตสาหกรรมดั้งเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่
อุตสาหกรรมใหม่
และอุตสาหกรรมที่มีตลาดเป็นต้นนำ
ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภค
ยา เวชภัณฑ์”**

• **ให้มีขอบเขตพื้นที่ครอบคลุม 3 อำเภอ** คือ แม่สอด แม่ระมาด และพบพระ โดยอำเภอแม่สอด จะเน้นการค้า การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม อำเภอแม่ระมาด และอำเภอพบพระ เน้นการเกษตรและการท่องเที่ยว

• **ให้มีการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด**

• **เสนอรูปแบบอุตสาหกรรมที่เหมาะสมในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด** ได้แก่

1. อุตสาหกรรมดั้งเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย สิ่งทอ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและปศุสัตว์ และอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์


2. อุตสาหกรรมใหม่ เช่น อุตสาหกรรมบริการขนส่งโลจิสติกส์ เครื่องจักรกลการเกษตร อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

3. อุตสาหกรรมที่มีตลาดเป็นต้นนำ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค ยา เวชภัณฑ์ การสื่อสารและพลังงาน

• **ให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)**

• **ให้มีมาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าว**เป็นการเฉพาะในเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเข้ามาทำงานแบบมาเช้า - กลับเย็น ทั้งนี้เพื่อให้แรงงานต่างด้าวถูกกฎหมาย และสามารถควบคุมด้านความมั่นคง สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม

• **เสนอขอใช้สิทธิประโยชน์จากกฎหมาย 3 ฉบับ** ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พระราชบัญญัติศุลกากร และพระราชบัญญัตินิคมอุตสาหกรรม

จากนโยบายของรัฐบาลที่จะเร่งพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน เพื่อจะทำให้ระบบขนส่งโลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จากศักยภาพและความพร้อมของแม่สอดเอง ประกอบกับความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ที่พยายามผลักดันโครงการดังกล่าว คาดว่าเราจะได้เห็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดเกิดขึ้นจริงในอนาคตอันใกล้ 



ศักยภาพการค้า และการลงทุนชายแดน ไทย - สปป. ลาว ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สปป.ลาว และกัมพูชา ส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนชายแดน มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติร่วมกัน และสิ่งสำคัญที่ตามมาคือ ประเทศไทยมีทรัพยากรแร่ธาตุธรรมชาติที่สามารถนำมาใช้เป็น

วัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรม ส่วนประเทศเพื่อนบ้านได้ใช้สินค้าอุปโภคบริโภคที่มีให้เลือกหลากหลายตามกำลังซื้อ ทำให้ประชากรทั้งสองประเทศเกิดความพึงพอใจร่วมกัน ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรที่เกิดประโยชน์สูงสุดในภูมิภาคนี้

ไทยและ สปป. ลาว มีแนวพรมแดนระหว่างกันยาวถึง 1,810 กิโลเมตร แบ่งเป็นพรมแดนทางบก 702 กิโลเมตร และพรมแดนทางน้ำ 1,108 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนไทยที่มีพรมแดนติดกับ สปป. ลาว 12 จังหวัด ตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 7 จังหวัด ได้แก่ เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี อีก 5 จังหวัดอยู่ในพื้นที่ภาคเหนือ มีแม่น้ำโขงและแม่น้ำเหืองเป็นเส้นกั้นเขตแดนธรรมชาติระหว่างสองประเทศ มีสะพานข้ามแม่น้ำโขง 3 แห่ง ที่จังหวัดหนองคาย มุกดาหาร นครพนม และสะพานข้ามแม่น้ำเหืองระหว่างด่านท่าลี่

บ้านนากระเซิง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย และบ้านเมืองหมอใต้ แขวงไชยบุรี ของ สปป. ลาว

นอกจากนี้ยังมีโครงการที่จะสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 ของประเทศไทย ที่จังหวัดบึงกาฬ - ปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป. ลาว ซึ่งสาธารณูปโภคเหล่านี้ล้วนส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางการค้าและการลงทุนชายแดนมากขึ้น ส่งผลให้การค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญช่วยสนับสนุนการพัฒนาภูมิภาค และเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน



ปัจจุบันไทยมีจุดการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยกับ สปป. ลาว ทั้งในส่วนของจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนทางการค้า ซึ่งกระจายอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 5 จังหวัด ซึ่งเป็นจุดการค้าและเส้นทางการค้าชายแดนไทย - สปป. ลาว ใช้เป็นเขตติดต่อค้าขาย โดยผ่านช่องทางการค้าชายแดน 26 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 10 จุด และจุดผ่อนปรน 16 จุด มีด่านศุลกากรรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่

“ด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคายยังมีการค้าผ่านแดนที่ผ่านจังหวัดหนองคาย ต่อไปประเทศที่สาม คือ สิงคโปร์ จีน และเวียดนาม”

1. ด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เป็นด่านที่มีการค้าชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด เนื่องจากที่ตั้งของด่าน

อยู่ติดกับสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่หนึ่ง เชื่อมระหว่างบ้านเหลาจอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย กับเมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เวลาเปิด - ปิดด่าน ตั้งแต่เวลา 06.00 - 22.00 น. ทุกวัน และด่านนี้อยู่ใกล้ตลาดประเทศจีนตอนใต้ มลฑลยูนนาน ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีความต้องการสินค้าหรือวัตถุดิบเชิงอุตสาหกรรมต่างๆ สูง โดยการขนส่งจะวิ่งผ่านทางเขตเศรษฐกิจบ่อแก้วของ สปป.ลาว เข้าสู่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน ผ่านด่านชายแดน สปป.ลาว - จีน (บ่อเต็น - บ่อหาญ) รวมระยะทาง 430 กิโลเมตร **สินค้าส่งออกที่สำคัญและมากที่สุด** ผ่านด่านนี้ไปที่ สปป.ลาว ได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ลูกเหล็ก ไอโซแทงค์สำหรับบรรจุก๊าซ (สุทธิน้ำหนัก) เหล็กเส้น เหล็กข้ออ้อย รถบรรทุกเก่าใช้แล้วพร้อมอุปกรณ์ครบชุด รถยนต์กึ่งนั่งบรรทุก ไทแร็คท์และอุปกรณ์ รถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูป รถแทรกเตอร์ รถแบคโฮตีนตะขาบ รถบดถนน รถขุดตักดิน รถเกี่ยยดิน รถยนต์นั่งสำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป เครื่องดื่มรวมถึงน้ำอัดลมที่มีน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่นๆ เป็นต้น

ประเทศไทยยังมีการนำเข้าสินค้าที่สำคัญและมากที่สุดจาก สปป.ลาว ผ่านด่านนี้ ได้แก่ ไอโซแทงค์สำหรับบรรจุก๊าซ (สุทธิน้ำหนัก) ชุดสายไฟรถยนต์ สำเร็จรูป รถยนต์ รถจักรยานยนต์ (FreeZone, EPZ) ส่วนประกอบรองเท้าด้านบน (Form D) ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ซิลิโคนเมททิล หม้อแปลงไฟฟ้า ตัวเหนียวนำไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีการค้าผ่านแดน ที่ผ่านจังหวัดหนองคาย ต่อไปประเทศที่สาม คือ สิงคโปร์ จีน และเวียดนาม สินค้าผ่านแดนขาออกที่สำคัญและมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์และอะไหล่รถยนต์ รถเครื่องจักรกลหนัก (รถขุด - ตักดิน รถเกี่ยยดิน รถบดถนน) ผ้าและอุปกรณ์ตัดเย็บ รถแทรกเตอร์ ตีนตะขาบ พร้อมอุปกรณ์ครบชุดสมบูรณ์ เหล็กประกอบโครงสร้าง รถขุดเก่าใช้แล้ว ข้าวมอลท์ รถบดถนน

รถเกรดดิน รถดันดิน รถเกี่ยยดิน รถบรรทุกเก่าใช้แล้ว อุปกรณ์ก่อสร้าง ยางรถยนต์ เป็นต้น และยังมีสินค้าผ่านแดนขาเข้าที่สำคัญและมากที่สุด ได้แก่ สินแร่ทองแดง เสื้อผ้า ซิลิโคน รองเท้า แร่ ไบยาสูบอบแห้ง ไม้แปรรูป รถเก็บบู่ระเบิดพร้อมอุปกรณ์ อะไหล่เครื่องบิน และข้าวโพดหวานแช่น้ำบรรจุกระป๋อง ลูกชิตเชื่อมบรรจุกระป๋อง เป็นต้น

2. ด้านศุลกากรเมืองมุกดาหาร อำเภอเมืองจังหวัดมุกดาหาร ตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ที่เชื่อมโยงกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เชื่อมโยงเส้นทาง R9 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของฝั่งทะเลจีนใต้ และทะเลอันดามัน จากมุกดาหารสู่ทะเลจีนใต้ผ่านสะพานเขตของ สปป.ลาว ไปเชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลาง ตลอดไปถึงชายแดนทะเลเข้าบรรจบเส้นทางหมายเลข 1 ผ่านเมืองกวางตรี เมืองเว้ (เมืองหลวงเก่า) และเมืองดานัง ที่มีท่าเรือดานัง สามารถรองรับเรือขนาด 30,000 ตัน ระยะทางประมาณ 520 กิโลเมตร ซึ่งเอื้อให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า และพาณิชย์กรรมด้านจังหวัดมุกดาหารมีการส่งออกสินค้าไปยัง สปป.ลาว มากเป็นอันดับสอง สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (หน่วยบันทึกข้อมูล เครื่องเก็บข้อมูล คอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบหัวอ่านคอมพิวเตอร์)



เครื่องจักรกลและอุปกรณ์การเกษตรพร้อมอุปกรณ์ น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สด เป็นต้น และสินค้านำเข้าจาก สปป. ลาว ได้แก่ ทองแดงบริสุทธิ์ ถูงแท่ง ไม้แปรรูป เสื้อผ้าสำเร็จรูป วาล์วลดความดัน

3. ด้านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ติดสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (นครพนม) กับ สปป. ลาว (คำม่วน) พื้นที่ฝั่งไทย ที่บ้านห้อมตำบล อาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ฝั่ง สปป. ลาวอยู่ที่บ้านเงินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ซึ่งตั้งอยู่ในเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ทำให้จังหวัดนครพนมเป็นเมืองเปิดสู่เส้นทางหมายเลข 12 (R12) หรือเส้นทางหมายเลข 8 (R8) ใน สปป. ลาว และเวียดนาม อีกเส้นทางหนึ่ง คือ R12 จากเมืองท่าแขก ไปถึงตอนกลางประเทศเวียดนามที่เมืองวินห์ จังหวัดฮาทิงห์ ที่มีท่าเรือห้วงอ่าว ท่าเรือหลักของเวียดนาม เป็นเส้นทาง กระจายสินค้าที่สั้นที่สุดคือ ระยะทาง 330 กิโลเมตร นอกจากนั้นยังสามารถตามถนนสาย 1A ในเวียดนาม เดินทางไปยังกรุงฮานอย ระยะทาง 650 กิโลเมตร และสามารถเข้าสู่เมืองฝิงเสียง มณฑลหนานหนิง ประเทศจีน ใช้ระยะทาง 1,029 กิโลเมตรเท่านั้น จะเห็นได้ว่า เส้นทาง R12 นี้ สามารถเชื่อมโยงไทยผ่าน สปป. ลาว เวียดนามไปถึงตลาดจีนได้ ผู้ประกอบการได้ เริ่มใช้เส้นทาง R12 ในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไป ตลาดจีน เพราะสั้นกว่าสะดวกกว่าเส้นทาง R9 และ R3E



ที่เชื่อมเรียงของไปคุณหมิง เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่ง ที่ถูกกว่า **สินค้าส่งออกที่สำคัญของด้านนี้** ได้แก่ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องดื่มกระป๋องแดง น้ำมันเชื้อเพลิง ข้าวสาร กระเบื้อง เหล็กข้ออ้อย เป็นต้น และ**ด้านนี้ มีการนำเข้าสินค้ามูลค่าสูงเป็นอันดับหนึ่ง** ได้แก่ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ ไม้ ไม้แปรรูป มอเตอร์ไฟฟ้า สินค้าแฟชั่น ผ้าผืนผ้าทอ เป็นต้น

4. ด้านศุลกากรท่าลี่ บ้านนากระเซิง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย ตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย - ลาว เชื่อมระหว่างบ้านนากระเซิง ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย กับบ้านเมืองหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี สปป. ลาว ซึ่งจุดนี้เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางถึง หลวงพระบาง โดยผ่านแขวงไชยบุรี ระยะทางเพียง 343 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดและไม่สูงชัน ใช้ เวลาเดินทางเพียง 6 ชั่วโมง และสามารถเชื่อมโยง สู่พรมแดนประเทศจีนเพียง 267 กิโลเมตร **สินค้าส่งออก ที่สำคัญของด้านนี้** ได้แก่ อุปกรณ์ก่อสร้าง น้ำมันดีเซล รถแทรกเตอร์ สินค้าอุปโภคบริโภค ปุ๋ยเคมีชนิด น้ำมันเบนซิน รถยนต์ ยางมะตอย เมล็ดพืชพันธุ์ข้าวโพด รถไถเดินตาม สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวโพด ไม้แปรรูป ภาชนะดินเผา ประติมากรรมต่าง ไม้สำเร็จรูป ถั่วแดง ปอสา แชมป์ ไม้วีเนียร์

5. ด้านศุลกากรเชียงคาน อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย มีด่านพรมแดน 2 แห่ง แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านเชียงคาน ตำบลเชียงคาน อำเภอ เชียงคาน แห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่ จุดผ่านแดนถาวร บ้านคกไฟ ตำบลปากชม อำเภอปากชม ด้านที่อำเภอเชียงคาน ติดต่อกับเมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (ระยะทาง ระหว่างเมืองसानะคามกับอำเภอเชียงคาน ประมาณ 3 - 5 กิโลเมตร) มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน จะใช้แพ ขนถ่ายขนในการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขง **สินค้าส่งออก ที่สำคัญของด้านนี้** ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุ ก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง ยานพาหนะและชิ้นส่วน เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่

ลูกเต๋อย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ไม้แปรรูป เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน และมีสินค้าผ่านแดนขาออกจากประเทศที่สาม (สหรัฐอเมริกา) ไปยัง สปป. ลาว คือ เมล็ดสับปะรด ส่วนสินค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป. ลาว ไปประเทศที่สาม (จีน และฮ่องกง) คือ ไม้แปรรูป

**“ปริมาณการค้าชายแดน
ด้านศุลกากรเมืองบึงกาฬ
ที่เพิ่มมากขึ้น จนมีการพิจารณา
จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง
แห่งที่ 5 บึงกาฬ – ปากซัน
ในเร็วๆ นี้”**

6. ด้านศุลกากรเมืองบึงกาฬ อำเภอเมืองจังหวัดบึงกาฬ ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองบึงกาฬ ตรงกันข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป. ลาว มีปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มมากขึ้น จนมีการพิจารณาจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 บึงกาฬ - ปากซัน ในเร็วๆ นี้ ซึ่งจะทำให้เกิดเส้นทางถนนเศรษฐกิจสายใหม่ที่ตัดผ่านอีสานเหนือลงสู่อีสานกลางผ่านจังหวัดสกลนคร และจังหวัดมหาสารคาม โดยแบ่งความแอ็ดออกจากเส้นทางผ่านจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น **สินค้าส่งออกที่สำคัญและมากที่สุด** ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันผลไม้ เครื่องดื่มกระชังแดง ตู้เย็น น้ำมันเบนซิน ธรรมชาติ ไร้สารตะกั่ว เครื่องปรับอากาศ หม้อหุงข้าวไฟฟ้า เครื่องสูบลมสำหรับจ่ายเชื้อเพลิง อาหารสัตว์ และกระเบื้องลอนคู่ **ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ** ได้แก่ ไม้แปรรูป มันสำปะหลังแห้ง วงกบประตูทำด้วยไม้ซาพง ไม้สำเร็จรูป ไม้จ้อยสำเร็จรูป ถ่านไม้ ไม้ปาร์เก้ ไม้คิ้วบัว และวงกบหน้าต่าง เป็นต้น

ในขณะเดียวกัน โอกาสทางการค้าชายแดนกับ สปป. ลาว ยังมีช่องทางให้เติบโตได้อีกมาก แม้ว่าปัจจุบัน



การค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป. ลาว จะยังมีมูลค่าไม่สูงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ หากดูจากแนวโน้มการเติบโตจะพบว่า สปป. ลาว เป็นตลาดเพื่อนบ้านที่มีความน่าสนใจและยังมีโอกาสทางการค้าชายแดนอีกมาก สะท้อนได้จากมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาว ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2557 (มกราคม - มีนาคม) มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 37,629.40 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปี 2556 (มูลค่า 34,915.33 ล้านบาท) ร้อยละ 7.77 แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 31,588.25 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.68 และการนำเข้ามูลค่า 6,041.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27 ไทยได้เปรียบดุลการค้า 25,547.10 ล้านบาท และมูลค่าส่งออกผ่านด่านศุลกากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 6 ด่าน ตั้งแต่เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2557 มีมูลค่า 63,195.3 ล้านบาท โดยมีการส่งออกที่ด่านจังหวัดหนองคายสูงสุด 25,170 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดนครพนม 16,937 ล้านบาท และจังหวัดมุกดาหาร 15,815 ล้านบาท สำหรับมูลค่าการนำเข้าผ่านด่านทั้ง 6 มีมูลค่า 28,373.90 ล้านบาท โดยนำเข้าผ่านด่านจังหวัดนครพนมมากที่สุด 15,385 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดมุกดาหาร 11,536.30 ล้านบาท และจังหวัดหนองคาย 1,052.00 ล้านบาท เพราะ สปป. ลาว ส่วนใหญ่นิยมใช้สินค้าไทย และมีการรับรู้ต่อตราสินค้า (Brand Recognition) ของไทยค่อนข้างสูง เนื่องจากมองว่าเป็นสินค้า



ที่มีคุณภาพดี ประมาณร้อยละ 60 เป็นการค้าผ่านด่านศุลกากรจังหวัดหนองคาย นับเป็นด่านที่มีความเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของ สปป.ลาว คือ นครหลวงเวียงจันทน์โดยตรง

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า น้ำมันเบนซิน ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ เครื่องรับ - ส่ง สัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ฯ วิทยุโทรเลข โทรทัศน์) ผักและเครื่องปรุง แต่งจากผัก ไม้แปรรูป ผลไม้และเครื่องปรุงแต่งจากผลไม้

นอกจากนี้ ยังมีการค้าผ่านแดนไทย - สปป.ลาว ผ่านทางจังหวัดชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สินค้าผ่านแดนขาออก ส่วนใหญ่มาจากประเทศออสเตรเลีย แคนาดา จีน เดนมาร์ก ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง อิตาลี ไต้หวัน สหรัฐฯ เวียดนาม เป็นต้น

สินค้าผ่านแดนขาออกที่สำคัญ ได้แก่ รถบรรทุกและอะไหล่ ผ้า และอุปกรณ์ตัดเย็บ รถแทรกเตอร์ตีนตะขาบ พร้อมอุปกรณ์ครบชุดสมบูรณ์ เหล็กประกอบโครงสร้าง รถชุดเก่าใช้แล้ว ข้าวมอลท์ รถบดถนน รถเกรดดิน รถดันดิน รถเกลี่ยดิน รถบรรทุกเก่าใช้แล้ว อุปกรณ์ก่อสร้าง ยางรถยนต์ เป็นต้น และสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ สินแร่ทองแดง แร่ เลื่อผ้า ซิลิคอน รองเท้า ไบยาสูบแห้ง ไม้แปรรูป รถเก็บบั๊กระเบิด

พร้อมอุปกรณ์ อะไหล่เครื่องบิน และข้าวโพดหวานแช่น้ำ ลูกชิดเชื่อมบรรจุกระป๋อง เป็นต้น สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะผ่านไปยังประเทศออสเตรเลีย บราซิล แคนาดา ญี่ปุ่น จีน เดนมาร์ก เกาหลี ฮองกง ฝรั่งเศส อิตาลี เนเธอร์แลนด์ สหรัฐฯ เป็นต้น

“ปัจจุบันมีผู้ประกอบการ SMEs ไทย หลายรายเข้าไปบุกตลาด และลงทุนทำธุรกิจใน สปป. ลาว

เช่น สถานเสริมความงาม

วุฒิสกดิ์ คลินิก

ที่ได้เปิดสาขาในนครหลวงเวียงจันทน์

แห่งแรกเมื่อปี 2555

และได้ขยายสาขาไปตามหัวเมืองใหญ่

เช่น หลวงพระบาง และปากเซ”

ในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 การลงทุนโดยตรงของไทยใน สปป.ลาว มีมูลค่า 324.3 ล้านบาทหรือร้อยละ 35.7 ตามการขยายตัวของการลงทุนในภาคบริการทางการเงิน และการลงทุนในภาคเหมืองแร่และเหมืองหิน ปัจจุบันมีผู้ประกอบการเอสเอ็มอีไทยหลายรายเข้าไปบุกตลาดและลงทุนทำธุรกิจใน สปป.ลาว ไม่ว่าจะเป็นการบุกตลาดสินค้าอุปโภคบริโภค ภาคบริการ เช่น สถานเสริมความงาม วุฒิสกดิ์ คลินิก ที่ได้เปิดสาขาในนครหลวงเวียงจันทน์แห่งแรกเมื่อปี 2555 และได้ขยายสาขาไปตามหัวเมืองใหญ่เช่น หลวงพระบาง และปากเซ


จะเห็นได้ว่าภาคธุรกิจบริการยังมีโอกาสสูงใน สปป.ลาว เนื่องจากได้รับรู้ข่าวสารต่างๆ ผ่านสื่อไทย จึงทำให้มีค่านิยมในการบริโภคสินค้าและบริการ ที่มีความคล้ายคลึงกัน และช่วยให้ผู้ประกอบการไทยทำการตลาดใน สปป.ลาว ได้ง่ายขึ้น

**“ปัจจุบันพื้นที่ที่ถูกกำหนด
เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
มี 5 กลุ่มพื้นที่หลัก
โดยมีพื้นที่หลัก 1 ใน 5
อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ประกอบด้วย จังหวัดมุกดาหาร
นครพนม และหนองคาย”**

จากแนวโน้มที่ให้ความสำคัญกับตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้นทำให้ไทยต้องให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนสูงขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับศักยภาพของเมืองใหญ่ที่อยู่บริเวณชายแดน ด้วยเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และได้จัดประชุมขึ้นโดยมีมติ กนพ.1/2557 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 ประกาศให้พื้นที่ชายแดนจังหวัดมุกดาหารเป็นพื้นที่ 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดน ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทย ภายใต้แนวทางการพัฒนาเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การค้าส่ง ศูนย์กระจายสินค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คลังสินค้า ศูนย์โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยวข้ามแดน กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างได้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 ทั้งนี้ให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมภายในปี 2558

ส่วนจังหวัดนครพนม และหนองคาย เป็นพื้นที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ในประกาศแจ้งให้เตรียมความพร้อมและเริ่มดำเนินการในปี 2559 เป็นต้นไป

โดยจังหวัดนครพนม จะดำเนินการภายใต้แผนที่จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเขา (ห่างชายแดน 14 กิโลเมตร) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก (บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพ) (Special Economic Zone : SEZ Area 6,470 ไร่) เพื่อพัฒนาห่วงโซ่อุปทานเชื่อมโยงกับจังหวัดในกลุ่มในภาค และเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงคำม่วน สปป. ลาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกษตรกรและเกษตรกรอินทรีย์ ซึ่งสอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัด คือ เกษตรกรรมนำการพัฒนา เส้นทางการค้า การท่องเที่ยว สู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้

สำหรับจังหวัดหนองคาย มีแผนพัฒนา กำหนดจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้านการผลิตเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone : EPZ) กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสม ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมือง อำเภอสระใคร อำเภอท่าบ่อ และอำเภอรัตนวาปี 

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประตูสู่กัมพูชา

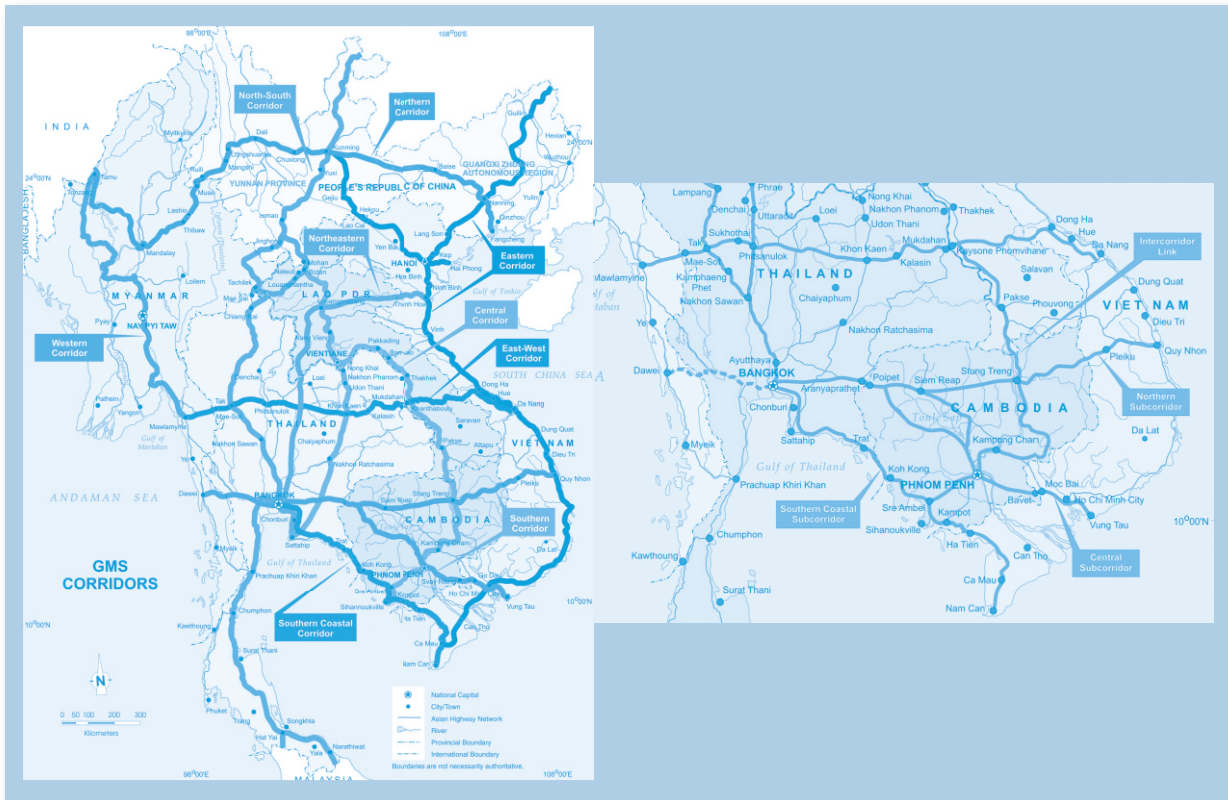


การเปิด AEC ในปี 2558 ทำให้ประเทศในกลุ่มอาเซียนได้เตรียมตัวรับการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎหมาย ระเบียบต่างๆ กอปรกับที่ผ่านมามีความร่วมมือกันระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

- Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) ประกอบด้วย 5 ประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย โดยครอบคลุมความร่วมมือ 5 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน ความร่วมมือด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - Region Economic Cooperation : GMS - EC) ประกอบด้วย 6 ประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดยความก้าวหน้าที่สำคัญ คือ การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridors) เชื่อมโยงระหว่างกัน และการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya





ทั้งนี้ ตามกรอบความร่วมมือข้างต้น เมื่อมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมแล้วเสร็จเป็นรูปธรรม จะส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนที่มีเส้นทางเหล่านี้พาดผ่าน ทำให้มีปริมาณการขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องด้านอื่นเพิ่มมากขึ้นด้วย

สำหรับประเทศไทยที่มีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ เนื่องจากตั้งอยู่ตรงกลางของภูมิภาคกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีแนวพรมแดนติดกับ 4 ประเทศ ประกอบด้วย เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย (ประชากรรวมกันประมาณ 98 ล้านคน) และ 4 ประเทศนี้ยังเป็นทางผ่านไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกันได้อีก (ทิศเหนือผ่าน สปป.ลาวหรือเมียนมาร์ไปยังจีนตอนใต้ ทิศตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือผ่าน สปป.ลาว และกัมพูชาไปยังเวียดนาม ทิศตะวันตกผ่านเมียนมาร์

ไปยังอินเดียและบังกลาเทศ และทิศใต้ผ่านมาเลเซีย ไปยังสิงคโปร์ บรูไน และอินโดนีเซีย) ไทยจึงตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่จะช่วยสนับสนุนให้มีบทบาทสำคัญ ในด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

**“ไทยประกาศจัดตั้ง
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
(ระยะแรก)
ใน 5 พื้นที่”**

ปัจจุบันประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมในหลายๆ ด้าน เพื่อรับการเปิด AEC หนึ่งในนั้นคือ การประกาศจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยะแรก) ใน 5 พื้นที่ชายแดน ได้แก่ จังหวัดตาก สระแก้ว ตราด มุกดาหาร และสงขลา

เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ โดยเน้นการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน รวมถึงการแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนใน ปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาความแออัดบริเวณด้านชายแดน



เมื่อมีการเปิด AEC ประเทศกัมพูชาถือเป็นพื้นที่หนึ่งที่น่าจับตามอง โดยมีพื้นที่ชายแดนอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศไทยคือ กรุงเทพมหานคร นครอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออก รวมถึงสนามบินและท่าเรือสำคัญๆ อีกทั้งยังมีการกำหนดให้เป็นพื้นที่เป้าหมายในการ**จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถึง 2 จุดคือ อำเภออรัญประเทศ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว และอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด**

ทั้งนี้ กัมพูชาเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่มีพรมแดนติดต่อกันหลายด้าน โดยทิศเหนือติดกับไทย 4 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ ทิศตะวันตกติดกับไทย 3 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี และตราด และทิศใต้ติดกับอ่าวไทย

โดยมีพรมแดนติดต่อกันเป็นระยะทางกว่า 800 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง จุดผ่อนปรน 9 แห่ง และจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว 1 แห่ง

โครงสร้างอาชีพหลักของคนกัมพูชาคือ ภาคเกษตรกรรม ประมาณร้อยละ 70 ภาคบริการประมาณร้อยละ 17 ภาคอุตสาหกรรมโรงงานประมาณร้อยละ 8 และภาคการก่อสร้างประมาณร้อยละ 5 สินค้าส่งออกที่สำคัญของกัมพูชา คือ สินค้าเกษตรกรรม ได้แก่ ยางพารา ข้าว ผลิตภัณฑ์ปลา ข้าวโพด ถั่วเหลือง ไบยาซูบและ ผลิตภัณฑ์ไม้ สินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ เสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า และสิ่งทอ ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา กลุ่มสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สหองกง แคนาดา และสิงคโปร์ สินค้านำเข้าที่สำคัญคือ ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง อาหารและเครื่องดื่ม ผ้าฝ้าย รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบรถยนต์ ปูนซีเมนต์ เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง น้ำตาลทราย และผลิตภัณฑ์ยาง แหล่งสินค้านำเข้าที่สำคัญคือ เวียดนาม จีน ไทย สหองกง ใต้หวัน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ อังกฤษ มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย

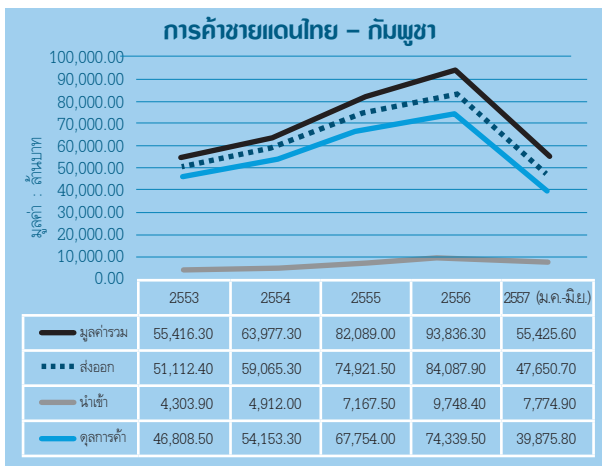
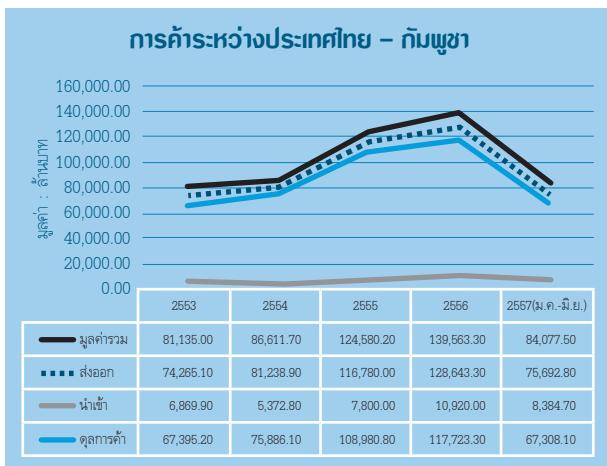
ทั้งนี้ ภาคอุตสาหกรรมและการบริการของกัมพูชา มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้เศรษฐกิจกัมพูชาในปี 2556 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 7.2 โดยภาคการบริการมีการขยายตัวร้อยละ 8.3 ในส่วนธุรกิจเกี่ยวกับบอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.5 ด้านการท่องเที่ยว ในปี 2556 มีนักท่องเที่ยวเดินทางมากัมพูชาจำนวน 4.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 17.5 ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 10.5 จากการส่งออกสินค้า การเม้นท์ (Garment) และรองเท้าไปยังตลาดสหภาพยุโรปและตลาดสหรัฐฯ การบริโภคภาคเอกชนเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ การลงทุนภายในประเทศยังคงมีความแข็งแกร่งโดยเฉพาะภาคธุรกิจ SMEs ส่วนการลงทุนจากต่างประเทศคิดเป็นมูลค่า 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

**“สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย
ไปกัมพูชา 5 อันดับแรก ได้แก่
เครื่องดื่มน้ำที่ไม่มีแอลกอฮอล์
เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ
เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู
และยานพาหนะ”**

การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ในปี 2556 ไทย มีมูลค่าการค้าชายแดนกับกัมพูชา รวม 93,836.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 14.3 ประกอบด้วย การส่งออก 84,087.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 12.2 การนำเข้า 9,748.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ

36.0 ทำให้ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า 74,339.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 9.7 สินค้าส่งออกของไทยไปกัมพูชาที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มน้ำที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู และยานพาหนะ

ขณะที่สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก เครื่องจักรกลอื่นๆ และส่วนประกอบ เครื่องรับ - ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน และมอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและส่วนประกอบ สำหรับด้านศุลกากรที่มีมูลค่ารวมการค้าระหว่างไทย - กัมพูชา สูงที่สุดคือ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด



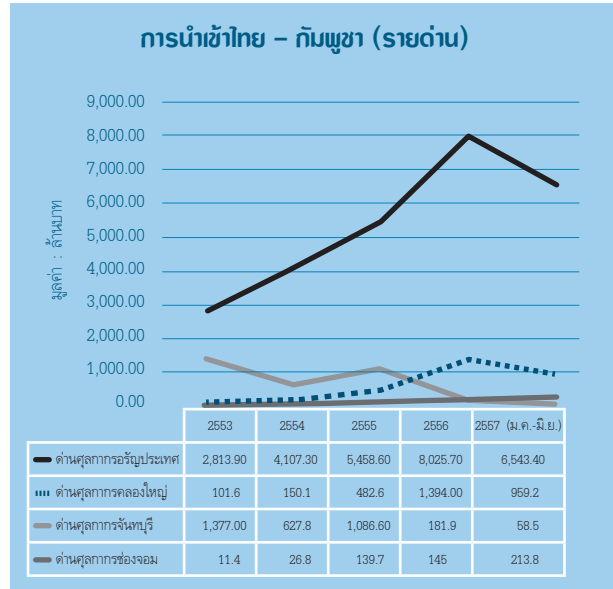
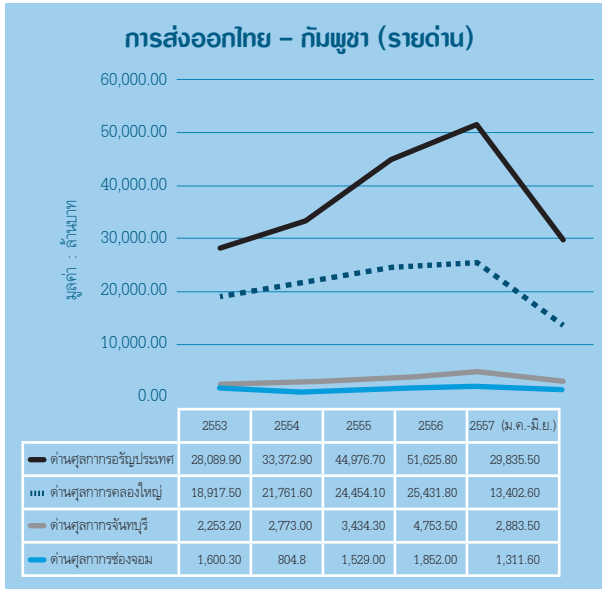
- ที่มา**
1. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์
 2. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

นอกจากนี้ การค้าระหว่างไทย - กัมพูชา ยังทำให้เกิดการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามในปี 2556 มีมูลค่าการค้ารวม 16,579.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 42 ประกอบด้วย การส่งออก 14,297.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 41.1 และการนำเข้า 2,281.4

ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 47.9 ทำให้ไทยได้ดุลการค้า 12,016.4 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มน้ำที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า ผ้าฝ้ายและด้าย และวงจรพิมพ์ ขณะที่สินค้า

นำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องรับวิทยุ โทรศัพท์ โทรเลข โทรทัศน์ มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องรับ - ส่งสัญญาณ

และอุปกรณ์ติดตั้ง ส่วนประกอบและอุปกรณ์รวมทั้ง โครงรถและตัวถัง และลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน



ที่มา ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

**“ปัจจุบันกัมพูชามีการจัดตั้ง
เขตเศรษฐกิจพิเศษใกล้ชายแดนสระแก้ว
และตราด 3 จุดคือ
เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอนีเยง
เขตเศรษฐกิจพิเศษ Sanco - Poipet
และเขตเศรษฐกิจพิเศษ/
นิคมอุตสาหกรรมเกาะกง”**

สำหรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด นอกจากจะเป็นจุดผ่านแดนที่มีการค้าชายแดนมูลค่าสูงสุดของไทย - กัมพูชาแล้ว ปัจจุบันกัมพูชาได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษใกล้ชายแดนสระแก้วและตราด 3 จุดคือ พื้นที่ชายแดนจังหวัด

บันเตียเมียนเจย ประกอบด้วย เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอนีเยง และเขตเศรษฐกิจพิเศษ Sanco - Poipet พื้นที่ชายแดนจังหวัดเกาะกง คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ/นิคมอุตสาหกรรมเกาะกง

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : R1) เริ่มจากกรุงเทพฯ - อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ข้ามมายังปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย ของกัมพูชา แล้วแยกเป็น 2 เส้นทางคือ เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) ผ่านพนมเปญ ไปยังโฮจิมินห์ซิตี้ และสิ้นสุดที่เมืองหวงเต่าหรือวังเทา (Vang Tau) ริมชายทะเลเวียดนาม และเส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมเรียบ และไปสิ้นสุดที่เมือง Quy Nhon ทางตอนกลางของเวียดนาม

เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor : R10) เริ่มจากกรุงเทพฯ

ผ่านทางภาคตะวันออกของไทย ผ่านบ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด ข้ามมายังเกาะกง ของกัมพูชา และไปสิ้นสุดที่ปลายแหลมของเวียดนาม ที่เมือง Nam Can

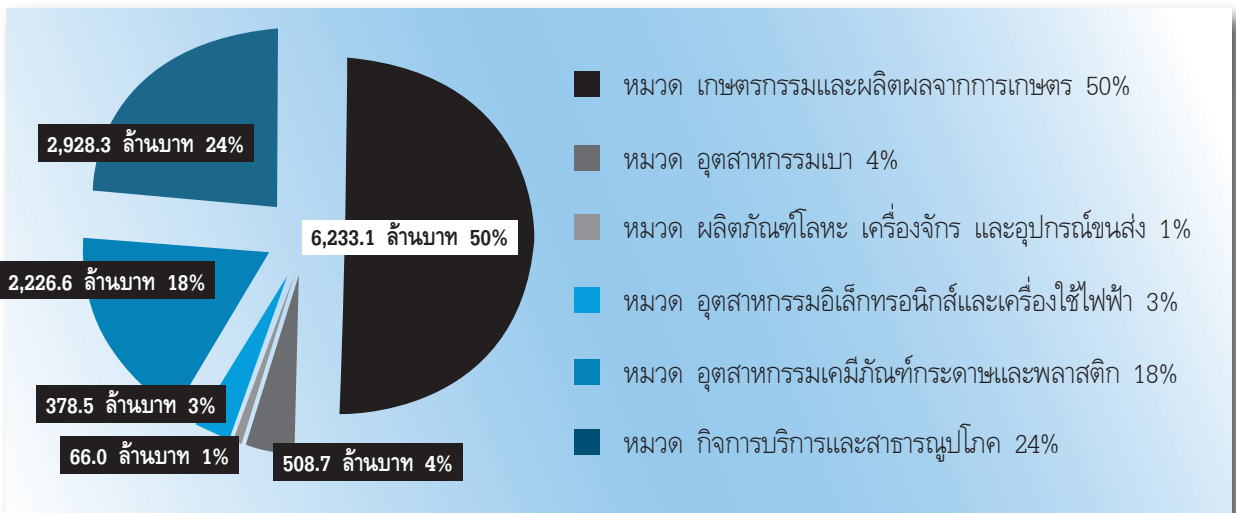
เศรษฐกิจจังหวัดสระแก้ว จังหวัดสระแก้วมีสาขาการผลิตที่สำคัญคือ สาขาเกษตรกรรม สาขาการขายส่ง ขายปลีก และสาขาอุตสาหกรรม ตามลำดับ สำหรับสถานะอุตสาหกรรมในจังหวัดสระแก้ว ในปี 2556 มีสถานประกอบการอุตสาหกรรมทั้งหมด 534 แห่ง จำนวนเงินลงทุน 13,666.1 ล้านบาท จำนวนคนงาน 13,525 คน โดยมี 5 อันดับแรก เป็นอุตสาหกรรม การเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ และเครื่องเรือน อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ และอุตสาหกรรมขนส่ง ตามลำดับ โดยมีการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับพืชพลังงานทดแทน (โรงงานผลิตเอทานอล) โดยที่ผ่านมามีตั้งแต่ปี 2531 ถึง 2556 มีโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ แล้วทั้งสิ้น 46 โครงการ เงินลงทุนรวม 12,341.2 ล้านบาท มีโครงการขนาดใหญ่ เช่น กลุ่มโรงผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร เช่น ฟาร์มโคนม เชื้อเพลิงเอทานอล

เลี้ยงสัตว์และขยายพันธุ์สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากยางธรรมชาติ และอุตสาหกรรมกระดาษ

“จุดแข็งของจังหวัดสระแก้ว คือ เป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาค และประเทศอินโดจีน เป็นแหล่งผลิต พืชเศรษฐกิจ และแหล่งแปรรูป เป็นพลังงานทดแทน”

จุดแข็งของจังหวัดสระแก้วคือ เป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาค และประเทศอินโดจีน เป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจ และแหล่งแปรรูป เป็นพลังงานทดแทน ขณะที่จุดอ่อนคือ การขาดแคลนแหล่งน้ำ ผลิตผลด้านการเกษตรต่ำ ขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะ ทางด้านการเกษตร ระบบการขนส่งระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศยังไม่สะดวก และปัญหาเขตแดน

สัดส่วนประเภทกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ในจังหวัดสระแก้ว ปี 2531 – 2556



ที่มา สำนักสารสนเทศการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

**“จุดแข็งของจังหวัดตราด
คือ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
โดยเฉพาะทางทะเลที่มีความโดดเด่น
สมบูรณ์ และสวยงาม
เป็นแหล่งผลิตผลไม้ที่มีชื่อเสียง
และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร
ที่เป็นพืชหลักทางเศรษฐกิจ”**

เศรษฐกิจจังหวัดตราด ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตราด ประกอบด้วย ภาคการเกษตร ร้อยละ 57.88 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (เกษตรกรรม ร้อยละ 76.63 ของภาคการเกษตร และสาขาประมง ร้อยละ 23.37 ของภาคการเกษตร) ภาคนอกเกษตร ร้อยละ 42.12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (สาขาการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ สาขาการชายฝั่ง ชายปลูกซ่อมแซมยานยนต์ฯ สาขาการขนส่งฯ สาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคม สาขาอุตสาหกรรม สาขาการศึกษา สาขาโรงแรม และภัตตาคาร ตามลำดับ)

สำหรับสภาวะอุตสาหกรรมในจังหวัดตราด ในปี 2556 มีสถานประกอบการอุตสาหกรรมทั้งหมด 374 แห่ง จำนวนเงินลงทุน 2,775.9 ล้านบาท จำนวนคนงาน 4,383 คน โดยมี 5 อันดับแรก เป็นอุตสาหกรรมอาหาร



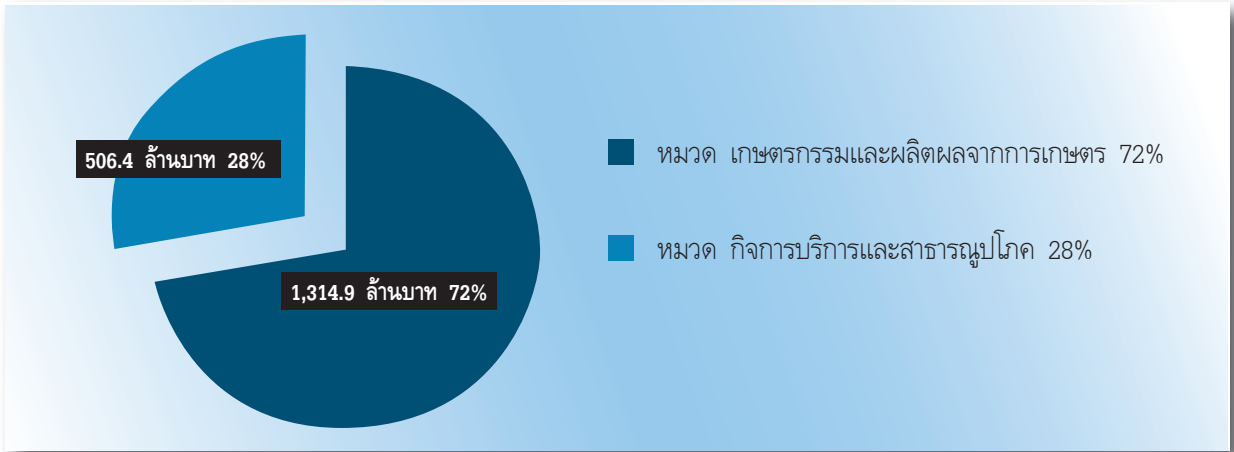
อุตสาหกรรมขนส่ง อุตสาหกรรมเครื่องจักร อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ และอุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ตามลำดับ

ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2531 - 2556 มีโครงการที่ได้รับบริการส่งเสริมฯ แล้วทั้งสิ้น 18 โครงการ เงินลงทุนรวม 1,821.3 ล้านบาท โดยโครงการขนาดใหญ่จะเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร เช่น ผักผลไม้กระป๋อง น้ำผลไม้ น้ำมันปาล์ม และธุรกิจบริการ เช่น สนามบินพาณิชย์ โรงพยาบาล และกิจการเรือเฟอร์รี่

จุดแข็งของจังหวัดตราดคือ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติโดยเฉพาะทางทะเลที่มีความโดดเด่นสมบูรณ์ และสวยงาม เป็นแหล่งผลิตผลไม้ที่มีชื่อเสียง และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่เป็นพืชหลักทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นแหล่งผลิตอาหารทะเลขนาดใหญ่ เป็นเมืองชายแดนที่มีศักยภาพในด้านการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมโยงการค้า การขนส่งไปสู่ภูมิภาคอินโดจีน ชุมชนมีการรวมกลุ่ม และเกิดทุนทางสังคมที่เข้มแข็ง และทุกภาคส่วนมีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะที่จุดอ่อนคือ การขาดแคลนแหล่งน้ำ ขาดแคลนแรงงานในพื้นที่ทั้งภาคการเกษตร ประมงและท่องเที่ยว ระบบการขนส่งระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศยังไม่สะดวก ขาดการบริหารจัดการสินค้าเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ และจุดผ่านแดนมีความแออัด



สัดส่วนประเภทกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ในจังหวัดตราด ปี 2531 – 2556



ที่มา สำนักสารสนเทศการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด เป็นก้าวที่สำคัญสำหรับรองรับการเปิด AEC และยังเป็นประตูสู่กัมพูชา รวมถึงใช้เป็นทางผ่านไปยังประเทศที่สาม โดยทั้ง 2 พื้นที่มีศักยภาพทางภาคเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยว รวมถึงเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการเป็นเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ สำหรับด้านการค้าชายแดนถือเป็นจุดสำคัญที่ยัง

สามารถพัฒนาเพื่อให้เป็นประตูการค้าไปสู่ภูมิภาคอินโดจีนได้ ส่วนด้านการลงทุน นอกจากเน้นการลงทุนด้านเกษตรแปรรูปและด้านการท่องเที่ยวแล้ว ยังรวมถึงการลงทุนด้านระบบโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น สถานีขนถ่ายสินค้า และศูนย์ซ่อมรถบรรทุก แต่ทั้งนี้ จะต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบคมนาคม (ทั้งฝั่งไทยและกัมพูชา) และแหล่งน้ำ เพื่อให้พร้อมรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป 📧



การค้าชายแดน ไทย - มาเลเซีย



ไทยและมาเลเซีย มีชายแดนระหว่างประเทศ ทั้งทางบกผ่านคาบสมุทรมลายู และทางน้ำทางช่องแคบมะละกา รวมไปถึงอ่าวไทย และทะเลจีนใต้ มาเลเซียทอดตัวอยู่ทางตอนใต้ของประเทศไทย มีแม่น้ำโกลก เป็นพรมแดนระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 95 กิโลเมตร กั้นประเทศไทยและมาเลเซีย โดยประเทศไทยอยู่ทางเหนือ และประเทศมาเลเซียอยู่ทางใต้

การส่งออก 120,633.44 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.29
การนำเข้า 132,038.75 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.33
ขาดดุลการค้า 11,405.31 ล้านบาท

**“สินค้าส่งออกไปมาเลเซียที่สำคัญ
ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ
เครื่องคอมพิวเตอร์
อุปกรณ์และส่วนประกอบ”**

ในปี 2555 ภาพรวมการค้าระหว่างไทย - มาเลเซีย มีมูลค่า 793,328 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 5.8 แบ่งเป็นการส่งออก 383,709.31 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 การนำเข้า 409,618.69 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 ขาดดุลการค้า 25,909.38 ล้านบาท

สำหรับปี 2556 (มกราคม - เมษายน) การค้าระหว่างไทย - มาเลเซีย มีมูลค่า 252,672.19 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.83 แบ่งเป็น



สินค้าส่งออกไปมาเลเซียที่สำคัญ ได้แก่

1. น้ำมันสำเร็จรูป
2. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ
3. เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ
4. ยางพารา
5. เคมีภัณฑ์
6. ผลิตภัณฑ์ยาง

สินค้านำเข้าจากมาเลเซียที่สำคัญ ได้แก่

1. เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ
2. น้ำมันดิบ
3. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ
4. เคมีภัณฑ์
5. แผงวงจรไฟฟ้า
6. สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง

**มูลค่าการค้ารวมไทย - มาเลเซีย
ปี 2553 - 2556 (มกราคม - เมษายน)**

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		
	2553	2554	2555	2555	2556	54/53	55/54	56/55
				(มกราคม - เมษายน)				
มูลค่ารวม	678,487.9	749,798.1	793,328	268,324.09	252,672.20	10.51	5.8	-5.83
ส่งออก	334,598.8	373,614.6	383,709.31	127,364.80	120,633.45	11.66	2.7	-5.29
นำเข้า	343,889.1	376,183.5	409,618.69	140,959.29	132,038.75	9.39	8.9	-6.33
ดุลการค้า	-9,290.3	-2,568.8	-25,909.38	-13,594.49	-11,405.31			

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สำหรับการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย พบว่า ในปี 2555 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียรวม

515,923.47 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 7.98 แบ่งเป็นการส่งออกมีมูลค่า 303,019.53 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 20.12 การนำเข้ามีมูลค่า 212,903.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.44 ไทยได้เปรียบดุลการค้า 90,115.59 ล้านบาท

สำหรับปี 2556 (มกราคม - เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียรวม 168,633 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.27 แบ่งเป็นการส่งออกมีมูลค่า 97,521.35 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.63 การนำเข้ามีมูลค่า 71,111.65 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.84 ไทยได้เปรียบดุลการค้า 26,409.70 ล้านบาท



**มูลค่าการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย
ปี 2553 – 2556 (มกราคม – เมษายน)**

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		
	2553	2554	2555	2555	2556	54/53	55/54	56/55
				(มกราคม – เมษายน)				
มูลค่ารวม	497,590.4	560,654.9	515,923.47	176,156.39	168,633	12.67	-7.98	-4.27
ส่งออก	320,405	379,364.2	303,019.53	104,442.04	97,521.35	18.40	-20.12	-6.63
นำเข้า	177,185.4	181,291.2	212,903.94	71,714.35	71,111.65	2.32	17.44	-0.84
ดุลการค้า	143,219.6	198,072.9	90,115.59	32,727.68	26,409.70			

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกที่สำคัญในปี 2556 (มกราคม - เมษายน) ได้แก่

- ยางพารา** มีมูลค่า 46,041.24 ล้านบาท ลดลงจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 14.17
- เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ** มูลค่า 8,034.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.11

3. ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ มูลค่า 6,815.10 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 14.79

4. ไม้แปรรูป มูลค่า 4,592.84 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.61

5. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มูลค่า 2,628.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 72.4



สินค้าส่งออกด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2553 – 2556 (มกราคม – เมษายน)

หน่วย : ล้านบาท

	รายการสินค้า	2553	2554	2555	2556		% 56 / 55 (ม.ค. - เม.ย.)
					(มกราคม - เมษายน)		
1	ยางพารา	142,321.05	207,324.41	139,382.45	53,641.68	46,041.24	-14.17
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	37,731.53	29,780.03	19,373.19	5,903.03	8,034.37	36.11
3	ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	24,511.51	25,908.19	26,175.59	7,998.22	6,815.10	-14.79
4	ไม้แปรรูป	8,973.10	12,387.11	12,743.65	4,865.63	4,592.84	-5.61
5	รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	7,112.72	4,948.19	6,807.25	1,524.54	2,628.24	72.4
6	ถุงมือยาง	5,369.74	6,117.98	6,283.97	1,879.56	1,903.47	1.27
7	มอเตอร์และ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8,987.05	8,104.06	6,196.79	2,752.19	1,757.24	-36.15
8	แผงวงจรไฟฟ้า	5,751.90	6,069.47	4,845.79	694.92	1,355.80	95.10
9	ผลิตภัณฑ์เหล็ก และเหล็กกล้า	4,757.75	3,710	3,792.78	1,120.83	1,298.81	15.88
10	ไฟเบอร์บอร์ด	3,071.83	3,388.82	3,314.87	1,035.47	1,186.02	14.54
รวม 10 อันดับ		248,588.18	307,738.26	228,916.33	81,416.07	75,613.13	-7.13
อื่นๆ		71,816.85	71,625.91	74,103.20	23,025.97	21,908.22	-4.85
มูลค่ารวม		320,405.03	379,364.17	303,019.53	104,442.04	97,521.35	-6.63

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่

1. เครื่องจักรไฟฟ้าอื่นๆ และส่วนประกอบ
มูลค่า 11,798.35 ล้านบาท ลดลงจากช่วง
ระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.88
2. เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์
มูลค่า 6,274.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.08
3. ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ มูลค่า 5,750.64
ล้านบาท ลดลงร้อยละ 22.5
4. สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง มูลค่า 5,714.75
ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.67

5. อุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อหรือป้องกันวงจร
ไฟฟ้า มูลค่า 3,628.22 ล้านบาท ลดลงร้อยละ
2.08

**“ภาวะการค้าชายแดนรายจังหวัด
ในปี 2556 (มกราคม – เมษายน)
พบว่า จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด
ได้แก่ สงขลามีมูลค่าการส่งออก
95,685.18 ล้านบาท”**

สินค้านำเข้าด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2553 – 2556 (มกราคม – เมษายน)

หน่วย : ล้านบาท

	รายการสินค้า	2553	2554	2555	2555	2556	% 56 / 55 (ม.ค. - เม.ย.)
					(มกราคม - เมษายน)		
1	เครื่องจักรไฟฟ้าอื่นๆ และส่วนประกอบ	5,471.93	5,394.45	33,940.83	13,091.62	11,798.35	-9.88
2	แทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็ก สำหรับคอมพิวเตอร์	17,376.78	17,129.33	9,638.35	5,970.85	6,274.04	5.08
3	ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	22,511.28	17,382.39	31,182.09	7,449.27	5,750.64	-22.8
4	สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง	22,731.83	23,473.22	14,124.71	4,062.44	5,714.75	40.67
5	อุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อ หรือป้องกันวงจรไฟฟ้า	9,208.23	8,201.21	10,974.04	3,705.23	3,628.22	-2.08
6	เครื่องจักรที่ใช้ใน อุตสาหกรรมและ ส่วนประกอบ	7,370.06	9,215.44	11,356	3,970.34	3,623.64	-8.73
7	แผงวงจรไฟฟ้า	9,737.38	6,572.10	8,744.62	2,398.71	2,770.56	15.50
8	เครื่องมือเครื่องใช้ทาง วิทยาศาสตร์ การแพทย์	3,471.12	3,166.23	7,765.52	3,688.49	2,424.75	-34.26
9	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรทัศน์	4,812.93	5,358.24	6,981.37	2,345.51	2,156.01	-8.08
10	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	1,745.16	2,098.84	2,955.40	903.40	1,625.79	79.96
	รวม 10 อันดับ	104,436.70	97,991.45	137,662.93	47,585.86	45,766.75	-3.82
	อื่นๆ	72,748.72	83,299.78	75,241.01	24,128.49	25,344.90	5.04
	มูลค่ารวม	177,185.42	181,291.23	212,903.94	71,714.35	71,111.65	-0.84

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

**“มาเลเซียคือประเทศคู่ค้า
ที่สำคัญที่สุดของไทย
โดยมีสัดส่วนการค้า
มากถึงกว่า 2 ใน 3
ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม”**

สำหรับภาวะการค้าชายแดนรายจังหวัด ในปี 2556 (มกราคม - เมษายน) พบว่า จังหวัดที่มีมูลค่าการค้าส่งออกสูงสุดได้แก่

- สงขลา** มีมูลค่าการค้าส่งออก 95,685.18 ล้านบาท ลดลงจากระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.35
- ยะลา** มีมูลค่าการค้าส่งออก 1,471.31 ล้านบาท

ลดลงร้อยละ 17.98

3. **นราธิวาส** มีมูลค่าการส่งออก 291.29 ล้านบาท
ลดลงร้อยละ 27.84

4. **สตูล** มีมูลค่าการส่งออก 36.33 ล้านบาท
เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.66

จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าชายแดนด้านมาเลเซีย
ได้แก่

1. **สงขลา** มีมูลค่าการนำเข้า 70,214.75 ล้านบาท

เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน
ร้อยละ 0.34

2. **นราธิวาส** มีมูลค่าการนำเข้า 766.47 ล้านบาท
ลดลงร้อยละ 5.34

3. **สตูล** มีมูลค่าการนำเข้า 69.77 ล้านบาท
เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.17

4. **ยะลา** มีมูลค่าการนำเข้า 60.18 ล้านบาท
ลดลงร้อยละ 18.74

มูลค่าการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2553 – 2556 (มกราคม – เมษายน) แยกรายจังหวัด

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	2553			2554			2555			2556 (มกราคม - เมษายน)				
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า
สงขลา	314,634.31	173,809.38	140,824.93	371,979.64	177,051.86	194,927.78	296,295.67	208,490.96	87,804.71	95,685.18	-6.35	70,214.75	0.34	25,470.43
ยะลา	4,037.26	121.03	3,916.23	5,816.98	163.08	5,653.90	5,251.04	191.16	5,059.89	1,471.31	-17.98	60.18	-18.75	1,411.13
นราธิวาส	1,450.24	2,011.05	-560.81	1,252.43	230.98	-1,050.55	1,193.29	2,426.38	-1,233.09	291.29	-27.84	766.47	-5.34	-475.18
สตูล	149.64	144.63	5.02	113.71	276.55	-162.84	68.47	172.50	-104.03	36.33	46.66	69.77	4.17	-33.44
ปัตตานี	-	7.46	-7.46	-	0.70	-0.70	-	0.05	-0.05	-	-	-	-100.00	-
อื่นๆ	133.57	1,091.87	-958.30	201.41	1,496.06	-1,294.65	211.07	1,622.90	-1,411.83	37.23	-14.66	0.47	-99.94	36.76
รวม	320,405	177,185.42	143,217.61	379,364.17	181,291.23	198,072.94	303,019.53	212,903.94	90,115.59	97,521.35	-6.63	71,111.65	-0.84	26,409.70

ที่มา กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

จากข้อมูลดังกล่าวมาทั้งหมดนั้น จะเห็นได้ว่า มาเลเซียคือประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของไทย โดยมีสัดส่วนการค้ามากถึงกว่า 2 ใน 3 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าส่วนหนึ่งเป็นเพราะ มาเลเซียเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในบรรดาประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด และมีการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจและการค้าที่เสรีมากกว่าประเทศอื่นๆ โดยพบว่าการค้าชายแดนเกือบทั้งหมด คือ ประมาณ ร้อยละ 98 เป็นการค้าผ่านด่านศุลกากรสะเดาและ

ปาดังเบซาร์ในจังหวัดสงขลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด่านสะเดาหรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “ด่านนอก” ซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความน่าสนใจมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ รวมทั้งยังเป็นที่ตั้งของสถานประกอบการธุรกิจหลายประเภท โดยเฉพาะสถานบันเทิง เรืองรมย์ต่างๆ ทำให้ในแต่ละวันมีชาวมาเลเซียเดินทาง เข้า - ออกด่านแห่งนี้เป็นจำนวนมากถึงวันละหลายพันคน และบางวันก็ถึงหลักหมื่นคน

**“อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
(ด้านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์)
ยังเป็นด้านศุลกากรต้นแบบ
ตามแนวนโยบายของ
คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.)
ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ”**

ปัจจุบันรัฐบาลไทยกำลังเตรียมพัฒนาด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และปรับปรุงด่านสะเดาเพิ่มเติม เพื่อพัฒนาให้เป็นด่านต้นแบบในการให้บริการด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างเต็มรูปแบบซึ่งมีความทันสมัยรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ซึ่งจะมีปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นอีกมาก

อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา (ด้านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์) ยังเป็นด้านศุลกากรต้นแบบตามแนวนโยบายของคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากการประชุมของคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษในวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม 2557 ที่ผ่านมานั้น ได้เร่งรัดให้ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายแดนเป้าหมายทั้งสิ้น 12 พื้นที่ โดยกำหนดเป็นระยะเร่งด่วน จะดำเนินการทันทีภายในปี 2558 ใน 5 พื้นที่ด้วยกัน ได้แก่

1. อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก
2. อำเภออรัญประเทศ และอำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว
3. อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
4. อำเภอเมือง อำเภอหัวหินใหญ่ และอำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร
5. อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

ทั้งนี้เพื่อจะส่งเสริมการค้าชายแดนและการเตรียมความพร้อมเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ทันเวลา โดยจะมีการส่งเสริมการลงทุน การสร้างโรงงานธุรกิจบริการ สร้างงาน สร้างอาชีพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนน ระบบราง คลังสินค้าช่องทางเข้า-ออกศุลกากรให้มีความพร้อม ระบบการบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวที่มีประสิทธิภาพ และจะจัดให้มีศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อจะคัดแยกแรงงานที่มีคุณภาพเข้ามาได้ในอนาคตในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ นอกเหนือจากการให้การเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจแล้ว สิ่งที่สำคัญควบคู่กันที่ คสช. จะมุ่งเน้นเป็นพิเศษก็คือ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตามแนวชายแดนในพื้นที่ห่างไกลให้ดีขึ้นอีกด้วย 





รัฐต้องเร่งลงทุน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับ ไทยเป็น ASEAN Hub



ประเทศใดมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีและมีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผลทำให้ประเทศนั้นมีโอกาสเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากภาครัฐ เห็นความสำคัญของระบบดังกล่าวแล้ว เร่งพัฒนาให้มีคุณภาพ ย่อมส่งผลทำให้ระบบเศรษฐกิจโดยรวมเป็นไปด้วยดี และเมื่อประเทศไทยมุ่งยกระดับเป็น ASEAN Hub ภาครัฐก็จำเป็นต้องเร่งลงทุน รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเร็ว เพื่อรองรับการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

**“หากไทยต้องการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ
อาเซียนต้องเร่งผลักดัน
โครงสร้างพื้นฐานให้เข้มแข็ง”**

นายสุชาติ เลียงเสียงทอง กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง กล่าวในงานเสวนา **“Land Link ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยสู่ ASEAN Hub”** ว่า หากประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน ไทยจะต้องเร่งสร้าง

โครงสร้างพื้นฐานให้มีความเข้มแข็ง รวมถึงต้องเร่งพัฒนาและยกระดับสินค้าให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับการแข่งขันที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้

โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเราทราบว่าเราเป็น Hub แต่เราไม่ทำอะไรเลยหรือทำไม่เป็น หากเป็นเช่นนั้นเราก็ไม่สามารถที่จะเป็น Hub ได้ เพราะฉะนั้นเราต้องเร่งสร้างจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมทั้งต้องเตรียมความพร้อมใน 3 เรื่องคือ ต้องให้ความสนใจอย่างจริงจัง มุ่งมั่นทำจริง และเอาจริง

สำหรับสินค้าไทยนั้น หากจะนำไปจำหน่ายในประเทศจีน ท่านกงสุลมีคำแนะนำดีๆ และนำเสนอใจว่าเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษคือ คุณภาพ และความปลอดภัยของสินค้า หากสินค้าชนิดใดของไทย



ถูกผู้ค้าชาวจีนลอกเลียนแบบ ถือว่าสินค้านั้นประสบความสำเร็จ

อย่างไรก็ตาม สินค้าไทยที่ยังมีโอกาสเติบโตในตลาดจีนได้อีกมาก อาทิ สินค้าโอท็อป สปา ละครไทย ภาพยนตร์ไทย โดยเฉพาะขนมไทยประเภทต่างๆ นั้น หากมีแผนที่จะมุ่งทำการตลาดในจีน จำเป็นจะต้องลดระดับความหวานลง เนื่องจากชาวจีนไม่นิยมบริโภคอาหารที่มีรสหวานจัด หรือแม้แต่เครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเบียร์ไทยยี่ห้อต่างๆ หากลดปริมาณความเข้มข้นลง ก็จะสามารถเพิ่มยอดจำหน่ายได้มากขึ้น จะเห็นได้ว่าสินค้าไทยที่มีคุณภาพดี ยังสามารถแข่งขันได้ในตลาดจีน

หากผู้ประกอบการไทยสนใจทำการค้าในจีนอย่างจริงจัง จำเป็นต้องเข้าไปเรียนรู้ตลาด และเริ่มต้นดำเนินการ พร้อมกับแสวงหาพันธมิตรที่ดีและไวใจได้ เพื่อที่จะทำให้การค้าขายเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้การทำการค้าขายกับจีนนั้น จะต้องเรียนรู้อยู่เสมอ เพื่อพัฒนาให้ทันต่อการเติบโตที่นับวันจะเป็นไปอย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ท่านกงสุลยังให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า จีนในปัจจุบันนี้มีความหวืออยู่ 3 เรื่อง และกลัว 1 เรื่อง ซึ่งความหวือทั้ง 3 เรื่องคือ วัตถุดับเพลิงงาน และวิทยาการความรู้อย่างมหาศาล โดยเรื่องที่กลัวคือ กลัวคนที่มีความคิดและความรู้จะไหลออกลง อย่างไม่รู้ดี นับจากนี้ไปอีก 10 ปีข้างหน้า จีนจะกลายเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 1 ในโลก หากไม่เกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวนี้



“การที่ไทยตั้งเป้าจะเป็นศูนย์กลางอาเซียนนั้น จำเป็นจะต้องเร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพ”

นายชัยวัฒน์ อุทัยวรรณ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) หรือ TTW กล่าวว่า การที่ไทยตั้งเป้าว่าจะเป็นศูนย์กลางอาเซียนนั้น จำเป็นจะต้องเร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะต้องเร่งพัฒนาระบบรางให้มีคุณภาพและมาตรฐาน ทั้งนี้เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการคมนาคมให้ดียิ่งขึ้น

สำหรับเส้นทางการพัฒนาระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น มีความเห็นว่าควรเริ่มต้นจากจังหวัดหนองคาย ต่อมาที่อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา จนถึงกรุงเทพฯ ซึ่งเส้นทางนี้นอกจากจะได้ปริมาณและจำนวนผู้โดยสารที่มากพอแล้ว ยังสามารถขนส่งสินค้าประเภทต่างๆ ได้อีกด้วย

โดยมองว่าทุกโครงการที่ดำเนินการแล้วต้องเกิดผลทางธุรกิจ แต่รถไฟความเร็วสูงนั้น ในเวลานี้ยังไม่เหมาะสมกับประเทศไทย แต่เรื่องที่ควรเร่งดำเนินการคือ การพัฒนาให้รถไฟที่มีอยู่มีความเร็วมากขึ้น เป็นการบริหารจัดการของที่มีแล้วให้เกิดประสิทธิภาพและคุณภาพ รวมทั้งจะต้องปรับเปลี่ยนวิธีคิดและบูรณาการใหม่

อย่างไรก็ตาม นายชัยวัฒน์ ยังให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ความสำเร็จของการพัฒนาระบบรางนั้น จะต้องมียุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ดังนี้

- ประการแรก** เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้มาจากประเทศใด
- ประการที่สอง** วิธีการบริหารจัดการเป็นอย่างไร
- ประการที่สาม** บุคลากรมีความพร้อมและเพียงพอหรือไม่
- ประการที่สี่** เงินลงทุนต้องพร้อม

“ภูมิศาสตร์ไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียน ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ มีโอกาสเติบโตได้ค่อนข้างมาก”

นายประทีป ตั้งมติธรรม ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ศุภาลัย จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ด้วยลักษณะภูมิศาสตร์ที่ไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียน ที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะคอนโดมิเนียมมีโอกาสเติบโตได้ค่อนข้างมากทั้งในและต่างประเทศ

“อสังหาริมทรัพย์หากมองดีๆ จะสร้างรายได้ค่อนข้างมาก เพราะเป็นสินค้าตัวหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศ เช่น เมื่อชาวต่างชาติเข้ามาซื้อคอนโดมิเนียมในประเทศไทย ก็จะทำให้เกิดการท่องเที่ยว การใช้จ่ายประกอบกับค่าครองชีพที่ไม่แพง แต่ก็มีข้อติดขัดอยู่คือขณะนี้นักลงทุนต่างชาติจะซื้อได้เพียงคอนโดมิเนียมเท่านั้น ยังไม่สามารถซื้อบ้านเดี่ยวหรือที่ดินได้”

อย่างไรก็ตาม อีกเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญกับผู้ประกอบการธุรกิจอสังหาริมทรัพย์คือ อัตราดอกเบี้ย โดยมองว่าเมืองใหม่จะเกิดขึ้นได้ต้องเริ่มจากมีแรงงานใหม่เกิดขึ้นเสมอ

“การเจริญเติบโตของธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์เป็นไปตามกลไก ของระบบการคมนาคม”

นายจ่านงค์ บัวไชย กรรมการผู้จัดการ ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย หรือ AREA กล่าวว่า การเจริญเติบโตของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นั้น ปัจจุบันมักจะเป็นไปตามกลไกของระบบการคมนาคม โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางที่มีรถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านนั้น ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวจะปรับเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 15 - 20 และเมื่อที่ดินในเขตเมืองมีจำนวน



จำกัด คอนโดมิเนียมจึงเป็นทางเลือกหลักในการก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีรถไฟฟ้าผ่าน จะทำให้ราคาอสังหาริมทรัพย์ปรับตัวเพิ่มขึ้นได้

สำหรับเรื่องที่ต้องเตือนให้ผู้ประกอบการได้ตระหนักไว้คือ ต้องตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่ดังกล่าวให้ชัดเจนก่อนว่า มีการลงทุนอย่างแน่นอนถึงจะเลือกเข้าไปลงทุน เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นหากไม่มีการลงทุนจริง ซึ่งตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนคือ ชาวที่ว่าจะมีการสร้างเมืองใหม่ขึ้นที่จังหวัดนครนายกเมื่อหลายปีก่อน ส่งผลทำให้ราคาที่ดินในจังหวัดดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเป็นหลายล้านบาท แต่เมื่อไม่มีการก่อสร้างเกิดขึ้น ปัจจุบันราคาที่ดินลดลงมาเหลือเพียง 5 แสนบาทเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การที่ภาครัฐมีแผนหรือแนวทางพัฒนาต่างๆ อยู่แล้ว เมื่อกำหนดไว้ว่าจะเปิดใช้ในปีใด ก็ควรต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนนั้น เพื่อเอกชนจะได้ยึดเป็นแนวทางในการบริการจัดการ และวางแผนงานของบริษัทต่อไป 📌



ยุทธศาสตร์พัฒนา ระบบการคมนาคม เพื่อรองรับการค้าและการลงทุน

ยุทธศาสตร์เป็นมณฑลที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 8 ของประเทศจีน มีเมืองเอกคือ นครคุนหมิง มีพรมแดนติดต่อกับหลายประเทศทั้งพม่า เวียดนาม สปป.ลาว เป็นมณฑลชายแดนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ดังนั้นเพื่อให้การเดินทางค้าขายและการติดต่อในด้านต่างๆ เป็นไปด้วยความสะดวก จีนจึงมีโครงการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก น้ำ อากาศ และระบบราง ที่นับว่าเจริญก้าวหน้าเป็นอย่างมากในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ภายใต้ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” และแนวคิด “One Belt and One Road”

นายโจว หมินซิน ผู้อำนวยการคณะกรรมการการค้า ปฏิรูปและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ สาธารณรัฐประชาชนจีน กล่าวปาฐกถาพิเศษในงานสัมมนา “ยุทธศาสตร์ประเทศ

บนฐานเศรษฐกิจใหม่” (Digital Economy VS Land Link Strategy) ว่า มณฑลยูนนานนับเป็น Hub ของจีน เนื่องจากเป็นประตูเชื่อม 3 ทลาคติใหญ่คือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และมณฑลภายในของจีนคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉิงตู - ฉงชิ่ง Pan - Pearl River Delta และ Yangzi River Delta





“ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน”

และแนวคิด

“One Belt and One Road”

มณฑลยูนนาน

จะกลายเป็นศูนย์กลาง

เชื่อมต่อภูมิภาคถึง 4 ทิศทาง

โดยมีนครคุนหมิง

เป็นจุดศูนย์กลาง”

ทั้งนี้ภายใต้ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” และแนวคิด “One Belt and One Road” จะทำให้มณฑลยูนนานกลายเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภูมิภาคถึง 4 ทิศทาง โดยมีนครคุนหมิงเป็นจุดศูนย์กลาง

1. ทิศเหนือ ขึ้นไปทางเฉิงตู ต่ไปยังซีอาน
2. ทิศใต้ เชื่อมไปยังบ่อหาน สปป. ลาว ไทย และมาเลเซีย
3. ทิศตะวันออก มุ่งไปที่กว่างซี จนถึงกว่างตุ้ง
4. ทิศตะวันตก ตรงไปทางรู่ยลี่ เชื่อมต่อไปที่เมียนมาร์ อินเดีย และบังกลาเทศ

เร่งพัฒนาระบบทางด่วน และรถไฟความเร็วสูง

ปัจจุบันมณฑลยูนนานได้ดำเนินการพัฒนาระบบการคมนาคมทั้งทางบก น้ำ อากาศ และระบบราง โดยเฉพาะระบบทางด่วน และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งมีเป้าหมายว่าในอนาคตอันใกล้จะใช้เวลาในการเดินทางจากนครคุนหมิงไปยังเฉิงตู - ฉงชิ่ง ประมาณ 3 - 4 ชั่วโมง กว่างโจวประมาณ 6 ชั่วโมง เซียงไฮ้ประมาณ 8 ชั่วโมง และปักกิ่งประมาณ 10 ชั่วโมง

สำหรับภาพรวมเส้นทางคมนาคมของมณฑลยูนนานประกอบด้วย 8 เส้นทาง

1. เส้นทางไปเซี่ยงกรีล่า - ทิเบต
2. เส้นทางเฉิงตู
3. เส้นทางฉงชิ่ง - Yangzi River Delta
4. เส้นทางกู่ยหยาง - Yangzi River Delta
5. เส้นทางหนานหนิง - Pearl River Delta
6. เส้นทางจีน - เวียดนาม
7. เส้นทางจีน - สปป. ลาว - ไทย (R3A)
8. เส้นทางจีน - เมียนมาร์ - ไทย (R3B)
9. เส้นทางจีน - เมียนมาร์ - อินเดีย

ส่วนเส้นทางถนนนั้น กรมการคมนาคมจะดำเนินการพัฒนาทางหลวงระหว่างมณฑลจำนวน 7 เส้นทาง และระหว่างประเทศจำนวน 4 เส้นทางดังนี้



เส้นทางระหว่างมณฑลจำนวน 7 เส้นทาง

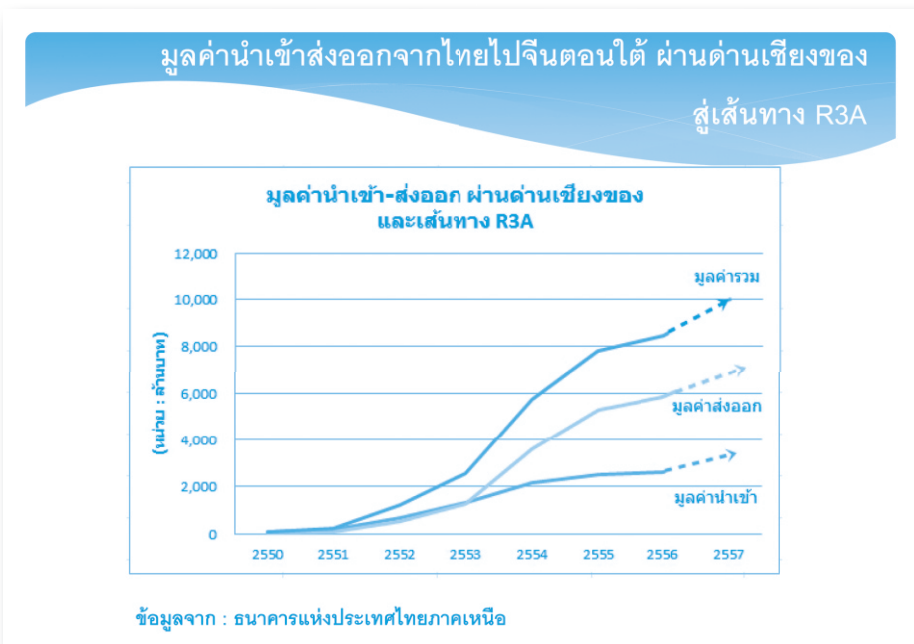
เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	สถานะ
ฉงชิ่ง - กุหนหมิง (G85)	838	เปิดใช้ตลอดเส้นทางแล้ว
ซัวเถา - กุหนหมิง (G78)	1,696	1. กวางตุ้ง ระยะทาง 500 กิโลเมตร บริเวณหมู่บ้านจินโจว เมืองซัวเถา - เขตไท่ซาน และอำเภอหลงชาน - อำเภอหวายจี อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2. กวางซี ระยะทาง 780 กิโลเมตร อำเภอหยางซัว - อำเภอหลู่จ้าย และเมืองเหอฉือ - เมืองปายเซ่อ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3. ช่วงชายแดนก๊วยโจวและยูนนาน - ลี้อหลิน กำลังวางแผนก่อสร้าง
เซี่ยงไฮ้ - กุหนหมิง (G60)	2,361	เปิดใช้ตลอดเส้นทางแล้ว
หังโจว - รุ่ยลี่ (G56)	2,981	1. ช่วงหูหนาน ระยะทาง 547 กิโลเมตร ทางด่วนบริเวณเมืองเยว่หยาง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2. ที่ก๊วยโจว ระยะทาง 674 กิโลเมตร ทางด่วนช่วงเขตบีเจีย - ชายแดนตู่เก้อ เขตลิวผานลู่ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3. บริเวณยูนนาน ระยะทาง 1,020 กิโลเมตร ช่วงเป่าซาน - รุ่ยลี่ ยังเป็นถนนธรรมดา
กวางโจว - กุหนหมิง (G80)	1,432	เปิดใช้ตลอดเส้นทางแล้ว
ปักกิ่ง - กุหนหมิง (G5)	2,716	ระยะทางในปักกิ่งประมาณ 60 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนในหนอย ระยะทาง 275 กิโลเมตร ช่วงจิงจีเจีย เมืองจัวโจว - อำเภอหลายลู่ เมืองเป่าตั้ง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนอื่นๆ เปิดใช้ตลอดเส้นทางแล้ว
กุหนหมิง - ลาซา (ทิเบต) (G214 และ G318)	2,300	เปิดใช้ตลอดเส้นทางแล้ว

เส้นทางระหว่างประเทศจำนวน 4 เส้นทาง

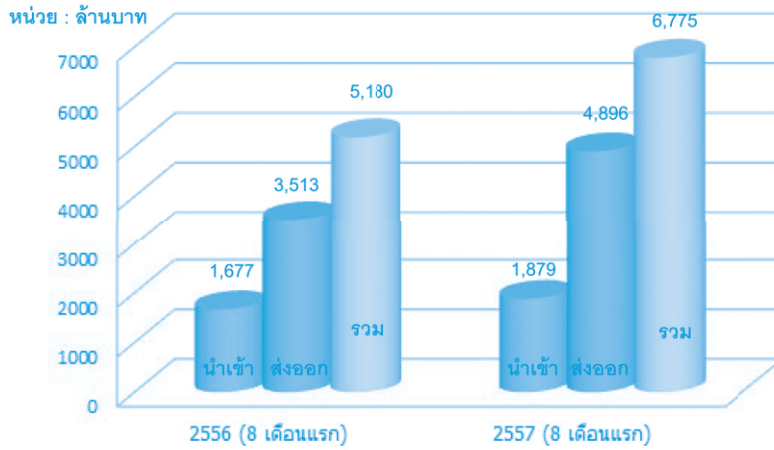
เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	สถานะ
กุหนหมิง - บ่อทาน (R3A)	688	ผ่านเข้า สปป.ลาวและไทย เปิดใช้งานตลอดสายแล้ว ช่วงจิ่งหง - บ่อทาน อยู่ระหว่างการขยายให้เป็นทางด่วนเต็มรูปแบบ คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2561
กุหนหมิง - รุ่ยลี่	692	เชื่อมเมียนมาร์ ช่วงอำเภอหลงหลิง - รุ่ยลี่ กำลังก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2558
กุหนหมิง - เทอโซว	412	เชื่อมเวียดนาม เปิดใช้ตลอดเส้นทางตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2556 และไปเชื่อมกับทางด่วนลาวกาย - ฮานอย ซึ่งเปิดใช้เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2557
กุหนหมิง - โหวเฉียว	683	เชื่อมเมียนมาร์ - อินเดีย ทางด่วนช่วงกุหนหมิง - เถิงชง เปิดใช้เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 ช่วงเถิงชง - โหวเฉียว ยังไม่เริ่มก่อสร้าง

สำหรับทางหลวงคุนหมิง - กรุงเทพฯ (คุน - ม่าน - กง - ลู่) หรือ R3A เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่เชื่อมภาคตะวันตกของจีนกับไทย มีระยะทาง 1,887 กิโลเมตร ผ่าน 3 ประเทศคือ จีน สปป.ลาว และไทย โดยเริ่มต้นจากคุนหมิง ผ่านยวีชี ผู่เอ๋อร์ และสิบสองปันนา ออกที่ด่านป๋อทานของมณฑลยูนนาน ระยะทาง 813

กิโลเมตร จากนั้นเข้าด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ของ สปป.ลาว ออกที่ด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ของ สปป.ลาว ระยะทาง 247 กิโลเมตร และเข้าไทย ที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย มุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ ระยะทาง 827 กิโลเมตร



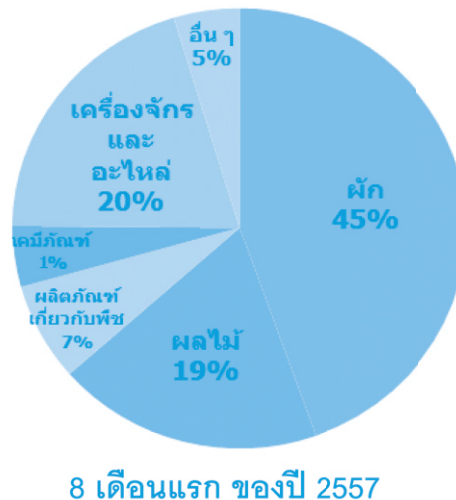
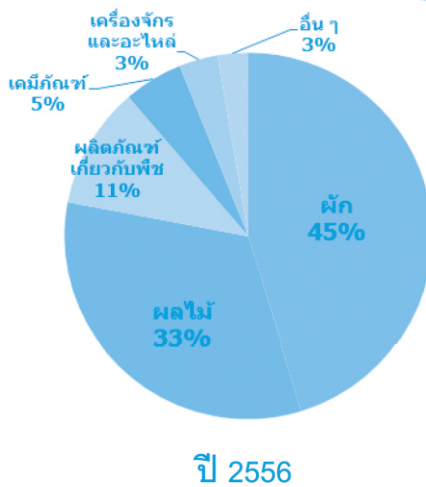
มูลค่านำเข้าส่งออกจากไทยไปจีนตอนใต้
ผ่านด่านเชียงของ สู่เส้นทาง R3A
ช่วง 8 เดือนแรกของปี 2557



สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากยูนนาน ผ่านเส้นทาง R3A คือ ผัก ร้อยละ 45 เครื่องจักรและอะไหล่ ร้อยละ

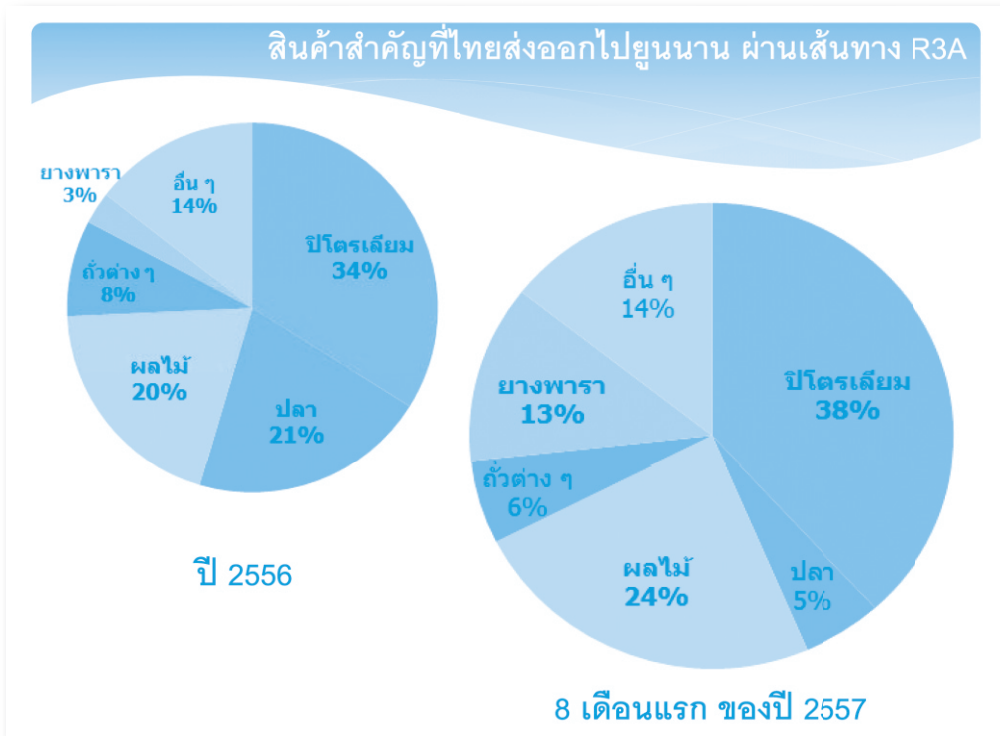
20 ผลไม้ ร้อยละ 19 ผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับพืชและดอกไม้ ร้อยละ 7 เคมีภัณฑ์ ร้อยละ 1 และอื่นๆ อีกร้อยละ 5

สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากยูนนาน ผ่านเส้นทาง R3A



ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปยูนิานาน ผ่าน
เส้นทางดังกล่าว ประกอบด้วย น้ำมันสำเร็จรูป ผลไม้

ปลาต่างๆ ยางพารา ถั่วต่างๆ ฯลฯ



หากวิเคราะห์ภาพรวมสินค้านำเข้าส่งออก
ไทย - ยูนิานาน ผ่านเส้นทางนี้จะพบว่า สินค้าที่ขนส่ง
เป็นสินค้าที่มีอายุการเก็บรักษาสั้น ต้องการความ
รวดเร็วในการขนส่ง โดยสินค้าส่งออกอันดับ 1 คือ
ปิโตรเลียม ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 34 ในปี 2556 และ
เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 38 ในช่วง 8 เดือนแรกของปี
2557 ซึ่งให้เห็นว่าจีนยังมีความต้องการพลังงานและ
ยังต้องนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน

ตามแผนการพัฒนาของรัฐบาลระยะเวลา 10 ปี
(2554 - 2563) ยูนิานานจะสร้างเส้นทางรถไฟระหว่าง
มณฑลรวม 8 สาย เพื่อเชื่อมโยงไปยังมณฑลรอบด้าน
ดังนี้

1. ยูนิานาน - ทิเบต ระยะทาง 1,573 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2563
2. कुนหมิง - กุ้ยหยาง ระยะทาง 639 กิโลเมตร
เดิมมีอยู่แล้ว

3. कुนหมิง - เสฉวน ระยะทาง 872 กิโลเมตร
เดิมมีอยู่แล้ว

4. कुนหมิง - หานหนิง ระยะทาง 828 กิโลเมตร
เดิมมีอยู่แล้ว

5. कुนหมิง - เจียงตู ระยะทาง 1,104 กิโลเมตร
เดิมมีอยู่แล้ว และคุนหมิง - เจียงตู (เส้นคู่ขนาน)
(รถไฟด่วน ความเร็ว 160 - 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง)
เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2563 คาดว่าจะ
แล้วเสร็จในปี 2563

6. ยูนิานาน - กว่างซี เป็นรถไฟความเร็วสูง รับส่ง
ผู้โดยสารโดยเฉพาะ ช่วงยูนิานานความเร็ว 200
กิโลเมตร/ชั่วโมง ช่วงกวางซีความเร็ว 250 กิโลเมตร
/ชั่วโมง ระยะทาง 710 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่
27 ธันวาคม 2552 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2559

7. कुนหมิง - ฉงชิ่ง เป็นรถไฟความเร็วสูง รับส่ง
ผู้โดยสารโดยเฉพาะ ช่วงยูนิานานความเร็ว 250

กิโลเมตร/ชั่วโมง ช่วงคงซึ่งความเร็ว 250 - 300 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทาง 700 กิโลเมตร คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2559 และแล้วเสร็จในปี 2563

8. คุณหมิง - เชียงไฮ้ เป็นรถไฟความเร็วสูง รับส่งผู้โดยสารโดยเฉพาะ ช่วงยูนนานความเร็ว 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนที่เหลือความเร็ว 350 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทาง 2,264 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2558

ส่วนเส้นทางรถไฟ 4 เส้นทางออกต่างประเทศ
ช่วงมณฑลยูนนาน ประกอบด้วย

1. เชื่อม สปป. ลาว - ไทย เป็นเส้นทางรถไฟ แพนเอเชียสายกลาง คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2563

2. เชื่อมเวียดนาม เป็นเส้นทางรถไฟแพนเอเชีย สายตะวันออก คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายสิ้นปี 2557

3. เชื่อมเมียนมาร์ เป็นเส้นทางรถไฟแพนเอเชีย สายตะวันตก คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2564

4. เชื่อมเมียนมาร์ - อินเดีย เป็นเส้นทางรถไฟ แพนเอเชียสายเหนือ โดยใช้เส้นทางเดียวกับสายตะวันตก ซึ่งแยกจากเมืองเปาซานไปยังด่านโหวเฉียว อำเภอลี้ชง เพื่อเชื่อมต่อไปยังเมียนมาร์ บังกลาเทศ และอินเดีย ทั้งนี้ช่วงเปาซาน - โหวเฉียว ยังไม่ได้เริ่มการก่อสร้าง

สำหรับเส้นทางคมนาคมทางน้ำในมณฑลยูนนาน ผ่านลำน้ำโขง **มีท่าเรือขนาดใหญ่ 2 แห่งคือ**

1. ท่าเรือซือเหมา ตั้งอยู่ที่เมืองผู่เออร์ ห่างจาก จั๋งหงประมาณ 85 กิโลเมตร และเชิงของ 478 กิโลเมตร เป็นท่าเรือระดับประเทศ มีท่าเทียบเรือ 5 แห่ง สามารถรองรับเรือขนาด 100 - 150 ตัน และรองรับปริมาณสินค้าได้ปีละ 360,000 ตัน รวมทั้งผู้โดยสารรวม 200,000 คน

2. ท่าเรือจั๋งหง แบ่งเป็นท่าเรือย่อย 3 แห่ง ได้แก่

- **ท่าเรือย่อยจั๋งหง** อยู่ห่างจากอำเภอ เชียงของ จังหวัดเชียงราย ประมาณ 402 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือเชียงแสน 345 กิโลเมตร เป็นท่าเรือระดับประเทศ ใช้สำหรับรับส่งผู้โดยสารเป็นหลัก มีท่า

เทียบเรือ 1 แห่ง สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ปีละ 100,000 ตัน ผู้โดยสาร 400,000 คน



- **ท่าเรือกานหล่านป้า** เป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างการขยายให้มีความหลากหลายทั้งด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้สามารถรองรับสินค้าได้ปีละ 1 ล้านตัน ผู้โดยสาร 400,000 คน และตู้คอนเทนเนอร์ 70,000 ทีอียู



- **ท่าเรือกวนเหลย** เป็นท่าเรือขนส่งสินค้า เป็นหลัก สามารถรองรับสินค้าได้ปีละ 150,000 ตัน ผู้โดยสาร 100,000 คน ปัจจุบันท่าเรือสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 15,000 ทีอียู/ปี โดยเป็นท่าเรือหลักสำหรับขนส่งสินค้าไทย - จีน ทางแม่น้ำโขง

นอกจากนั้นในมณฑลแห่งนี้ ยังมีเขื่อนและสถานีไฟฟ้าพลังงานน้ำขนาดใหญ่อีก 2 แห่งคือ สถานีไฟฟ้าพลังงานน้ำเสี่ยววาน และสถานีไฟฟ้าพลังงานน้ำนั่วจาดู

“ยูนิคานมีเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศ 332 เส้นทาง ซึ่งตั้งเป้าจะเป็น Hub ด้านการขนส่งกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก”

ตั้งเป้าเป็น Hub ด้านการขนส่ง

เส้นทางคมนาคมทางอากาศในมณฑลยูนนานนั้น ปัจจุบันมีสนามบินที่เปิดใช้งานแล้วทั้งหมด 12 แห่ง โดยมีเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศจำนวน 332 เส้นทาง ซึ่งตั้งเป้าไว้ว่าจะเป็น Hub ด้านการขนส่งของจีนกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก ที่เชื่อมต่อทุกทิศทาง ประกอบด้วย

- สนามบินหลัก 1 แห่งคือ สนามบินนานาชาติฉางสวี่
- สนามบินย่อย 11 แห่ง ได้แก่ เจียง ลี่เจียง ลิบสองปันนา เิงชง ต้าหลี่ เปาซาน หมางซือ แซงกรีลา ผู่เอ๋อร์ หลินชาง และเหวินชาน

“ภายในปี 2563 ยูนิคานจะสร้างสนามบิน เพิ่มอีก 4 แห่ง เมื่อรวมกับสนามบินที่มี อยู่แล้ว จะทำให้มณฑลแห่งนี้ มีสนามบินถึง 20 แห่ง”

ขณะนี้มีการก่อสร้างสนามบินใหม่เพิ่มขึ้นอีก 4 แห่ง ได้แก่ สนามบินหลุกูหู (เมืองลี่เจียง) สนามบินหงเหอ (เขตหงเหอ) สนามบินซางหยวน (เมืองหลินชาง) และสนามบินหลานชาง (เมืองผู่เอ๋อร์) ทั้งนี้ภายในปี 2563 หรือภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (2559 - 2563) ยูนิคานจะดำเนินการสร้างสนามบินเพิ่มอีก 4 แห่ง และเมื่อรวมกับสนามบินที่มีอยู่แล้ว จะทำให้มณฑลแห่งนี้มีสนามบินถึง 20 แห่ง

โดยมีสนามบินนานาชาติฉางสวี่เป็นสนามบินหลักของมณฑล เปิดดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2555 ห่างจากตัวเมืองนครคุนหมิงประมาณ 30 นาที

ปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 38 ล้านคน มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 4 ของจีน รองจากสนามบินปักกิ่ง สนามบินผู้ตงของนครเซี่ยงไฮ้ และสนามบินไป๋หวินของนครกว่างโจว ซึ่งภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (2559 - 2563) สนามบินแห่งนี้จะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหมายเลข 2 จะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ 80 ล้านคน

สำหรับเส้นทางการบินระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทยนั้น ปัจจุบันมี 6 เส้นทาง ดังนี้

1. กรุงเทพฯ - คุนหมิง เป็นลักษณะบินตรง มีการกำหนดเวลาที่แน่นอน โดยสายการบิน Thai Airways, China Eastern Airlines และ Air Asia ใช้เวลาบินประมาณ 2 ชั่วโมง

2. กรุงเทพฯ - จิ่งหง เป็นการบินแบบเหมาลำ โดยสายการบิน China Eastern Airlines ใช้เวลาบินประมาณ 1.30 ชั่วโมง

3. กรุงเทพฯ - ลี่เจียง เป็นการบินแบบเหมาลำ โดยสายการบิน China Eastern Airlines ใช้เวลาบินประมาณ 3 ชั่วโมง

4. เชียงใหม่ - คุนหมิง เป็นการบินแบบเหมาลำ โดยสายการบิน China Eastern Airlines ใช้เวลาบินประมาณ 1.30 ชั่วโมง

5. เชียงราย - คุนหมิง เป็นการบินแบบเหมาลำ โดยสายการบิน China Eastern Airlines ใช้เวลาบินประมาณ 1.30 ชั่วโมง

6. ภาคใต้ (ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี สมุย) - คุนหมิง เป็นการบินแบบเหมาลำ โดยสายการบิน China Eastern Airlines และ Lucky Air

จะเห็นได้ว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งของมณฑลยูนนานนั้น ดำเนินการในทุกๆ ระบบไปพร้อมๆ กัน ทั้งนี้ก็เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทั้งด้านการค้าและการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งในและต่างประเทศ นับเป็นการเตรียมความพร้อมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งไม่ได้จำกัดเพียงในด้านเศรษฐกิจ

เท่านั้นแต่ยังหมายรวมถึงการยกระดับความเป็นอยู่และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนในประเทศ

ทั้งนี้เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2557 พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ร่วมหารือทวิภาคีกับ นายสี จิ้นผิง (Mr. Xi Jinping) ประธานาธิบดีสาธารณรัฐประชาชนจีนในโอกาสเข้าร่วมการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ 22 ณ มหาศาลาประชาชนกรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยนายกรัฐมนตรีได้กล่าวชื่นชมยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเส้นทาง R3A ของจีน ที่เชื่อมต่อกับนครคุนหมิงมายังกรุงเทพฯ และการพัฒนาเส้นทางระบบรางมาถึงบริเวณชายแดน เพื่อเตรียมเชื่อมต่อไปถึง สปป.ลาว ซึ่งไทยและจีนจะร่วมมือกันในการพัฒนา เพื่อเชื่อมโยงการค้าในภูมิภาคให้เต็มศักยภาพ ซึ่งจีนได้มีความคิดริเริ่มเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล รวมทั้งยังมีส่วนร่วมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของภูมิภาค

สำหรับความร่วมมือด้านรถไฟ ไทยยินดีที่จะร่วมมือกับจีนในการพัฒนารถไฟทางคู่เพื่อส่งเสริมการ



นายฯ หรือ สี จิ้นผิงยืนยันพร้อมร่วมมือ
พัฒนารถไฟเชื่อมไทย - จีน
(ภาพจาก www.kapook.com)

เชื่อมโยงจีนไทยและประเทศในภูมิภาค โดยอาจนำไปหารือให้มีผลเป็นรูปธรรมในกรอบการหารือไทย - จีนที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้นายกรัฐมนตรียังได้กล่าวขอบคุณจีนที่นำเข้าสินค้าเกษตรจากไทยอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะผลไม้ ข้าวหอมมะลิ และยางพารา โดยทั้งสองฝ่ายจะหารือต่อไปเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคด้านการค้าสินค้าเกษตรระหว่างกัน


มณฑลยูนนาน

เป็นมณฑลสำคัญทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นมณฑลชายแดน ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ในอดีตยูนนานได้ชื่อว่าเป็น **“เส้นทางสายไหมตอนใต้” (Southern Silk Road)** พรมแดนมณฑลยูนนานมีอาณาเขตติดต่อกับ 2 มณฑล และ 2 เขตปกครองตนเอง (มีฐานะเทียบเท่ามณฑล) และมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ ดังนี้

- ทิศเหนือติดกับมณฑลเสฉวน
- ทิศตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจว และเขตปกครองตนเองกวางสีจ้วง
- ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับเขตปกครองตนเองทิเบต
- ทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศตะวันตก มีพรมแดนติดกับพม่า (ความยาวพรมแดน 1,997 กิโลเมตร)

- ทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศใต้ ติดกับเวียดนาม (ความยาวพรมแดน 1,353 กิโลเมตร) และ สปป.ลาว (ความยาวพรมแดน 710 กิโลเมตร)

มณฑลยูนนานมี 27 อำเภอใน 8 เขตเมืองที่มีพรมแดนติดกับ 3 ประเทศดังกล่าว รวมระยะทางพรมแดนที่มณฑลยูนนานติดต่อกับต่างประเทศประมาณ 4,060 กิโลเมตรหรือเท่ากับ 1 ใน 6 ของพรมแดนทางบกทั้งประเทศ โดยมณฑลยูนนานอยู่ห่างจากประเทศไทยประมาณ 250 กิโลเมตร

มณฑลแห่งนี้มีพื้นที่ทั้งหมด 394,000 ตารางกิโลเมตร (ใหญ่เป็นอันดับ 8 ของประเทศจีน) ประมาณร้อยละ 93 ของพื้นที่ทั้งหมดเป็นภูเขาและที่ราบสูง มีพื้นที่เพาะปลูกประมาณร้อยละ 7 



Integrated HALAL Standard โอกาสทองของนักลงทุนไทย ในตลาด AEC

ปัจจุบันการแข่งขันทางธุรกิจอยู่ในภาวะรุนแรงมาก บริษัทใดที่ก้าวสู่ความเป็นผู้นำทางการค้าได้ก่อน ก็จะได้เปรียบคู่แข่งและสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดในธุรกิจนั้นได้ การก้าวสู่การเป็นผู้นำทางธุรกิจนั้น จำเป็นต้องมีกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อสร้างความพอใจให้กับลูกค้าและกลุ่มเป้าหมาย ทำให้ผู้บริโภคมีตัวเลือกมากขึ้นในการใช้จ่ายเพื่อตอบสนองความต้องการ

กระแสการรวมตัวกันของนานาประเทศ เพื่อให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้นและเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางการค้าระดับภูมิภาคกำลังมาแรง เกิดการรวมกลุ่มต่างๆ มากมาย เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement) หรือ นาฟตา (NAFTA) เป็นต้น โดยเฉพาะ AEC กำลังมีบทบาทสำคัญสำหรับประเทศไทย ถือเป็นโอกาสทองของนักลงทุนไทยที่จะมี



ตลาดขนาดใหญ่กว่าตลาดในประเทศถึง 10 เท่าในการกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภค หากนักลงทุนไทยมีการปรับตัวเพิ่มศักยภาพให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่มีความหลากหลายด้านเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรมในแต่ละประเทศได้ ก็จะได้รับประโยชน์อย่างมหาศาลในตลาดนี้ หากยังไม่ตื่นตัวหรือตื่นตัวช้าก็จะล่าช้ากว่าประเทศที่ตื่นตัวเร็วกว่า เพราะการแข่งขันจะทวีความรุนแรงขึ้นหลายเท่า และธุรกิจทุกประเภทก็ต้องลงสนามเพื่อแข่งขันในตลาดนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

“ตลาดจะมีประชากรเพิ่มขึ้นกว่า 600 ล้านคน และมีประชากรที่นับถือศาสนาอิสลามหรือมุสลิมกว่า 300 ล้านคน ประมาณร้อยละ 50 ของประชากร AEC”

ผู้เขียนมองเห็นโอกาสจากการรวมตัวของ AEC อย่างหนึ่ง คือ ตลาดจะมีประชากรเพิ่มขึ้นกว่า 600 ล้านคน และมีประชากรที่นับถือศาสนาอิสลามหรือมุสลิมกว่า 300 ล้านคน ประมาณร้อยละ 50 ของประชากร AEC ถือเป็นโอกาสทองของนักลงทุนที่มีกลุ่มเป้าหมายลูกค้าเป็นมุสลิม สำหรับนักลงทุนกลุ่มนี้จำเป็นต้องศึกษาความจำเป็นและความต้องการของลูกค้าโดยเฉพาะเรื่องสินค้า HALAL (حلال) ซึ่งเป็นสิ่งแรกที่มุสลิมจะพิจารณาในการเลือกใช้สินค้าทุกชนิด



คนไทยส่วนใหญ่เข้าใจว่า HALAL (حلال) มีความจำเป็นกับมุสลิมเฉพาะสินค้าที่เป็นอาหารบางประเภทเท่านั้น สังเกตได้จากสินค้าประเภทอาหารมีเครื่องหมาย HALAL ชัดเจนมากกว่าสินค้าประเภทอื่น จึงเป็นที่รู้จักและเข้าใจลักษณะนี้ ซึ่งจริงๆ แล้วเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนมาก เพราะสินค้าทุกชนิดของมุสลิมต้อง HALAL ยกเว้นสินค้าบางอย่างที่เป็น Natural HALAL หรือฮาลาลโดยธรรมชาติ เช่น ผลไม้ พืช ผัก เป็นต้น สินค้าเหล่านี้ไม่ได้ผ่านกระบวนการผลิตเพื่อแปรรูป แต่หากนำสิ่งที่เป็น Natural HALAL มาทำการแปรรูป จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการรับรองมาตรฐานฮาลาล เพื่อยืนยันกระบวนการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ

ว่ามีการดำเนินการไปตามบทบัญญัติศาสนาอิสลามหรือไม่ เช่น น้ำตาล น้ำมัน ซอส และปลาหมึก เป็นต้น

“เบะหนังรถยนต์ เครื่องสำอาง จำเป็นต้องได้รับรองมาตรฐานฮาลาล เพราะวัตถุดิบ ขั้นตอนการผลิต และบรรจุภัณฑ์ อาจจะมีสิ่งที่ต้องห้ามปะปนอยู่ เช่น ไขมันต่างๆ ที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตอาจจะมาจากไขมันของสุกร”

นอกจากนี้สินค้าประเภทอื่นๆ เช่น เบะหนังรถยนต์ เครื่องสำอาง และอุปกรณ์เครื่องหนังต่างๆ เป็นต้น ก็จำเป็นต้องได้รับรองมาตรฐานฮาลาลจึงจะสามารถติดตลาดกลุ่มเป้าหมายมุสลิมได้



คงมีคำถามมากมายว่าทำไม สินค้าอย่างเบะหนังรถยนต์ เครื่องสำอาง จำเป็นต้องได้รับรองมาตรฐานฮาลาลด้วยหรือ? จำเป็นอย่างยิ่ง เพราะวัตถุดิบ ขั้นตอนการผลิต และบรรจุภัณฑ์ อาจจะมีสิ่งที่จะต้องห้ามสำหรับมุสลิมปะปนอยู่ เช่น ไขมันต่างๆ ที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเครื่องสำอาง อาจจะมาจกไขมันของสุกร หรือหนัง

ที่ใช้ผลิตเบาะรถยนต์ อาจจะมีส่วนผสมต้องห้ามสำหรับมุสลิม เป็นต้น หากลูกค้าไม่มั่นใจในสินค้าแล้ว ลูกค้าก็ต้องหาทางเลือกใหม่ เลือกบริษัทใหม่ที่สามารถผลิตสินค้าตามเงื่อนไข HALAL ได้ ส่งผลให้เสียฐานลูกค้าของ

ตลาดเดิมและหมดโอกาสเปิดตัวในตลาดใหม่กับกลุ่มลูกค้ามุสลิมทั่วโลกที่มีมากกว่า 2,000 กว่าล้านคน ประมาณร้อยละ 38 ของประชากรทั่วโลก



วันนี้ถึงเวลาแล้วที่นักลงทุนไทยต้องตื่นตัวเพื่อให้การเปิดตลาดระดับภูมิภาคนี้เป็นโอกาสทองสำหรับนักลงทุนไทยที่สนใจจะบุกตลาดผู้บริโภคชาวมุสลิม โดยสามารถดำเนินการได้ดังนี้

1. ต้องเข้าใจ คำว่า HALAL Standard ให้ถ่องแท้ว่าต้องใช้กับสินค้าอะไรบ้าง (“HALAL” มีความหมายว่า ถูกต้องตามกฎหมาย หรือการอนุญาต)
2. Integrated HALAL Standard กับมาตรฐานอื่น ที่จำเป็นในแต่ละประเภทของธุรกิจ เช่น ธุรกิจอาหารสามารถขอ HALAL Standard ควบคู่กับมาตรฐานอื่น เช่น GMP และ HACCP เป็นต้น และรักษาให้ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
3. สร้างเครือข่ายกับผู้เกี่ยวข้องมาตรฐานฮาลาล เช่น สถาบันมาตรฐานฮาลาลแห่งประเทศไทย และศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น เพื่อศึกษาข้อมูลและขอคำแนะนำต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการทำธุรกิจได้
4. รวมกันเป็นคลัสเตอร์กับประเทศในภูมิภาค เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย เพื่อให้ตลาดฮาลาลในอาเซียนเป็นศูนย์กลางในการจำหน่ายสินค้าฮาลาลในตลาดโลก

จะเห็นได้ว่า Integrated HALAL Standard กับมาตรฐานอื่นๆ ไม่ใช่เรื่องยาก ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ มักจะได้รับรองมาตรฐานสากลในแต่ละประเภทกิจการ เป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ดังนั้นการขอมาตรฐาน HALAL เพิ่มจึงไม่น่าจะเป็นอุปสรรค แต่ต้องเข้าใจและใส่ใจในการดำเนินการอย่างจริงจังเกี่ยวกับการดำเนินงานตามขั้นตอน บทบัญญัติของศาสนาอิสลาม และที่สำคัญคือ การรักษาให้มาตรฐานอยู่อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความมั่นใจให้ลูกค้า เกิด Royalty ในผลิตภัณฑ์

เนื่องจากธุรกิจในประเทศไทยส่วนใหญ่ ไม่ใช่มุสลิมเป็นเจ้าของกิจการ การที่จะสร้างความมั่นใจให้ลูกค้ามุสลิมได้มีเพียงอย่างเดียวคือ การยอมรับในการรักษามาตรฐานฮาลาลที่ต่อเนื่องเพื่อให้ชาวมุสลิมมั่นใจในผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมว่าไม่มีการปนเปื้อนสิ่งต้องห้ามทางศาสนาและวิธีการผลิตเป็นไปตามบทบัญญัติศาสนาอิสลาม



Q&A

คำถาม – คำตอบ เกี่ยวกับการใช้สิทธิและประโยชน์ หลังจากที่ได้รับบริการส่งเสริมการลงทุน

1. ในกรณีที่สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีเงินได้นิติบุคคลสิ้นสุดแล้ว จะสามารถขอต่อหรือขยายระยะเวลาได้หรือไม่

ตอบ สำหรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทไม่สามารถขอขยายเวลาได้ แต่ในส่วน ของสิทธิประโยชน์ด้านอาคารฯเข้าเครื่องจักร สามารถขอขยายเวลาได้ 3 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 1 ปี ส่วนสิทธิประโยชน์ยกเว้นอาคารฯเข้า สำหรับวัตถุดิบที่ผลิตเพื่อการส่งออก บริษัท สามารถขอขยายเวลาได้เช่นกัน และกรณีของ สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีนั้น บริษัทสามารถใช้ได้ตลอด จนกว่าบริษัทจะเลิกกิจการหรือยกเลิก โครงการ

2. ถ้าบริษัทประกอบกิจการเดิมอยู่และต้องการขยายกิจการ โดยจะดำเนินกิจการที่จะขยาย ในพื้นที่ของ โรงงานเดิม บริษัทจะสามารถนำมูลค่าของโรงงานมาเฉลี่ย เป็นมูลค่าการลงทุนได้หรือไม่

ตอบ หากกิจการเดิมของบริษัทได้รวมมูลค่าโรงงาน อยู่ในมูลค่าการลงทุนแล้ว จะไม่สามารถนำมาเฉลี่ย เป็นมูลค่าการลงทุนของกิจการขยายได้ เนื่องจาก ไม่ถือว่าเป็นการลงทุนใหม่ แต่ในกรณีที่บริษัทจะ ดำเนินกิจการใหม่ 2 โครงการ และใช้พื้นที่ โรงงานร่วมกัน สามารถจะนำมูลค่าโรงงานไปเฉลี่ยได้

3. บริษัทได้รับการส่งเสริมฯ จากบีโอไอ ในประเภท กิจการ 7.15 กิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุน (TISO) ซึ่งไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี บริษัท ต้องแยกบัญชีของกิจการ BOI และ NON - BOI หรือไม่ และมีเงื่อนไขทางบัญชีที่ต้องปฏิบัติตามอย่างไรบ้าง

ตอบ แม้ว่าบริษัทของท่านได้รับการส่งเสริมฯ ในประเภท กิจการ TISO ซึ่งไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี

ท่านยังคงต้องบันทึกและแยกบัญชีของกิจการ BOI และ NON - BOI เพื่อแยกมูลค่าสินทรัพย์ และหนี้สินระหว่าง 2 โครงการให้ชัดเจนสำหรับ กิจการ TISO มีเงื่อนไขที่สำคัญ คือ จะต้อง มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปีละไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท และเงื่อนไขอื่นๆ ที่ระบุไว้หลังบัตรส่งเสริมฯ ซึ่งท่านต้องปฏิบัติตาม และเมื่อถึงกำหนดครบ เปิดดำเนินการ ท่านต้องยื่นคำขออนุญาต เปิดดำเนินการ พร้อมแนบเอกสารตามที่บีโอไอ กำหนด ทั้งนี้ เอกสารที่เกี่ยวข้องทางบัญชี ได้แก่ เอกสารแสดงมูลค่าการลงทุนในกิจการที่ ได้รับการส่งเสริมฯ (พร้อมหลักฐานงบการเงิน) และเอกสารแสดงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในแต่ละปี (งบด.50)

4. การยกเลิกบัตรส่งเสริมฯ หรือยกเลิกโครงการจะต้อง ปฏิบัติอย่างไรบ้าง

ตอบ ในกรณีที่บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขถูกต้องทั้งหมด (เปิดดำเนินการแล้ว) และต้องการยกเลิกโครงการ ต้องแบ่งเป็น 2 กรณี คือ หากยังไม่อนุมัติให้ ตัดบัญชีเครื่องจักร จะต้องชำระภาษีเครื่องจักร ตามสภาพ ณ วันที่อนุมัติให้ยกเลิก และชำระ ภาษีอาคารฯเข้าวัตถุดิบ วัสดุจำเป็นที่เหลืออยู่ ตามสภาพ ณ วันนำเข้า แต่หากได้รับอนุมัติให้ ตัดบัญชีเครื่องจักรแล้ว สามารถอนุมัติให้ยกเลิก ได้โดยไม่มีภาระภาษี

5. บริษัทมีความประสงค์ที่จะจ้างช่างเทคนิคต่างชาติ เพิ่ม เพื่อทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ แต่บริษัทไม่ต้องการเพิ่มทุนจดทะเบียน จะสามารถ ดำเนินการได้หรือไม่ อย่างไร

ตอบ การเพิ่มผู้ชำนาญการชาวต่างชาติเข้ามาทำงานใน กิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ นั้น บริษัทไม่จำเป็นต้องเพิ่มทุนจดทะเบียน ทางบีโอไอจะพิจารณา จากองค์ประกอบของกิจการเป็นหลัก เช่น ประเภท ของกิจการ ขนาดของกิจการ ขั้นตอนการผลิต เทคนิคการผลิต และเวลาทำงาน เป็นต้น



โครงการอนุมัติให้การส่งเสริม การลงทุน เดือนตุลาคม 2557

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
หมวด 1 เกษตรกรรม และผลิตผลทางการเกษตร						
1	นายกำปนาท จงโชติศิริกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 2,592,000 ตัว	1.5	70.00	22	สุรินทร์ (เขต 3)
2	นางเดือนฉาย จุฬารวรรณสุทธิ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 3,110,400 ตัว	1.5	90.00	27	นครราชสีมา (เขต 3)
3	เออีเค บริดเดอร์ฟาร์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ลูกไก่ 14,377,000 ตัว	1.5	58.00	52	ชลบุรี (เขต 2)
4	ไทยอีสเทิร์น ไปโอ พาวเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ก๊าซชีวภาพ 990,000 ลูกบาศก์เมตร	1.18	55.00	6	ชลบุรี (เขต 2)
5	นายพงศ์นครท นสุวรรณกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง และหรือยางผสม 87,600 ตัน	1.16	587.10	63	ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3)
6	นายชูวิทย์ จิงชนสมบุรณ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด 63,000 ตัน	1.17	56.00	32	สงขลา (เขต 3)
7	นายชูวิทย์ จิงชนสมบุรณ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด 63,000 ตัน	1.17	56.00	32	ชุมพร (เขต 3)
8	นายชูวิทย์ จิงชนสมบุรณ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด 63,000 ตัน	1.17	56.00	32	บุรีรัมย์ (เขต 3)
9	เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขยายพันธุ์กุ้ง นอเพลียด 19,354 ล้านตัว ลูกกุ้ง 2,280 ล้านตัว	1.5	218.20	73	ตราด (เขต 3)
10	ฟรอสต์ดี ฟรุ๊ตส์ จำกัด (หุ้นสวีเดนทั้งสิ้น)	ผลไม้แช่แข็งเคลือบ 72 ตัน (FROZEN COATED FRUITS)	1.11	7.22	17	ระยอง (เขต 2)
11	แน็ชเชอร์ล รัปเบอร์เธริด จำกัด (ร่วมทุนไทย - จีน)	เส้นยางยืด 14,400 ตัน	1.16	302.00	165	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
12	ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ยางแท่งและหรือยางผสม 55,500 ตัน	1.16	11.80	138	นครศรีธรรมราช (เขต 3)
13	ซีทีเอ็กซ์ ไฮลดี้ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการรับฝากห้องเย็น 1,952 ตันสินค้า	1.19	153.30	35	ปทุมธานี (เขต 1)
14	เจริญโภคภัณฑ์การเกษตร จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง ยางผสมและยางเครพ 10,800 ตัน	1.16	1,005.30	116	เลย (เขต 3)
15	ไบโอแมส โปร จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด 21,840 ตัน	1.17	15.00	21	สงขลา (เขต 3)
16	ไทย โคโคเนท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องตีมาจากพืช ผัก ผลไม้ บรรจุภาชนะพนิ๊ก เช่น น้ำมะพร้าว บรรจุภาชนะพนิ๊ก 60,000 ตัน น้ำมะพร้าวปรุงแต่งรสชาติ บรรจุภาชนะพนิ๊ก 60,000 ตัน น้ำกะทิพร้อมตีปรุงแต่งรสชาติ บรรจุภาชนะพนิ๊ก 15,000 ตัน	1.11	74.00	55	ราชบุรี (เขต 2)
17	เอ็นเทคโพลีเมอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - สวิตเซอร์แลนด์)	ยางแท่งและหรือยางผสม 60,000 ตัน	1.16	440.20	238	มุกดาหาร (เขต 3)
18	ออฟฟิมัส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลไม้ทอดกรอบ เช่น กล้วยทอดกรอบ 440 ตัน	1.11	25.00	28	สมุทรสาคร (เขต 1)
19	พี พี เจ ฟาร์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 1,800,000 ตัว	1.5	40.00	21	ลพบุรี (เขต 3)
20	คอร์น โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	แป้งแปรรูป 35,000 ตัน	1.13	195.00	12	นครราชสีมา (เขต 3)
21	พัฒนาภัณฑ์เคมีเทค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด 50,400 ตัน	1.17	102.50	56	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)

หมวด 2 เหมือนแร่ เซรามิก และโลหะขั้นมูลฐาน

1	MR. MORIYAMA TADAO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเหล็กทุบ 8,000 ตัน (FORGED PARTS)	2.16	1,080.00	56	ชลบุรี (เขต 2)
2	สายใยแก้ว ภาคใต้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ลวดเหล็กสำหรับคอนกรีตอัดแรง 6,900 ตัน	2.13	78.00	47	สงขลา (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	บางกอก - เอเอ็มซี จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเหล็กทุบและชิ้นส่วนโลหะ เช่น ELBOW และ BLOCK ASSY 14 ตัน	2.13 และ 4.3	100.00	7	ชลบุรี (เขต 2)
4	เอ็นเอส บลูสโकोป (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	เหล็กแผ่นเคลือบสี 80,000 ตัน (COLOR COATED)	2.13	36.90	2	ระยอง (เขต 2)
5	ฮันอิล ฟอรัจิง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเหล็กทุบ 8,151 ตัน (FORGED PARTS)	2.16	98.00	31	ระยอง (เขต 2)

หมวด 3 อุตสาหกรรมเบา

1	ฟอร์มิทากาคริสตัล ซิสเต็มส์ จำกัด (หุ้นรัสเซียทั้งสิ้น)	พลอยเทียม เช่น NANO GEMS 60,000 กิโลกรัม CUBIC ZIRCONIA CRYSTAL 6,000 กิโลกรัม CUBIC ZIRCONIA CERAMIC 2,400 กิโลกรัม CORUNDUM CRYSTAL CERAMIC 840 กิโลกรัม	3.7	38.00	50	ชลบุรี (เขต 2)
2	ฮัวอี้ จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	NON - WOVEN FABRIC 2,400 ตัน	3.1	70.00	35	ชลบุรี (เขต 2)
3	เบนซ์มาร์ค อิลคทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์)	เครื่องมือแพทย์ 2,817,000 ชิ้น และผลิตภัณฑ์ที่สำเร็จรูป เช่น PCBA สำหรับเครื่องมือแพทย์ 4,225,500 ชิ้น	3.9 และ 5.5	367.60	275	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)

หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง

1	นายดิฐพงศ์ บุญสูง (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ข้อมเรือขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส 480 ลำ (ยกเว้นเรือไม้หรือเหล็ก)	4.6	9.00	8	ภูเก็ต (เขต 2)
2	ซีเครส มารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ต่อเรือหรือซ่อมเรือ 20 ลำ (ยกเว้นเรือไม้หรือเหล็ก)	4.6	32.00	107	สมุทรปราการ (เขต 1)
3	โคโย จอยท์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น INTERMEDIATE SHAFT 636,000 ชิ้น	4.10	203.10	33	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
4	อีเอส ออฟชอร์และมารีน เอ็นจิเนียริง (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ต่อเรือหรือซ่อมเรือ 10 ลำ และโครงสร้างโลหะสำหรับงาน ก่อสร้างหรืองานอุตสาหกรรม เช่น BLOCK 22,500 ตัน	4.6 และ 4.19	60.00	13	ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
5	อีเอส ออฟชอร์และมารีน เอ็นจิเนียริง (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ต่อเรือหรือซ่อมเรือ 10 ลำ และโครงสร้างโลหะสำหรับงาน ก่อสร้างหรืองานอุตสาหกรรม เช่น BLOCK 22,500 ตัน	4.6 และ 4.19	60.00	13	ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3)
6	โรเบิร์ต บ็อบ ออโตโมทีฟ เทคโนโลยีส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนเนเธอร์แลนด์ - สิงคโปร์ - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น CONNECTOR HIGH POLE 7,300,000 ชิ้น	4.10	198.20	52	ระยอง (เขต 2)
7	ไทย เดลิก้า จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	อุปกรณ์สำหรับรถแทรกเตอร์ เพื่อการเกษตร 350,000 ชิ้น	4.2	31.60	48	ชลบุรี (เขต 2)
8	แอดวานซ์ ออโต โปรดักส์ เทคโนโลยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น REINFORCEMENT และ LAMP HOUSING 4,800 ตัน	4.10	91.00	36	สมุทรปราการ (เขต 1)
9	เอสทีพี แอนด์ ไอ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	โครงสร้างโลหะสำหรับงานก่อสร้าง หรืองานอุตสาหกรรม 30,000 ตัน	4.19	680.30	1,460	ชลบุรี (เขต 2)
10	แวลู แมกซ์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) (โครงการที่ 1)	เครื่องจักร เช่น เครื่องผลิต น้ำมันจากพลาสติกและ เครื่องคัดแยกขยะ 47 ชุด	4.2	66.00	33	ชลบุรี (เขต 2)
11	เอจีเอ็ม รีไซโคลน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 2)	เครื่องจักร เช่น เครื่องผลิต น้ำมันจากพลาสติกและ เครื่องคัดแยกขยะ 36 ชุด	4.2	56.00	45	สระบุรี (เขต 2)
12	อิมเมจ ครีเอทีฟ แอนด์ เทคโนโลยี โซลูชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 3)	เครื่องจักร เช่น เครื่องผลิต น้ำมันจากพลาสติกและ เครื่องคัดแยกขยะ 21 ชุด	4.2	20.00	24	ชลบุรี (เขต 2)
13	MR. HUANG CHIN - CHEN (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	เครื่องมือช่าง เช่น PUTIY KNIVES, SPEED WRENCH 1,500,000 ชิ้น	4.1	70.00	46	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
14	แอร์เวิร์ค คอมโพสิต (เอเชีย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอากาศยาน เช่น DOOR PANEL 12,600 ชิ้น	4.9	12.40	21	ชลบุรี (เขต 2)
15	MR. PAYAGE JOHNROBERTO (ร่วมทุนสวิตเซอร์แลนด์ - ยูเครน)	เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่มี การออกแบบทางวิศวกรรม 700 ชุด	4.2	10.00	21	เชียงใหม่ (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
16	ไทเกอร์ คาวาซิมะ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อการเกษตร เช่น เครื่องตัดแยกเมล็ดข้าวเปลือก และสายพานลำเลียง 12,810 ชุด	4.2	40.00	19	ชลบุรี (เขต 2)
17	นิชินโอะ สมบูรณ์ ออโตโมทีฟ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น BRAKE SHOE ASSEMBLY 2,200,000 ชิ้น	4.10	271.50	25	ระยอง (เขต 2)
18	ไอชิน เอไอ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น SPROCKET, SUPPLY PUMP SHAFT 717,125 ชิ้น	4.3	83.90	9	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
19	ซัมอิล เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น NO - HUB COUPLING 8,000,000 ชิ้น	4.3	30.00	98	ชลบุรี (เขต 2)
20	MS. CHAU KOON KUAN (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น)	CUTTING TOOLS เช่น DRILL, REAMER CUTTER และ DENTAL IMPLANTS DRILL 280,000 ชิ้น	4.2	62.00	15	ปทุมธานี (เขต 1)
21	โอวายที จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น SHIFTER FORK GEAR 60 ตัน	4.10	34.00	10	ระยอง (เขต 2)
22	เน็บบเทสโก้ ออโตโมทีฟ โปรดักส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 1,059,000 ชิ้น	4.10	50.00	91	สมุทรปราการ (เขต 1)
23	อาซิโมริ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนถุงลมนิรภัย 226,800 ชิ้น	4.10	25.10	22	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
24	ไพน์ คอมโพรเนนท์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนมาเลเซีย - ญี่ปุ่น)	แม่พิมพ์ 195 ชุด การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 145 ชุด	4.2	100.10	23	ระยอง (เขต 2)
หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า						
1	เอ็นเอ็มบี - มินิแบ ไทย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับยานพาหนะ 5,000,000 ชิ้น	5.5	508.30	100	ลพบุรี (เขต 2)
2	โอคายามา (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับ เครื่องใช้ไฟฟ้า 150 ตัน	5.3	15.40	50	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	เอ็กซ์เรย์ ไอซีที แอนด์ คอนซัลติ้ง จำกัด (ร่วมทุนไทย - เบลเยียม)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.55	13	ชลบุรี (เขต 2)
4	จีอบนิลิต จำกัด (ร่วมทุนไทย - รัสเซีย - เอสโตเนีย)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.20	11	กรุงเทพ (เขต 1)
5	ไอทีคิว (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเดนมาร์กทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.50	39	กรุงเทพฯ (เขต 1)
6	สแตนส์ เบส เทคโนโลยี จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
7	แอนนิเมชั่น มู จำกัด (หุ้นเดนมาร์กทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	7	เชียงใหม่ (เขต 3)
8	กราวีเทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 36,000 ชิ้น	5.5	8.90	20	ปทุมธานี (เขต 1)
9	เอ็นเนอร์จี เวิลด์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องปรับอากาศ 100,000 ชุด	5.2	24.00	189	ปทุมธานี (เขต 1)
10	MR. ALEKSANDER LYAH (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.05	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
11	MR. VLADISLAN KUPRIYANTSEV	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	9	ชลบุรี (เขต 2)

หมวด 6 เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก

1	โอเค คาเซอิ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น - สหรัฐฯ)	MASTERBATCH และ COMPOUNDED PLASTIC 1,500 ตัน	6.12	67.20	16	ชลบุรี (เขต 2)
2	เซฟกอล์ฟ จำกัด (ร่วมทุนจีน - ไต้หวัน)	ถุงมือยางสังเคราะห์ 576,000,000 ชิ้น	6.12	216.00	241	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
3	ซีดี พีแอลเอ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 171 ตัน	6.12	120.00	28	ชลบุรี (เขต 2)
4	ไทย เอ็มเอ็มเอ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	METHYL METHACRYLATE (MMA) และผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป TERTIARY BUTYL ALCOHOL (TBA) 116,000 ตัน	6.11	8.50	115	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
5	เซียง อี้ เทคโนโลยี กรุ๊ป จำกัด (ร่วมทุนไทย - ไต้หวัน)	ชิ้นส่วนยางสังเคราะห์และ ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรม 20,290 ตัน	6.12	225.00	51	ชลบุรี (เขต 2)
6	ไฮซ์คิวแพค อินดัสตรี จำกัด (ร่วมทุนไทย - มาเลเซีย)	แถบสายรัดพลาสติก 2,500 ตัน	6.12	44.10	67	สงขลา (เขต 3)
7	สตาร์ แอดวานซ์ พลาสติก จำกัด (ร่วมทุนไทย - มาเลเซีย)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 500 ตัน	6.12	11.00	16	สมุทรปราการ (เขต 1)
8	อิโนแอ็ค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	สารเก็บความเย็นสำหรับ อุตสาหกรรม 1,200 ตัน	6.2	20.00	6	ปราจีนบุรี (เขต 3)
9	สยาม เอ็น เค เอส จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	FERROUS SULFATE 4,800 ตัน	6.2	50.00	18	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
10	คิมแพ็ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แผ่นลามิเนต 21,600,000 ตารางเมตร	6.12	81.20	14	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
11	MS. SOH HUI LING (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 3,000 ตัน	6.12	236.20	119	ชลบุรี (เขต 2)
12	แอคทีวา สวิส (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสวิตเซอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์สำหรับฆ่าเชื้อ 230,000 ลิตร	6.2	24.30	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
13	นางสาววรรดา ชำนาญพืช (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกเสริมใยแก้ว 1,800 ลิตร	6.12	412.00	56	ชลบุรี (เขต 2)
14	MR. YUQING FAN (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	กระสอบพลาสติกสาน 450 ตัน	6.12	21.80	137	ชลบุรี (เขต 2)
15	ไททัน โพลีเทค จำกัด (ร่วมทุนไทย - อินโดนีเซีย)	แผ่นพลาสติก เช่น ACRYLIC SHEET 4,590 ตัน	6.12	75.10	51	เพชรบุรี (เขต 3)
16	MR. YUTAKA NOSAKA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สิ่งพิมพ์ต่างๆ เช่น ฉลากสินค้า แผ่นโฆษณา 540,000 ชิ้น	6.16	27.40	36	สมุทรสาคร (เขต 1)
หมวด 7 กิจการบริการ และสาธารณูปโภค						
1	เบรทฟอर्स อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นสวิตเซอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	2.00	4	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	ไมด้า พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 134 หน่วย	7.5	34.10	10	นครปฐม (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	แบม เอสเอ็มเอส จำกัด (ร่วมทุนไทย - บริติชเวอร์จิน ไอร์แลนด์ - เบลเยียม)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	8.80	47	กรุงเทพฯ (เขต 1)
4	ไอโค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย	7.10	174.25	14	ชลบุรี (เขต 2)
5	ที พี เอ็ม เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9.9 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 20 ตัน/ชั่วโมง	7.1	790.60	40	นครราชสีมา (เขต 3)
6	เค อาร์ สตีล จำกัด (ร่วมทุนไทย - เกาหลี)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	11.00	11	ชลบุรี (เขต 2)
7	พี.ซี.เอส. คาลิเบรชั่น แล็บ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการสอบเทียบมาตรฐาน เครื่องมือและอุปกรณ์ในด้านต่างๆ 48,000 ชิ้นงาน	7.22	40.00	25	นครราชสีมา (เขต 3)
8	คาโต้แล็ค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	9.40	20	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
9	ฟูจิ แมทชีน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	9.80	21	ปทุมธานี (เขต 1)
10	นายธนาร สติวรธรณ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ธุรกิจรับจ้างบริหาร ระบบธุรกิจระหว่างประเทศ	7.16	2.90	32	กรุงเทพฯ (เขต 1)
11	โค้ช เอ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	2.60	22	กรุงเทพฯ (เขต 1)
12	บิกซี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 1)	ขนส่งทางเรือ	7.9	120.00	18	ไม่ระบุที่ตั้ง
13	บิกซี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 2)	ขนส่งทางเรือ	7.9	150.00	20	ไม่ระบุที่ตั้ง
14	สุรินทร์ โซลาร์ เอ็นเนอร์จี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้ง บนหลังคา 0.968 เมกะวัตต์	7.1	54.00	2	สุรินทร์ (เขต 3)
15	สุรินทร์ โซลาร์ พลัส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้ง บนหลังคา 0.968 เมกะวัตต์	7.1	54.00	2	สุรินทร์ (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
16	รวมผลไปโอเพาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 25 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 200 ตัน/ชั่วโมง	7.1	580.00	16	นครสวรรค์ (เขต 3)
17	ทาคาเนะ อิเล็กทรอนิกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	2.20	6	ปราจีนบุรี (เขต 3)
18	ไทคอน อินดัสเทรียล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	พัฒนาอาคารสำหรับ โรงงานอุตสาหกรรม	7.8	47.70	7	ชลบุรี (เขต 2)
19	มิครอน แมชชีนเนอร์รี่ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	5.30	9	กรุงเทพฯ (เขต 1)
20	Mr. Sul Jang Eun (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	4.90	27	กรุงเทพฯ (เขต 1)
21	โพรเนค (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	1.10	8	ปทุมธานี (เขต 1)
22	ไทยแท็งก์เทอร์มินัล จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์)	ขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล ขนถ่ายสินค้าเหลว 427,800 ตัน คลังเก็บสินค้าเหลว 115,880 ตัน	7.1	100.00	116	ระยอง (เขต 2)
23	สวนอุตสาหกรรมโรจนะ ระยอง 2 จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เขตอุตสาหกรรม 830 ไร่	7.8	908.00	17	ระยอง (เขต 2)
24	คอนเน็กซ์ชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 116 หน่วย	7.5	38.00	15	นนทบุรี (เขต 1)
25	นายมาซาโอ มาซิดะ (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	3	กรุงเทพฯ (เขต 1)
26	แฟร์โอกรา เอเชีย จำกัด (ร่วมทุนไทย - ฝรั่งเศส - ลาว)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	3.00	10	กรุงเทพฯ (เขต 1)
27	โปรแล็บ สุราษฎร์ธานี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ 23,514,030 ตัวอย่าง	7.21	17.70	20	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
28	เดอะ บลู เซอร์เคิล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	12.00	6	กรุงเทพฯ (เขต 1)
29	ไทย นิสเซอิ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	20.00	3	กรุงเทพฯ (เขต 1)
30	วิวไม้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้ง บนหลังคา 0.199 เมกะวัตต์	7.1	14.50	9	สมุทรปราการ (เขต 1)
31	จรรยาบรรณ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้ง บนหลังคา 0.198 เมกะวัตต์	7.1	14.30	1	สมุทรปราการ (เขต 1)
		รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม		13,236.17	6,007	เขต 1 = 30 เขต 2 = 49 เขต 3 = 30 ไม่ระบุที่ตั้ง = 2

หมายเหตุ เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร
 เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง
 ระยอง และภูเก็ต
 เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ



พื้นที่ตรงนี้ นักลงทุน "มองเห็น"



"วารสารส่งเสริมการลงทุน"

วารสารรายเดือนแน่นด้วยเนื้อหาและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้วยยอดพิมพ์ 4,000 ฉบับ เผยแพร่แก่สมาชิกที่เป็นนักธุรกิจ นักลงทุน รวมทั้งหน่วยงาน และองค์กรที่ดำเนินงานเกี่ยวกับเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมทั่วประเทศ

อัตราโฆษณาของ "วารสารส่งเสริมการลงทุน" ประจำปี 2556

ตำแหน่งโฆษณา	พิมพ์	อัตรา / หน้า / ครั้ง (บาท)	หมายเหตุ
1. ปกหลังนอก	4 สี	50,000	• ลงโฆษณา 3 เดือน ลด 20% / 6 เดือน ลด 35% • อัตราค่าลงโฆษณาคงกล่าวเป็นราคาสุทธิ ไม่ต้องคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม และไม่มีภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย
2. ปกหน้าใน	4 สี	35,000	
3. หน้า 1	4 สี	35,000	
4. ปกหลังใน	4 สี	30,000	
5. หน้า 2	4 สี	25,000	
6. หน้า 3	4 สี	25,000	

สนใจลงโฆษณา กรุณาติดต่อ

กองบรรณาธิการ "วารสารส่งเสริมการลงทุน" ศูนย์บริการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

โทรศัพท์ 0 2553 8111 ต่อ 8382 และ 8410 โทรสาร 0 2553 8222 อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th



THA LAND BOARD OF INVESTMENT

คิดถึงการลงทุน คิดถึง

บีไอไอ

- สำนักงานในประเทศ -

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)
ห้อง 108 - 110 อาคารแอร์พอร์ท บีซิเนส ปาร์ค
เลขที่ 90 ถนนมหิดล ตำบลหายยา อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50100
โทรศัพท์ 0 5320 3397 - 400
โทรสาร 0 5320 3404
อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)
2112/22 ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง
จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์ 0 4421 3184 - 6 โทรสาร 0 4421 3182
อีเมล : korat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)
177/54 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000
โทรศัพท์ 0 4327 1300 - 2 โทรสาร 0 4327 1303
อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (ชลบุรี)
46 หมู่ 5 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท
ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230
โทรศัพท์ 0 3840 4900 โทรสาร 0 3840 4997 - 9
อีเมล : chonburi@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)
7 - 15 อาคารไชยงศ์ ถนนจุฬาลงกรณ์
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
โทรศัพท์ 0 7434 7161 - 5
โทรสาร 0 7434 7160
อีเมล : songkhla@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)
49/21 - 22 ถนนศรีวิชัย ตำบลมะขามเตี้ย
อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000
โทรศัพท์ 0 7728 4637, 0 7728 4435
โทรสาร 0 7728 4638
อีเมล : surat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พิษณุโลก)
59/15 อาคารไทยศิริวัฒน์ ชั้น 3
ถนนบรมไตรโลกนาถ 2 ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777
อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

- หน่วยงานบริการอื่นๆ -

สมาคมสโมสรนักลงทุน
อาคารทีทีแอนด์ที ชั้น 16 เลขที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0 2936 1429 ต่อ 201 - 208 โทรสาร 0 2936 1441 - 2
อีเมล : is-investor@ic.or.th เว็บไซต์ : www.ic.or.th

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน
อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2209 1100 โทรสาร 0 2209 1199
อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน
อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2209 1100 โทรสาร 0 2209 1194 อีเมล : visawork@boi.go.th
เว็บไซต์ : www.boi.go.th

- สำนักงานในต่างประเทศ -

BEIJING : Thailand Board of Investment, Beijing Office
Royal Thai Embassy, No.40 Guang Hua Rd., Beijing 100600 P.R.C.
Tel : +86-10-6532-4510 Fax : +86-10-6532-1620 E-mail : beijing@boi.go.th

FRANKFURT : Thailand Board of Investment, Frankfurt Office
Investment Section, Royal Thai Consulate-General
Bethmannstr. 58,5.0G 60311 Frankfurt am Main, Federal Republic of Germany
Tel : +49 (069) 92 91 230 Fax : +49 (069) 92 91 2320 E-mail : frk@boi.go.th

GUANGZHOU : Thailand Board of Investment, Guangzhou Office
Royal Thai Consulate-General, Guangzhou
No. 36 Youhe Road, Haizhu District, Guangzhou, P.R.C. 510310
Tel : +86-20-8385-8988 Ext. 220-225, +86-20-8387-7770 (Direct line)
Fax : +86-20-8387-2700 E-mail : guangzhou@boi.go.th

LOS ANGELES : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office
Royal Thai Consulate-General,
611 North Larchmont Boulevard, 3rd Floor, Los Angeles CA 90004, U.S.A.
Tel : +1 (0)-323-960-1199 Fax : +1 (0)-323-960-1190 E-mail : boila@boi.go.th

MUMBAI : Thailand Board of Investment, Mumbai Office
Royal Thai Consulate-General 1st Floor, Dalalal House, Jammalal Bajaj Marg, Nariman Point,
Mumbai - 400 021 Republic of India
Tel : +(91 22) 2204 1589-90 Fax : +(91 22) 2282 1071 E-mail : mumbai@boi.go.th

NEW YORK : Thailand Board of Investment, New York Office
7 World Trade Center, 34th Floor, Suite F, 250 Greenwich Street, New York,
New York 10007, U.S.A.
Tel : +1 (0) 212 422 9009 Fax : +1 (0) 212 422 9119 E-mail : nyc@boi.go.th
Website : www.thinkasiainvestthailand.com

OSAKA : Thailand Board of Investment, Osaka Office
Royal Thai Consulate-General, Bangkok Bank Building, 7th Floor,
1-9-16 Kyutaro-Machi, Chuo-Ku, Osaka 541-0056 Japan
Tel : +81 (0) 6-6271-1395 Fax : +81 (0) 6-6271-1394 E-mail : osaka@boi.go.th

PARIS : Thailand Board of Investment, Paris Office
Ambassade Royale de Thaïlande 8, rue Greuze, 75116 Paris, France
Tel : +(33-1) 56 90 26 00 Fax : +(33-1) 56 90 26 02 E-mail : par@boi.go.th

SEOUL : Thailand Board of Investment, Seoul Office
#1804, 18th Floor, Koryo Daeyongak Center,
97 Toegye-ro, Jung-gu, Seoul, 100-706, Korea
Tel : +82-2-319-9998 Fax : +82-2-319-9997 E-mail : seoul@boi.go.th

SHANGHAI : Thailand Board of Investment, Shanghai Office
Royal Thai Consulate-General, 15th Floor, Crystal Century Tower,
567 Weihai Rd., Shanghai 200041, P.R.C
Tel : +86-21-6288-9728-9 Fax : +86-21-6288-9730 E-mail : shanghai@boi.go.th

STOCKHOLM : Thailand Board of Investment, Stockholm Office
Stureplan 4C 4th Floor, 114 35 Stockholm, Sweden
Tel : +46 (0) 8463 1158, +46 (0) 8463 1174-75 Fax : +46 (0) 8463 1160
E-mail : stockholm@boi.go.th

SYDNEY : Thailand Board of Investment, Sydney Office
Suite 101, Level 1, 234 George Street, Sydney, New South Wales 2000, Australia
Tel : +61-2-9252-4884 Fax : +61-2-9252-2883 E-mail : sydney@boi.go.th

TAIPEI : Thailand Board of Investment, Taipei Office
Taipei World Trade Center, 3rd Floor, Room 3E 39-40
No.5 Xin-Yi Rd., Sec. 5 Taipei 110, Taiwan R.O.C.
Tel : +886-2-2345-6663 Fax : +886-2-2345-9223 E-mail : taipei@boi.go.th

TOKYO : Thailand Board of Investment, Tokyo Office
Royal Thai Embassy, 8th Floor, Fukuda Building West,
2-11-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052 Japan
Tel : +81 (0) 3-3582-1806 Fax : +81 (0) 3-3589-5176 E-mail : tyo@boi.go.th



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0 2553 8111 โทรสาร 0 2553 8222
อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th