



รายงานการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าเชิงวิชาการ เรื่อง การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศ กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ของ
คณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตามความคืบหน้า
การดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ
ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ



รายงานการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าเชิงวิชาการ
เรื่อง
การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศ
กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ของ

คณะกรรมการพิจารณาการศึกษาและติดตามความคืบหน้า
การดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ
ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



(สำเนา)
บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ สว.(สนช)(กมธ.๑).๐๐๐๙.๐๙/(ร.๑๓).....วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๙
เรื่อง รายงานการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าเชิงวิชาการ เรื่อง การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่ง
ของประเทศกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘๔ (๑๒) กำหนดให้คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภาคณะหนึ่ง มีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์ ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายวันชัย ศารทูลทัต | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. พลเรือเอก ยุทธนา พิภพผลงาม | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลอากาศเอก บุญยฤทธิ์ เกิดสุข | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. พลเอก วรพงษ์ สำนเตร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร | เลขาธิการคณะกรรมการ |
| ๗. พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. พลโท สมโภชน์ วังแก้ว | รองโฆษกคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๙. นายธานี อ่อนละเอียด | รองโฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๑๐. พลอากาศเอก ไพศาล สิตบุตร | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายแถมสิน รัตนพันธุ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. พลตรี กลชัย สุวรรณบุรณ์ | กรรมการ |
| ๑๔. พลเอก กัมปนาท รุดดิษฐ์ | กรรมการ |
| ๑๕. พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล | กรรมการ |
| ๑๖. พลเอก ชยดี สุวรรณมาศ | กรรมการ |
| ๑๗. พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร | กรรมการ |
| ๑๘. พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์ | กรรมการ |
| ๑๙. พลเรือเอก นพดล โชคระดา | กรรมการ |
| ๒๐. พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ ลวณะมาลย์ | กรรมการ |
| ๒๑. พลเอก วีรณ ฉันทศาสตร์โกศล | กรรมการ |

๒๒. พลอากาศเอก สฤณีพงษ์ ...

๒๒. พลอากาศเอก สุชาติพงษ์ โกมุทานนท์	กรรมการ
๒๓. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ	กรรมการ
๒๔. พลเอก ไปฏก บุณนาค	กรรมการ
๒๕. พลโท พิศณุ พุทธรังษี	กรรมการ
๒๖. นายสถิตย์ สวินทร	กรรมการ

ในการนี้ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยคณะทำงานได้มีการพิจารณาศึกษา เรื่อง การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบรายงานดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามรายงานที่แนบมาพร้อมนี้

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
(จเรศักดิ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางยุวดี รูปขจร)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน

ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๕๒ - ๓

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๔๗

วิภาวี พิมพ์
ยุวดี/พุทธรังษี ทาน

คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
ประธานคณะกรรมการ



นายวันชัย ศรทุลทัต
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



พลเรือเอก ยุทธนา พิภพลงาม
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



พลอากาศเอก บุญยฤทธิ์ เกิดสุข
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



พลเอก วรพงษ์ ส้งาเนตร
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



พลอากาศเอก ไพศาล สิตบุตร
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายแกมลิน รัตนพันธุ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร
เลขานุการคณะกรรมการ



พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง
โฆษกคณะกรรมการ



พลโท สมโภชน์ วังแก้ว
รองโฆษกคณะกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายธานี อ่อนละเอียด
รองโฆษกคณะกรรมการ
คนที่สอง



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
กรรมการ



พลเอก กัมปนาท รุดดิษฐ์
กรรมการ



พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล
กรรมการ



พลเอก ชยดี สุวรรณมาศ
กรรมการ



พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร
กรรมการ



พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์
กรรมการ



พลเรือเอก นพดล โชคระดา
กรรมการ



พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ สวณะมาลย์
กรรมการ



พลเอก วีรณ ฉันทศาสตร์โกศล
กรรมการ



พลอากาศเอก สฤกษ์ดีพงษ์ โกมุทานนท์
กรรมการ



พลเอก โปฏก บุนนาค
กรรมการ



พลโท พิศณุ พุทธวงศ์
กรรมการ



พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ
กรรมการ



นายสถิตย์ สวินทร
กรรมการ

รายงานการพิจารณาศึกษา
ของ
คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เรื่อง การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘๔ วรรคสอง (๑๒) กำหนดให้คณะกรรมการการคมนาคม เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภาคณะหนึ่ง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้าและการพาณิชย์ โดยคณะกรรมการได้พิจารณาเห็นว่า การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นกลยุทธ์สำคัญในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ดังนั้น คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงถูกตั้งขึ้นเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนวัตถุประสงค์หลัก ๔ ด้านของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือ การเชื่อมโยงกับอาเซียน การต่อยอดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การเพิ่มปริมาณการค้าและการพัฒนาเมืองชายแดน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นมูลค่ามหาศาลนี้จะส่งผลต่อมูลค่าเชิงเศรษฐกิจระดับครัวเรือน จังหวัด ภูมิภาค และประเทศ ตามลำดับ รวมถึง การบรรลุเป้าหมายของประเทศสมาชิกอาเซียนร่วมกันคือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้าและปัจจัยการผลิตเสรี เพื่อนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม โครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบรรลุตามเป้าหมายในทางกลับกันความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงข่ายคมนาคมก็ผูกโยงอยู่กับความเป็นรูปธรรมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเช่นเดียวกัน ดังนั้น คณะกรรมการเห็นว่าควรจะได้มีการพิจารณาศึกษาและติดตามการดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะที่นำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ มาตรา ๓๓ และข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๑๐๑ ดังนี้

๑. การดำเนินงานของคณะกรรมการ

๑.๑ คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย

๑) พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	หัวหน้าคณะทำงาน
๒) พลเรือเอก ชุมนุช อัจวงษ์	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๓) รศ.ดร.ประภาส ศิริภาพ	คณะทำงาน
๔) ดร.ปัญญา ชูพานิช	คณะทำงาน
๕) นายพงศ์นคร โภชากรณ์	คณะทำงาน
๖) นางสาวจารุกร แม่นจริง	คณะทำงาน
๗) พลโท ปณิธาน เชิญอักษร	คณะทำงาน
๘) นายวัฒน์ชัย ไชยสาลี	คณะทำงาน
๙) นางสาวลักษณิ์รายา คณานุรักษ์	คณะทำงาน
๑๐) พลเอก ณัฐชัย ใบเงิน	คณะทำงาน
๑๑) รศ.ดร.ธัชพนธ์ ยอดทอง	คณะทำงาน
๑๒) ดร.ปรีชา วิทยาภรณ์	คณะทำงาน
๑๓) นางธีรลักษณ์ รมยานนท์	คณะทำงาน
๑๔) นางอัญชลี จำรัสสุทธิรงค์	คณะทำงาน
๑๕) นายณัฐชนม์ กาญจนภรณ์	คณะทำงาน
๑๖) นายสมพงษ์ โตสวัสดิ์	คณะทำงาน
๑๗) นางสาวปภารัฐ ชุกกลิน	คณะทำงาน
๑๘) นายประสพโชค บุญมี	คณะทำงาน
๑๙) นายวินัย ลูวิโรจน์	คณะทำงาน
๒๐) นายจรัส สุทธิกุลบุตร	คณะทำงาน
๒๑) นายพริษฐ์ เอี่ยมพงษ์ไพบูลย์	คณะทำงาน
๒๒) นายชาติชาย ไชยะวิสุทธิ	คณะทำงาน
๒๓) นายสมชาย อัครเศรณี	คณะทำงาน
๒๔) นายคุณมาศ พันธุ์เตช	คณะทำงาน
๒๕) นายธัชธีรพันธ์ นัชนวินท์	คณะทำงาน
๒๖) นายดามพ์ ศรีธนสกุลชัย	คณะทำงาน
๒๗) ดร.ฐิติพงศ์ นันทาภิวัฒน์	คณะทำงาน
๒๘) นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์	คณะทำงาน
๒๙) นางยุวดี รูปขจร	คณะทำงาน
๓๐) นางสาววิภาวี ชมะโชติ	คณะทำงาน

๑.๒ ผู้ซึ่งคณะกรรมการได้เชิญมาชี้แจงและแสดงความคิดเห็นประกอบการพิจารณา
ศึกษาของคณะทำงาน ดังนี้

กระทรวงการคลัง

กรมศุลกากร

- | | |
|--------------------------|--|
| ๑) นายชัยฤทธิ์ แพทย์สมาน | ผู้อำนวยการสำนักสิทธิประโยชน์
ทางภาษีอากร |
| ๒) นางนพศรีย ชินวรการ | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
ด้านศุลกากรแม่สอด |

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| ๑) นางสาวจารุพัสตร์ พลทรัพย์ | เศรษฐกรปฏิบัติการ |
| ๒) นายธนกร โสภณวิทย์ | เศรษฐกรปฏิบัติการ |
| ๓) นายศิริพล ฤทธิประศาสน์ | เศรษฐกรปฏิบัติการ |

กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

- | | |
|---------------|--------------------------------|
| นายสนิท ทองมา | ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ ๒ |
|---------------|--------------------------------|

กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| ๑) นางสาวรัตนา อิทรอมร | นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ |
| ๒) นางสาวสรลพร นาเจริญ | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |
| ๓) นายอุกฤษฏ์ การุณกร | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

- | | |
|----------------------------|--|
| ๑) นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ | รองผู้อำนวยการสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |
| ๒) นายอธิภู จักรานุเคราะห์ | หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์ |
| ๓) นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผน
ชำนาญการ |

กระทรวงมหาดไทย

กรมโยธาธิการและผังเมือง


- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| ๑) นายอนวัช สุวรรณเดช | ผู้อำนวยการสำนักผังเมืองรวม |
| ๒) นายจารุโรจน์ ภูประเสริฐ | ผู้อำนวยการกองผังเมืองเฉพาะ |
| ๓) นายนครินทร์ ปลั่งพงษ์พันธ์ | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| ๔) นายอรรครัฐ ชุมวิทยา | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| ๕) นางณัฐนันท์ ไตรธรรม | นักผังเมืองชำนาญการ |

๑.๔ ในการดำเนินการพิจารณาศึกษาของคณะทำงาน นอกจากการประชุม และการเดินทางไปศึกษาดูงานแล้ว คณะทำงานยังได้ศึกษาจากเอกสารและวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้มาซึ่งรายละเอียดที่สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

๒. ผลการศึกษา

คณะกรรมการฯ ขอเสนอรายงานการศึกษา เรื่อง การเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยคณะกรรมการฯ ได้มอบหมาย คณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับ การคมนาคมขนส่งของประเทศ ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดำเนินการศึกษาในรายละเอียดของรายงานดังกล่าว

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานของคณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตาม ความคืบหน้าการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งของประเทศ ด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็น รายงานการศึกษา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติ โปรดพิจารณา หากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบด้วยกับรายงานการศึกษา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ โปรดแจ้งไปยังรัฐบาลเพื่อพิจารณาตามแต่จะเห็นสมควร ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและการพัฒนาประเทศต่อไป

พลโท 

(จเรศักดิ์ อานุภาพ)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

เป็นที่ทราบกันดีว่าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นกลยุทธ์สำคัญในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ดังนั้นคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงถูกตั้งขึ้นเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนวัตถุประสงค์หลัก ๔ ด้าน ของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือ การเชื่อมโยงกับอาเซียน การต่อยอดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การเพิ่มปริมาณการค้า และการพัฒนาเมืองชายแดน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นมูลค่ามหาศาลนี้จะส่งผลต่อมูลค่าเชิงเศรษฐกิจระดับครัวเรือน จังหวัด ภูมิภาค และประเทศ ตามลำดับ รวมถึง การบรรลุเป้าหมายของประเทศสมาชิกอาเซียนร่วมกันคือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้าและปัจจัยการผลิตเสรี เพื่อนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม โครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบรรลุตามเป้าหมาย ในทางกลับกันความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงข่ายคมนาคมก็ผูกโยงอยู่กับความเป็นรูปธรรมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเช่นเดียวกัน ด้วยเหตุผลดังกล่าวคณะกรรมการฯ จึงกำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาไว้ ๓ ประการ คือ

๑. เพื่อศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และอุปสรรคที่ก่อให้เกิดความล่าช้าของแผนการคมนาคมขนส่ง

๓. เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาอุปสรรคเพื่อเร่งรัดให้เกิดความก้าวหน้าของแผนงาน

โดยการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตไว้ที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๑ จำนวน ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดสงขลา และจังหวัดหนองคาย

วิธีการและแนวทางการศึกษาติดตามเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์จากหน่วยงานราชการ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์ รวมถึง การศึกษารายงานการวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบ โดยนำแผนการลงทุนพร้อมงบประมาณรายโครงการมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนี้ยังได้เชิญเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการต่างๆ มาให้ข้อมูลต่อคณะกรรมการฯ

สรุปผลการศึกษาจากการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษพบว่า ขณะนี้แผนการคมนาคมขนส่งได้ดำเนินการตาม “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕” โดยเน้นความสำคัญให้เกิดการเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีความก้าวหน้าไปตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว อันได้แก่ การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งด้วยการปรับปรุงเส้นทางหลวงระหว่างเมือง การก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางใหม่ๆ ให้เป็น ๔ ช่องจราจร การเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่าด้วยการขนส่งทางราง การปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟตามโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรางใหม่ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการทางรถไฟสายใหม่ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โครงการรถไฟความเร็วสูง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวนี้ยังมีอุปสรรคบางประการเกี่ยวกับงบประมาณที่ต้องพึ่งพาแหล่งเงินทุนจากภายนอก รวมถึง ปัจจัยอื่นๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อาทิ ที่ตั้งของเขตนิคมอุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่ยังไม่ชัดเจน ตลอดจนปัญหาการเวนคืนที่ดิน

ปัญหาและอุปสรรค

๑. ในจังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษพบว่า เส้นทางเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมหรือถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ด้านศุลกากร คลังสินค้า หรือชุมชนใกล้เคียงยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็น ๔ ช่องจราจร ได้ตลอดเส้นทาง

๒. การพัฒนาเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่เส้นทางในเขตเพื่อนบ้านยังเป็นขนาด ๒ ช่องจราจร ทำให้ขาดความคล่องตัวต่อการจราจรขนส่งและบางแห่งมีความแออัดบริเวณด่าน เนื่องจากปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งการขาดศูนย์ขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน

๓. การลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งทางรางยังล่าช้ากว่าเป้าหมาย ยังไม่มีความชัดเจนทั้งเงินลงทุน แหล่งทุน และระยะเวลาก่อสร้าง

๔. การก่อสร้างทางรถไฟยังไม่ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าจากการขนถ่ายสินค้าจากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปยังหน้าท่าเรือแหลมฉบัง

๕. การพัฒนาการคมนาคมทางอากาศในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษไม่เพียงพอ ปัจจุบันมีการพัฒนาเฉพาะสนามบินในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก เท่านั้น

๖. งบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายลงทุนโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ อาทิ รถไฟ ระบบราง ถนนมอเตอร์เวย์ ท่าเรือน้ำลึก

ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

๑. เส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดจะเป็นทางหลวงอาเซียน (Asian Highways) หรือทางรถไฟ เนื่องด้วยประเทศไทยได้เข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้ว บุคคล สินค้า และบริการจะมีการเคลื่อนย้ายผ่านเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เข้าและออกจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จึงสมควรเร่งรัดพัฒนาให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

๒. เร่งดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงด้านศุลกากร ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ รวมทั้ง ระบบโครงข่ายคมนาคมโดยรอบให้เป็นไปตามแผน

๓. สนับสนุนและผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านเร่งลงทุนพัฒนาเส้นทางให้เชื่อมโยงกับประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางราง หรือทางอากาศด้วยเช่นกัน ในประเด็นนี้ การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านจะมีบทบาทสำคัญอย่างมากกับการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๔. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้วในปัจจุบันมีถนน ๒ ช่องจราจร เชื่อมระหว่างไทย - กัมพูชา ที่ด่านปอยเปต อำเภออรัญประเทศ มีสภาพการจราจรค่อนข้างแออัดสมควรก่อสร้างถนนและสะพานเชื่อมต่อระหว่างบ้านหนองเอี่ยน ประเทศไทย กับสตึงบท ในราชอาณาจักรกัมพูชา

๕. เร่งสร้างความชัดเจนของการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษโดยเร็ว

๖. เร่งดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟถึงหน้าท่าเรือแหลมฉบังโดยเร็ว ขณะนี้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณท่าเรือแหลมฉบังให้การขนส่งสินค้าเข้า - ออกจากท่าเรือสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

๗. รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับความต้องการด้านโลจิสติกส์ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น หรือการขนส่งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วมากขึ้นเพื่อป้องกันการเน่าเสียของสินค้า การคมนาคมขนส่งทางอากาศจึงควรได้รับการพัฒนา เร่งรัดให้มีการสำรวจ กำหนดพื้นที่ใกล้เคียงนั้นๆ ว่ามีสถานที่ใดบ้างที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาให้เป็นสนามบินเพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๘. เร่งพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้านตะวันตกของประเทศไทยเพื่อให้เป็นท่าเรือส่งออกสินค้าการเกษตรและอุตสาหกรรมจากพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวใกล้แนวเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศด้านตะวันตกไปสู่อินเดีย ตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกา อีกทั้งควรมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับท่าเรือสงขลาและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (หาดใหญ่ - สะเดา)

๙. รัฐควรมีมาตรการด้านการระดมทุนเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอีกทางหนึ่ง

๑๐. เร่งดำเนินการกำหนดพื้นที่และที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว และจัดตั้งหน่วยงานให้บริการด้านการขนส่งสินค้า พิธีการศุลกากร เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) ในแต่ละพื้นที่ให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนของการบริการ

สารบัญ

หน้า

บทที่ ๑ บทนำ.....	๑
๑. ความเป็นมาและความสำคัญของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และโครงข่ายคมนาคม.....	๑
๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษาและติดตาม.....	๗
๓. ขอบเขตการศึกษาและติดตาม.....	๗
๔. วิธีการและแนวทางการศึกษาและติดตาม.....	๗
๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	๗
บทที่ ๒ ข้อมูลพื้นฐานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๙
๑. นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๙
๒. โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.).....	๑๐
๓. ข้อมูลพื้นฐานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๔
จังหวัดตาก.....	๑๖
จังหวัดมุกดาหาร.....	๒๒
จังหวัดสระแก้ว.....	๒๘
จังหวัดตราด.....	๓๖
จังหวัดสงขลา.....	๔๒
จังหวัดหนองคาย.....	๔๘
๔. นโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๕๔
๔.๑ ด้านการกำหนดกิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๕๔
๔.๒ ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	๕๕
๔.๓ ด้านการกำหนด จัดทำ และดำเนินการเกี่ยวกับที่ดิน ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๕๖
๔.๔ ด้านการจัดการ.....	๖๒
๕. ข้อมูลพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศคู่ค้า.....	๖๓
๕.๑ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญใน สปป.ลาว.....	๖๔
๕.๒ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญในประเทศเมียนมา.....	๖๗
๕.๓ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญในประเทศกัมพูชา.....	๗๐
๕.๔ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญในประเทศมาเลเซีย.....	๗๓

บทที่ ๓ ผลการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๗๖
๑. แผนการลงทุนด้านคมนาคมของประเทศ.....	๗๖
๑.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕.....	๗๖
๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan).....	๘๐
๒. ความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๘๑
๒.๑ ความก้าวหน้าของแผนคมนาคมที่เชื่อมโยงภายในประเทศ.....	๘๑
๒.๒ ความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ.....	๑๐๕
๒.๓ โครงสร้างด้านบุคลากรเพื่อเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๑๓
๒.๔ ด้านโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และสถานีขนส่ง รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๑๖
บทที่ ๔ บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	๑๒๑
๑. สรุปผลการศึกษา.....	๑๒๑
๒. การศึกษาดูงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก.....	๑๒๑
๒.๑ ปัญหาและอุปสรรค.....	๑๒๒
๒.๒ แนวทางการแก้ไขปัญหา.....	๑๒๖
๓. ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ.....	๑๒๖
๓.๑ ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๒๖
๓.๒ ด้านนโยบายและการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง.....	๑๓๗
๓.๓ โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค.....	๑๔๐
๓.๔ ข้อเสนอแนะอื่นๆ จากภาคเอกชน.....	๑๔๒

เอกสารอ้างอิง

ภาคผนวก

- ภาคผนวก ก. สถานการณ์การค้าชายแดน ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในปี ๒๕๕๗
- ภาคผนวก ข. มาตรการด้านต่างๆ ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- ภาคผนวก ค. โครงการคมนาคมสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ ๑	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ.....	๒
ภาพที่ ๒	การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน.....	๓
ภาพที่ ๓	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของไทย.....	๔
ภาพที่ ๔	กลไกของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในการกระตุ้นเศรษฐกิจ.....	๕
ภาพที่ ๕	แผนปฏิบัติการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๒
ภาพที่ ๖	โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๓
ภาพที่ ๗	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.....	๑๕
ภาพที่ ๘	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก.....	๑๖
ภาพที่ ๙	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดตาก.....	๑๗
ภาพที่ ๑๐	โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ ถนนสายเอเชีย สาย AH ๑๖ เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก.....	๒๑
ภาพที่ ๑๑	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร.....	๒๒
ภาพที่ ๑๒	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหาร.....	๒๓
ภาพที่ ๑๓	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว.....	๒๘
ภาพที่ ๑๔	ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก.....	๒๙
ภาพที่ ๑๕	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดสระแก้ว.....	๓๐
ภาพที่ ๑๖	ระเบียบเศรษฐกิจ R ๑ กรุงเทพฯ - อยุธยา - ปทุมธานี - นครปฐม - สมุทรสาคร - ชลบุรี - ระยอง - อรัญประเทศ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - ว่างเตา.....	๓๔
ภาพที่ ๑๗	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด.....	๓๕
ภาพที่ ๑๘	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดตราด.....	๓๗
ภาพที่ ๑๙	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....	๔๑
ภาพที่ ๒๐	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา.....	๔๓
ภาพที่ ๒๑	ถนนสายเอเชีย AH ๒.....	๔๗
ภาพที่ ๒๒	เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย.....	๔๘
ภาพที่ ๒๓	แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคาย.....	๔๙
ภาพที่ ๒๔	โครงข่ายถนนสายเอเชีย.....	๕๓
ภาพที่ ๒๕	ผังเชื่อมโยงเศรษฐกิจแม่สอด - เมียวดี.....	๕๘
ภาพที่ ๒๖	การคมนาคมกับประเทศลาว.....	๖๓
ภาพที่ ๒๗	การคมนาคมในประเทศเมียนมา.....	๖๖
ภาพที่ ๒๘	เส้นทางคมนาคมในประเทศกัมพูชา.....	๗๐
ภาพที่ ๒๙	โครงการรถไฟจากสิงคโปร์ - คุนหมิง.....	๗๑
ภาพที่ ๓๐	เส้นทางคมนาคมในประเทศมาเลเซีย.....	๗๓

ภาพที่ ๓๑	โครงข่ายคมนาคมขนส่งใน ๘ ปีข้างหน้า.....	๗๘
ภาพที่ ๓๒	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน.....	๘๑
ภาพที่ ๓๓	งบประมาณโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งและด้านศุลกากร.....	๘๒
ภาพที่ ๓๔	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมด้านชายแดนแม่สอด.....	๘๒
ภาพที่ ๓๕	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดมุกดาหาร.....	๘๔
ภาพที่ ๓๖	ผังปรับปรุงโครงสร้างทางรางเส้นทางช่วงบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม.....	๘๕
ภาพที่ ๓๗	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดสระแก้ว.....	๘๖
ภาพที่ ๓๘	ผังปรับปรุงโครงสร้างทางรางเส้นทางช่วงอรัญประเทศ - คลองลึก - ปอยเปต.....	๘๗
ภาพที่ ๓๙	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดตราด.....	๘๘
ภาพที่ ๔๐	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดสงขลา.....	๘๙
ภาพที่ ๔๑	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดหนองคาย.....	๙๐
ภาพที่ ๔๒	โครงข่ายทางรถไฟของประเทศ.....	๙๒
ภาพที่ ๔๓	โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑.....	๙๔
ภาพที่ ๔๔	โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒.....	๙๕
ภาพที่ ๔๕	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่.....	๙๖
ภาพที่ ๔๖	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ เด่นชัย - เชียงของ.....	๙๗
ภาพที่ ๔๗	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ บ้านไผ่ - นครพนม.....	๙๘
ภาพที่ ๔๘	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ มุกดาหาร - แม่สอด.....	๙๙
ภาพที่ ๔๙	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ กาญจนบุรี - แหลมฉบัง.....	๑๐๐
ภาพที่ ๕๐	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ไทย - จีน.....	๑๐๑
ภาพที่ ๕๑	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ไทย - ญี่ปุ่น.....	๑๐๓
ภาพที่ ๕๒	โครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย.....	๑๐๔
ภาพที่ ๕๓	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ.....	๑๐๕
ภาพที่ ๕๔	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ.....	๑๐๖
ภาพที่ ๕๕	โครงข่ายทางหลวงอาเซียน.....	๑๐๘
ภาพที่ ๕๖	เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก.....	๑๐๙
ภาพที่ ๕๗	เส้นทางด่านเจดีย์สามองค์ - ต้นปูไชย์.....	๑๑๐
ภาพที่ ๕๘	โครงข่ายทางหลวงอาเซียน.....	๑๑๑
ภาพที่ ๕๙	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก.....	๑๑๔
ภาพที่ ๖๐	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และสถานีขนส่งสินค้า ๑๕ แห่ง.....	๑๑๖

ภาพที่ ๖๑	โครงการภายใต้พื้นที่ตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๑.....	๑๑๗
ภาพที่ ๖๒	โครงการภายใต้พื้นที่ตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๒.....	๑๑๗
ภาพที่ ๖๓	องค์ประกอบภายในสถานีขนส่งสินค้า.....	๑๑๘
ภาพที่ ๖๔	แผนการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน.....	๑๑๘
ภาพที่ ๖๕	ความคืบหน้าการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า.....	๑๑๙
ภาพที่ ๖๖	โครงการสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า.....	๑๑๙
ภาพที่ ๖๗	บริเวณพื้นที่ดูงานอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก.....	๑๒๒
ภาพที่ ๖๘	การบรรยายสรุปจากสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด.....	๑๒๓
ภาพที่ ๖๙	ภูมิทัศน์บริเวณด้านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง.....	๑๒๓
ภาพที่ ๗๐	บริเวณท่าข้ามสินค้าไทย - เมียนมา.....	๑๒๓
ภาพที่ ๗๑	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒.....	๑๒๔
ภาพที่ ๗๒	พื้นที่โครงการขยายสนามบินแม่สอด.....	๑๒๕
ภาพที่ ๗๓	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๑.....	๑๒๗
ภาพที่ ๗๔	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๓.....	๑๒๗
ภาพที่ ๗๕	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๑๕.....	๑๒๘
ภาพที่ ๗๖	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๑๖.....	๑๒๙
ภาพที่ ๗๗	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๑๒๑.....	๑๒๙
ภาพที่ ๗๘	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH - ๑๒๓.....	๑๓๐
ภาพที่ ๗๙	ภาพแสดงถนนสาย จ ๒.....	๑๓๔
ภาพที่ ๘๐	ภาพแสดงถนนสาย ง ๖ และ ง ๒.....	๑๓๔
ภาพที่ ๘๑	ภาพแสดงถนนสาย ค ๘.....	๑๓๕
ภาพที่ ๘๒	ภาพแสดงถนนสาย ค ๙.....	๑๓๕
ภาพที่ ๘๓	ภาพแสดงถนนสาย ค ๑.....	๑๓๖
ภาพที่ ๘๔	ภาพแสดงถนนสาย ค ๔ และ ค ๗.....	๑๓๖

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ ๑	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดตาก.....	๑๗
ตารางที่ ๒	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - เมียนมา รายด้าน.....	๑๙
ตารางที่ ๓	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - เมียนมา รายด้าน.....	๑๙
ตารางที่ ๔	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - เมียนมา รายสินค้า.....	๒๐
ตารางที่ ๕	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - เมียนมา รายสินค้า.....	๒๐
ตารางที่ ๖	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร.....	๒๓
ตารางที่ ๗	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน.....	๒๕
ตารางที่ ๘	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน.....	๒๕
ตารางที่ ๙	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า.....	๒๖
ตารางที่ ๑๐	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า.....	๒๖
ตารางที่ ๑๑	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสระแก้ว.....	๒๙
ตารางที่ ๑๒	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน.....	๓๑
ตารางที่ ๑๓	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน.....	๓๒
ตารางที่ ๑๔	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า.....	๓๒
ตารางที่ ๑๕	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า.....	๓๓
ตารางที่ ๑๖	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดตราด.....	๓๖
ตารางที่ ๑๗	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน.....	๓๘
ตารางที่ ๑๘	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน.....	๓๙
ตารางที่ ๑๙	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า.....	๓๙
ตารางที่ ๒๐	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า.....	๔๐
ตารางที่ ๒๑	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลา.....	๔๒
ตารางที่ ๒๒	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - มาเลเซีย รายด้าน.....	๔๔
ตารางที่ ๒๓	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รายด้าน.....	๔๕
ตารางที่ ๒๔	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - มาเลเซีย รายสินค้า.....	๔๕
ตารางที่ ๒๕	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รายสินค้า.....	๔๖
ตารางที่ ๒๖	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดหนองคาย.....	๔๙
ตารางที่ ๒๗	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน.....	๕๑
ตารางที่ ๒๘	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน.....	๕๑
ตารางที่ ๒๙	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า.....	๕๒
ตารางที่ ๓๐	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า.....	๕๒

บทที่ ๑ บทนำ

เป็นที่ทราบกันดีว่าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นกลยุทธ์สำคัญในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY : AEC) ดังนั้น คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงถูกตั้งขึ้นเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนวัตถุประสงค์หลัก ๔ ด้านของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือการเชื่อมโยงกับอาเซียน การต่อยอดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การเพิ่มปริมาณการค้า และการพัฒนาเมืองชายแดน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นมหาศาลจะส่งผลต่อมูลค่าเชิงเศรษฐกิจระดับครัวเรือน จังหวัด ภูมิภาคและประเทศ ตามลำดับ (รายละเอียดดูในภาคผนวก ก.) รวมถึงเป้าหมายของประเทศสมาชิกอาเซียนร่วมกันคือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้า และปัจจัยการผลิตเสรีเพื่อนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม โครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบรรลุตามเป้าหมายได้ ในทางกลับกัน ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงข่ายคมนาคมก็ผูกโยงอยู่กับความเป็นรูปธรรมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเช่นเดียวกัน

ด้วยเหตุผลดังกล่าวคณะทำงานพิจารณาศึกษาและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับแผนการคมนาคมของประเทศจึงได้จัดทำรายงานนี้ขึ้น โดยในที่นี้ได้มุ่งเน้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะที่ ๑ จำนวน ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดสงขลา และจังหวัดหนองคาย เป็นสำคัญ

๑. ความเป็นมาและความสำคัญของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและโครงข่ายคมนาคม

ความเป็นมาของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประกาศยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและปฏิรูปประเทศให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสมและเกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยในยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม จึงได้กำหนดกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้แก่ การปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และการส่งเสริมแรงงานในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มรายได้ของประเทศ มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค ทั้งโครงข่ายการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยให้มีความพร้อมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ตามเป้าหมายทั้งหมดในแผนงาน การพัฒนาฐานการลงทุนโดยในปี ๒๕๕๘ ให้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ จากฐานปี ๒๕๕๗ และเพิ่มขึ้นในอัตราเดียวกันทุกปี จนถึงปี ๒๕๖๔

ความสำคัญของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

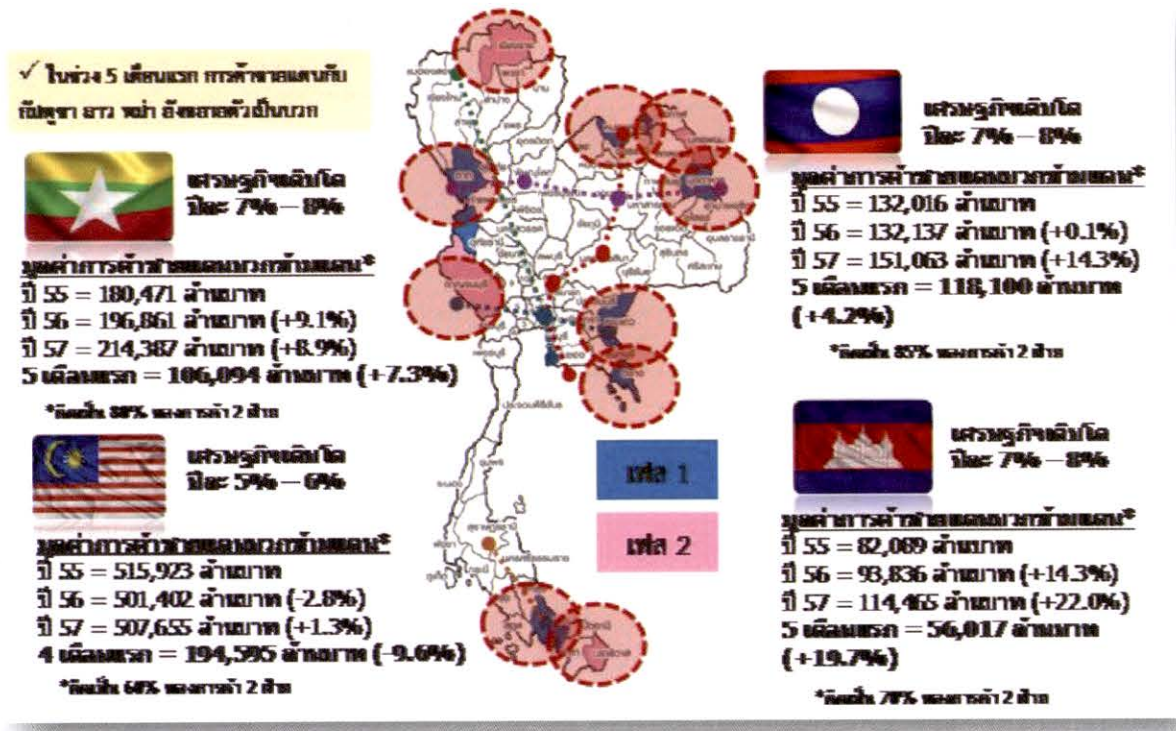
ประการที่ ๑ ความเกื้อกูลกันของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและโครงการลงทุน

ด้านคมนาคมของประเทศมีสูงในเชิงเศรษฐกิจ : เมื่อพูดถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนั้น จำเป็นจะต้องพูดถึงโครงข่ายคมนาคมของประเทศด้วย ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ เพราะมีความเกื้อกูลซึ่งกันและกันอยู่ คือระบบคมนาคมของประเทศทำให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีความโดดเด่นขึ้น เพราะโครงข่ายคมนาคมของประเทศจะเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ฐานการผลิตของประเทศ และท่าเรือสำคัญของประเทศเข้าด้วยกัน และยังเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านตามระเบียบเศรษฐกิจต่างๆ ทั้งแนวนอนและแนวตั้ง ดังภาพที่ ๑



ภาพที่ ๑ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ

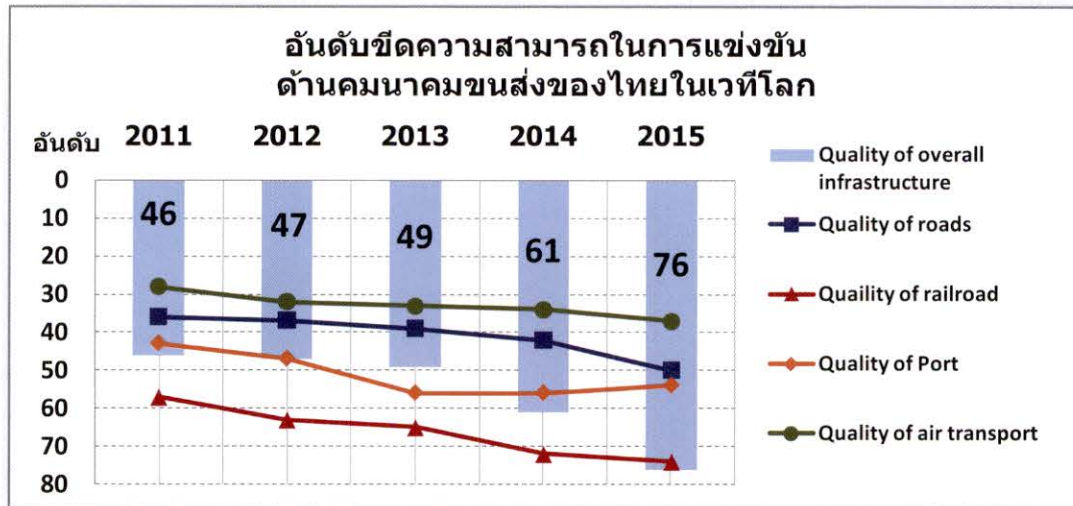
ประกาศที่ ๒ การค้าชายแดนตามแนวเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคิดเป็นร้อยละ ๘๘ ของมูลค่าการค้าชายแดนของไทย : แม้ทั้ง ๖ จังหวัดในระยะที่ ๑ จะมีขนาดทางเศรษฐกิจรวมกันเพียง ร้อยละ ๒.๗ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product; GDP) แต่มีมูลค่าการค้าชายแดนในปี ๒๕๕๗ รวมกันกว่า ๘.๖ แสนล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ ๘๘ ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมดของไทย (รายละเอียดดูในภาคผนวก ก.) ถือเป็นจุดแข็งสำคัญที่โดดเด่นกว่าตัวเลขเศรษฐกิจด้านอื่นๆ และคาดว่าหากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว มูลค่าการค้าชายแดนน่าจะแตะระดับ ๑ ล้านล้านบาท ภายในสิ้นปี ๒๕๕๘ และหากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแล้วเสร็จ ย่อมก่อให้เกิดมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอีกมาก ดังภาพที่ ๒



ภาพที่ ๒ การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

แต่อย่างไรก็ตาม การค้าชายแดนจะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ต้องอาศัยโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ทั่วถึงและเชื่อมโยงระหว่างประเทศและระหว่างฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศด้วย ดังนั้นแผนการคมนาคมของประเทศจึงมีความสำคัญไม่น้อยกว่าการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จึงจำเป็นต้องศึกษาและติดตามความก้าวหน้าไปพร้อมๆ กัน

ประการที่ ๓ ประเทศไทยมีอันดับขีดความสามารถด้านคมนาคมขนส่งที่ลดลง :
 ในช่วงปี ๒๐๑๑ - ๒๐๑๕ ประเทศไทยมีอันดับขีดความสามารถด้านคมนาคมขนส่งที่ลดลง จากอันดับที่ ๔๖ ของโลกในปี ๒๐๑๑ ลงมาอยู่ที่อันดับ ๗๖ ของโลกในปี ๒๐๑๕ และมีแนวโน้มลดลงอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางราง ดังภาพที่ ๓



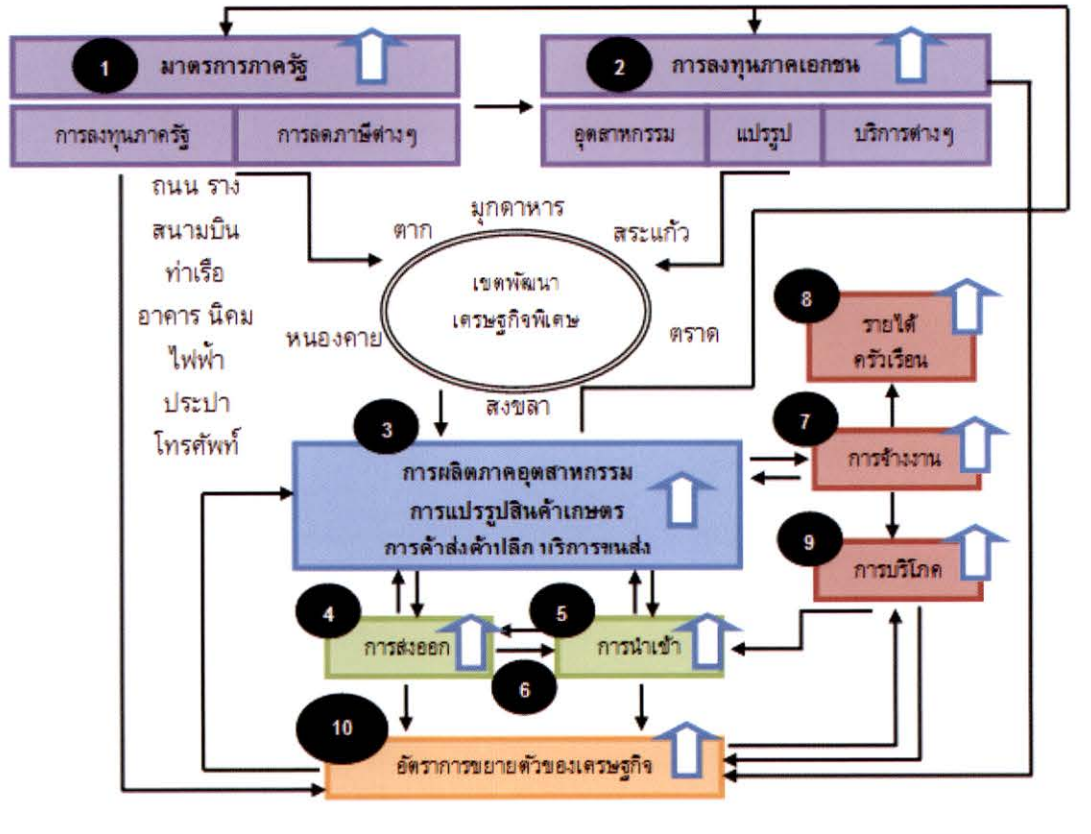
ภาพที่ ๓ อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของไทย

เมื่อหันไปมองประเทศในอาเซียนจะพบความจริงว่าประเทศที่มีระดับการพัฒนาใกล้เคียงกับเราล้วนมีอันดับที่ดีขึ้นมากในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา เช่น ประเทศมาเลเซียจากอันดับที่ ๒๗ ขึ้นเป็นอันดับที่ ๒๐ ประเทศอินโดนีเซียจากอันดับที่ ๔๐ ขึ้นเป็นอันดับที่ ๗๒ ประเทศฟิลิปปินส์จากอันดับที่ ๑๑๓ ขึ้นเป็นอันดับที่ ๙๕ หรือแม้แต่ สปป.ลาว ล่าสุดอยู่ในอันดับที่ ๖๖ ซึ่งดีกว่าประเทศไทย

ดังนั้น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นประตูของการค้าชายแดน การผลิตสินค้า และการท่องเที่ยว ย่อมเกิดการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งตามมา ซึ่งจะส่งผลให้อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการคมนาคมของไทยสูงขึ้น

ประการที่ ๔ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและแผนการคมนาคมขนส่งที่มีผลต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ : การลงทุนในแผนการคมนาคมขนส่งเปรียบเสมือนการลงทุนจำนวนมหาศาลลงสู่ระบบเศรษฐกิจ ส่งผลเชื่อมโยงดังภาพที่ ๔

แนวคิดเบื้องต้นในการเชื่อมโยงแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศ
รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ



ภาพที่ ๔ กลไกของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

หมายเลข ๑ เมื่อรัฐบาลประกาศจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและจัดสรรงบประมาณลงพื้นที่ โดยงบประมาณก่อนแรกเป็นการลงทุนด้านสาธารณูปโภคที่จำเป็น เช่น การคมนาคมทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ ด้านศุลกากร นิคมอุตสาหกรรม สาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ มูลค่ากว่า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ ร่วมกับแผนการคมนาคมของประเทศที่ปรากฏอยู่ใน Action Plan ปี ๒๕๕๘ ของกระทรวงคมนาคมเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ๖ จังหวัด อีกกว่า ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท จากแผนใหญ่มูลค่ากว่า ๙๐๐,๐๐๐ ล้านบาท งบประมาณจำนวนนี้ยังไม่นับรวมเงินลงทุนในโครงการรถไฟทางคู่อีก ๒ โครงการ มูลค่าหลายหมื่นล้านบาท

หมายเลข ๒ ภาคเอกชนเตรียมเข้าไปลงทุนในพื้นที่ทั้ง ๖ จังหวัด ทั้งในอุตสาหกรรมที่รัฐบาลประกาศเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายและอุตสาหกรรมและบริการอื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งไม่มีใครทราบมูลค่าการลงทุนต่อเนื้อที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทราบเพียงว่าการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐจะก่อให้เกิด Crowding - in Effect ของการลงทุนภาคเอกชน

หมายเลข ๓ เมื่อเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแล้วเสร็จจะก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มจากการผลิตสินค้าและบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรแปรรูป บริการขนส่งโลจิสติกส์ การค้าการลงทุนต่างๆ

หมายเลข ๔ วัตถุประสงค์สำคัญของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคือการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกตามความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศที่ ๓ มีการคาดการณ์ว่าหลังจากจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแล้ว มูลค่าการส่งออกชายแดนของทั้ง ๖ จังหวัดจะสามารถขยายตัวปีละประมาณ ร้อยละ ๑๐ สินค้าสำคัญจะสามารถขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีกมากซึ่งจะเสริมให้ AEC โตเด่นขึ้น

หมายเลข ๕ เมื่อการผลิตและการส่งออกขยายตัว การนำเข้าสินค้าจะขยายตัวตามไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าทุนและวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตแล้วส่งออกกลับไปหรือใช้ภายในประเทศ การนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลให้ดุลการค้าเปลี่ยนแปลงไปขึ้นอยู่กับมูลค่าการส่งออกจะมากหรือน้อยกว่ามูลค่าการนำเข้า แต่อย่างไรก็ตาม การเก็บอากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มบนฐานการนำเข้าจะเพิ่มขึ้นตามมูลค่าการนำเข้าที่เพิ่มขึ้น

หมายเลข ๖ เมื่อมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าเพิ่มขึ้น มูลค่าการค้าระหว่างกันจะขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย สนับสนุนให้เกิดการค้าระหว่างกันภายในภูมิภาค (Intra - regional trade) เพิ่มขึ้น เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เติบโตไปด้วยกันกับประเทศเพื่อนบ้าน

หมายเลข ๗ เมื่อเกิดกิจกรรมการผลิต การจ้างงานย่อมเกิดขึ้นตามมา เพราะอุตสาหกรรมเป้าหมายส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานแบบเข้มข้น (Labour - intensive industry) กำลังแรงงานอาจมาจากคนในจังหวัดและ/หรือจังหวัดใกล้เคียง ตลอดจนแรงงานต่างด้าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

หมายเลข ๘ การจ้างงานที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้รายได้ครัวเรือนเพิ่มขึ้น ประชาชนในจังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษย่อมมีความเป็นอยู่ดีขึ้น โอกาสของการเพิ่มรายได้ต่อหัวต่อปีย่อมมีมากขึ้น ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางรายได้จะลดลง

หมายเลข ๙ เมื่อประชาชนมีงานทำและมีรายได้มากขึ้น การจับจ่ายใช้สอยจะขยายตัวตามมา ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้การบริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้น และช่วยให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) และภูมิภาค (Gross Regional Product : GRP) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การบริโภคที่เพิ่มขึ้นอาจทำให้การนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นบ้างตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ

หมายเลข ๑๐ เมื่อ GPP และ GRP ขยายตัว ย่อมทำให้ GDP ขยายตัวโดยอัตโนมัติ เพราะในทางทฤษฎี GPP ของ ๗๖ จังหวัด บวกกับ GPP ของกรุงเทพมหานคร ย่อมเท่ากับ GDP

ดังนั้น จึงเป็นเวลาประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งเดินหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อยกระดับฐานการผลิต ความสามารถในการส่งออก และเป็นการกระจายรายได้สู่ภูมิภาค ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงานตามมา ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยจำเป็นต้องยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมขนส่งอย่างเร่งด่วน เพื่อให้เกิดการขยายตัวของความเจริญและเศรษฐกิจ ซึ่งจะสนับสนุนให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษประสบความสำเร็จในอนาคตอันใกล้

๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษาและติดตาม

๒.๑ เพื่อศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ก่อให้เกิดความล่าช้าของแผนการคมนาคมขนส่ง

๒.๓ เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาอุปสรรคเพื่อเร่งรัดให้เกิดความก้าวหน้าของแผนงาน

๓. ขอบเขตการศึกษาและติดตาม

๓.๑ ศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะที่ ๑ จำนวน ๖ จังหวัด

๓.๑.๑ ด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ด้านศุลกากร และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า

๓.๑.๒ ด้านนโยบายและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๓.๒ ศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมของประเทศที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๓.๒.๑ ความเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศ

๓.๒.๒ ความเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศ

๔. วิธีการและแนวทางการศึกษาและติดตาม

การศึกษานี้เน้นการศึกษาเชิงพรรณนา โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์จากหน่วยงานราชการ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์ รวมถึง การศึกษารายงานการวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยนำแผนการลงทุนพร้อมงบประมาณรายโครงการมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับแผนการคมนาคมขนส่งฯ นอกจากนี้ ยังได้เชิญเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการต่างๆ มาให้ข้อมูลต่อคณะทำงานฯ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการติดตามความก้าวหน้า

๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๕.๑ ทำให้ทราบถึงความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่งในแต่ละด้านของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและของประเทศได้อย่างเป็นระบบและมีขอบเขตที่ชัดเจน

๕.๒ ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับโครงการต่างๆ ด้านการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๕.๓ ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

รายงานฉบับนี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

๑) บทนำ กล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และติดตาม วิธีการศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๒) ข้อมูลพื้นฐานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แบ่งเป็นนโยบายรัฐบาล โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) และข้อมูลพื้นฐาน

๓) ผลการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๔) บทสรุป ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ

บทที่ ๒

ข้อมูลพื้นฐานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๑. นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) และนายกรัฐมนตรี ต้องการให้มีการกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้ง สนับสนุนให้ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม หรือการค้าการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้นจะช่วยลดการอพยพย้ายถิ่นของคนในพื้นที่เข้ามาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วยแก้ปัญหาแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านที่จะเข้ามาทำงานทำในประเทศไทย จึงทำให้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ และมีคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๗๒/๒๕๕๗ แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ โดยมี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เป็นประธานที่ประชุม ได้ให้ความเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทย โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้เห็นชอบหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ๔ เรื่อง ได้แก่

- ๑) สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน
- ๒) การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ
- ๓) มาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าว
- ๔) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านบุคลากรในพื้นที่ เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรม

ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและเชื่อมโยงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

พร้อมกันนี้ได้กำหนดแผนการดำเนินงานและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ประกอบกับให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ทำการประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเรื่องความก้าวหน้า การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคง ความพึงพอใจของภาคส่วนต่างๆ ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ปรับปรุงเพื่อการปฏิบัติเป็นไปอย่างถูกต้องมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ เพื่อนำมาใช้ประกอบในการพัฒนาและจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะต่อไปให้มีประสิทธิภาพ

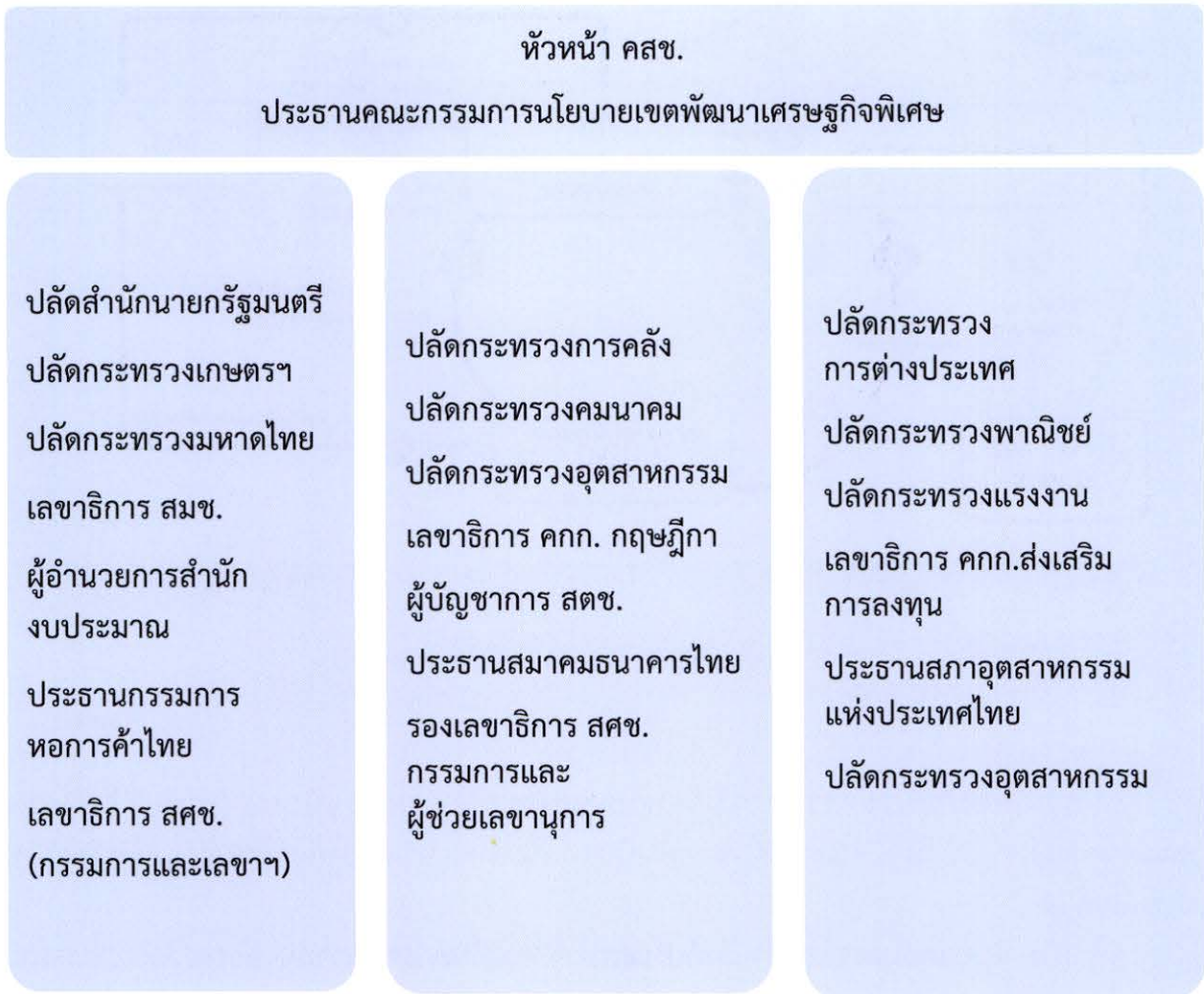
วัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๑. ความต้องการเชื่อมโยงกับอาเซียน
๒. ต่อยอดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
๓. เพิ่มปริมาณการค้า
๔. พัฒนาเมืองชายแดน

๒. โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) หรือรองหัวหน้า คสช. ที่หัวหน้า คสช. มอบหมาย เป็นประธาน คณะกรรมการประกอบด้วย ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวง อุตสาหกรรม เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประธานกรรมการหอการค้าไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

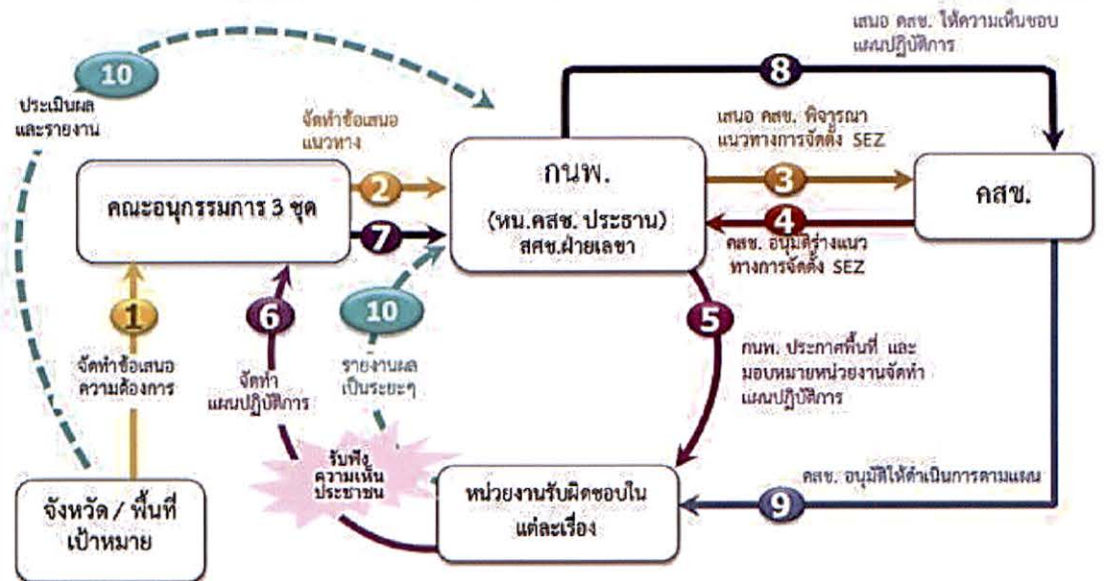
โครงสร้างคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)



อำนาจหน้าที่

๑. ให้ความเห็นชอบและเสนอร่างหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
๒. กำหนดแนวทางให้หน่วยงานถือปฏิบัติเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
๓. กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน
๔. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
๕. เชิญเจ้าหน้าที่ บุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง
๖. ออกระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง เพื่อปฏิบัติการตามคำสั่งนี้
๗. เสนอแนะต่อ คสช. เพื่อให้ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ
๘. ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อเป็นไปตามคำสั่งนี้ หรือตามที่ คสช. หรือหัวหน้า คสช.

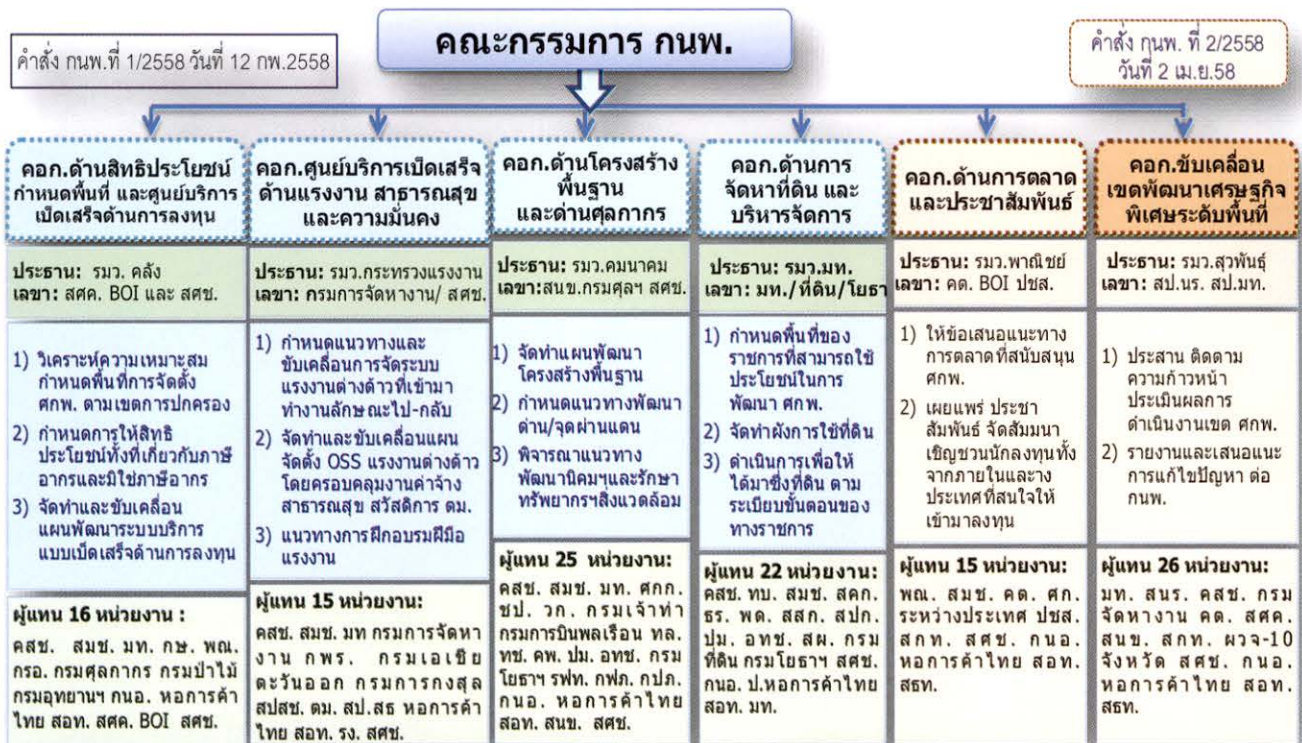
มอบหมาย



ภาพที่ ๕ แผนปฏิบัติการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ต่อมาคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้จัดตั้งคณะกรรมการจำนวน ๖ คณะ เพื่อให้การดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกิดผลเป็นรูปธรรมประกอบด้วย

๑. คณะกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ กำหนดพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน
๒. คณะกรรมการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุขและความมั่นคง
๓. คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร
๔. คณะกรรมการจัดหาที่ดิน และบริหารจัดการ
๕. คณะกรรมการด้านการตลาด และประชาสัมพันธ์
๖. คณะกรรมการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระดับพื้นที่
มีอำนาจหน้าที่ตามภาพที่ ๖



ภาพที่ ๖ โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะคณะอนุกรรมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือ คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ซึ่งได้กำหนดแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างฯ ดังนี้

๑. คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ กำหนดแนวทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้พื้นที่ด้านศุลกากร/จุดผ่านแดนเป็นตัวแทนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่จะพัฒนาไปก่อน เนื่องจากเป็นประตูการค้าสำคัญตามนโยบาย กนพ. ที่จะต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ

๒. เป้าประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและบริเวณใกล้เคียงให้มีคุณภาพดี สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักของประเทศ รวมถึงบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการสัญจรของคนข้ามพรมแดน

๓. การจัดแบ่งลำดับตามความสำคัญของโครงการ

๓.๑ แผนงานหลัก (ระยะเร่งด่วน) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(๑) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมหลักในพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และอำนวยความสะดวกบริเวณด้านชายแดน

(๒) เพื่อโครงข่ายเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงด้านชายแดน

(๓) เพื่อมีความสอดคล้องตามกิจกรรมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ สศช.

ศึกษาไว้เบื้องต้น

(๔) ให้โครงการมีความพร้อมหรือมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหา

๓.๒ แผนงานรอง (ระยะต่อไป) มีวัตถุประสงค์เพื่อ

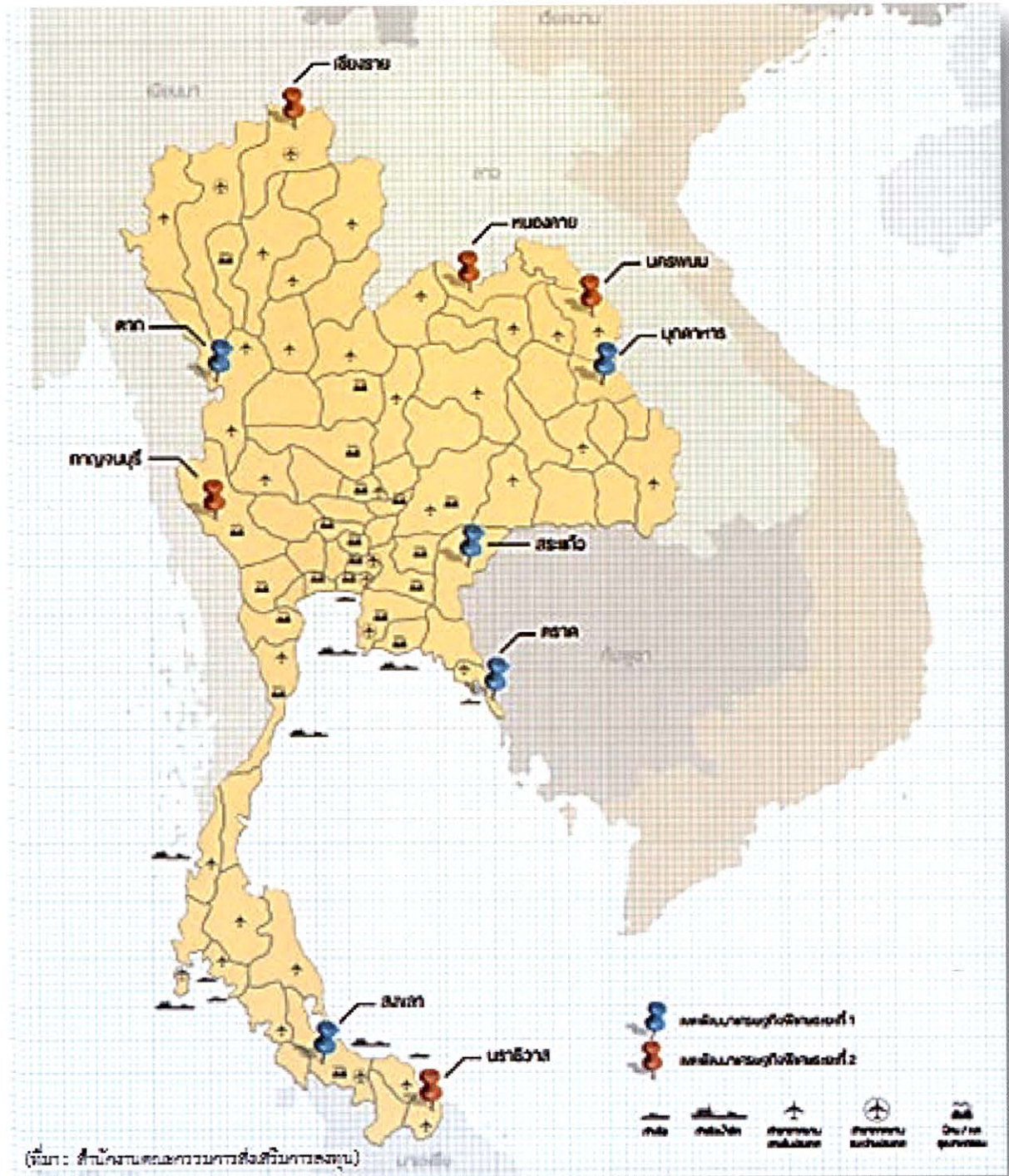
(๑) เป็นส่วนต่อขยายหรือรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

(๒) โครงข่ายเส้นทางรองที่เชื่อมโยงด้านชายแดน

(๓) โครงการขาดพร้อมแต่มีความจำเป็น เช่น อยู่ระหว่างการศึกษาคงความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๓. ข้อมูลพื้นฐานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ในปี ๒๕๕๗ ทั้ง ๖ จังหวัดสามารถจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มได้รวมกัน ๙,๘๒๕ ล้านบาท มีโครงการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่อนุมัติในปี ๒๕๕๗ แล้ว ๓๐ โครงการ คิดเป็นจำนวนเงิน ๔,๙๔๗ ล้านบาท มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการในปี ๒๕๕๗ กว่า ๒๐๐ โรงงาน และมีนักท่องเที่ยวผ่านแดนในปี ๒๕๕๗ อีกประมาณ ๔ ล้านคนต่อปี ดังนั้น ทั้ง ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถือว่าย่างมีศักยภาพในการเติบโตอีกมาก การมีแผนการคมนาคมขนส่งมูลค่า ๑.๙ ล้านล้านบาท จะช่วยให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีความโดดเด่นและขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคต ในขณะที่เดียวกันความคุ้มค่าจากการลงทุนย่อมมีสูงตามไปด้วย



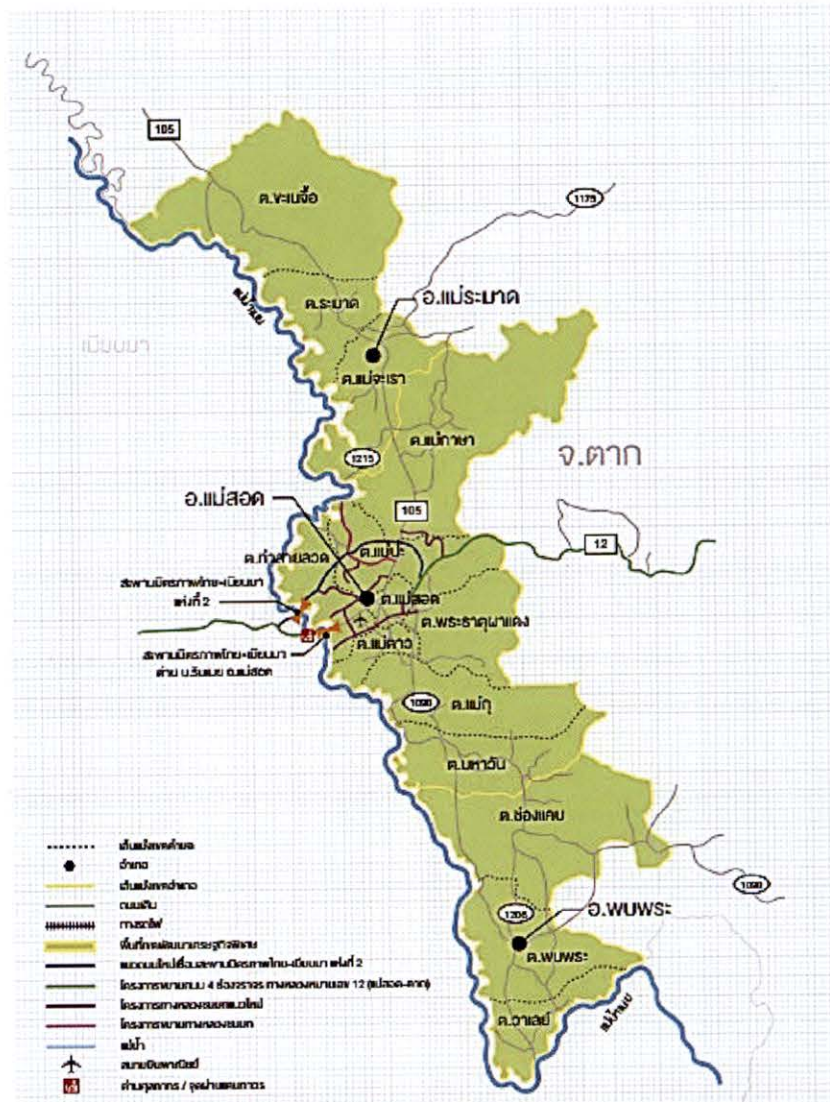
ภาพที่ ๗ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
ที่มา : คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ได้รวบรวมข้อมูลพื้นฐานทางเศรษฐกิจของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง ๖ จังหวัด เพื่อใช้ประกอบการศึกษาถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจที่พึงจะมีในอนาคต จากโครงการคมนาคมขนส่ง โดยจำแนกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

จังหวัดตาก

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ประกอบด้วย

- อำเภอแม่สอด ครอบคลุมพื้นที่ตำบลท่าสายลวด ตำบลพระธาตุผาแดง ตำบลแม่กาษา ตำบลแม่กู่ ตำบลแม่ดาว ตำบลแม่ปะ ตำบลแม่สอด และตำบลมหาวัน
 - อำเภอพบพระ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลช่องแคบ ตำบลพบพระ และตำบลวาลีย์
 - อำเภอระมาด ครอบคลุมพื้นที่ตำบลชะเนงใจ ตำบลแม่จะเรา และตำบลแม่ระมาด
- ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ๘๘๖,๘๗๕ ไร่



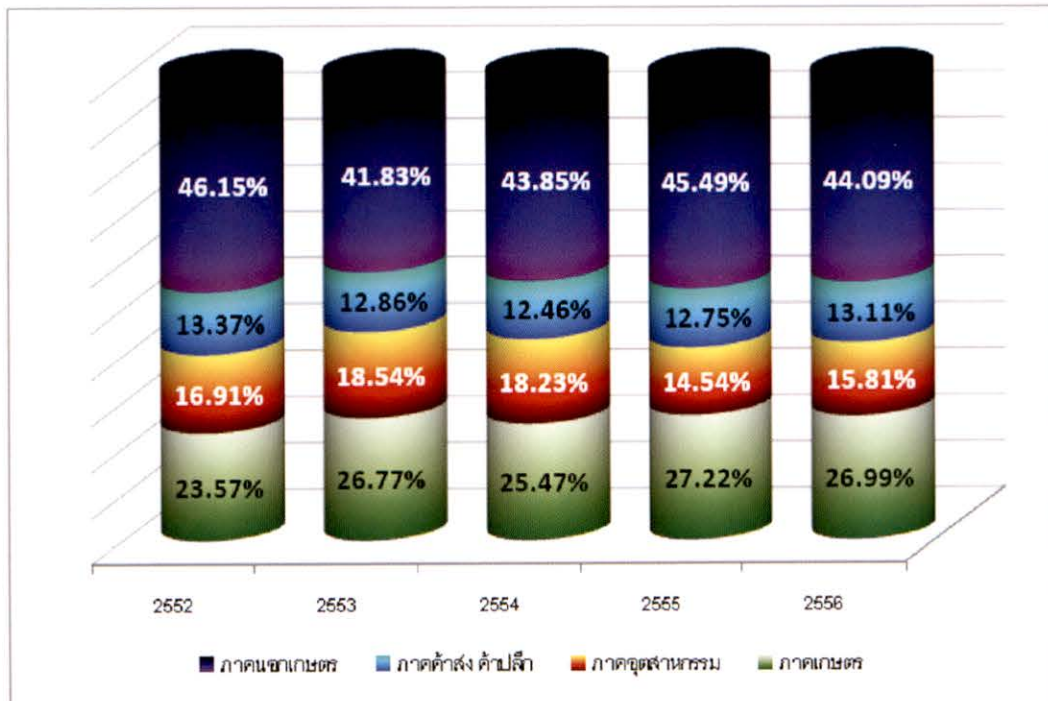
ภาพที่ ๘ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

๑) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด อัตรการขยายตัว และรายได้ต่อหัวประชากร

ข้อมูลล่าสุดปี ๒๕๕๖ ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดตาก มีขนาด ร้อยละ ๐.๓๑ ของ GDP ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๘๔ จากปี ๒๕๕๕ สาขาหลักเศรษฐกิจ คือ ภาคเกษตรกรรม ร้อยละ ๒๖.๙๙ ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๑๕.๘๑ และค้าส่งค้าปลีก ร้อยละ ๑๓.๑๑ รายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ ๗๗,๘๑๙ บาท เพิ่มขึ้นถึง ร้อยละ ๒.๔๓ จากปี ๒๕๕๕ ในปี ๒๕๕๗ มีประชากรประมาณ ๕๓๙,๐๐๐ คน

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	7,244	9,533	8,963	10,728	10,831
ภาคอุตสาหกรรม	5,197	6,604	6,415	5,730	6,344
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	4,110	4,579	4,384	5,024	5,263
ภาคนอกเกษตร	14,185	14,900	15,430	17,929	17,698
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	30,736	35,617	35,192	39,410	40,136
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	54,229	67,834	67,409	75,970	77,819
ผลิตภัณฑ์มวลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๑ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดตาก (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๙ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดตาก
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๔๔๒ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๔.๙ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๓๙๙ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๓.๓ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๔๓ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๓๑.๓ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอดรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๙๗๓ คัน ลดลง ร้อยละ ๓๒.๖ และยอดรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๒,๓๒๘ คัน ขยายตัว ร้อยละ ๒.๕ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดี แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลงเพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี ๒๕๕๖ บวกกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำและการท่องเที่ยวลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๑ โครงการ เท่ากับปีก่อน คิดเป็นจำนวนเงิน ๔๐ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๙๒.๕ มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ มีจำนวน ๕๒ โรงงาน ขยายตัว ร้อยละ ๑๐.๖ คิดเป็นจำนวนเงิน ๗๙๙ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๖๓.๔ และมีการจ้างคนงาน ๑,๖๔๖ คน ขยายตัว ร้อยละ ๒๘.๗ นอกจากนี้ ยอดรถบรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๒,๓๙๒ คัน ลดลง ร้อยละ ๐.๓ จะเห็นว่าการลงทุนในปีที่ผ่านมายังไม่ดีนักตามสถานการณ์การลงทุนของประเทศที่หดตัว ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลในจังหวัดตากจะเน้นการใช้แรงงานเข้มข้น (Labor Intensive) เพอร์นิเจอร์ และโลจิสติกส์

๔) การค้าชายแดนกับเมียนมา

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าชายแดนไทยกับเมียนมามีมูลค่าการค้ารวม ๑๘๑,๙๕๖.๔๕ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๔.๗๘ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า ๘๒,๒๘๘.๓๓ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๕.๙๕ และการนำเข้ามูลค่า ๙๙,๖๖๘.๑๒ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๓.๘๔ ไทยขาดดุลการค้า ๑๗,๓๗๙.๗๙ ล้านบาท ด้านแม่สอด จังหวัดตาก มีสัดส่วนมูลค่าการค้าส่งออกคิดเป็น ร้อยละ ๖๘.๐๙ ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับเมียนมา ขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๔.๓๗

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย – เมียนมา (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านแม่สอด จ.ตาก	48,994.42	56,032.69	14.37	68.09
2	ด้านระนอง	15,431.78	13,837.29	-10.33	16.82
3	ด้านแม่สอด จ.เชียงราย	9,318.90	7,535.63	-19.14	9.16
4	ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย	2,254.52	3,110.46	37.97	3.78
5	ด้านสังขละบุรี จ.กาญจนบุรี	1,254.88	968.95	-22.79	1.18
	อื่น ๆ	410.12	803.31	95.87	0.98
	มูลค่ารวม	77,664.62	82,288.33	5.95	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - เมียนมา รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านสังขละบุรี จ.กาญจนบุรี	91,132.14	97,472.30	6.96	97.80
2	ด้านระนอง	1,237.44	1,390.65	12.38	1.40
3	ด้านแม่สะเรียง	284.30	477.26	67.87	0.48
4	ด้านแม่สอด จ.เชียงราย	519.44	133.00	-74.39	0.13
5	ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	108.86	129.16	18.68	0.13
	อื่น ๆ	2,701.49	65.75	97.57	0.07
	มูลค่ารวม	95,983.67	99,668.12	3.84	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๓ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - เมียนมา รายด้าน

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - เมียนมา (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	เครื่องคั้นที่มีแอลกอฮอล์	5,707.89	5,569.28	-2.43	6.77
2	น้ำมันดิเซล	6,617.97	4,935.56	-25.42	6.00
3	เครื่องโทรสาร โทรพิมพ์ ฯ	3,119.05	4,193.52	34.45	5.10
4	เครื่องคั้นที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,737.63	4,032.24	7.88	4.90
5	ผ้าฝ้ายและผ้า	3,692.16	3,963.52	7.35	4.82
	อื่น ๆ	54,789.92	59,594.21	8.77	72.41
	มูลค่ารวม	77,664.62	82,288.33	5.95	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๔ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - เมียนมา รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ก๊าซธรรมชาติ	91,021.64	97,343.19	6.95	97.67
2	โค กระบือ สุกร แพะ แกะ	1,548.19	671.75	-56.61	0.67
3	สัตว์น้ำ	529.19	321.91	-39.17	0.32
4	ผลิตภัณฑ์อื่นๆจากสัตว์	161.71	308.63	90.85	0.31
5	ผลิตภัณฑ์ฯไม่อื่นๆ	368.02	237.74	-35.40	0.24
	อื่น ๆ	2,354.92	784.90	-66.67	0.79
	มูลค่ารวม	95,983.67	99,668.12	3.84	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๕ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - เมียนมา รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

ไม่มีการบันทึกจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว

๖) เศรษฐกิจประเทศเมียนมา

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจเมียนมาในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมาและ ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ปีละ ร้อยละ ๘.๕ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ อาจขยายตัวได้ประมาณ ร้อยละ ๘.๐ เป็นอัตราการเติบโตที่สูงติดอันดับต้นๆ ของโลก นั้นหมายถึงมูลค่าของไทยด้านฝั่งตะวันตก จะมีความต้องการซื้อสินค้าจากไทยผ่านช่องทางจังหวัดตากมากขึ้น

๗) สาธารณูปโภคพื้นฐานในพื้นที่

โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ประกอบด้วย ถนนสายเอเชียสาย AH ๑๖ เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดพิจิตรโลก จังหวัดขอนแก่น ไปออกจังหวัดมุกดาหาร และสาย AH ๑ เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านพื้นที่ภาคกลาง ไปออกอำเภอรัฐประเศ จังหวัดสระแก้ว นอกจากนี้ รัฐบาลมีแผนสร้างรถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร และขยายสนามบินแม่สอด ซึ่งจะเอื้อต่อการค้าการลงทุนในจังหวัด ถือเป็นจุดแข็งและโอกาสของจังหวัด อีกทั้งอำเภอแม่สอด สามารถเป็นประตูเชื่อมโยงไปยังย่างกุ้งซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมียนมา สามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและจีนตอนใต้ และอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

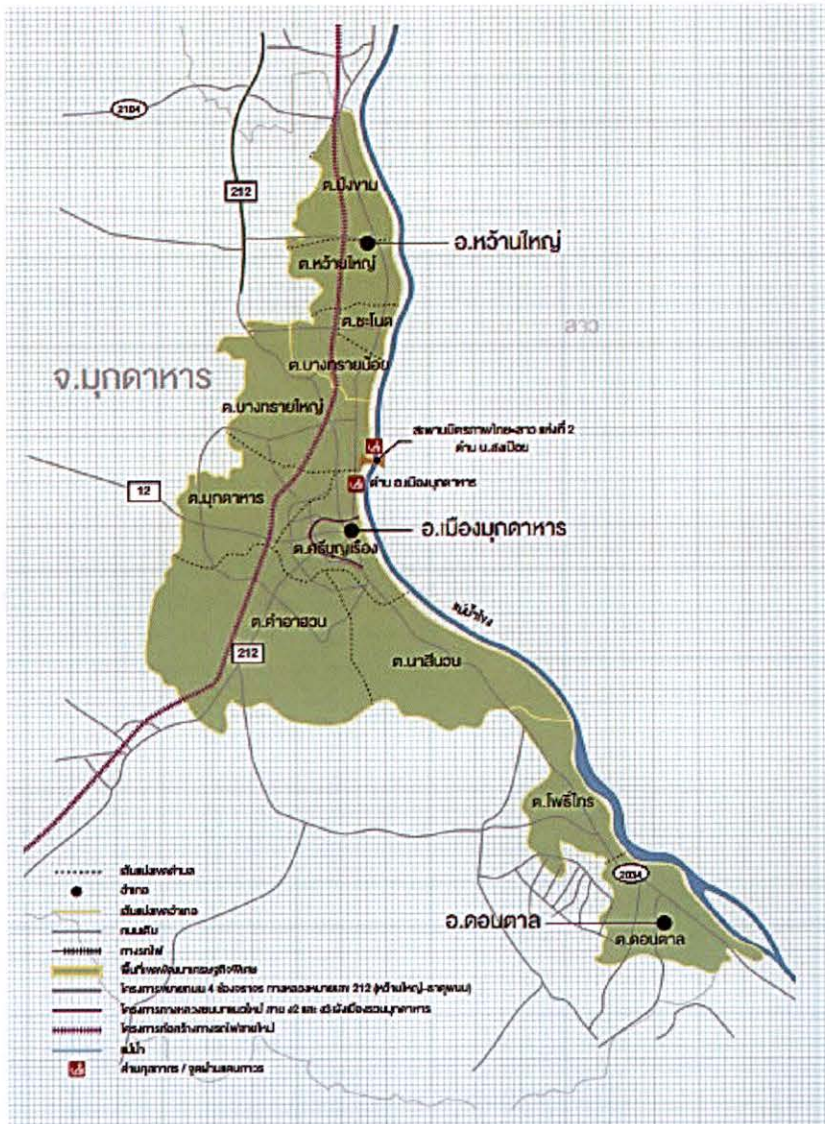


ภาพที่ ๑๐ โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ ถนนสายเอเชียสาย AH ๑๖ เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

จังหวัดมุกดาหาร

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ประกอบด้วย

- อำเภอเมืองมุกดาหาร ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคำอาฮวน ตำบลนาสีนวน ตำบลบางทรายใหญ่ ตำบลมุกดาหาร และตำบลศรีบุญเรือง
- อำเภอหว้านใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลชะโนด ตำบลบางทรายน้อย ตำบลป่งขาม และตำบลหว้านใหญ่
- อำเภอดอนตาล ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลดอนตาล และตำบลโพธิ์ไทร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ๓๖๑,๕๔๒ ไร่ (๕๗๘.๕ ตารางกิโลเมตร)



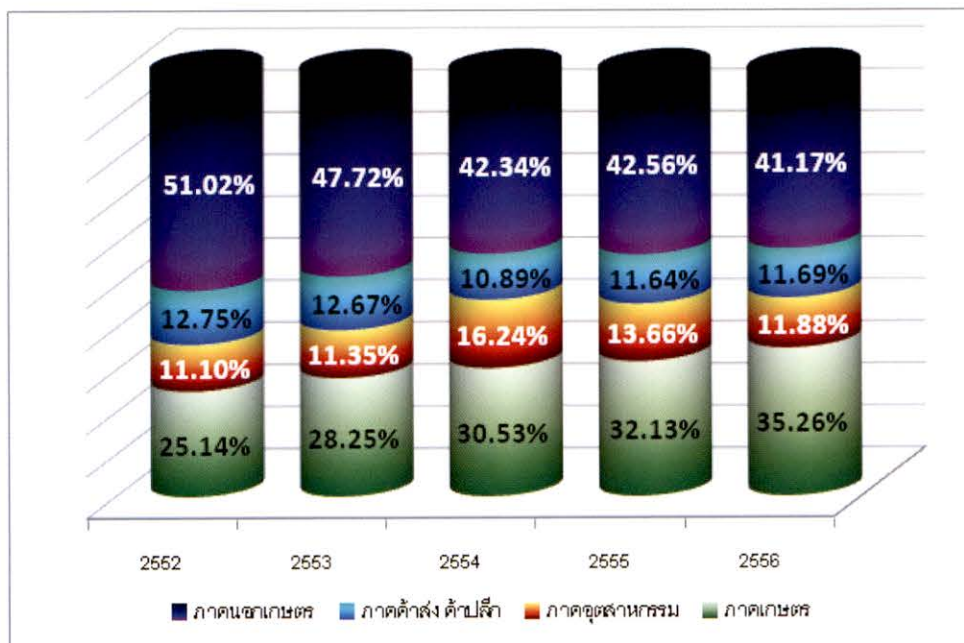
ภาพที่ ๑๑ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

๑) ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัด อัตราการขยายตัว และรายได้ต่อหัวประชากร

ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๕๖ เศรษฐกิจจังหวัดมุกดาหาร มีขนาด ร้อยละ ๐.๑๘ ของ GDP ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้น ๒,๗๓๐ ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ ๑๓.๖๒ จากปี ๒๕๕๕ เสาหลักเศรษฐกิจคือภาคเกษตร ร้อยละ ๓๕.๒๖ อุตสาหกรรม ร้อยละ ๑๑.๘๘ และค้าส่งค้าปลีก ร้อยละ ๑๑.๖๙ รายได้ต่อหัวในปี ๒๕๕๖ อยู่ที่ ๖๔,๖๔๘ บาท ลดลง ร้อยละ ๐.๘ จากปีก่อนปี ๒๕๕๗ มีประชากรประมาณ ๓๔๖,๐๐๐ คน

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	3,567	4,501	5,914	6,437	8,026
ภาคอุตสาหกรรม	1,575	1,808	3,146	2,738	2,705
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	1,809	2,019	2,109	2,333	2,662
ภาคนอกเกษตร	7,240	7,603	8,202	8,528	9,372
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด	14,191	15,931	19,370	20,035	22,764
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	40,080	44,608	54,452	56,623	64,648
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๖ มูลค่าผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๑๒ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหาร
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๗๘๗ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๖.๓ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๓๒๙ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๖.๑ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๔๕๘ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๖.๔ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอตรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๒,๑๑๓ คัน ลดลง ร้อยละ ๒๘.๕ และยอตรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๑,๙๔๘ คัน ลดลง ร้อยละ ๑๕.๒ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดีเช่นกัน แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลงเพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี ๒๕๕๖ ประกอบกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำและการท่องเที่ยวที่ลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๔ โครงการ ขยายตัว ร้อยละ ๓๓.๓ คิดเป็นจำนวนเงิน ๒,๐๑๐ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๕๙๓.๑ และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๑ โรงงาน ลดลง ร้อยละ ๓๕.๓ จำนวนเงิน ๗๘.๒ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๖๕.๗ ส่วนยอตรถบรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๗๑๘ คัน ลดลง ร้อยละ ๑๐.๖ ทั้งหมดเป็นการลดลงตามภาพการลงทุนของประเทศ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลคือ สาขาการค้า การขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ คลังสินค้า และอิเล็กทรอนิกส์

๔) การค้าชายแดนกับลาว

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว มีมูลค่าการค้ารวม ๑๓๘,๗๘๘.๐๘ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๑๒.๐๑ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า ๑๐๕,๙๘๖.๗๑ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๓.๙๒ และการนำเข้ามูลค่า ๓๒,๘๐๑.๓๗ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๔๙.๕๙ ไทยได้ดุลการค้า ๗๓,๑๘๕.๓๔ ล้านบาท สัดส่วนมูลค่าการส่งออกด้านชายแดนมุกดาหารคิดเป็น ร้อยละ ๑๙.๔๖ ของการค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕๑.๓๔

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านหนองคาย	49,000.84	45,394.58	-7.36	42.83
2	ด้านมุกดาหาร	13,626.72	20,622.35	51.34	19.46
3	ด้านทิวภุมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	11,377.65	10,732.63	-5.67	10.13
4	ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย	6,572.68	6,631.10	0.89	6.26
5	ด้านทุ่งช้าง	4,805.22	6,176.49	28.54	5.83
	อื่น ๆ	16,602.02	16,429.56	-1.04	15.50
	มูลค่ารวม	101,985.13	105,986.71	3.92	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๗ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านมุกดาหาร	18,392.70	22,180.22	20.59	67.62
2	ด้านหนองคาย	1,135.07	3,170.00	179.28	9.66
3	ด้านทิวภุมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	1,200.80	2,326.42	93.74	7.09
4	ด้านนครพนม	186.55	1,807.54	868.94	5.51
5	ด้านท่าลี่	141.22	799.47	466.13	2.44
	อื่น ๆ	870.50	2,517.72	189.23	7.68
	มูลค่ารวม	21,926.84	32,801.37	49.59	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๘ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	น้ำมันดีเซล	16,869.40	13,336.32	-20.94	12.58
2	รถยนต์ อุปกรณ์ ฯ	12,749.12	12,733.35	-0.12	12.01
3	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	4,866.00	7,174.85	47.45	6.77
4	น้ำมันเบนซิน	5,646.93	4,439.43	-21.38	4.19
5	สินค้าอุปโภคบริโภคอื่น ๆ	2,157.99	2,866.39	32.83	2.70
	อื่น ๆ	59,695.68	65,436.37	9.62	61.75
	มูลค่ารวม	101,985.13	105,986.71	3.92	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๙ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	13,904.55	10,170.56	-26.86	31.01
2	พลังงานไฟฟ้า	-	7,987.35	N/A	24.35
3	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณ ฯ	3,496.30	7,586.81	117.00	23.13
4	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	733.22	1,517.47	106.96	4.63
5	ไม้แปรรูป	950.63	987.79	3.91	3.01
	อื่น ๆ	2,842.14	4,551.39	60.14	13.87
	มูลค่ารวม	21,926.84	32,801.37	49.59	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๐ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๗๒,๐๒๘ คน ขยายตัวร้อยละ ๑๓.๗ บ่งชี้ว่ายังมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเข้ามาทางจังหวัดมุกดาหารมากขึ้น

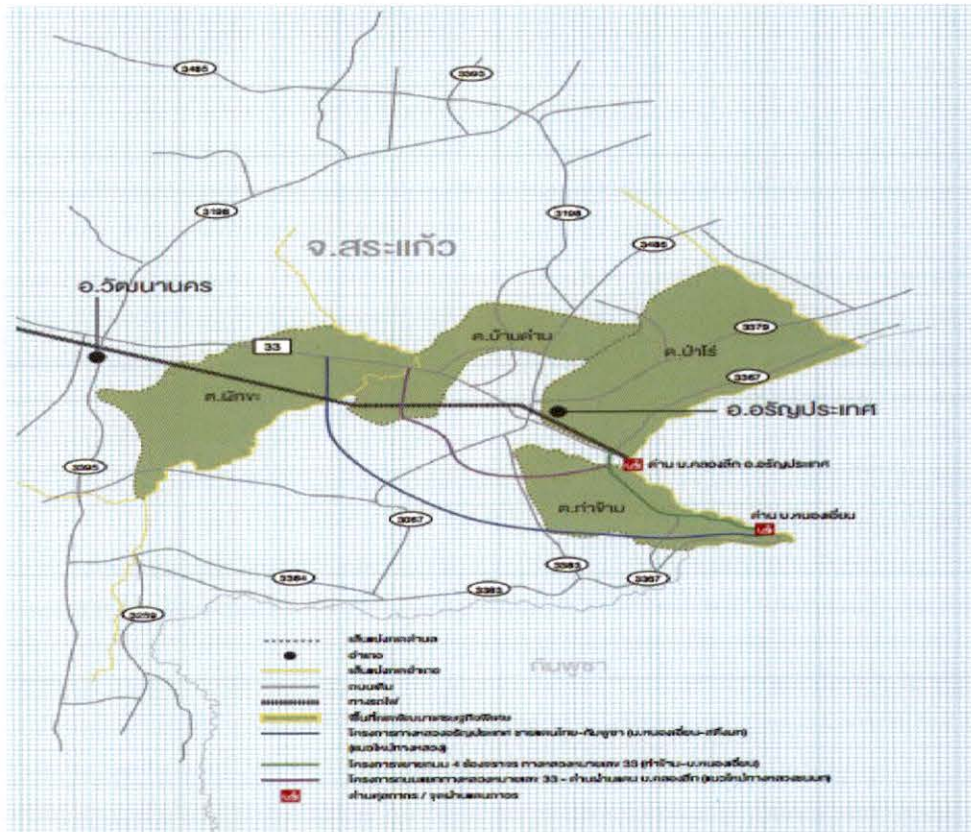
๖) เศรษฐกิจ สปป.ลาว

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจ สปป.ลาว ในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา และปี ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ ร้อยละ ๗.๔ และร้อยละ ๗๒ ตามลำดับ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ ขยายตัวประมาณ ร้อยละ ๗.๕ ถือเป็นอีกประเทศที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วติดอันดับโลกเช่นกัน

๗) สาธารณูปโภคพื้นฐาน

สาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย ถนนสายเอเชีย AH ๑๖ ผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก ไปออกอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (ดูภาพที่ ๗) นอกจากนี้ รัฐบาลมีแผนสร้างรถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร และโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ผ่านจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดมุกดาหาร ถึงจังหวัดนครพนม ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่ง ค่าขาย และการท่องเที่ยว ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ถือเป็นจุดแข็งและโอกาสที่เห็นได้ชัด

อนึ่ง จังหวัดมุกดาหารอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ สปป.ลาว และประเทศเวียดนามที่สามารถต่อไปยังประเทศในแถบตะวันออกไกล (ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง และไต้หวัน) และเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญเช่น ผลไม้ อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้



ภาพที่ ๑๓ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว

จังหวัดสระแก้ว

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย

- อำเภออัญประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่
 - อำเภอวัฒนานคร ครอบคลุมพื้นที่ตำบลผักชะ
- ครอบคลุมพื้นที่ ๒๐๗,๕๐๐ ไร่ (๓๓๒ ตารางกิโลเมตร)

๑) ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด อัตราการขยายตัว และรายได้ต่อหัวประชากร

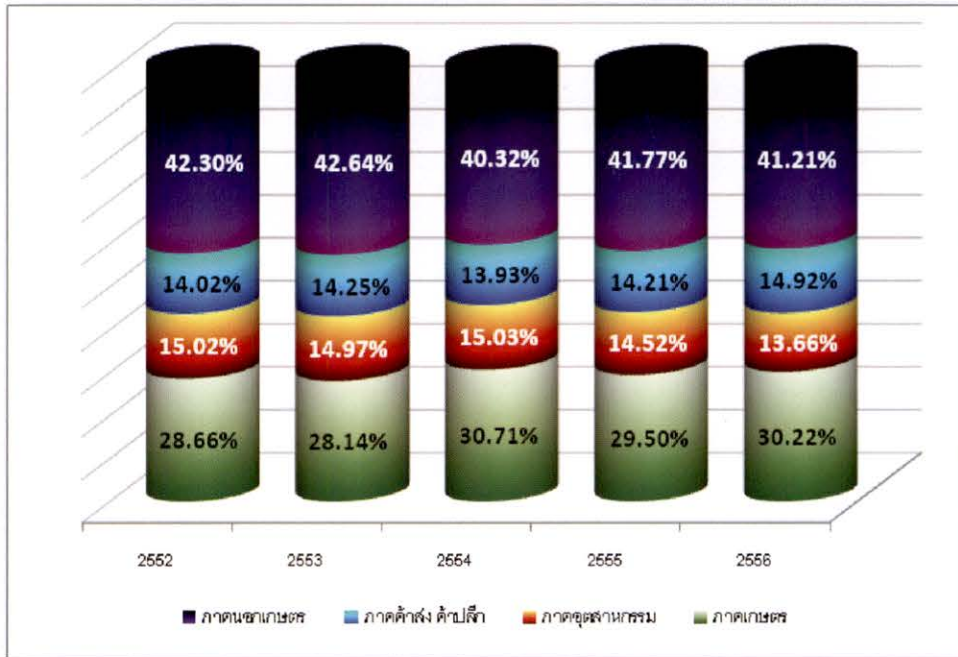
ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๕๖ เศรษฐกิจ จังหวัดสระแก้ว มีขนาด ร้อยละ ๐.๒๖ ของ GDP ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด ขยายตัว ร้อยละ ๑.๘๓ จากปีก่อนหน้าเสาหลักเศรษฐกิจคือภาคเกษตร ร้อยละ ๓๐.๒๒ ค้าส่งค้าปลีก ร้อยละ ๑๔.๙๒ และอุตสาหกรรม ร้อยละ ๑๓.๖๖ รายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ ๕๗,๑๑๖ บาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๐.๑๒ จากปีก่อนหน้า ในปี ๒๕๕๗ จังหวัดสระแก้วมีประชากรประมาณ ๕๕๒,๐๐๐ คน



ภาพที่ ๑๔ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก
(East - West Economic Corridor : EWECEC)

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	7,591	7,582	9,452	9,681	10,097
ภาคอุตสาหกรรม	3,978	4,034	4,626	4,766	4,565
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	3,713	3,839	4,287	4,663	4,985
ภาคนอกเกษตร	11,204	11,488	12,408	13,707	13,771
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	26,487	26,943	30,773	32,817	33,417
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	48,120	48,505	54,420	57,046	57,116
ผลิตภัณฑ์มวลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๑๑ แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสระแก้ว (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๑๕ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดสระแก้ว
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๖๔๔ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๓๐.๒ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๔๕๗ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๖.๕ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๑๘๗ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๘๒.๓ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๕๘๒ คัน ลดลง ร้อยละ ๓๔.๗ และยอรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๐,๗๒๓ คัน ลดลง ร้อยละ ๙.๗ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดีเช่นกัน แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลงเพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี ๒๕๕๖ ประกอบกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำและการท่องเที่ยวลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๑ โครงการ ลดลง ร้อยละ ๘๐.๐ คิดเป็นจำนวนเงิน ๒๐๐ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๘๙.๙ และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๕๘ โรงงาน ขยายตัวถึง ร้อยละ ๔๑.๕ จำนวนเงิน ๒๙๓.๔ ล้านบาท หดตัว ร้อยละ ๙๐.๑ และคนงาน ๓๓๖ คน หดตัว ร้อยละ ๕๗.๘ ส่วนยอรถบรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๔๗๗ คัน ลดลง ร้อยละ ๑๗.๑ ทั้งหมดเป็นการลดลงตามภาพการลงทุนของประเทศ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลคือ การแปรรูปสินค้าเกษตร และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๔) การค้าขายแดนกับกัมพูชา

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา มีมูลค่ารวม ๑๐๒,๘๗๕.๕๑ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๐.๙๖ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งออกเป็น การส่งออกมูลค่า ๘๕,๙๑๙.๖๑ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๘.๘๒ และการนำเข้ามูลค่า ๑๖,๙๕๖.๓๐ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๒๓.๒๓ ไทยได้ดุลการค้า ๖๘,๙๖๓.๓๑ ล้านบาท ต่ำนอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกคิดเป็น ร้อยละ ๕๘.๖๕ ของมูลค่าการค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา ขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔.๐๑

การส่งออกชายแดนไทย-กัมพูชา(ม.ค.-ต.ค.๕๘) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	48,444.27	50,388.49	4.01	58.65
2	ด้านคลองใหญ่ จ.ตราด	22,715.90	23,828.44	4.90	27.73
3	ด้านจันทบุรี	5,314.84	9,783.71	84.08	11.39
4	ด้านช่องจอม จ.สุรินทร์	2,086.22	1,633.53	-21.70	1.90
5	ด้านทิวภังสหาร จ.อุบลราชธานี	396.68	285.43	-28.05	0.33
	ด้านส่วนกลางอื่นๆ	0.00	0.00	N/A	0.00
	มูลค่ารวม	78,957.90	85,919.61	8.82	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๒ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย – กัมพูชา (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	10,042.15	9,529.09	-18.85	56.20
2	ด่านศุกการตองใหญ่ จ.ตราด	1,675.58	2,219.00	32.43	13.09
3	จุดผ่อนปรนบ้านเขาคิน จ.สระแก้ว	463.45	1,697.25	266.22	10.01
4	จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ จ.สระแก้ว	745.08	1,397.72	87.59	8.24
5	จุดผ่อนปรนบ้านคาพระตา จ.สระแก้ว	492.14	1,292.95	162.72	7.63
	อื่นๆ	341.96	820.29	139.88	4.83
	มูลค่ารวม	13,760.36	16,956.30	23.23	100.00

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๓ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน

การส่งออกชายแดนไทย-กัมพูชา(ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	เครื่องคิดที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,999.74	5,398.52	34.97	6.28
2	รถยนต์ฯ	3,206.37	4,166.78	29.95	4.85
3	ยานพาหนะอื่น ๆ	3,633.94	3,781.18	4.05	4.40
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	2,662.30	3,385.07	27.15	3.94
5	เครื่องชนิดสันดาปภายในฯ	3,352.31	3,330.70	-0.64	3.88
	อื่น ๆ	62,103.24	65,857.36	6.04	76.65
	มูลค่ารวม	78,957.90	85,919.61	8.82	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๔ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย – กัมพูชา (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณ ฯ	4,251.64	5,007.97	17.79	29.53
2	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	1,739.05	4,963.18	185.40	29.27
3	त्वคและสายเคเบิล ฯ	1,758.13	2,393.30	36.13	14.11
4	อะลูมิเนียม ฯ	941.86	884.55	-6.08	5.22
5	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่น ๆ	427.10	666.52	56.06	3.93
	อื่น ๆ	4,642.58	3,040.78	-34.50	17.94
	มูลค่ารวม	13,760.36	16,956.30	23.23	100.00

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๕ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

ไม่มีการบันทึกจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นลูกค้าขายและแรงงาน

๖) เศรษฐกิจประเทศกัมพูชา

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจกัมพูชาในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา และ ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ ร้อยละ ๗.๒ และร้อยละ ๗.๓ ตามลำดับ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ ขยายตัวได้ประมาณ ร้อยละ ๗.๕ หมายถึงคู่ค้าด้านฝั่งตะวันออกของไทยยังมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง และยังมีกำลังซื้อสูง

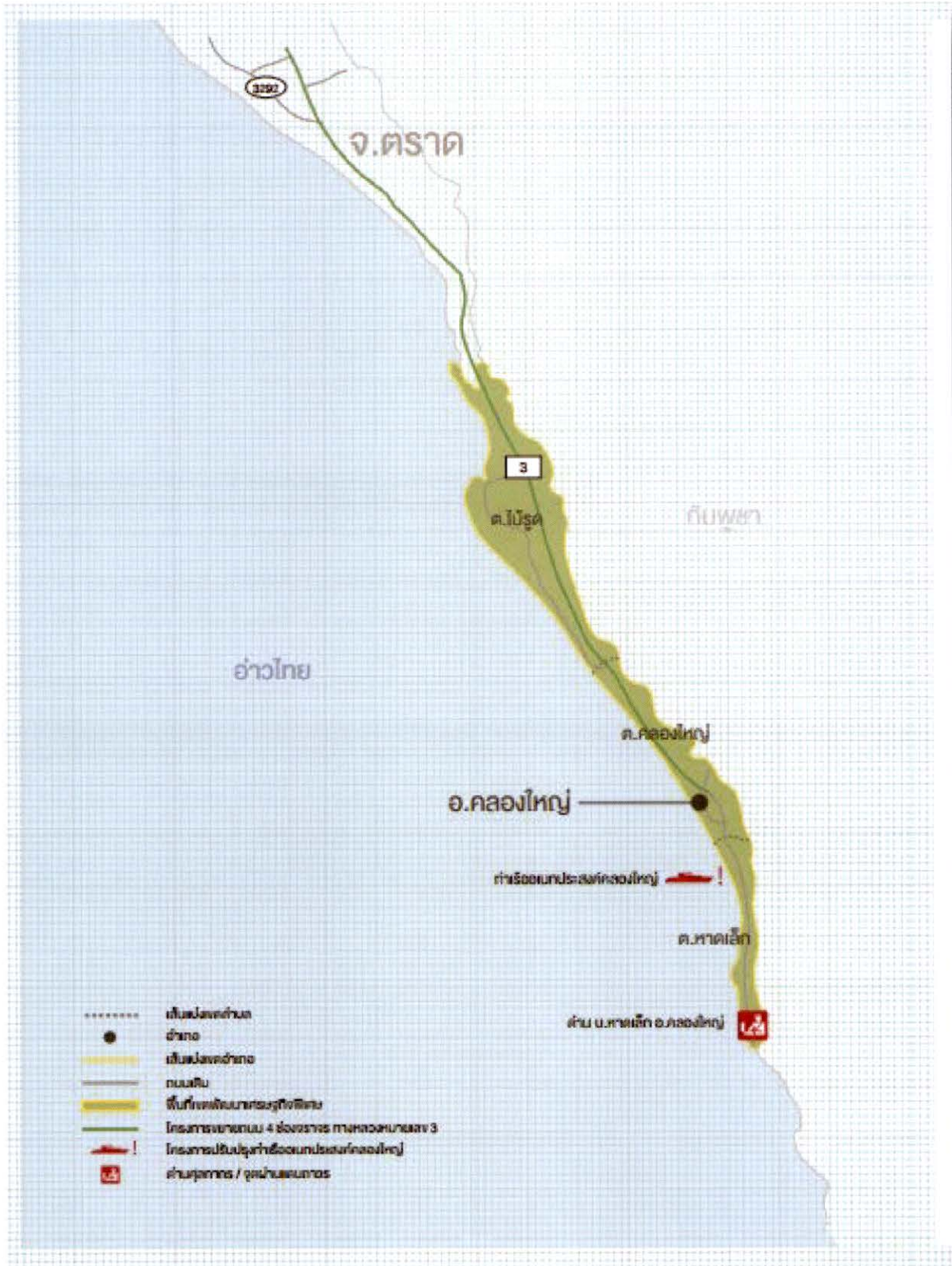
๗) สาธารณูปโภคพื้นฐาน

สาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย ถนนสาย A ๓๓ ถนนสายเอเชีย AH ๑ เชื่อมไปออกอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และมีเส้นทางรถไฟเดิมพาดผ่าน สามารถเชื่อมกับกรุงเทพมหานคร มาบตาพุด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและตอนบน รวมทั้ง ภาคเหนือไปจนถึงจังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ ๑๖ ระเบียงเศรษฐกิจ R1 กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินท์-เวียงเตา

อนึ่ง อำเภอรัญประเทศ ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบังและกรุงเทพฯ และอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา เป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพนมเปญและโอกาสเข้าสู่เวียดนามตอนใต้ นอกจากนั้นฝั่งกัมพูชามีการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแล้ว



จังหวัดตราด

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ๓ ตำบล ของอำเภอคลองใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รุ่ด และตำบลหาดเล็ก ครอบคลุมพื้นที่ ๓๑,๓๗๕ ไร่

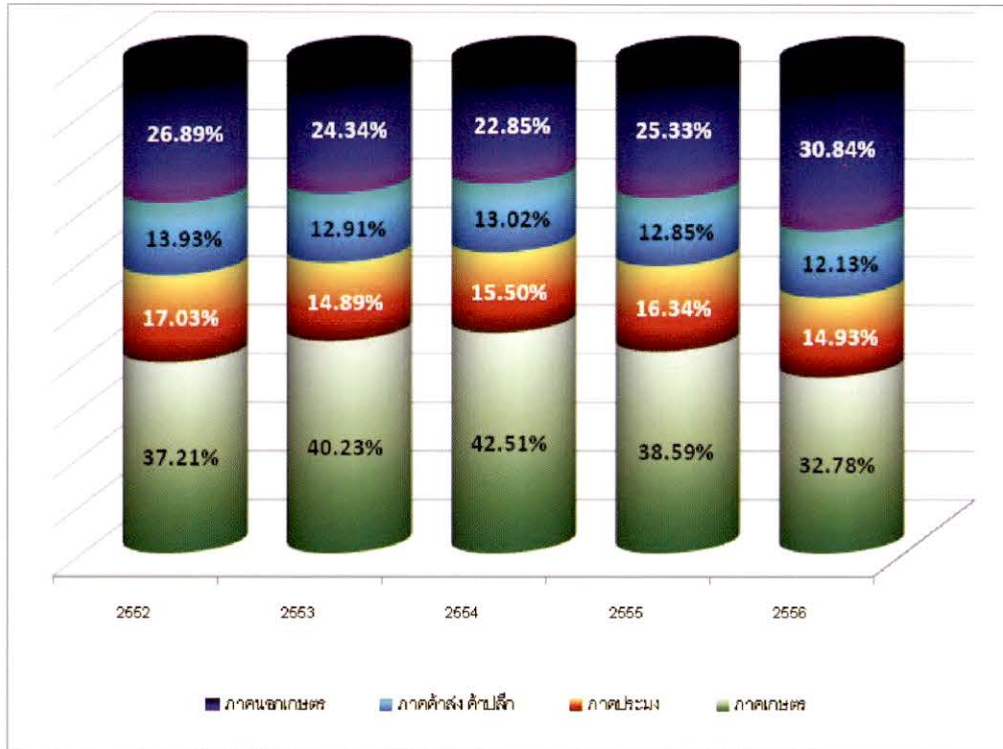
๑) ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมของจังหวัด อัตราการขยายตัวและรายได้ต่อหัวประชากร

ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๕๖ เศรษฐกิจจังหวัดตราด มีขนาด ร้อยละ ๐.๒๖ ของ GDP ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมจังหวัดในปี ๒๕๕๖ ลดลงจากปี ๒๕๕๕ มาอยู่ที่ร้อยละ ๘.๓๐ เนื่องจากผลิตภัณฑั่มภาคการเกษตรที่ลดลง

เสาหลักเศรษฐกิจคือเกษตรกรรม ร้อยละ ๓๒.๗๘ ภาคประมง ร้อยละ ๑๔.๙๓ และค้าส่งค้าปลีก ร้อยละ ๑๒.๑๓ รายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ ๑๓๑,๙๘๓ บาท ลดลง ร้อยละ ๙.๖๘ จากปีก่อน ในปี ๒๕๕๗ จังหวัดตราดมีประชากรประมาณ ๒๕๔,๐๐๐ คน

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	11,416	14,294	16,920	14,380	11,204
ภาคประมง	5,227	5,292	6,168	6,090	5,103
ภาคขนส่งและคลังสินค้า	1,517	2,708	2,436	2,569	3,184
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	4,273	4,587	5,181	4,789	4,146
ภาคนอกเกษตร	8,251	8,650	9,094	9,438	10,539
ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมจังหวัด	30,684	35,531	39,798	37,268	34,176
ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	125,031	143,651	158,469	146,123	131,983
ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลผลิตภัณฑั่มวลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๑๖ มูลค่าผลผลิตภัณฑั่มวลรวมของจังหวัดตราด (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๑๘ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดตราด
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๒๓๖ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๔.๘ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๒๓๔ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๓.๔ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๒ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๘๘.๕ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอรรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๐๘๕ คัน ลดลง ร้อยละ ๒๗.๗ และยอรรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๖,๐๕๕ คัน ลดลง ร้อยละ ๒๓.๒ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดีเช่นกัน แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลงเพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี ๒๕๕๖ บวกกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ และการท่องเที่ยวลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๓ โครงการ ปีก่อนไม่มี คิดเป็นจำนวนเงิน ๔๖๑ ล้านบาท และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๓ โรงงาน หดตัว ร้อยละ ๓๘.๑ จำนวนเงิน ๔๒๕.๘ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๓๘.๒ และคนงาน ๑๑๐ คน หดตัว ร้อยละ ๕๔.๐ ส่วนยอรรถบรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๑๒๓ คัน ลดลง ร้อยละ ๑๗.๒ บ่งชี้ว่าเม็ดเงินลงทุนในโรงงานขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายคือ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการค้าชายแดนปลอดภาษี

๔) การค้าขายแดนกับกัมพูชา

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา มีมูลค่ารวม ๑๐๒,๘๗๕.๙๑ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๐.๙๖ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งออกเป็น การส่งออกมูลค่า ๘๕,๙๑๙.๖๑ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๘.๘๒ และการนำเข้ามูลค่า ๑๖,๙๕๖.๓๐ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๒๓.๒๓ ไทยได้ดุลการค้า ๖๘,๙๖๓.๓๑ ล้านบาท ด้านคลองใหญ่ จังหวัดตราด มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกคิดเป็น ร้อยละ ๒๗.๗๓ ของมูลค่าการค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา ขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔.๙๐

การส่งออกชายแดนไทย-กัมพูชา(ม.ค.-ต.ค.๕๘) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	48,444.27	50,388.49	4.01	58.65
2	ด้านคลองใหญ่ จ.ตราด	22,715.90	23,828.44	4.90	27.73
3	ด้านจันทบุรี	5,314.84	9,783.71	84.08	11.39
4	ด้านช่องจอม จ.สุรินทร์	2,086.22	1,633.53	-21.70	1.90
5	ด้านทิวลมวังสาหาร จ.อุบลราชธานี	396.68	285.43	-28.05	0.33
	ด้านส่วนกลางอื่นๆ	0.00	0.00	N/A	0.00
	มูลค่ารวม	78,957.90	85,919.61	8.82	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๗ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ค่านอริฐประเทศ จ.สระแก้ว	10,042.15	9,529.09	-18.85	56.20
2	ค่านศุลกากรคลองใหญ่ จ.ตราด	1,675.58	2,219.00	32.43	13.09
3	จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน จ.สระแก้ว	463.45	1,697.25	266.22	10.01
4	จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ จ.สระแก้ว	745.08	1,397.72	87.59	8.24
5	จุดผ่อนปรนบ้านคาพระยา จ.สระแก้ว	492.14	1,292.95	162.72	7.63
	อื่นๆ	341.96	820.29	139.88	4.83
	มูลค่ารวม	13,760.36	16,956.30	23.23	100.00

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๘ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายด้าน

การส่งออกชายแดนไทย-กัมพูชา(ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,999.74	5,398.52	34.97	6.28
2	รถยนต์ ๑	3,206.37	4,166.78	29.95	4.85
3	ยานพาหนะอื่นๆ	3,633.94	3,781.18	4.05	4.40
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	2,662.30	3,385.07	27.15	3.94
5	เครื่องดนตรีสันดาปภายใน	3,352.31	3,330.70	-0.64	3.88
	อื่นๆ	62,103.24	65,857.36	6.04	76.65
	มูลค่ารวม	78,957.90	85,919.61	8.82	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๙ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณ ฯ	4,251.64	5,007.97	17.79	29.53
2	คัทและของปรุงแต่งจากคัท	1,739.05	4,963.18	185.40	29.27
3	ขวดและสายเคเบิล ฯ	1,758.13	2,393.30	36.13	14.11
4	อะลูมิเนียม ฯ	941.86	884.55	-6.08	5.22
5	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปอื่น ๆ	427.10	666.52	56.06	3.93
	อื่น ๆ	4,642.58	3,040.78	-34.50	17.94
	มูลค่ารวม	13,760.36	16,956.30	23.23	100.00

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๐ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - กัมพูชา รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองในปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๘๗,๙๒๑ คน หดตัว ร้อยละ ๙.๐

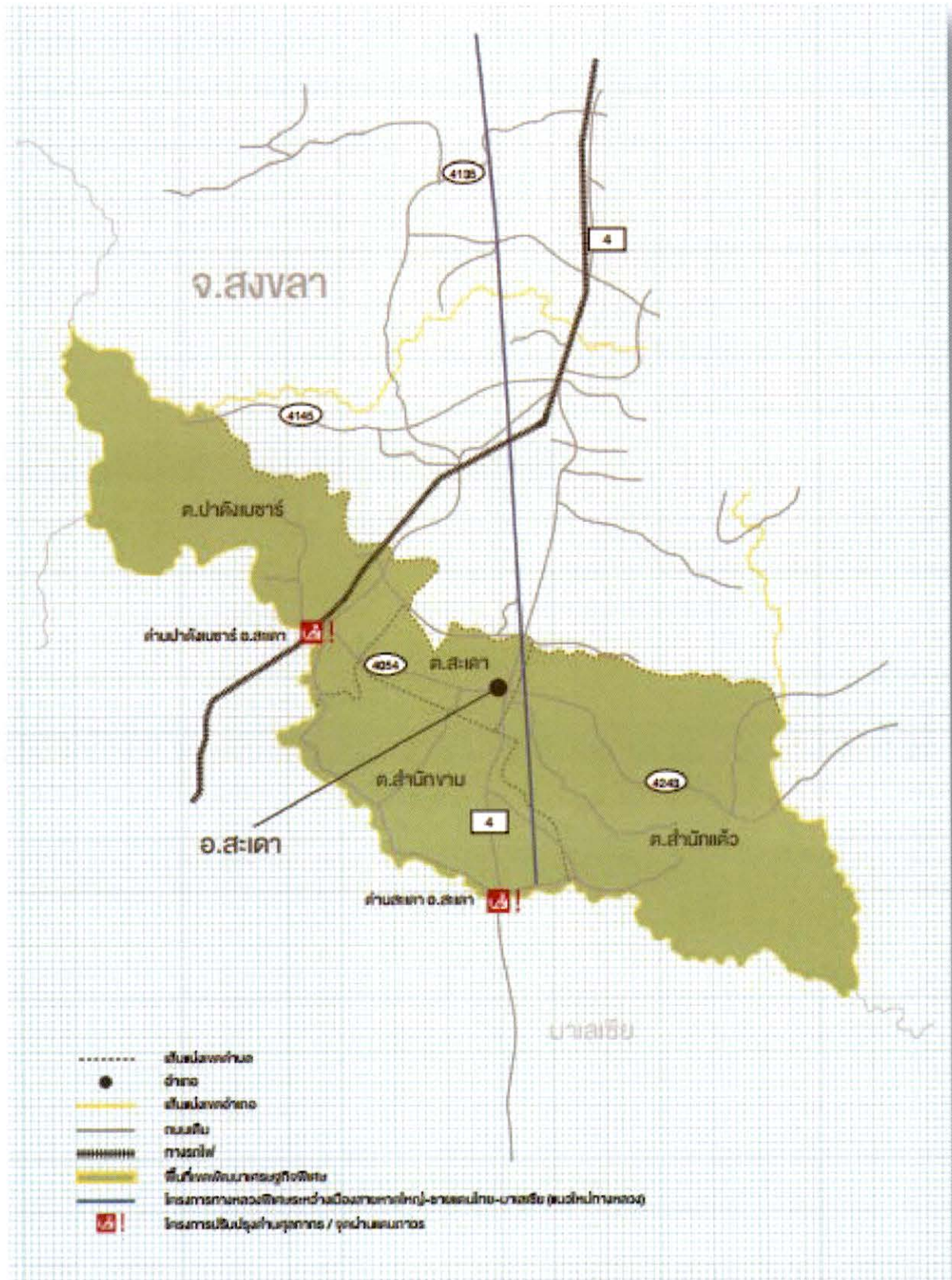
๖) เศรษฐกิจประเทศกัมพูชา

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจกัมพูชาในปี ๒๕๕๗ และ ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ ร้อยละ ๗.๒ และร้อยละ ๗.๓ ตามลำดับ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ ขยายตัวได้ ประมาณร้อยละ ๗.๕ แสดงว่าคู่ค้าด้านตะวันออกของไทยยังมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง และมีกำลังซื้อสูง

๗) สาธารณูปโภคพื้นฐาน

สาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย ถนนสายเดิม และมีแผนขยายถนนเชื่อมระหว่างประเทศ ซึ่งจะเอื้อต่อการคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว

อนึ่ง จังหวัดตราดสามารถเข้าถึงท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือแหลมฉบัง มีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งกัมพูชา มีการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนั้น ยังอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ไทย - กัมพูชา



ภาพที่ ๑๙ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จังหวัดสงขลา

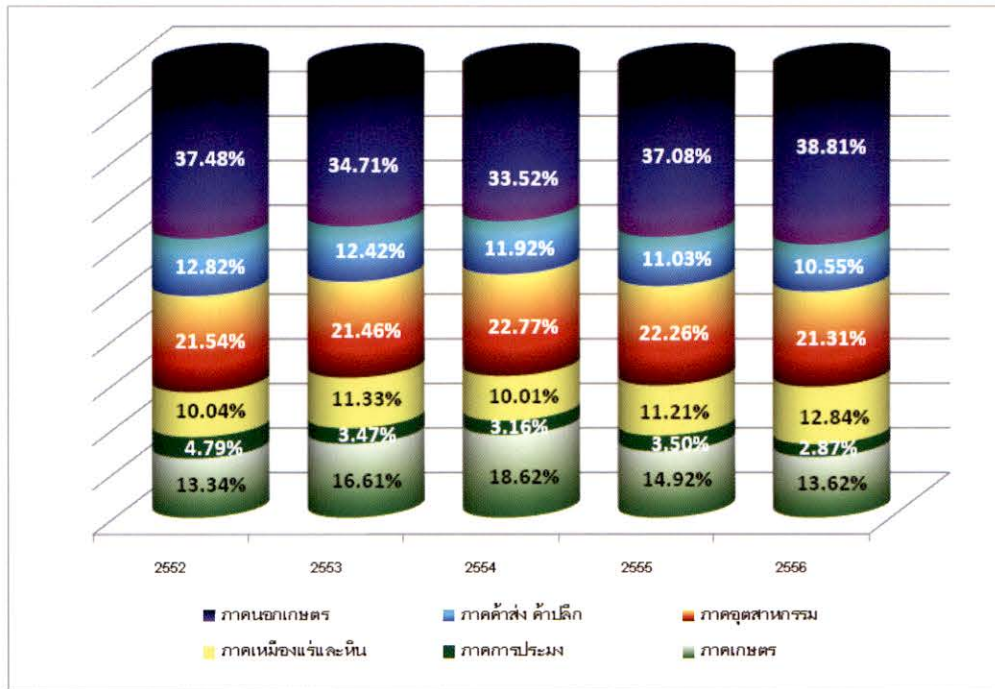
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วยตำบลของอำเภอสะเดา ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลป่าดงเบงชาร์ ครอบคลุมพื้นที่ ๓๔๕,๑๘๗ ไร่

๑) ผลผลิตขั้นมูลรวมของจังหวัด อัตราการขยายตัว และรายได้ต่อหัวประชากร

ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๕๖ เศรษฐกิจจังหวัดสงขลา มีขนาดร้อยละ ๑.๗๑ ของ GDP ผลผลิตขั้นมูลรวมของจังหวัดขยายตัวร้อยละ ๒.๔๓ สาขาหลักเศรษฐกิจคือภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๒๑.๓๑ เกษตรกรรม ร้อยละ ๑๓.๖๒ เหมืองแร่และเหมืองหิน ร้อยละ ๑๒.๘๔ ค้าส่งค้าปลีก ร้อยละ ๑๐.๕๕ และการประมง ร้อยละ ๒.๘๗ รายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ ๑๔๖,๐๓๐ บาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๗๓ จากปีก่อนหน้าในปี ๒๕๕๗ จังหวัดสงขลา มีประชากรประมาณ ๑,๕๐๑,๐๐๐ คน

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	22,286	33,775	41,782	32,160	30,063
ภาคการประมง	8,001	7,058	7,090	7,534	6,335
ภาคเหมืองแร่และหิน	16,770	23,051	22,469	24,163	28,348
ภาคอุตสาหกรรม	35,989	43,644	51,099	47,971	47,030
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	21,421	25,266	26,741	23,763	23,286
ภาคนอกเกษตร	62,624	70,583	75,224	79,893	85,651
ผลผลิตขั้นมูลรวมจังหวัด	167,090	203,376	224,405	215,485	220,712
ผลผลิตขั้นมูลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	114,287	137,406	150,515	143,541	146,030
ผลผลิตขั้นมูลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลผลิตขั้นมูลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๒๑ มูลค่าผลผลิตขั้นมูลรวมของจังหวัดสงขลา (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๒๐ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๗,๑๓๕ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๖.๒ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๒,๕๖๙ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๔.๓ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๔,๕๖๖ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๗.๓ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอตรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๓,๐๐๘ คัน ลดลงร้อยละ ๔๓.๓ และยอตรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๓๐,๑๗๔ คัน ลดลงร้อยละ ๒๕.๔ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดีเช่นกัน แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลง เพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี ๒๕๕๖ ประกอบกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ และการท่องเที่ยวลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๑๘ โครงการ ขยายตัวร้อยละ ๕๐.๐ คิดเป็นจำนวนเงิน ๙๔๑ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๘๔.๓ และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๗๐ โรง ลดลงร้อยละ ๒๗.๘ จำนวนเงิน ๓,๙๑๔ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๔๑.๒ และคนงาน ๓,๓๙๐ คน ขยายตัวร้อยละ ๑๖๖.๕ บ่งชี้ว่าจะมีการจ้างงานเพิ่มขึ้นในอนาคต ส่วนยอตรถบรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ในปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๓,๘๐๗ คัน ลดลงร้อยละ ๓๐.๙ ลดลงตามการลงทุนโดยรวม ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายคือ อุตสาหกรรมยางพารา อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อาหารทะเล และโลจิสติกส์

๔) การค้าชายแดนกับมาเลเซีย

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย มีมูลค่า ๔๐๓,๑๙๔.๕๕ ล้านบาท หดตัว ร้อยละ ๔.๑๓ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออกมีมูลค่า ๒๐๙,๔๕๒.๕๐ ล้านบาท หดตัว ร้อยละ ๗.๖๙ และการนำเข้ามีมูลค่า ๑๙๓,๗๔๒.๐๕ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๐.๐๕ ไทยได้ดุลการค้า ๑๕,๗๑๐.๔๕ ล้านบาท การส่งออก - นำเข้าในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การส่งออกหดตัวลง ร้อยละ ๗.๖๙ ต่่านสะเตา จังหวัดสงขลา มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกคิดเป็น ร้อยละ ๕๖.๙๕ ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย หดตัวลง ร้อยละ ๕.๔๐

อนึ่ง สงขลาเป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคใต้ อยู่ใกล้ท่าเรือปั้งและท่าเรือกลางของมาเลเซีย และมีฐานการผลิตในพื้นที่ อาทิ ยางพารา อาหารทะเล อิเล็กทรอนิกส์ เป็นเครือข่ายการผลิตไทย - มาเลเซีย

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-มาเลเซีย (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านสะเตา จ.สงขลา	127,558.24	119,292.00	-5.40	56.95
2	ด้านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา	96,881.64	86,821.40	-10.38	41.45
3	ด้านเบตง จ.ยะลา	2,899.91	2,234.11	-22.96	1.07
4	ด้านสุโหงโกลก จ.นราธิวาส	610.46	696.67	14.12	0.33
5	ด้านตากใบ	264.06	291.00	10.20	0.14
	อื่น ๆ	147.44	117.32	-20.43	0.06
	มูลค่ารวม	226,905.77	209,452.50	-7.69	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๒ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - มาเลเซีย รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-มาเลเซีย (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านสะเตา จ.สงขลา	162,529.99	149,360.35	-8.10	77.09
2	ด้านป่าดงบงขาร์ จ.สงขลา	29,128.96	42,506.88	45.93	21.94
3	ด้านสุโหงโก-ลก จ.นราธิวาส	1,710.80	1,644.17	-3.89	0.85
4	ด้านเบตง จ.ยะลา	152.99	92.41	-39.60	0.05
5	ด้านวังประจัน จ.สตูล	85.4	80.08	-6.23	0.04
	อื่น ๆ	41.89	58.16	38.84	0.03
	มูลค่ารวม	193,650.03	193,742.05	0.05	100.00

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๓ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รายด้าน

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-มาเลเซีย (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	อาหาร	77,904.39	68,201.50	-12.45	32.56
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ ฯ	22,033.77	22,608.47	2.61	10.79
3	ไม้แปรรูป	11,854.54	13,364.28	12.74	6.38
4	ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ	14,034.30	8,723.09	-37.84	4.16
5	รถยนต์ อุปกรณ์ ฯ	8,038.50	7,553.25	-6.04	3.61
	อื่น ๆ	93,040.27	89,001.91	-4.34	42.50
	มูลค่ารวม	226,905.77	209,452.50	-7.69	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๔ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - มาเลเซีย รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-มาเลเซีย (ม.ค.-ค.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	△ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ค.ค.)			
1	เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	16,767.35	19,673.29	17.33	10.15
2	ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	15,259.99	19,246.06	26.12	9.93
3	สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง	19,724.60	17,951.96	-8.99	9.27
4	แทปแม่เหล็ก	18,527.20	17,210.17	-7.11	8.88
5	เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม	13,998.87	15,245.52	8.91	7.87
	อื่น ๆ	109,372.02	104,415.05	-4.53	53.90
	มูลค่ารวม	193,650.03	193,742.05	0.05	100.00

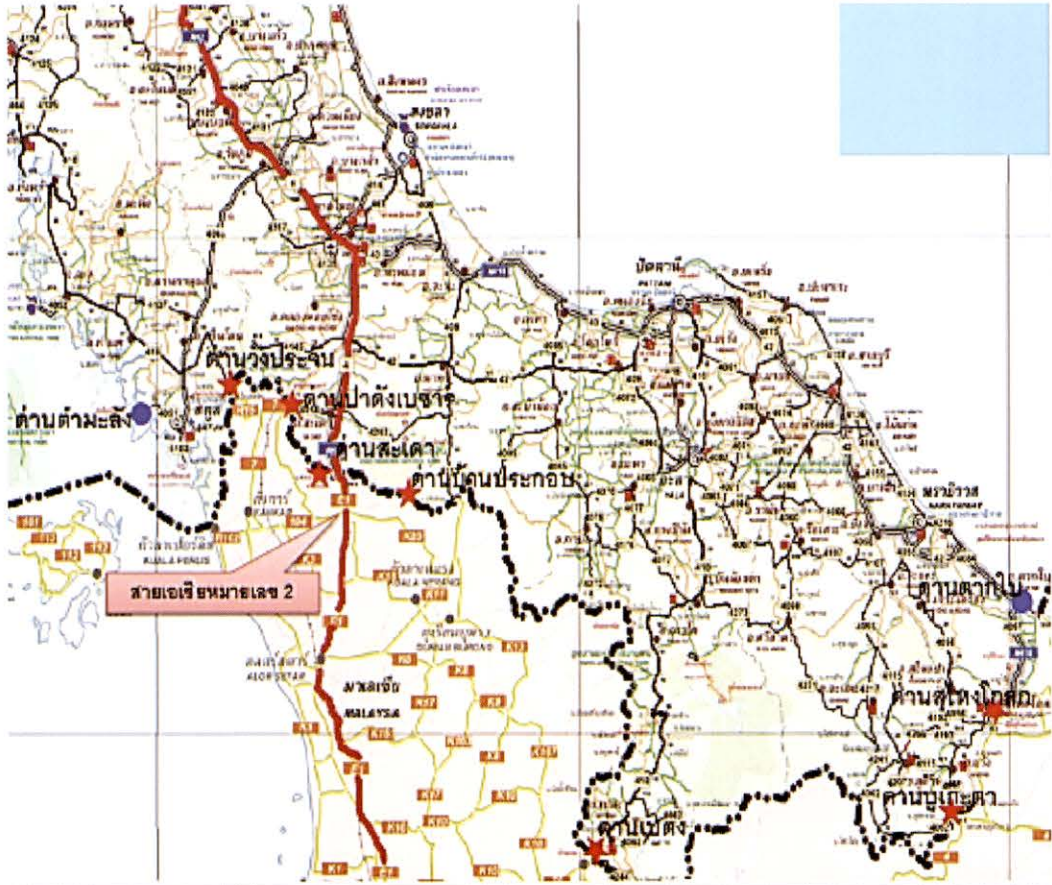
ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๕ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง (รวมสนามบินหาดใหญ่) ในปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๖๕๕,๗๒๔ คน ขยายตัวร้อยละ ๒๖.๔ ถือว่าขยายตัวสูงมาก สะท้อนว่า จังหวัดสงขลา ยังเป็นที่นิยมเข้ามาเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ



ภาพที่ ๒๑ ถนนสายเอเชีย AH๒

๖) เศรษฐกิจประเทศมาเลเซีย

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจมาเลเซียในปี ๒๕๕๗ และ ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ ร้อยละ ๕.๙ และร้อยละ ๕.๒ ตามลำดับ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ ขยายตัวได้ประมาณร้อยละ ๕ แม้จะชะลอลงแต่ถือว่าขยายตัวในเกณฑ์ดี

๗) สาธารณูปโภคพื้นฐาน

สาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย ถนนสายเอเชีย AH ๒ มีทางรถไฟสายเดิมผ่านลงมาจากทางเหนือไปออกมาเลเซียที่ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา รัฐบาลมีแผนสร้างรถไฟทางคู่ ๑ เมตร ขึ้นไปเชื่อมทางรถไฟสายเดิมที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี และถนนมอเตอร์เวย์เชื่อมมาจากอำเภอหาดใหญ่ ถือเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคใต้



ภาพที่ ๒๒ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย

จังหวัดหนองคาย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ประกอบด้วย

- อำเภอเมืองหนองคาย ครอบคลุมพื้นที่ตำบลเวียงคุก ตำบลหินโงม ตำบลบ้านเคื่อ ตำบลหาดคำ ตำบลโนนเมือง ตำบลมีชัย ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลสีกาย ตำบลโพธิ์ชัย ตำบลโพนสว่าง ตำบลหนองกอมเกาะ และตำบลคำยบหวาน

- อำเภอสรไครศรีณรงค์ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลสรไคร

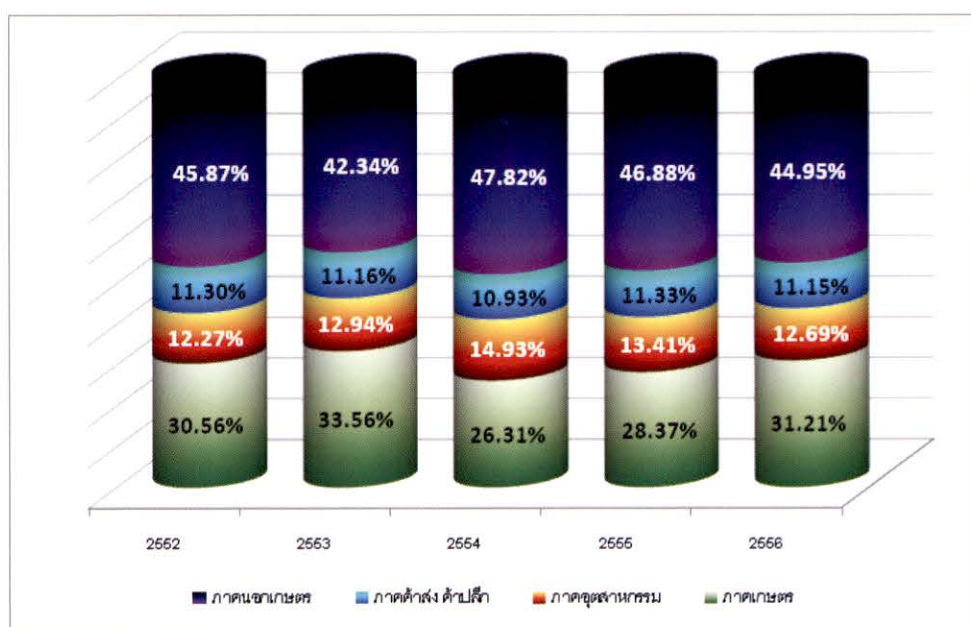
ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ๒๕๘,๘๘๙ ไร่

๑) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด อัตราการขยายตัว และรายได้ต่อหัวประชากร

ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๕๖ เศรษฐกิจจังหวัดหนองคาย มีขนาดร้อยละ ๐.๓๗ ของ GDP ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๐๗ จากปี ๒๕๕๕ เสาหลักเศรษฐกิจคือเกษตรกรรม ร้อยละ ๓๑.๒๑ อุตสาหกรรมร้อยละ ๑๒.๖๙ และค้าส่งค้าปลีกร้อยละ ๑๑.๑๕ รายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ ๘๔,๘๒๘ บาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ ๑๑.๕๔ จากปีก่อน ในปี ๒๕๕๗ จังหวัดหนองคายมีประชากร ประมาณ ๕๑๗,๐๐๐ คน

	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคเกษตร	11,725	14,773	8,821	9,827	12,004
ภาคอุตสาหกรรม	4,708	5,694	5,006	4,645	4,882
ภาคค้าส่ง ค้าปลีก	4,336	4,912	3,665	3,924	4,290
ภาคนอกเกษตร	17,599	18,635	16,028	16,235	17,290
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	38,369	44,015	33,520	34,632	38,467
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดGPP ต่อคน (บาท)	46,193	53,601	73,337	76,052	84,828
ผลิตภัณฑ์มวลรวมGDP ต่อคน (บาท)	147,293	163,869	170,666	185,807	193,394
ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ	9,654,013	10,802,396	11,300,483	12,354,655	12,910,038

ตารางที่ ๒๖ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดหนองคาย (หน่วย : ล้านบาท)



ภาพที่ ๒๓ แผนภูมิข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคาย
ที่มา : โครงสร้าง GPP รายจังหวัด ณ ราคาประจำปี

๒) การบริโภคภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ ภาษีมูลค่าเพิ่มเก็บได้ ๕๘๑ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๔.๔ แบ่งเป็นส่วนที่เก็บจากการใช้จ่ายภายในจังหวัด ๕๓๖ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๔.๕ และมาจากส่วนที่เก็บจากการนำเข้า ๔๕ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๔.๑ ส่วนการบริโภคสินค้าคงทน ได้แก่ ยอตรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑,๗๘๑ คัน ลดลง ร้อยละ ๔๐.๙ และยอตรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๖,๒๒๖ คัน ลดลง ร้อยละ ๑๕.๔ หากดูจากภาษีมูลค่าเพิ่มจะพบว่ากำลังซื้อของประชาชนในพื้นที่ยังขยายตัวได้ดีเช่นกัน แต่การซื้อสินค้าคงทนลดลง เพราะมีการซื้อล่วงหน้าไปแล้วตามนโยบายรถยนต์คันแรก ในปี ๒๕๕๖ บวกกับราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ และการท่องเที่ยวลดลงในช่วงครึ่งปีแรก

๓) การลงทุนภายในจังหวัด

ในปี ๒๕๕๗ มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จำนวน ๓ โครงการ เท่ากับปีที่แล้ว คิดเป็นจำนวนเงิน ๑,๒๙๕ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๕๘๑.๖ และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๑๓ โรงงาน หดตัวร้อยละ ๓๑.๖ จำนวนเงิน ๔๙๔ ล้านบาท หดตัวร้อยละ ๕๙.๔ และคนงาน ๑๕๐ คน ขยายตัวร้อยละ ๒๙.๙ บ่งชี้ว่าการลงทุนมีโอกาสเพิ่มขึ้นมาในอนาคต โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายคือ สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตร การขนส่ง คลังสินค้า เป็นต้น

๔) การค้าชายแดนกับลาว

ในช่วง ๑๐ เดือน (มกราคม - ตุลาคม ๒๕๕๘) การค้าชายแดนไทยกับสปป.ลาว มีมูลค่าการค้ารวม ๑๓๘,๗๘๘.๐๘ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๑๒.๐๑ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า ๑๐๕,๙๘๖.๗๑ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๓.๙๒ และการนำเข้ามูลค่า ๓๒,๘๐๑.๓๗ ล้านบาท ขยายตัว ร้อยละ ๔๙.๕๙ ไทยได้ดุลการค้า ๗๓,๑๘๕.๓๔ ล้านบาท ด้านหนองคาย จังหวัดหนองคาย มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกคิดเป็น ร้อยละ ๔๒.๘๓ ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา หดตัว ร้อยละ ๗.๓๖

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านหนองคาย	49,000.84	45,394.58	-7.36	42.83
2	ด้านมุกดาหาร	13,626.72	20,622.35	51.34	19.46
3	ด้านทิวภุมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	11,377.65	10,732.63	-5.67	10.13
4	ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย	6,572.68	6,631.10	0.89	6.26
5	ด้านทุ่งช้าง	4,805.22	6,176.49	28.54	5.83
	อื่น ๆ	16,602.02	16,429.56	-1.04	15.50
	มูลค่ารวม	101,985.13	105,986.71	3.92	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๗ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้าน	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ด้านมุกดาหาร	18,392.70	22,180.22	20.59	67.62
2	ด้านหนองคาย	1,135.07	3,170.00	179.28	9.66
3	ด้านทิวภุมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	1,200.80	2,326.42	93.74	7.09
4	ด้านนครพนม	186.55	1,807.54	868.94	5.51
5	ด้านท่าลี่	141.22	799.47	466.13	2.44
	อื่น ๆ	870.50	2,517.72	189.23	7.68
	มูลค่ารวม	21,926.84	32,801.37	49.59	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๘ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายด้าน

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	น้ำมันดีเซล	16,869.40	13,336.32	-20.94	12.58
2	รถยนต์ อุปกรณ์ ฯ	12,749.12	12,733.35	-0.12	12.01
3	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	4,866.00	7,174.85	47.45	6.77
4	น้ำมันเบนซิน	5,646.93	4,439.43	-21.38	4.19
5	สินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ	2,157.99	2,866.39	32.83	2.70
	อื่น ๆ	59,695.68	65,436.37	9.62	61.75
	มูลค่ารวม	101,985.13	105,986.71	3.92	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๒๙ มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (ม.ค.-ต.ค.58) รายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ที่	สินค้า	2557	2558	Δ %	สัดส่วน %
		(ม.ค.-ต.ค.)			
1	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	13,904.55	10,170.56	-26.86	31.01
2	พลังงานไฟฟ้า	-	7,987.35	N/A	24.35
3	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณ ฯ	3,496.30	7,586.81	117.00	23.13
4	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	733.22	1,517.47	106.96	4.63
5	ไม้แปรรูป	950.63	987.79	3.91	3.01
	อื่น ๆ	2,842.14	4,551.39	60.14	13.87
	มูลค่ารวม	21,926.84	32,801.37	49.59	100

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ ๓๐ มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รายสินค้า

๕) นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง

นักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง ปี ๒๕๕๗ มีจำนวน ๘๑๒,๗๑๕ คน ขยายตัวถึง ร้อยละ ๖๔.๖ แสดงว่ายังมีนักท่องเที่ยวเข้ามามาก และทำรายได้เข้าประเทศอย่างมาก



ภาพที่ ๒๔ โครงข่ายถนนสายเอเชีย

๖) เศรษฐกิจ สปป.ลาว

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจลาวในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา และ ๒๕๕๘ จะขยายตัวได้ร้อยละ ๗.๔ และร้อยละ ๗.๒ ตามลำดับ ส่วนปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ ขยายตัวประมาณร้อยละ ๗.๕ ถือเป็นอีกประเทศที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วติดอันดับโลกเช่นกัน

๗) สาธารณูปโภคพื้นฐาน

สาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย ถนนสายเอเชีย AH ๑๒ เชื่อมไปออกแหลมฉบัง และมาบตาพุดได้ มีทางรถไฟสายเดิมลงมาจากกลางเข้ากรุงเทพมหานคร รัฐบาลมีแผนสร้างรถไฟทางคู่ ๑ เมตร จาก สปป.ลาว เข้ามาทางจังหวัดหนองคาย ผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา เข้ากรุงเทพมหานคร และแยกไปลงแหลมฉบังและมาบตาพุดได้

๔. นโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๔.๑ ด้านการกำหนดกิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

การพิจารณากิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๑. ประมวลจากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

๓. พิจารณากลับกรองโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๔. พิจารณาความเห็นของจังหวัด

๕. พิจารณาโดยรองนายกรัฐมนตรี (ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล)

หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณากิจการเป้าหมาย

๑. เป็นกิจการที่ใช้แรงงานสูง

๒. เป็นกิจการที่ใช้วัตถุดิบจากผลผลิตการเกษตรหรือวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน

๓. ไม่ใช่อุตสาหกรรมหนัก

๔. ไม่ใช่กิจการที่มีแนวโน้มจะก่อมลพิษ

ข้อเสนอกิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ๑๓ กลุ่มกิจการ ครอบคลุม ธุรกิจ/กิจกรรมทั้งทางด้านอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยว และบริการ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ วันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๘ และคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๘ และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๘

๔.๒ ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการเรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษผ่านคณะกรรมการด้านสิทธิประโยชน์กำหนดพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธาน โดยมีความก้าวหน้าในการดำเนินการ ดังนี้

๔.๒.๑ สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

๑) มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนผ่าน BOI

- กรณีกิจการทั่วไปที่ BOI ให้การส่งเสริมยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมเป็นเวลา ๓ ปี รวมแล้วไม่เกิน ๘ ปี กรณีได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา ๘ ปี อยู่แล้ว ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ ๕๐ เพิ่มเติมอีก ๕ ปี โดยต้องยื่นคำขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ ขณะนี้ได้มีการออกประกาศ BOI ฉบับที่ ๔/๒๕๕๗ เรียบร้อยแล้ว

- กรณีเป็นกิจการเป้าหมายตามที่ กนพ.กำหนดยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา ๘ ปี โดยจำกัดวงเงินไม่เกินร้อยละ ๑๐๐ ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน และลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ ๕๐ เพิ่มเติมอีก ๕ ปี โดยต้องยื่นคำขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ ขณะนี้ได้มีการออกประกาศ BOI ฉบับที่ ๑/๒๕๕๘ ถึงฉบับที่ ๕/๒๕๕๘ เรียบร้อยแล้วรวม ๕ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตราด จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดสงขลา

๒) มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนผ่านกรมสรรพากร

ลดหย่อนอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ ๒๐ เหลือร้อยละ ๑๐ เป็นระยะเวลา ๑๐ รอบระยะเวลาบัญชี สำหรับบริษัทที่ได้จัดแจ้งขอใช้สิทธิการเป็นบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษก่อนหรือในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามพระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ ๕๙๑) พ.ศ. ๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๘

๔.๒.๒ ด้านการกำหนดพื้นที่

๑) กำหนดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก รวม ๖ จังหวัด ๑๒ อำเภอ ๔๙ ตำบล ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด และจังหวัดสงขลา โดยได้มีการประกาศกำหนดพื้นที่เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษผ่านประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ ๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๘

๒) กำหนดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่สอง รวม ๔ จังหวัด ๑๑ อำเภอ ๔๑ ตำบล ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดนราธิวาส โดยได้มีการประกาศกำหนดพื้นที่เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ผ่านประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ ๒/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘

๔.๓ ด้านการกำหนด จัดทำ และดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๔.๓.๑ การจัดเตรียมที่ดินเพื่อให้เอกชนเช่าในพื้นที่ที่ประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ปัจจุบันกระทรวงมหาดไทยได้จัดเตรียมที่ดินเพื่อให้เอกชนเช่าระยะยาว ๓๐ - ๕๐ ปี ในพื้นที่ที่ประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๖ จังหวัดเรียบร้อยแล้ว เตรียมโอนให้กรมธนารักษ์ และจะประกาศให้เอกชนเช่าต่อไป โดยเอกชนที่สนใจให้ติดต่อขอเช่าที่ดินที่ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด โดยค่าเช่าที่ดินในเขตนิคมอุตสาหกรรมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจะถูกมาก เช่น จังหวัดสระแก้ว หากเป็นที่ดินเปล่าเอาไปถมที่ดินเอง สร้างถนน ไฟฟ้า ประปาเอง จะเสียค่าเช่าในอัตรา ๓๒,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี หรือเดือนละไม่ถึง ๓,๐๐๐ บาท แต่หากมีสาธารณูปโภคจะเสียค่าเช่า ๑๖๐,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี

อัตราค่าเช่าที่ดินในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่กรมธนารักษ์เตรียมประกาศนอกเหนือจากจังหวัดสระแก้ว คือ จังหวัดตาก ที่ดินเปล่า ๓๖,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี ที่ดินพร้อมสาธารณูปโภค ๑๖๐,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี จังหวัดมุกดาหาร ที่ดินเปล่า ๒๔,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี ที่ดินพร้อมสาธารณูปโภค ๑๒๐,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี จังหวัดสงขลา ที่ดินเปล่า ๔๐,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี ที่ดินพร้อมสาธารณูปโภค ๒๒๐,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี จังหวัดตราด ที่ดินเปล่า ๒๔,๐๐๐ บาท/ไร่/ปี ส่วนที่ดินพร้อมสาธารณูปโภค ไม่มีให้เช่า รวมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่กรมธนารักษ์รับโอนจากกระทรวงมหาดไทย ๘,๔๘๓ ไร่

ปัจจุบันได้มีการกำหนดพื้นที่ก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในระยะแรก ๖ จังหวัดอย่างชัดเจนแล้ว โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) แบ่งการพัฒนานิคมฯ ออกเป็น ๒ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ มี ๓ พื้นที่ คือ

๑. พื้นที่ตำบลสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
๒. ตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
๓. ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

ระยะที่ ๒ มี ๒ พื้นที่ คือ

๑. ตำบลคำอาฮวน อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
๒. ตำบลไม้รูด อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

๔.๓.๒ การดำเนินงานของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้กำหนดกรอบเวลาการดำเนินงาน ปี ๒๕๕๙ จะเร่งรัดก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ระยะที่ ๑ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการจัดตั้งนิคมฯ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ปี ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม และปี ๒๕๖๑ จากนั้นจะเริ่มก่อสร้าง

ในปี ๒๕๖๒ และจะเปิดดำเนินการในระยะ ๒ ปี ๒๕๖๓ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จะพยายามเร่งดำเนินงานทั้ง ๒ ระยะ ให้รวดเร็วที่สุด ระยะการดำเนินงานก่อนเริ่มก่อสร้างจะใช้เวลาประมาณ ๒๐ เดือน แบ่งเป็นการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ประมาณ ๘ เดือน ส่วนนี้จะไม่สามารถลดขั้นตอนได้ ที่เหลือเป็นขั้นตอนในการขออนุมัติงบประมาณ จึงมองว่าน่าจะลดขั้นตอนการดำเนินงานได้เร็วกว่านี้ ดังนั้นจะเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หรือ กนพ. ให้ลดขั้นตอนการดำเนินงาน หรืออาจใช้มาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ เข้ามาแก้ไขเพื่อให้สามารถจัดทำ EIA ควบคู่กับขั้นตอนการของบประมาณ

สำหรับงบประมาณตลอดทั้ง ๒ ระยะ คาดว่าจะใช้ ๖,๖๕๖ ล้านบาท จากจำนวน ๔,๔๓๗ ไร่ คิดเป็นไร่ละ ๑.๕ ล้านบาท และ กนอ. จะเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ อาทิ โรงไฟฟ้า โรงบำบัดน้ำเสีย ประปา และจะเปิดให้เช่าทั้งหมด โดยอัตราค่าเช่าจะไม่สูงกว่าพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีอัตราระหว่าง ๑ - ๒.๕ แสนบาท/ไร่/ปี โดย กนอ. คาดว่าจะมีค่าเช่าประมาณ ๑ - ๑.๕ แสนบาท/ไร่/ปี ส่วนรูปแบบการเช่าที่ดินจะใช้ตามระเบียบใหม่ของกรมธนารักษ์ที่มีระยะเวลาเช่า ๕๐ ปี และต่ออายุได้อีก ๔๙ ปี

แนวทางการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ระยะแรก

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก ๓ พื้นที่

๑. พื้นที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
๒. พื้นที่ตำบลป่าไร่ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
๓. พื้นที่ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

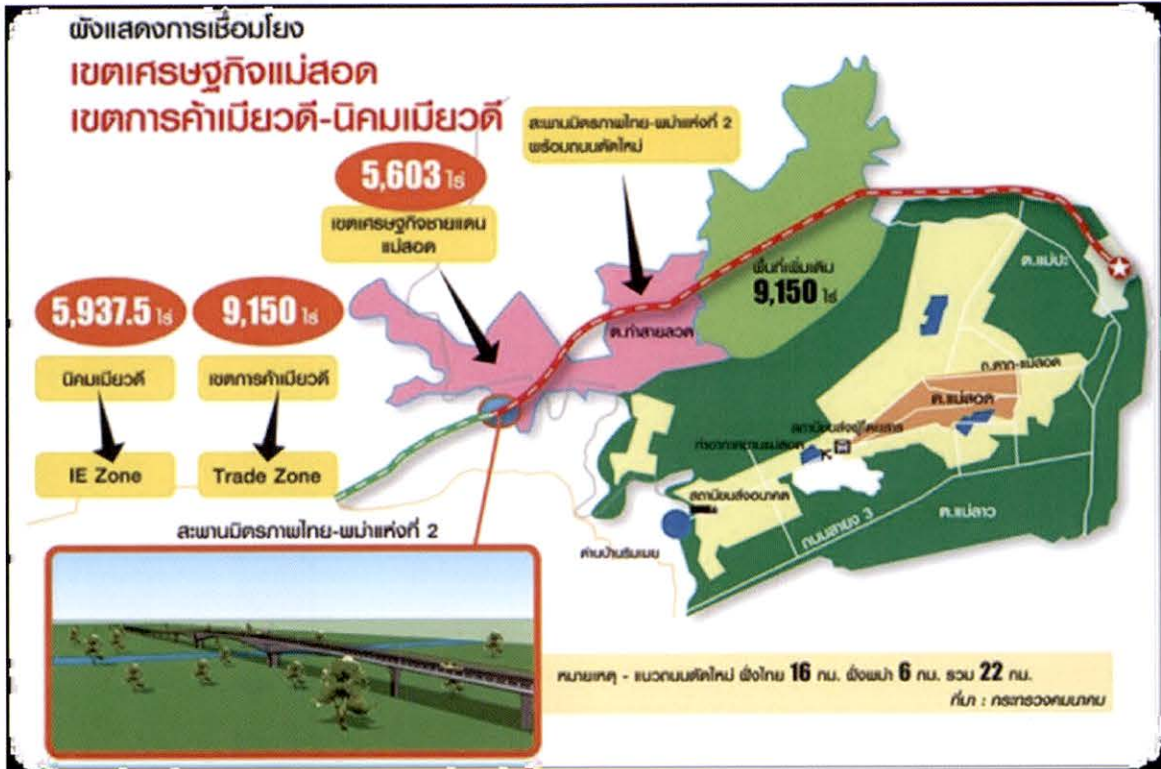
โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

- ที่ตั้งโครงการ ๓ อำเภอ ๑๔ ตำบล พื้นที่ ๑,๔๑๙.๐ ตารางกิโลเมตร (๘๘๖,๘๗๕ ไร่)

- พื้นที่พัฒนา (ที่ดิน) เพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก เนื้อที่ ๒,๑๘๒ - ๓ - ๖๔ ไร่

- ที่ดินที่เสนอขอเช่าเพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดเนื้อที่ประมาณ ๘๓๖ - ๒ - ๘๗ ไร่

- ที่ตั้ง ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
- ที่ดินอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์
- ขนาดพื้นที่ ระยะที่ ๑ : ๘๓๖.๗๒ ไร่



ภาพที่ ๒๕ ผังเชื่อมโยงเศรษฐกิจแม่สอด-เมียวดี

ความเชื่อมโยงและลักษณะของพื้นที่

- ห่างจากทางหลวง AH ๑ EWEC ประมาณ ๗ กิโลเมตร
- ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ ๑ ประมาณ ๘ กิโลเมตร
- ติดกับพื้นที่ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ ๒
- มีถนนชุมชน (เป็นถนนลูกรังและลาดยางบางส่วน) เข้าถึงพื้นที่
- สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ลาดเนิน
- ปัจจุบันใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยและการเกษตร ได้แก่ ปลูกอ้อย

มันสำปะหลัง และข้าวโพด

- มีแหล่งน้ำติดกับแม่น้ำเมย
- มีระบบไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่

โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

จังหวัดสระแก้ว

- ที่ตั้งโครงการ ๒ อำเภอ ๔ ตำบล พื้นที่ ๓๓๒.๐ ตารางกิโลเมตร (๒๐๗,๕๐๐ ไร่) หมู่ที่ ๑ บ้านโคก ตำบลป่าไร่ หมู่ที่ ๔ ตำบลบ้านใหม่หนองไทร อำเภออรัญประเทศ (๑,๓๖๕ ไร่)

- พื้นที่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในอนาคต (พื้นที่สำรอง)
- ที่ดินอยู่ในความดูแลโดยกรมธนารักษ์
- ระยะเวลาส่งมอบให้กรมธนารักษ์ ๓ เดือน
- ที่ดินที่เสนอขอเช่าเพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดเนื้อที่ประมาณ

๖๖๐-๒-๒๓ ไร่

- ที่ตั้ง ตำบลบ้านไร่ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
- ที่ดินอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์
- พื้นที่ ๖๖๐.๕๖ ไร่

ความเชื่อมโยงและลักษณะของพื้นที่

- ติดกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๙๗
- ห่างจากชุมชนอรัญประเทศ โดยถนนทางหลวง ๓๓๙๗ ประมาณ

๑๐ กิโลเมตร

- ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ประมาณ ๑๔ กิโลเมตร
- ห่างจากแนวพรมแดนระหว่างไทย - กัมพูชา ประมาณ ๕ กิโลเมตร
- สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ราบ
- ปัจจุบันใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยและการเกษตร ได้แก่ ปลูกอ้อย

มันสำปะหลัง และข้าวโพด

- พื้นที่ติดกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๙๗
- มีระบบไฟฟ้า
- พื้นที่อยู่ในแผนงานก่อสร้างขยายขอบเขตการให้บริการประปา ปีงบประมาณ ๒๕๕๙
- ไม่มีชุมชนในพื้นที่

โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

จังหวัดสงขลา

- ที่ตั้งโครงการ ๑ อำเภอ ๔ ตำบล พื้นที่ ๕๕๒.๓ ตารางกิโลเมตร (๓๔๕,๑๘๗ ไร่)

- ที่ดินที่เสนอขอเช่าเพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดเนื้อที่ประมาณ

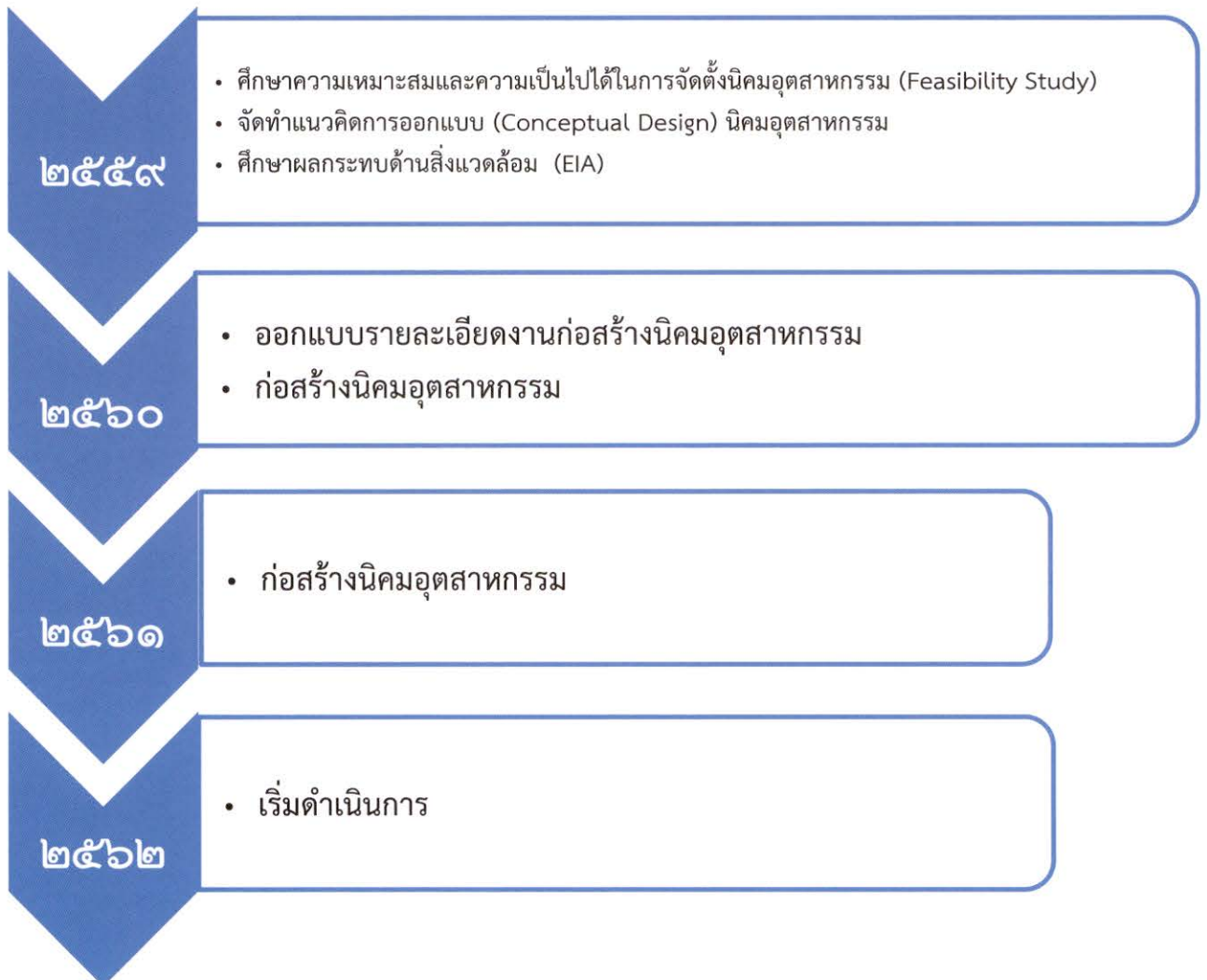
๑,๑๒๑.๕๓ ไร่

- ที่ตั้ง ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
- ที่ดินอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์
- พื้นที่ ๑,๑๒๑.๕๓ ไร่

ความเชื่อมโยงและลักษณะของพื้นที่

- ห่างจากชายแดนที่
ด้านสะเดา ประมาณ ๒ กิโลเมตร
- ห่างจากสำนักงานด่านศุลกากรสะเดา ๕๐๐ เมตร
- ติดกับพื้นที่ตั้งด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่
- ติดถนนกาญจนวนิชย์ (๒ ช่องจราจร)
- สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ลาดเนิน
- ปัจจุบันใช้ประโยชน์เพื่ออยู่อาศัยและเป็นสวนยางพารา
- มีแหล่งน้ำใกล้พื้นที่
- มีระบบไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่

Roadmap ในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
 ระยะแรก ๓ พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดสงขลา



๔.๔ ด้านการจัดการ

๔.๔.๑ ความพร้อมของภาคเอกชนในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

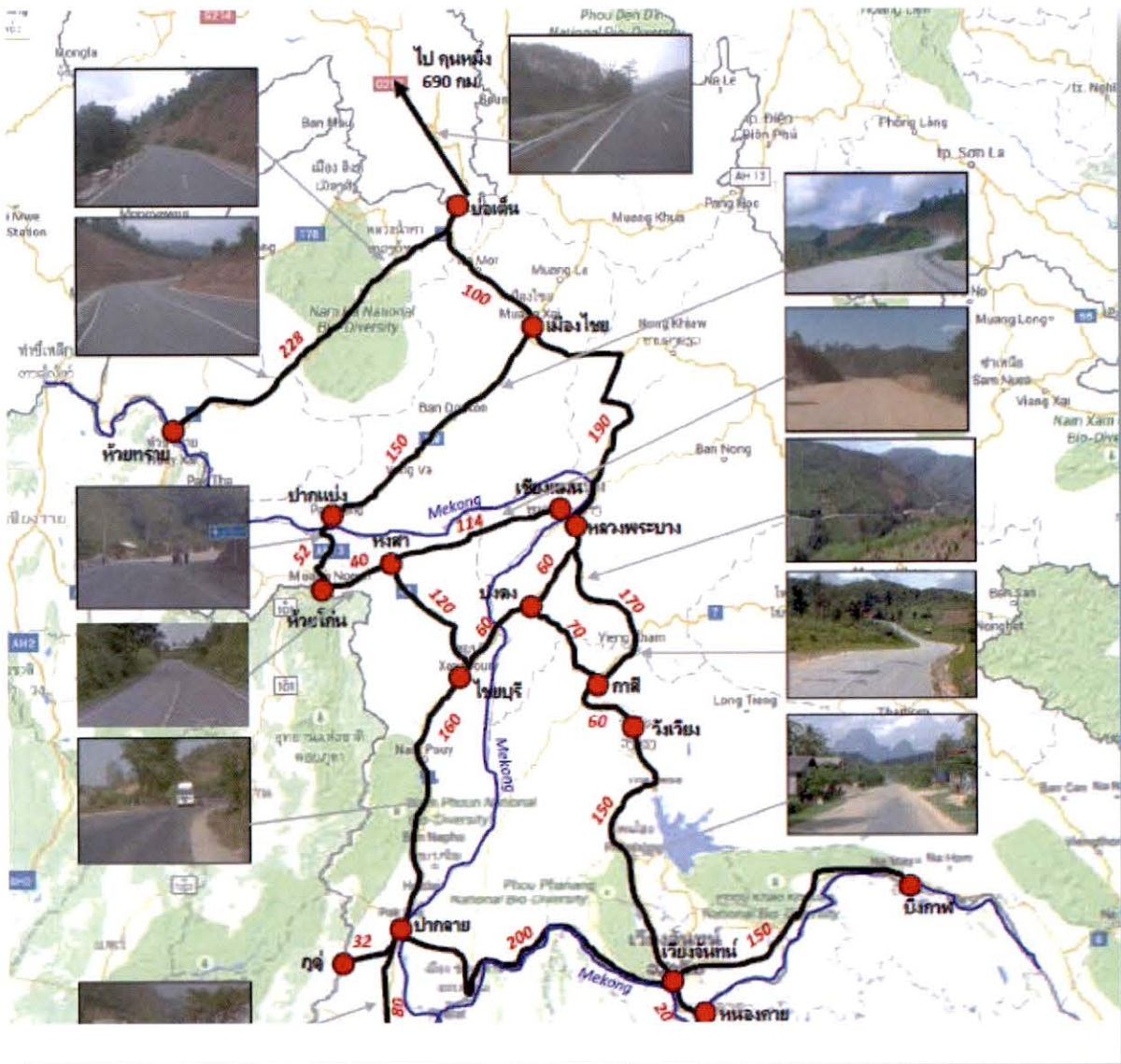
ความก้าวหน้าของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในส่วนของ การจัดหาที่ดินได้มีการเฟื่องฟูขึ้นพื้นที่สาธารณประโยชน์ที่พลเมืองใช้ร่วมกัน อาทิ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ของสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร (ส.ป.ก.) ในพื้นที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จำนวน ๒,๑๘๒ ไร่ ให้ตกเป็นพื้นที่ราชพัสดุ โดยให้กรมธนารักษ์นำที่ดินให้เอกชนเป็นผู้เช่า มีระยะเวลา การเช่าได้ไม่เกิน ๕๐ ปี ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณการลงทุนเบื้องต้น ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ วงเงิน ๓,๖๙๕ ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ ๓๕ ของงบการลงทุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ๑๐,๔๔๓ ล้านบาท ทั้งนี้ สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากได้มีการจัดตั้ง ศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จและให้คำแนะนำปรึกษาด้านการลงทุน ๒ จุด ได้แก่ ศูนย์ดำรงธรรมตาก และเทศบาลนครแม่สอด ที่ผ่านมานักลงทุนจากประเทศจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และอังกฤษ มีความสนใจ เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากแล้ว

จากการจัดสัมมนาทางวิชาการเพื่อส่งเสริมความรู้ด้านการค้า การลงทุน เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา ได้รับการตอบรับอย่างดีจากนักธุรกิจ นักลงทุน พ่อค้า ประชาชนทั้งไทยและต่างชาติดีกว่า ๑,๒๐๐ ราย เข้ารับฟังข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุน สิทธิพิเศษ สิทธิประโยชน์ต่างๆ การลดหย่อนที่จะได้รับหากเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ทั้งนี้มีหลายหน่วยงานที่มาให้ข้อมูล ปัจจุบันเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากมีโรงงานอุตสาหกรรมเดิม ที่ลงทุนอยู่แล้วจำนวน ๔๑๒ แห่ง ได้แก่ อำเภอแม่ระมาด ๒๑ แห่ง อำเภอแม่สอด ๓๖๒ แห่ง และอำเภอพบพระ ๒๙ แห่ง ล่าสุดได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนแล้วจำนวน ๖ ราย นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการ ๑๕ ราย ที่อยู่ระหว่างการขอส่งเสริมการลงทุน คาดว่าจะได้รับการอนุมัติส่งเสริม การลงทุนในเร็วๆ นี้ มีนักธุรกิจรายใหม่ ๑๐๓ ราย สนใจที่จะเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ตาก โดยมีนักธุรกิจจากเกาหลีใต้สนใจที่จะลงทุนธุรกิจเสริมความงาม เครื่องสำอาง เบื้องต้นได้เข้าไป ติดต่อที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนในการเช่าพื้นที่เพื่อตั้งโรงงานกว่า ๕๐๐ ไร่ จากพื้นที่ทั้งหมด ที่จังหวัดตากจะใช้ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรก ๒,๘๐๐ ไร่ อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐเกาหลีประจำประเทศไทยได้นำนักธุรกิจ จากเกาหลีลงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากเพื่อดูพื้นที่จริงและศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุน ซึ่งส่วนใหญ่สนใจลงทุนด้านธุรกิจความงาม อสังหาริมทรัพย์ ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ พลังงานแสงอาทิตย์ จิวเวลรี่ เป็นต้น ส่วนนักลงทุนในประเทศก็มีนักธุรกิจจากจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดระยอง สนใจเข้ามาลงทุนธุรกิจเครื่องนุ่งห่ม โรงแรม

๔.๔.๒ ด้านศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน

ในระยะแรกจะใช้ศูนย์ดำรงธรรมเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service : OSS) เพื่อเป็นศูนย์บริการด้านการลงทุนที่มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดตั้ง OSS ณ ศูนย์ดำรงธรรมจะมีการแยกส่วนบริการด้านการลงทุนออกจากส่วนรับเรื่องร้องเรียน ซึ่งได้ดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๘ โดยบุคลากร OSS เป็นเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานมีทักษะด้านภาษาต่างประเทศประจำที่ศูนย์ฯ ๑ - ๒ คน หรือตามความเหมาะสมปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและรับข้อซักถามเพื่อประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕. ข้อมูลพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศคู่ค้า



ภาพที่ ๒๖ การคมนาคมกับ สปป.ลาว

๕.๑ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญใน สปป.ลาว

๑) ทางบก

เริ่มจากชายแดน สปป.ลาว - จีน เป็นถนนระดับมาตรฐานสากล มีขนาดความกว้าง ๘ เมตร และลาดยางตลอดสายเส้นทางเชื่อมโยง สปป.ลาว - เวียดนาม เชื่อมกับเวียดนามที่เมืองเดียนเบียนฟู ซึ่งเป็นเส้นทางมุ่งสู่ฮานอยและเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว เชื่อมต่อจากทิศใต้มณฑลยูนนานของจีนจนถึงเขตติดต่อกับประเทศไทยด้านอำเภอเชียงของ ปัจจุบันมีเส้นทางเชื่อมประเทศไทย จีน และ สปป.ลาว ไปยังเมืองคุนหมิง รวมระยะทางจากเชียงราย - คุนหมิง ประมาณ ๑,๒๐๐ กิโลเมตร

เส้นทางหลักที่ทำให้ สปป.ลาว มีทางออกสู่ทะเลอีกทางหนึ่งและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) คือ เส้นทางที่เริ่มต้นจากเมืองเกาะลันเตาของเมียนมาเข้าสู่ประเทศไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น ไปยังจังหวัดมุกดาหาร เป็นระยะทาง ๗๗๗ กิโลเมตร ข้ามสะพานมิตรภาพ แห่งที่ ๒ ไปยังเมืองโกสอนพมมะวิหาน (เมืองคันทะบูลี) แขวงสะหวันนะเขต ไปจนถึงเมืองกวางตรี และดานังในเวียดนามมีระยะทางรวมกัน ๑,๔๕๐ กิโลเมตร ขณะนี้เส้นทางโครงข่ายตามแนวระเบียงตะวันออก - ตะวันตก ได้ขยายขอบข่ายมาถึงเมียนมา เส้นทางเชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ปากเซ แขวงจำปาสัก เส้นทางสายนี้เชื่อมเส้นทางสู่จังหวัดอุบลราชธานีผ่านทางช่องเม็ก

เส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุดของ สปป.ลาว เชื่อมโยงภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ของ สปป.ลาว มีความยาวประมาณ ๑,๓๖๓ กิโลเมตร เริ่มจากภาคเหนือที่บ้านนาเตย แขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงอุดมไซ แขวงหลวงพระบาง แล้วเลียบขนานไปกับแม่น้ำโขง ผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ ทอดยาวลงมาภาคกลางผ่านแขวงบอลิคำไซ แขวงคาม่วน แขวงสะหวันนะเขต ลงมาถึงภาคใต้ ผ่านแขวงสาละวัน มาสิ้นสุดที่แขวงจำปาสัก จนถึงชายแดนกัมพูชา และผ่านเข้าถึงท่าเรือไฮจิมีนทร์ของเวียดนาม เส้นทางนี้จะเชื่อมกับเส้นทางสำคัญอื่นๆ ที่เชื่อมภูมิภาคตะวันออกกับตะวันตกของ สปป.ลาว เข้าด้วยกัน ทำให้ สปป.ลาว มีเส้นทางที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา และเวียดนาม

๒) ทางรถไฟ

ทางรถไฟสายแรกของ สปป.ลาว คือสายสะพานมิตรภาพ - ทำนาแล้ง ช่วงระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร สร้างด้วยเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยทั้งในรูปเงินให้เปล่าและเงินกู้ ดอกเบี้ยต่ำระยะยาว

๓) ทางน้ำ

เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล การคมนาคมทางน้ำที่ใช้คือการสัญจรตามแม่น้ำโขงระหว่างไทย - สปป.ลาว ได้แก่

๑. ทำข้ามอำเภอเมืองหนองคาย ตรงข้ามเมืองท่าเดื่อของนครหลวงเวียงจันทน์
๒. ทำข้ามอำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ
๓. ทำข้ามอำเภอเมืองนครพนม ตรงข้ามเมืองท่าแขกแขวงคำม่วน
๔. ทำข้ามอำเภอเมืองมุกดาหาร ตรงข้ามแขวงสะหวันนะเขต
๕. ทำข้ามอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ตรงข้ามเมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์
๖. ทำข้ามอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ตรงข้ามบ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว

๔) ทางอากาศ

มีการบินพาณิชย์ในประเทศส่วนภายนอกประเทศมีการบินติดต่อกับกรุงเทพฯ เชียงใหม่คุ้มหมิงโฮจิมินห์และฮานอย



ภาพที่ ๒๗ การคมนาคมในเมียนมา

ที่มา http://๑๒๒.๑๕๕.๙.๖๘/talad/images/stories/maps/mmmmap_๐๔_transport.png

๕.๒ เส้นทางการคมนาคมที่สำคัญในประเทศไทย

๑) ทางบก

ถนนในเมียนมาส่วนใหญ่ขนานไปกับภูเขาและแม่น้ำทอดไปตามความยาวของประเทศเช่นเดียวกับทางรถไฟ ถนนสายเมียนมาเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้งกับเมืองคุนหมิง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของจีน มีความยาวในเขตเมียนมาถึงเมืองมุเซ ประมาณ ๑,๑๖๐ กิโลเมตร และมีความยาวในเขตจีนจากมุเซถึงคุนหมิง ประมาณ ๙๐ กิโลเมตร ถนนสายนี้ผ่านเมืองต่างๆ คือ พะโค - ตองอู - ปินมานา - เมกตिला - มัณฑะเลย์ - เมเบียงกอดเต็ก - สีป้อ - ลาโซ - แสหนวี - มุเซ รวมความยาวทั้งสิ้น ประมาณ ๒,๑๕๐ กิโลเมตร เส้นทางการภายในประเทศเมียนมา ในปี ๒๕๕๑ มีการก่อสร้างถนนรวม ๑๘,๒๔๒ ไมล์ และถนนมอเตอร์เวย์เพิ่มขึ้นอีก ๖,๐๐๐ ไมล์ จากปี ๒๕๓๑ ซึ่งมีอยู่ ๑๗,๐๐๐ ไมล์ ถนนเชื่อมไปมณฑลต่างๆ ของเมียนมา

ส่วนเส้นทางถนนเชื่อมโยงประเทศเมียนมากับประเทศเพื่อนบ้านเส้นทางคมนาคมไทย - เมียนมา เส้นทางถนนที่ใช้คมนาคมส่งสินค้าระหว่างไทย - เมียนมา มีจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดนไทย - เมียนมา ใน ๗ จังหวัด คือ จังหวัดเชียงราย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดตาก จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดระนอง เส้นทางสายสำคัญที่เป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมามีดังนี้

- เส้นทางช่วงแม่สอด/เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี ก่อสร้างและบูรณะเส้นทางช่วงแม่สอด/เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี รวมระยะทาง ๑๗.๓๕ กิโลเมตร

- เส้นทางช่วงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก - ท่าตอน แบ่งเป็น ๓ เส้นทางได้แก่

- เส้นทางที่ ๑ ช่วงเชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก - อินดู - พะอัน - ท่าตอน รวมระยะทาง ๑๗๒ กิโลเมตร

- เส้นทางที่ ๒ ช่วงเชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก - มุดอง - เมาะละหม่าง

- ท่าตอน รวมระยะทาง ๒๓๖ กิโลเมตร

- เส้นทางที่ ๓ เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่ ๑ แต่จะมีถนนแยกจาก

สามแยกอินดูไปเชื่อมเมาะละหม่าง ระยะทาง ๒๑๒ กิโลเมตร

- เส้นทางเมียนมา - ไทย - กัมพูชา - ลาว - เวียดนาม - ยูนนาน - อินเดีย เป็นเส้นทางการเดินทางระหว่างกลุ่ม GMS (ไทย เมียนมา กัมพูชา ลาว เวียดนาม และยูนนาน) สามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและประเทศในกลุ่มเอเชียอื่นๆ ได้โดยผ่านแนวถนนที่มีอยู่เดิมของเมียนมา จากท่าตอน - ย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ และตามู ซึ่งติดกับชายแดนของเมืองโมเร ประเทศอินเดีย ที่มีระยะทางเพียง ๑,๑๐๐ กิโลเมตร

- เส้นทางประเทศเมียนมา - ไทย - ลาว - เวียดนาม เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่พัฒนาตามโครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) เป็นโครงการนำร่องภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจะก่อสร้างถนนเชื่อมโยงเส้นทางของเมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม เข้าด้วยกัน รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ ๑,๕๑๑ กิโลเมตร

- เส้นทางฝั่งตะวันออกของไทยเริ่มจากจังหวัดมุกดาหาร สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๒ เข้าไปยังแขวงสะหวันนะเขตของลาวผ่านจังหวัดดองฮาและสิ้นสุดที่จังหวัดดานังของเวียดนาม

- เส้นทางฝั่งตะวันตกของไทยเริ่มจากอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังเมืองเมียวดีไปยังท่าตอนและย่างกุ้งของเมียนมา มีถนนเชื่อมไปยังย่างกุ้งไทยและเมียนมา เส้นทางสายนี้ยังสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและประเทศในกลุ่มเอเชียได้อื่นๆ ได้อีกด้วย

- เส้นทางประเทศเมียนมา - ไทย - จีน เส้นทางนี้เป็นเส้นทางในโครงการพัฒนา แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) เป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง มีเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างไทยกับเมียนมา คือ เส้นทาง R ๓ B เชื่อมระหว่างอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย - ท่าซี้เหล็ก - เชียงตุง ของเมียนมา และสิ้นสุดปลายทางที่ต้าหลัว ประเทศจีน ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อไปยังเมืองเชียงรุ่งและเมืองคุนหมิงใน มณฑลยูนนานของจีนได้ด้วย รวมระยะทางทั้งหมด ๑,๐๑๘ กิโลเมตร

๒) ทางรถไฟ

เมียนมามีเส้นทางรถไฟความยาวรวมกว่า ๔๐,๐๐๗ กิโลเมตร โดยมีศูนย์กลาง เส้นทางรถไฟอยู่ที่กรุงย่างกุ้ง เส้นทางสายหลัก คือ สายย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ ระยะทางรวมประมาณ ๗๑๖ กิโลเมตร เป็นขบวนรถไฟที่ได้มาตรฐานที่สุดในประเทศ

เส้นทางรถไฟภายในประเทศ ๓,๑๘๖ ไมล์ มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้าง พื้นฐานการรถไฟ ดังนี้

เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างเมียนมากับประเทศเพื่อนบ้าน

- สายที่ ๑ เมียนมา - ไทย - Thanbyuzayat ถึงด่านเจดีย์สามองค์มีเส้นทาง ที่ต้องสร้างเพิ่มอีก ๑๑๐ กิโลเมตร

- สายที่ ๒ เมียนมา - จีน - Lashio ถึง Muse/Ruili ความเป็นไปได้ มีการลงนามสัญญาความร่วมมือกับประเทศจีนในการสร้างทาง ๒๓๒ กิโลเมตร

- สายที่ ๓ เมียนมา - อินเดีย - Pakokku - Kalay ถึง Tamu เส้นทางนี้ยังต้อง สร้างเพิ่มระหว่าง Tamu - Kalay อีก ๑๓๕ กิโลเมตร และจาก Kalay - Kyaw ๒๑๐.๑๔ กิโลเมตร ซึ่งต้องมีการสร้างอุโมงค์ที่มีความยาว ๑.๗ กิโลเมตร บนเส้นทางสายนี้ด้วย

เส้นทางรถไฟตามโครงการความร่วมมือกลุ่ม GMS

๑. ทางรถไฟสายที่ ๕ เป็นความร่วมมือระหว่างจีน - เมียนมา โดยจีนให้งบประมาณทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้ ๔ ล้านหยวน ในการสร้างทางรถไฟ ๒๓๒ กิโลเมตร ระหว่าง Lashio - Muse

๒. ทางรถไฟสายที่ ๘ โครงการระหว่างไทย - เมียนมา ต่อเชื่อมเส้นทาง ที่ทหารญี่ปุ่นได้สร้างไว้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒ จาก Thanbyuzayat - ด่านเจดีย์สามองค์ มีความยาวรวม ๑๑๐ กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมโครงการทางรถไฟ สิงคโปร์ - คุนหมิง โดยสาธารณรัฐเกาหลีสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาความเป็นไปได้ ๘๓๐,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ

๓) ทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในประเทศนับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาเป็นอย่างมาก และยังเป็นเส้นทางคมนาคมหลักมาตั้งแต่อดีต นอกจากนี้ เมียนมามีความยาวชายฝั่งทะเล ๒,๘๓๒ กิโลเมตร ท่าเรือที่สำคัญอยู่ที่ย่างกุ้ง ที่ซิทต่วย (Sittway) เจ้าฟิว (Kyauphyu) ตานต่วย (Thandwe) ในรัฐยะไข่ ท่าเรือปะเตง (Patheingyi) ในมณฑลเอยาวดี ท่าเรือเมะละหม่ง (Mawlamyain) ในรัฐมอญ ท่าเรือทวาย (Dawei) ท่าเรือเมก (Myeik) ท่าเรือก้อดาว (Kawthaung/เกาะสอง) ในมณฑลตะนาวศรี โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ได้แก่

๑. โครงการท่าเรือน้ำลึก Kyaupyu ที่รัฐยะไข่
๒. โครงการท่าเรือน้ำลึก Kalegawk อยู่ระหว่างเมืองเมะละหม่งและเมืองเย
ในรัฐมอญ
๓. โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย อยู่ใกล้เมืองทวายในมณฑลตะนาวศรี
๔. โครงการท่าเรือน้ำลึก Bokyin อยู่ระหว่างเมือง Myeik กับ Kawthaung
ในมณฑลตะนาวศรี

๔) ทางอากาศ

เมียนมามีท่าอากาศยานภายในประเทศมากถึง ๘๔ แห่ง โดยมีสนามบินนานาชาติ ๒ แห่ง คือ ที่ย่างกุ้ง และเขตมณฑลเอยะมีเทียวบินจากกรุงเทพฯ ไปย่างกุ้ง นอกจากนี้ ยังมีเที่ยวบินตรงจากย่างกุ้งไปยังเมือง/ประเทศต่างๆ อาทิ กรุงเทพฯ - จาการ์ตา (เมืองหลวงของอินโดนีเซีย) ฮองกง สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ (เมืองหลวงของมาเลเซีย) कुนหมิง (เมืองหลวงของมณฑลยูนนานของจีน) ลอนดอน (เมืองหลวงของสหราชอาณาจักร) โอซากา (ญี่ปุ่น)

๒) ทางรถไฟ

ในอดีตการขนส่งทางรถไฟถือว่าเป็นที่นิยมในกัมพูชา การเดินทางจากกรุงพนมเปญถึงพระตะบองมีเที่ยวเดินรถทุกวันแต่หลังจากเกิดสงครามระบบการขนส่งดังกล่าวได้ถูกทำลายลงอย่างสิ้นเชิง กัมพูชาได้พยายามฟื้นฟูระบบการขนส่งทางรถไฟอีกครั้งด้วยโครงการซ่อมแซมและสร้างทางรถไฟในเส้นทางที่มีอยู่เดิมทั้งในเส้นทางสายเหนือและสายใต้ และปรับปรุงสถานีรถไฟกรุงพนมเปญ หากโครงการดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์กัมพูชาจะเป็นส่วนที่เชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากสิงคโปร์ถึงจังหวัดยูนนาน คุณหมิง ประเทศจีน ในเส้นทางที่เรียกว่า "Singapore - Kunming Railway Link (SKRL)"



Singapore – Kunming Rail Link Project

Route 1

Missing Link	Distance (km.)
Thai-Cambodia ① Poipet-Sisophon	48
Cambodia-Vietnam ② Phnom Penh-Loc Ninh- Ho Chi Minh City	435
Spur Line	
Vietnam-Laos ③ Vung Anh-Tan Ap-Mu Dia-Tha Khek-Vientiane	591

Route 2A

Missing Link	Distance (km.)
Thai-Myanmar ④ Nam Tok-Thambyuzayat	263
Myanmar-China ⑤ Lashio-Dali	864

ภาพที่ ๒๙ โครงการรถไฟจากสิงคโปร์ - คุณหมิง

การพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคด้านการรถไฟเป็นสิ่งที่ต้องการในทุกภาคส่วนของกัมพูชาทั้งเส้นทางจากศรีโสภณ - เสียมเรียบ ระยะทาง ๑๐๕ กิโลเมตร เสียมเรียบ - สกูล ระยะทาง ๒๓๙ กิโลเมตร และสนวน - สตรึงเตตรง ระยะทาง ๒๗๓ กิโลเมตร การพัฒนาเส้นทางรถไฟของกัมพูชาจะทำให้เกิดความมั่นใจด้านการบริการและการขยายตัวทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๓) ทางน้ำ

ในกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียวคือท่าเรือสีหนุวิลล์ซึ่งได้มีการปรับปรุงโดยการวางคอนเทนเนอร์รอบท่าเรือน้ำลึกความยาว ๒๔๐ กิโลเมตร และขยายพื้นที่ที่จอดเรือความยาว ๑๖๐ เมตร สำหรับเส้นทางเดินเรือที่ติดต่อกับสีหนุวิลล์ ได้แก่ อเมริกา ยุโรป จีน ฮองกง อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ไทย และเวียดนาม ส่วนใหญ่จะขนผ่านสิงคโปร์ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้แม่น้ำซึ่งมีความยาวโดยรวม ๑,๗๕๐ กิโลเมตร ในฤดูฝนและอาจลดเหลือ ๕๘๐ กิโลเมตร ในฤดูแล้ง ท่าเรือในกัมพูชามี ๗ แห่ง การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศกัมพูชามีข้อจำกัด เนื่องจากระดับน้ำในฤดูฝนและฤดูแล้งมีความแตกต่างประมาณ ๑๐ เมตร

๔) ทางอากาศ

สืบเนื่องจากนโยบายการเปิดน่านฟ้าของรัฐบาลกัมพูชาส่งผลให้มีสายการบินสู่ประเทศเพิ่มขึ้น ขณะนี้มีสายการบินนานาชาติที่บินตรงสู่สนามบินนานาชาติพนมเปญ ๙ เส้นทาง จาก ๘ ประเทศ ส่วนสนามบินเสียมเรียบมีสายการบินนานาชาติบางเส้นทาง นอกจากนี้ ยังมีสนามบินกัมปงโสม (สีหนุวิลล์) ที่เปิดให้บริการสำหรับสายการบินภายในประเทศ ส่วนสนามบินกัมปงชะนัง ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพนมเปญใกล้กับทางหลวงหมายเลข ๕ และคาดว่าจะใช้เป็นสนามบินสำหรับขนส่งสินค้า และสนามบินเกาะกง ขณะนี้อยู่ในระหว่างการปรับปรุง

๕.๔ เส้นทางคมนาคมที่สำคัญในประเทศมาเลเซีย



ภาพที่ ๓๐ เส้นทางคมนาคมในประเทศมาเลเซีย
ที่มา <http://www.rotfaithai.com/>

๑) ทางบก

มาเลเซียเป็นประเทศที่มีระบบโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์และก้าวหน้าที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปี ๒๕๕๒ มาเลเซียมีถนนลาดยาง มีความยาว ๕๐,๒๑๔.๖ กิโลเมตร (รวมทางด่วน ๑,๔๗๑.๖ กิโลเมตร) ถนนไม่ลาดยาง มีความยาว ๑๕,๙๔๒ กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น ๖๖,๑๕๖.๖ กิโลเมตร มีทางหลวงจากเหนือจรดใต้จากชายแดนไทยถึงสิงคโปร์เป็นระยะทาง ๘๕๐ กิโลเมตร

๑. ทางด่วน แบ่งเป็นสองเส้นทางหลัก คือ

(๑) เส้นทางสายเหนือ - ใต้ มีระยะทางประมาณ ๘๘๐ กิโลเมตร

(๒) เส้นทางสายตะวันออก - ตะวันตก มีระยะทางประมาณ ๑๓๕ กิโลเมตร

๒. ทางหลวงแผ่นดิน (Malaysian Federal Roads System)

๓. ทางหลวงของรัฐต่างๆ (Malaysian National Roads System)

ถนนในมาเลเซียตะวันออก (Sabah และ Sarawak) เริ่มจาก Tawau Merotai Kalabakan Sepulut Nabawan Keningau Tenom และ Sipitang

๒) ทางรถไฟ

รถไฟในมาเลเซียตะวันตก มีสายหลัก ๒ สาย คือ

๑. สายชายฝั่งทะเลตะวันตก Singapore และ Padang Besar, Perlis (ชายแดนไทย)

๒. สายชายฝั่งทะเลตะวันออก Gemas ใน Negeri Sembilan และ Tumpat in Kelantan.

โครงข่ายรถไฟจะครอบคลุมทุกรัฐในส่วนของมาเลเซียตะวันตกด้วยระยะทาง ๑,๖๙๙ กิโลเมตร ในส่วนของมาเลเซียตะวันออกมีเฉพาะในรัฐซาบาห์ โดยรัฐซาบาห์มีทางรถไฟยาว ๑๓๔ กิโลเมตร เชื่อมระหว่างเมือง Tanjung Aru เมือง Kinabalu และ เมือง Tenom เป็นทางรถไฟสายเดียวบนเกาะบอร์เนียว

๓) ทางน้ำ

รัฐบาลมาเลเซียมีการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางเรือ โครงการพัฒนาท่าเรือของมาเลเซียช่วยยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางทะเลได้มาก ทำให้ท่าเรือของมาเลเซียสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือได้มาก และยังมีโครงการขยายท่าเรืออีกในอนาคต ปัจจุบันมาเลเซียมีท่าเรือนานาชาติรวม ๗ แห่ง ท่าเรือ ๖ แห่งแรกอยู่ที่แหลมมลายู มีเพียง Bintulu Port เท่านั้นที่อยู่บนเกาะบอร์เนียว ทั้งนี้ Port Klang และ Port of Tanjung Pelepas ได้รับการยอมรับว่าเป็น ๑ ใน ๑๐ ของท่าเรือที่ดีที่สุดในเอเชีย แต่ที่สำคัญ ๔ แห่งได้แก่

๑. Port Klang เป็นท่าเรือสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งอยู่กึ่งกลางชายฝั่งทางตะวันตกของคาบสมุทรมาลายูเป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างช่องแคบมะละกา (Malacca Straits) เป็นท่าเรือที่เป็นทางผ่านสำหรับการเดินเรือข้ามจากมหาสมุทรอินเดียไปยังมหาสมุทรแอตแลนติก

๒. Port of Tanjung Pelepas อยู่ทางตอนใต้ของประเทศติดกับสิงคโปร์ ห่างจากกรุงกัวลาลัมเปอร์เพียง ๔๐ กิโลเมตร ตั้งอยู่ในชุมชนของเส้นทางการเดินเรือหลักที่สำคัญและจัดสรรพื้นที่เป็นเขตอุตสาหกรรมและกระจายสินค้ามีระบบการเชื่อมต่อกับถนน ทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ

๓. Kuantan Port มีอีกชื่อหนึ่งว่า Kertih - Gebeng Corridor เป็นท่าเรือด้านชายฝั่งตะวันออกของแหลมมาลายูใช้สำหรับการขนส่งในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

๔. Bintulu Port เป็นท่าเรือนานาชาติแห่งเดียวบนเกาะบอร์เนียว และเป็นท่าเรือสำหรับขนส่งก๊าซธรรมชาติหลวงแห่งแรกของประเทศ

๔) ทางอากาศ

มาเลเซียมีท่าอากาศยานนานาชาติทั้งหมด ๕ แห่ง ได้แก่

๑) Kuala Lumpur International Airport อยู่ในรัฐสลังงอร์บนแหลมมาลายู

๒) Penang International Airport อยู่บนเกาะปีนัง

๓) Langkawi International Airport อยู่บนเกาะลังกาวิ

๔) Kota Kinabalu International Airport อยู่ในรัฐซาบฮาร์บนเกาะบอร์เนียว

๕) Kuching International Airport อยู่ในรัฐซาราวักบนเกาะบอร์เนียว

สำหรับท่าอากาศยาน Kuala Lumpur International Airport (KLIA) มีพื้นที่ ๒๕,๐๐๐ เอเคอร์ (๖.๒๕ หมื่นไร่) เป็นท่าอากาศยานแห่งชาติที่ใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย เป็นศูนย์กลางการบินในประเทศ นอกจากนี้ท่าอากาศยานนานาชาติแล้วยังมีท่าอากาศยานภายในประเทศอีก ๑๖ แห่ง และสนามบินทางวิ่งสั้น (STOL Ports) อีก ๑๘ แห่ง

บทที่ ๓

ผลการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมขนส่ง
ที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๑. แผนการลงทุนด้านคมนาคมของประเทศ

การศึกษาโครงการลงทุนด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ๒ แผน ได้แก่

๑.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปัจจุบันถึง พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ประเด็นท้าทายที่จะใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ควรครอบคลุมถึง

- การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่ง ทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door - to - Door)

- การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยเน้นการปรับปรุงเส้นทางการขนส่งทั้งทางถนน ทางราง สู่ประตูการค้าหลัก ที่สำคัญและประตูการค้าชายแดน รวมทั้ง ปรับปรุงท่าอากาศยานในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ

- การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลาง ของภูมิภาคทั่วประเทศ นอกจากในการเตรียมรับความเติบโตของประเทศจากความเป็นประชาคมอาเซียน ประเทศยังมีความจำเป็นในการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง จากกรุงเทพมหานครไปสู่เมืองศูนย์กลางของภาคต่างๆ ของประเทศ การเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลาง ต่างๆ และการเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลางกับจังหวัดโดยรอบเมืองศูนย์กลางนั้นเพื่อช่วยให้เกิด การกระจายความเจริญจากการกระจุกตัวอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออกไปยังภาคอื่นๆ และลดระยะเวลาในการเดินทาง หรือขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่สำคัญของประเทศดังกล่าว การลงทุน จึงควรครอบคลุมถึงการปรับปรุงเส้นทางหลวงระหว่างเมือง การก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางใหม่ๆ ในพื้นที่ ที่มีกิจกรรมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน หรือเป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง เป็นต้น

- ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงาน นโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลระบบรางเพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การบริหารจัดการ การลงทุนและการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ นอกจากนี้ ควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาหนี้สินทางการเงินของรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทยและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น เพื่อให้สามารถให้บริการประชาชนได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

จากสภาพความเป็นมาในอดีตสถานะปัจจุบันและแนวโน้มอนาคตทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประเด็นท้าทายข้างต้น กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) โดยมีเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

- เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคมด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

- เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจโดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

- เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

- สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

โครงการคมนาคมขนส่งใน 8 ปี ข้างหน้า

ถนน	ราง	น้ำ	อากาศ
ขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร ปัจจุบัน 12,112 กม. อนาคต 14,591 กม. (เพิ่ม 2,479 กม.) เชื่อมเมืองศก.+ค้าชายแดน-ระหว่างปท. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปัจจุบัน 146 กม. อนาคต 1,420 กม. (เพิ่ม 1,274 กม.) บูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค ปัจจุบัน ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม อนาคต บูรณะ 10 สายทาง 2,454 กม. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อนาคต 2 แห่ง (อ.เชียงของ จ.เชียงราย - จ.นครพนม) สถานีขนส่งสินค้า ปัจจุบัน 3 แห่ง อนาคต 17 แห่ง เมืองหลัก+ชายแดนสำคัญ ถนนเชื่อมเมืองแหล่งเกษตร/ท่องเที่ยว ปัจจุบัน 42,877.80 กม. อนาคต 49,327.94 กม. (เพิ่ม 6,450.14 กม.) แก้ปัญหารถจราจรในเขตเมือง พัฒนาทางหลวงชนบท ปัจจุบัน 271.91 กม. อนาคต 616.19 กม. (เพิ่ม 344.28 กม.) สะพานข้ามแม่น้ำขนาดใหญ่ ปัจจุบัน 18 แห่ง อนาคต 23 แห่ง (เพิ่ม 5 แห่ง) สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางรถไฟ ปัจจุบัน 104 แห่ง อนาคต 211 แห่ง (เพิ่ม 107 แห่ง)	ทางขนาด 1.00 เมตร ปัจจุบัน ทางเดียว 3,569 กม. ทางคู่ 357 กม. ทางสาม 107 กม. อนาคต ปี 2565 มีทางคู่ เพิ่ม 3,994 กม. ทางขนาด 1.435 เมตร อนาคต อีก 5 ปี พัฒนา 3 สายทาง 1,567 กม. รถไฟท่า เพิ่มเต็มโครงข่าย 10 สายทาง 464 กม. จำนวนผู้โดยสาร 5.36 ล้านคน-เที่ยว/วัน	ก่อสร้างท่าเรือ ปัจจุบัน ท่าเรือชายฝั่งทะเล 18 แห่ง ท่าเรือลำน้ำ 7 แห่ง อนาคต ท่าเรือชายฝั่งทะเล 23 แห่ง (เพิ่มท่าเรือท่องเที่ยว) ท่าเรือลำน้ำ 8 แห่ง ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อนาคต รองรับตู้สินค้า 18.8 ล้าน TEUs/ปี รองรับรถยนต์ส่งออก 1.95 ล้านคัน/ปี รองรับการขนถ่าย 2.568 เมตริกตัน	ก่อสร้างท่าอากาศยาน ปัจจุบัน ท่าพาณิชย์ 38 แห่ง โภีชพาณิชย์ 20 แห่ง อนาคต สร้างเพิ่มที่เบตง 1 แห่ง พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ปัจจุบัน เทียวบิน 76 เที่ยวบิน/ชม. ผู้โดยสาร 45 ล้านคน/ปี ขนส่งสินค้า 1.3 ล้านตัน/ปี อนาคต เทียวบิน 80 เที่ยวบิน/ชม. ผู้โดยสาร 65 ล้านคน/ปี ขนส่งสินค้า 1.7 ล้านตัน/ปี พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบัน ผู้โดยสาร 18 ล้านคน อนาคต ผู้โดยสาร 30 ล้านคน/ปี พัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ปัจจุบัน ผู้โดยสาร 7.5 ล้านคน อนาคต ผู้โดยสาร 12.5 ล้านคน/ปี (ระหว่างประเทศ 5 ล้านคน/ปี ภายในประเทศ 7.5 ล้านคน/ปี) พัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด ปัจจุบัน ผู้โดยสาร 8 หมื่นคน/ปี อนาคต ผู้โดยสาร 3.6 แสนคน/ปี พัฒนาท่าอากาศยานอุตรดิตถ์ ปัจจุบัน ผู้โดยสาร 8 แสนคน/ปี อนาคต ผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี

ภาพที่ ๓๑ โครงการคมนาคมขนส่งใน 8 ปีข้างหน้า

ในด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ นั้น กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเพื่อเป้าหมายในการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ รวมทั้ง มุ่งเน้นการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ สรุปดังนี้

- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๒ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพานเพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

- แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมโยงเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือ ลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้ง เป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

- แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง การส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)

กรอบวงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๑,๗๙๖,๓๘๕.๗๗ ล้านบาท

ทางบก

๑. สายพิทยา - มาบตาพุด ระยะทาง ๓๒ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท
๒. สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท
๓. สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี ระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๕๕,๖๒๐ ล้านบาท

ทางราง

รถไฟทางคู่ขนาดทาง ๑ เมตร (แผนระยะเร่งด่วน)

๑. ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๒๖,๐๐๔ ล้านบาท
๒. ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๒๙,๘๕๓ ล้านบาท
๓. ช่วงนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๒๐,๐๓๖ ล้านบาท
๔. ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๑๗,๒๙๐ ล้านบาท
๕. ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๔๘ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๒๔,๘๔๐ ล้านบาท

รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร

๑. ช่วงกรุงเทพ - หนองคาย แก่งคอย - มาบตาพุด ใช้งบประมาณ ๓๖๙,๑๔๘ ล้านบาท
๒. ช่วงกรุงเทพ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ใช้งบประมาณ ๔๔๙,๔๗๓ ล้านบาท
๓. ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ใช้งบประมาณ ๙๔,๖๗ ล้านบาท
๔. ช่วงกรุงเทพ - ระยอง ใช้งบประมาณ ๑๕๒,๕๒๘ ล้านบาท

โครงข่ายรถไฟฟ้า

๑. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี ระยะทาง ๑๗.๕ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๑๑,๑๑๖ ล้านบาท
๒. สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๕๖,๖๙๐ ล้านบาท
๓. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๕๔,๖๔๔ ล้านบาท
๔. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ใช้งบประมาณ ๑๔,๑๕๗ ล้านบาท
๕. สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ใช้งบประมาณ ๑๓๑,๐๐๔ ล้านบาท

ทางน้ำ

๑. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าชายฝั่ง ๓ ทีอียู/ปี ระยะเวลาก่อสร้าง ๒๔ เดือน เปิดดำเนินการภายในปี ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณ ๑,๘๖๔ ล้านบาท

๒. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าทางรถไฟ ๒ ล้านทีอียู/ปี ระยะเวลาก่อสร้าง ๑๘ เดือน ใช้งบประมาณ ๒,๙๔๔.๙๓ ล้านบาท เริ่มเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

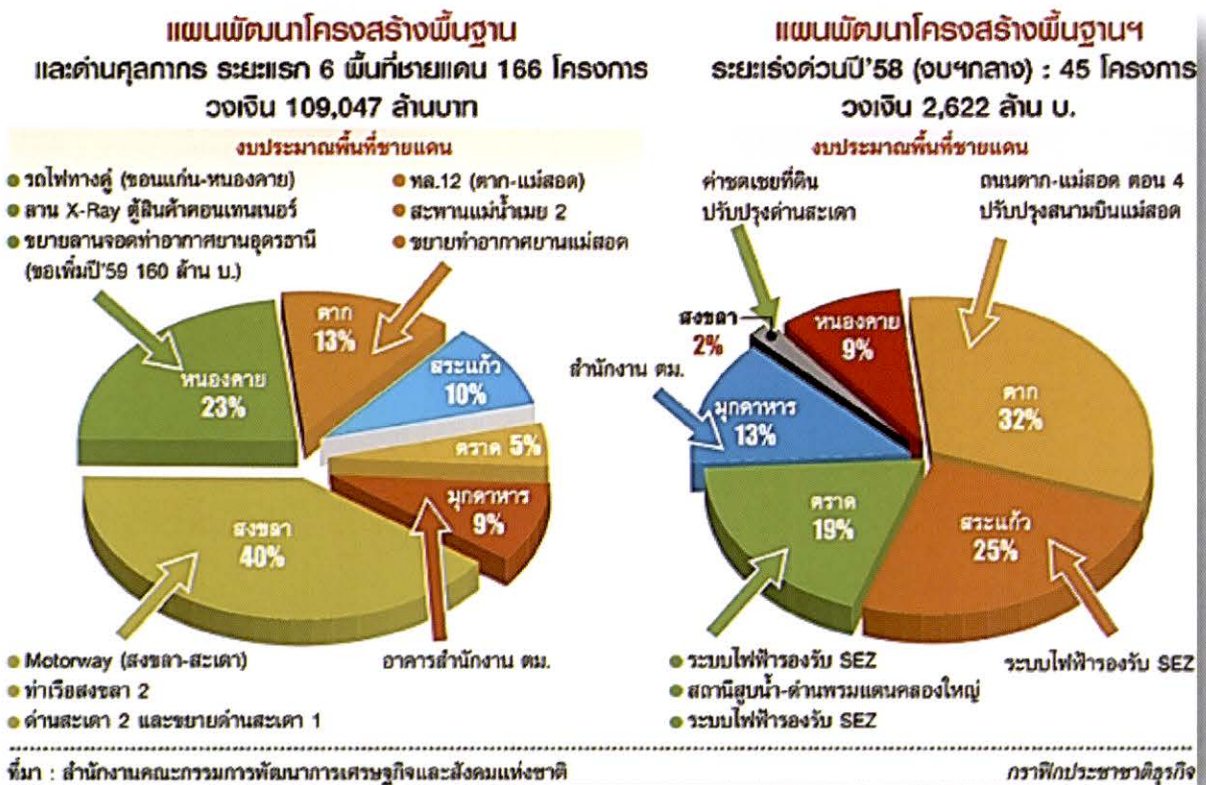
ทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น จากเดิม ๔๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๖๐ ล้านคนต่อปี โดย

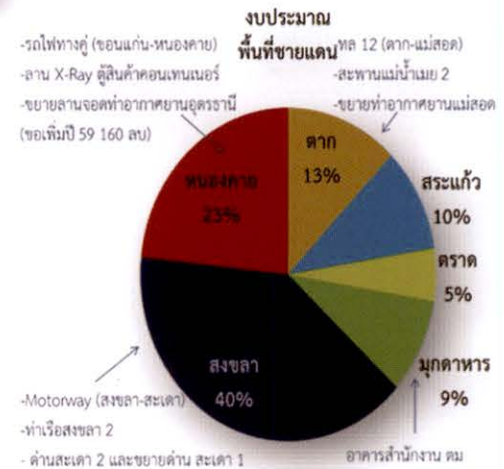
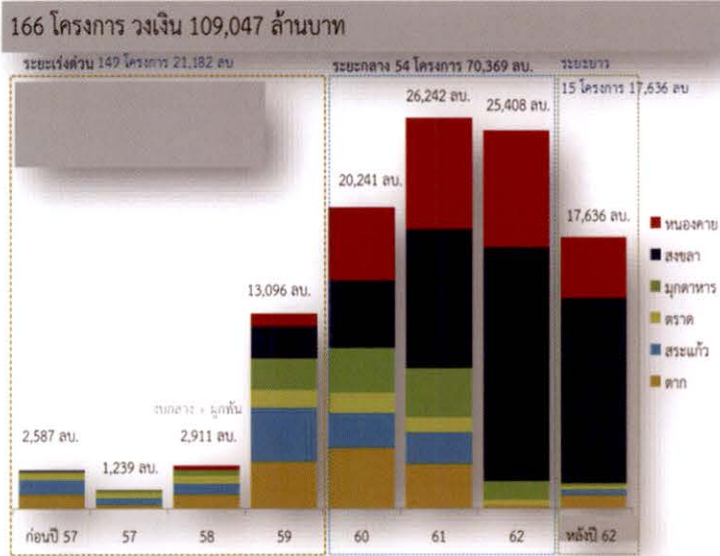
- ๑. ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ ๑ (Midfield Satellite I)
- ๒. อุโมงค์และระบบรถไฟเชื่อมระหว่างอาคาร Sat I กับอาคารผู้โดยสารเดิม
- ๓. ขยายอาคารผู้โดยสารหลังเดิม (ด้านทิศตะวันออก) ใช้งบประมาณทั้งสิ้น ๕๑,๖๐๗ ล้านบาท

๒. ความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๒.๑ ความก้าวหน้าของแผนคมนาคมที่เชื่อมโยงภายในประเทศ



ภาพที่ ๓๒ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

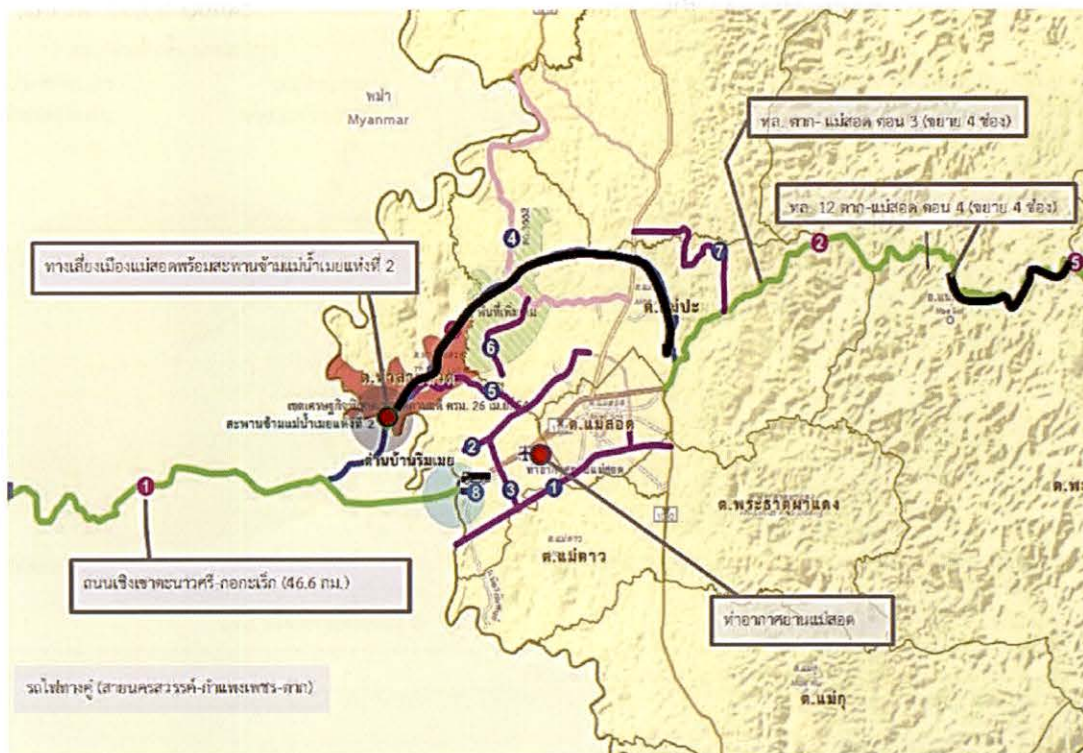


ภาพที่ ๓๓ งบประมาณโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและด้านศุลกากร

หมายเหตุ - วงเงินงบประมาณบนแผนภูมิแสดงงบประมาณผูกพันและงบโครงการที่เริ่มในปีงบประมาณนั้นๆ

- ปี ๒๕๕๘ ประกอบด้วย โครงการที่ได้รับงบกลางปี ๕๘ จำนวน ๒,๖๔๒ ล้านบาท และงบผูกพัน จำนวน ๒๖๙ ล้านบาท

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับประตูการค้าชายแดน ด้านชายแดนแม่สอด แห่งที่ ๒



ภาพที่ ๓๔ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมด้านชายแดนแม่สอด

๑. เส้นทางเชิงเขาตะนาวศรี - กอกะเร็ก เป็นทางแนวใหม่และบูรณะทางเดิม ระยะทาง ๔๖.๖ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ได้รับงบประมาณเพิ่มอีก ๑๘๐ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๘ ปัจจุบันได้เปิดเส้นทางใช้งานแล้ว

๒. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน ตาก - แม่สอด ตอน ๒ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๓.๒๓๗ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ได้รับงบประมาณเพิ่มเติมปี ๒๕๕๙ จำนวน ๔๘.๘๑๒ ล้านบาท

๓. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน ตาก - แม่สอด ตอน ๓ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๔.๖๒๕ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๙ จำนวน ๔๐๔.๓๔๖ ล้านบาท

๔. สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ พร้อมโครงข่าย ทางแนวใหม่ ๔ เลน ระยะทาง ๒๑.๔ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ จัดกรรมสิทธิ์ดำเนินการปี ๒๕๕๘ ของงบประมาณปี ๒๕๕๙ เฉพาะฝั่งไทย ๒,๐๐๐ ล้านบาท ฝั่งไทย ถนน ๑,๐๐๐ ล้านบาท สะพาน ๕๐๐ ล้านบาท ด้าน ๕๐๐ ล้านบาท

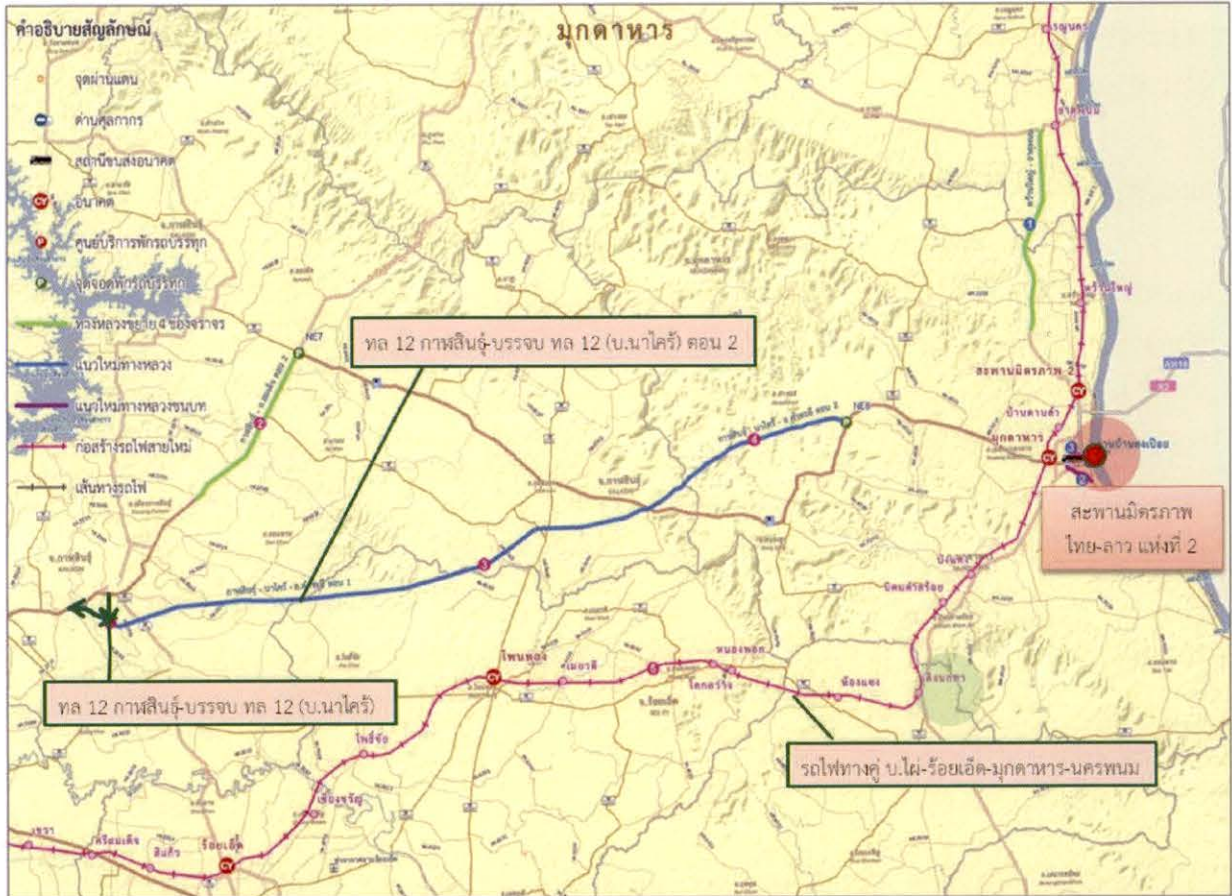
๕. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน ตาก - แม่สอด ตอน ๔ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๗ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ ได้รับงบประมาณ ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๓๑๐ ล้านบาท

๖. คณะรัฐมนตรี/คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบให้กรมทางหลวงก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย ระยะทาง ๒๑.๔ กิโลเมตร วงเงิน ๓,๙๐๐ ล้านบาท วงศีกษาฤกษ์เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘

๗. ท่าอากาศยานแม่สอด กรมการบินพลเรือนได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๙ จัดซื้อที่ดินขยายทางวิ่ง จำนวน ๓๒๐ ไร่ เพื่อรองรับเครื่องบินขนาด ๒๐๐ ที่นั่ง

๘. รถไฟทางคู่ (สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก) ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ดำเนินโครงการศึกษาความเป็นได้ การก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด จำนวน ๓๐ ล้านบาท เริ่มทำการศึกษาเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ได้มีการประชุม Draft Final เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๘ ที่ประชุมมีมติให้รับ Draft Final และส่งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ปัจจุบันแต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR และราคากลาง เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับประตูการค้าชายแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร)



ภาพที่ ๓๕ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

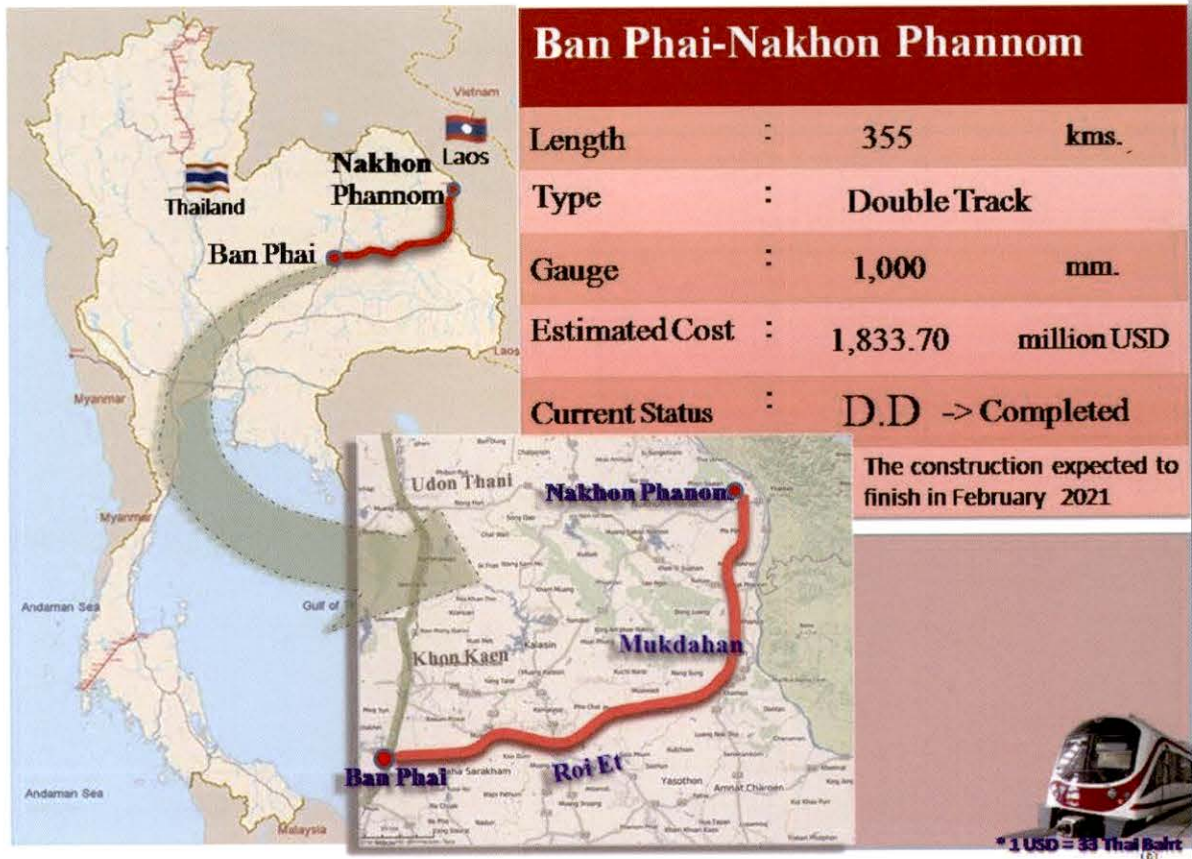
๑. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนกาฬสินธุ์ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๒ (บ้านนาไคร้) ตอน ๑ ทางแนวใหม่ ระยะทาง ๘ กิโลเมตร (สัญญาวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๗ - ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๘) ดัชนีกรมสิทธิ์ที่ดินบางช่วง อยู่ระหว่างขอขยายสัญญา ปี ๒๕๕๙ ได้รับงบประมาณเพิ่มจำนวน ๕๐.๓๙ ล้านบาท

๒. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนกาฬสินธุ์ - นาไคร้ ตอน ๒ ทางแนวใหม่ ระยะทาง ๗๒ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ ได้รับอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๙ จำนวน ๖๐๐ ล้านบาท

๓. ทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ตอนห้วยน้ำใหญ่ - ธาตุพนม ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างการออกแบบ

๔. ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนนาโคร์ - คำชะอี ทางแนวใหม่ ระยะทาง ๓๕ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างการออกแบบ

๕. รถไฟทางคู่บ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม ปัจจุบันบริษัทที่ปรึกษาได้ส่งรายงานการออกแบบรายละเอียดฉบับสุดท้ายแล้ว อยู่ระหว่างพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งในผลการศึกษา ได้จัดเตรียมพื้นที่ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ตารางเมตร เพื่อก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า



ภาพที่ ๓๖ ผังปรับปรุงโครงสร้างทางรางเส้นทางช่วงบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับด้านการค้าชายแดน ด้านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว



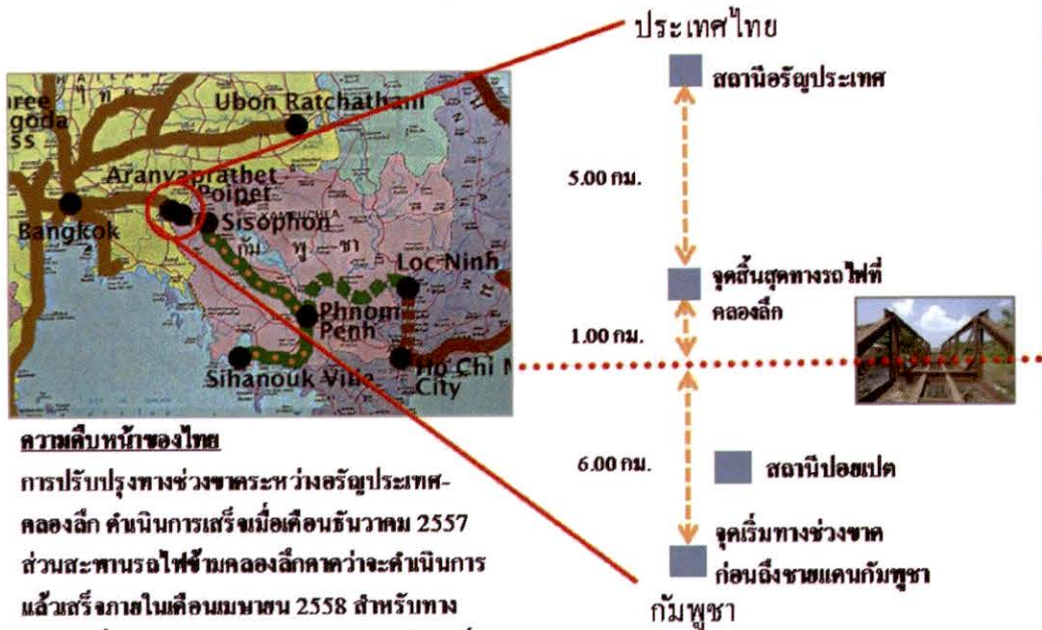
ภาพที่ ๓๗ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดสระแก้ว

๑. ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ (อำเภอพนมสารคาม) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓ (สระแก้ว) ตอน ๓ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๗.๗ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๘
๒. ตอนอรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตีงบท) ทางแนวใหม่ ระยะทาง ๓๐.๒ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ ๔๒๐ ล้านบาท (ดำเนินการปี ๒๕๕๘)
๓. ทางหลวงหมายเลข ๓๓๖๖, ๓๕๘๖ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ (ท่าข้าม) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๑๑ (หนองเอี่ยน) ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒

๔. ทางรถไฟคลองสิบแก้ว - สุดสะพานคลองลึก

- งานเสริมความมั่นคงของราง ๑๗๕ กิโลเมตร ช่วงคลองสิบแก้ว - สุดสะพานคลองลึก ดำเนินการแล้ว ร้อยละ ๙๙.๐๗ จะแล้วเสร็จ วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙
- การก่อสร้างทางรถไฟช่วงสถานีรัฐประเทศ - สุดสะพานคลองลึก (ฝั่งไทย) (ไม่รวมสะพานข้ามคลองลึก) ระยะทาง ๖ กิโลเมตร ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

แผนผังเส้นทางช่วงอรัญประเทศ-คลองลึก-ปอยเปต



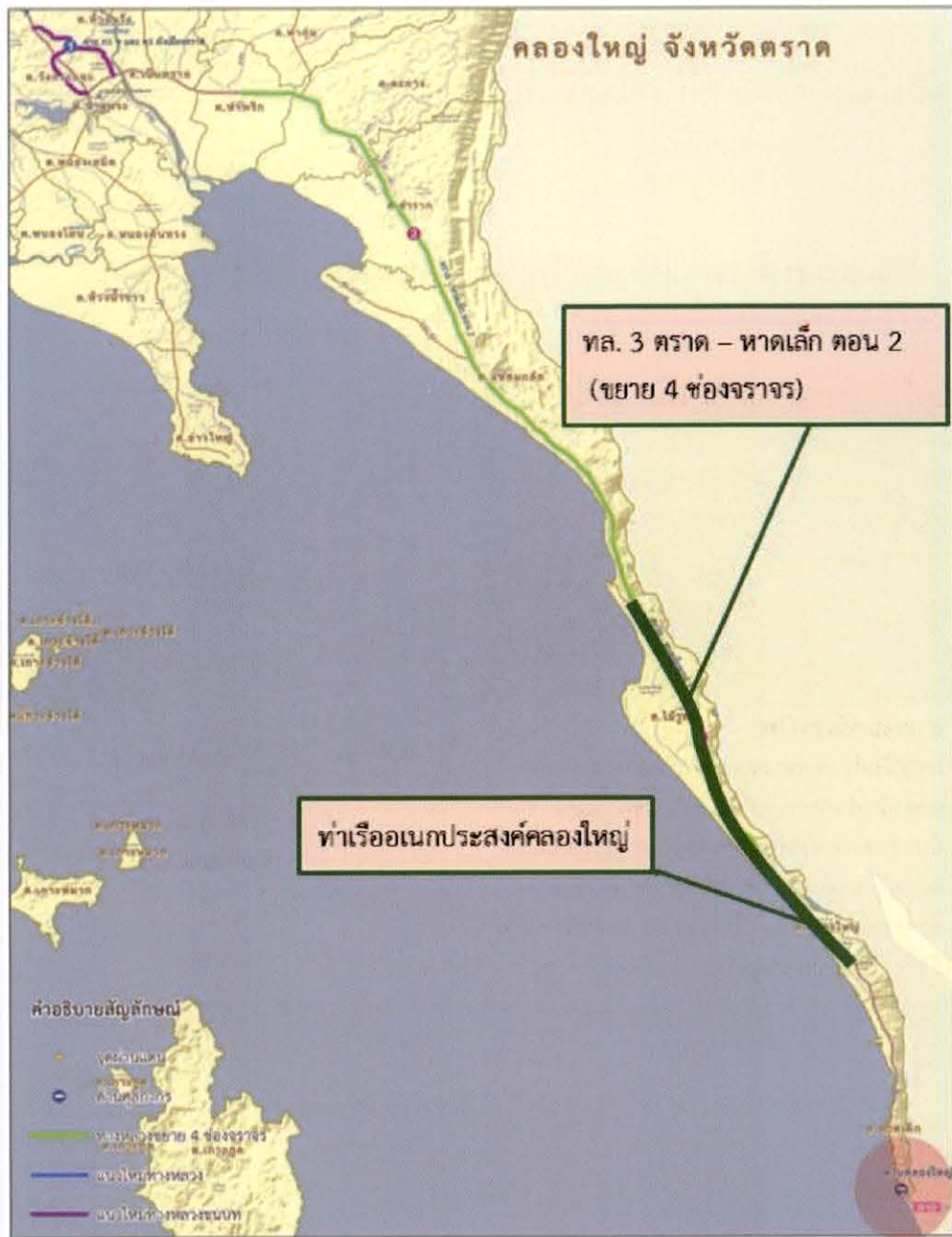
ความคืบหน้าของไทย

การปรับปรุงทางช่วงขาคระหว่างอรัญประเทศ-คลองลึก คำนินการเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2557 ส่วนสะพานรถไฟข้ามคลองลึกคาดว่าจะคำนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม 2558 สำหรับทางช่วงขาคฝั่งกัมพูชาระหว่างปอยเปต-คลองลึก จะเริ่มคำนินการในเดือนมิถุนายนหรือกันยายน 2558

ภาพที่ ๓๘ ผังปรับปรุงโครงสร้างทางรางเส้นทางช่วงอรัญประเทศ - คลองลึก - ปอยเปต

- การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามคลองลึก ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘
- ในส่วนของกัมพูชา การก่อสร้างทางช่วงที่ขาดช่วงปอยเปต - ศรีโสภณ ระยะทาง ๔๘ กิโลเมตร ดำเนินการไปแล้ว ๔๒ กิโลเมตร ส่วนทางที่เหลืออีก ๖ กิโลเมตร ก่อนถึงชายแดนกัมพูชา ขณะนี้รัฐบาลกัมพูชาได้จัดสรรงบประมาณเพื่อการก่อสร้างเส้นทางช่วงขาดแล้ว จะเริ่มรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเพื่อดำเนินการสร้างทางรถไฟได้ประมาณสิ้นเดือนมกราคม ๒๕๕๙ ใช้เวลาดำเนินการประมาณ ๖ เดือน

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับด้านการค้าชายแดน ด้านหาดเล็ก (ท่าเรือคลองใหญ่) จังหวัดตราด



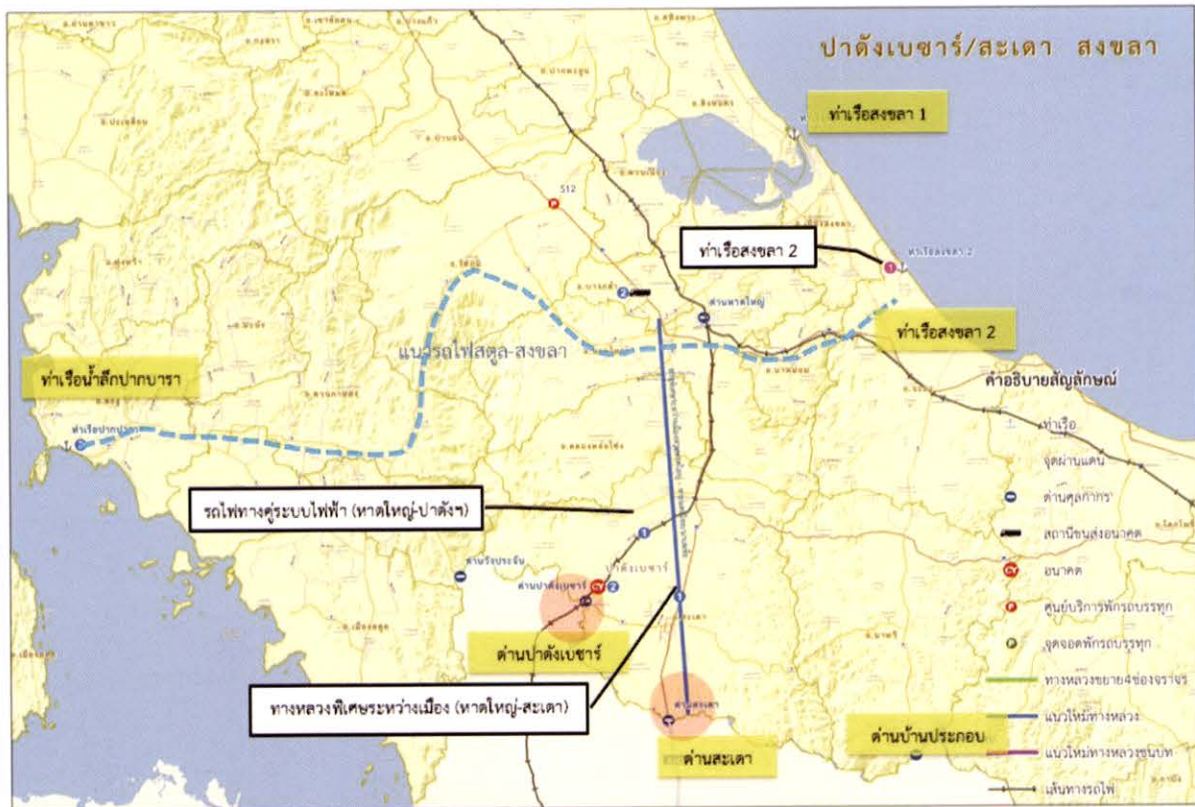
ภาพที่ ๓๙ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดตราด

๑. ทางหลวงหมายเลข ๓ ตอนตราด - หาดเล็ก ตอน ๒ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๓๓.๕๔ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๑๐ ล้านบาท งบประมาณปี ๒๕๕๙ อนุมัติจำนวน ๓๘๙ ล้านบาท

๒. ตอนตราด - หาดเล็ก ตอน ๓ ขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๕ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ ได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๙๔ ล้านบาท

๓. ท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ กรมเจ้าท่าได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ วงเงิน ๑,๒๙๕.๑ ล้านบาท ก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ รองรับการขนส่งสินค้า เรือประมง เรือท่องเที่ยว และเรือตรวจการณ์ความมั่นคง ปัจจุบันผลงานก่อสร้างร้อยละ ๗๙.๔๙ กำหนดแล้วเสร็จในวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๘

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับด้านการค้าชายแดน ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา



ภาพที่ ๔๐ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดสงขลา

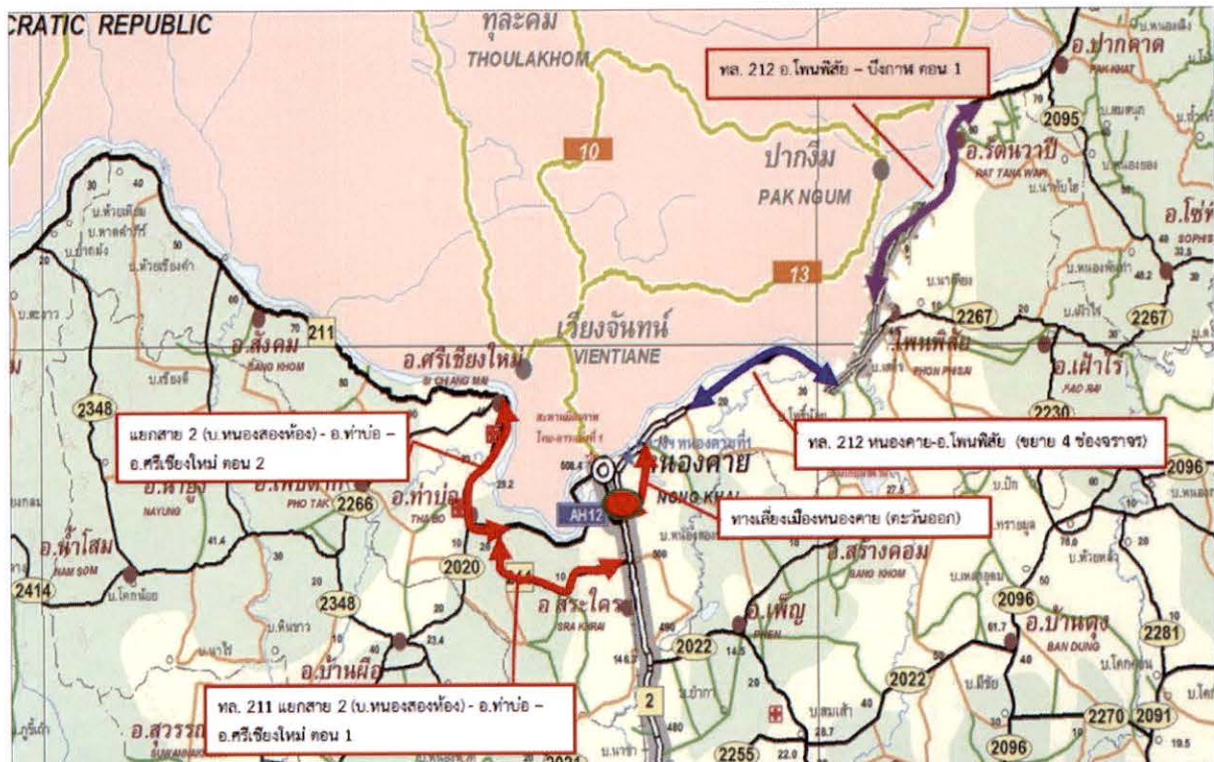
- ตอนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย มอเตอร์เวย์ ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๖๔ กิโลเมตร ดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ ๑,๔๐๐ ล้านบาท (ดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑)

- ท่าเรือสงขลา ๒ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบ เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ วงเงิน ๖๙.๙๘ ล้านบาท ปัจจุบันกรมเจ้าท่าเตรียมการ ประชาสัมพันธ์เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ก่อนดำเนินการต่อไป

- รถไฟทางคู่ระบบไฟฟ้า (หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์) สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจรศึกษาความเหมาะสม ออกแบบฯ อยู่ระหว่างทำรายงานชั้นกลาง

- การรถไฟฯ มีพื้นที่ว่างเปล่าบริเวณก่อนถึงสถานีปาดังเบซาร์ ที่สามารถพัฒนา เป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ได้ แต่ปัจจุบันมีผู้บุกรุกเข้าไปใช้พื้นที่ดังกล่าว

แผนพัฒนาการคมนาคมรองรับด้านการค้าชายแดน จังหวัดหนองคาย



ภาพที่ ๔๑ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งชายแดนจังหวัดหนองคาย

- ทล. ๒๑๒ อำเภอโพธิ์พิสัย - บึงกาฬ ตอน ๑ กรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๒๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามในหนังสือแจ้งคณะรัฐมนตรีทราบถึงการก่อกำหนดงบประมาณสำหรับรายการที่มีวงเงินรวม ๑,๐๐๐ ล้านบาท ขึ้นไป รายการดังกล่าวแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

- ทล. ๒๑๒ หนองคาย - อำเภอโพธิ์พิสัย (ขยาย ๔ ช่องจราจร) กรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ ก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๐ ล้านบาท กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘

- ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ตะวันออก) กรมทางหลวงขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท ก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่ ระยะทาง ๖๐ กิโลเมตร

- ทล. ๒๑๑ แยกสาย ๒ (บ้านหนองสองห้อง) - อำเภอท่าบ่อ - อำเภอศรีเชียงใหม่ ตอน ๑ กรมทางหลวงขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ วงเงิน ๑,๑๗๐ ล้านบาท ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๔ กิโลเมตร

- แยกสาย ๒ (บ้านหนองสองห้อง) - อำเภอท่าบ่อ - อำเภอศรีเชียงใหม่ ตอน ๒ กรมทางหลวงขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ วงเงิน ๖๖๐ ล้านบาท ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร

โครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีดังนี้

๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร วงเงินรวมโครงการ ๑๘,๔๓.๙๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓)

๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง ๓๓๙ กิโลเมตร วงเงินรวมโครงการ ๓๕,๕๔๔.๑๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓)

๓) โครงการระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี (๒๕๕๘ - ๒๕๕๙)

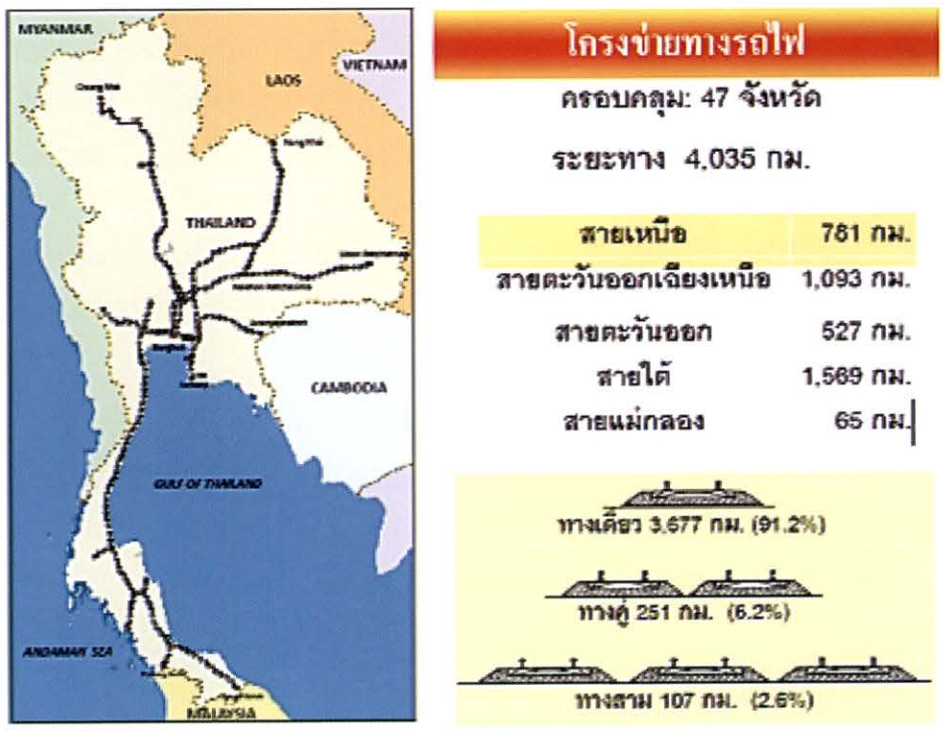
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว ๓๔ สายทาง ซึ่งมีถนนสายเลียบริมชายหาดบ้านชีน อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด วงเงินรวมโครงการ ๓๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี (๒๕๕๘ - ๒๕๕๙)

๕) โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน ซึ่งมีถนนสนับสนุนด้านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว วงเงินรวมโครงการ ๑,๕๑๕.๗๗ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี (๒๕๕๘ - ๒๕๖๐)

๖) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน ๑๗ แห่ง ก่อสร้างจังหวัดชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดตาก จังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดสงขลา และจังหวัดนราธิวาส

โครงข่ายทางรถไฟ

เกี่ยวกับการวางระบบรางของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีขนาดรางที่แตกต่างกัน (Track Gauges) อาจเป็นปัญหาในการเชื่อมต่อระบบรางระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ การวางระบบรางของประเทศไทยยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้องใช้ระบบการขนส่งทางถนนเพื่อขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูง



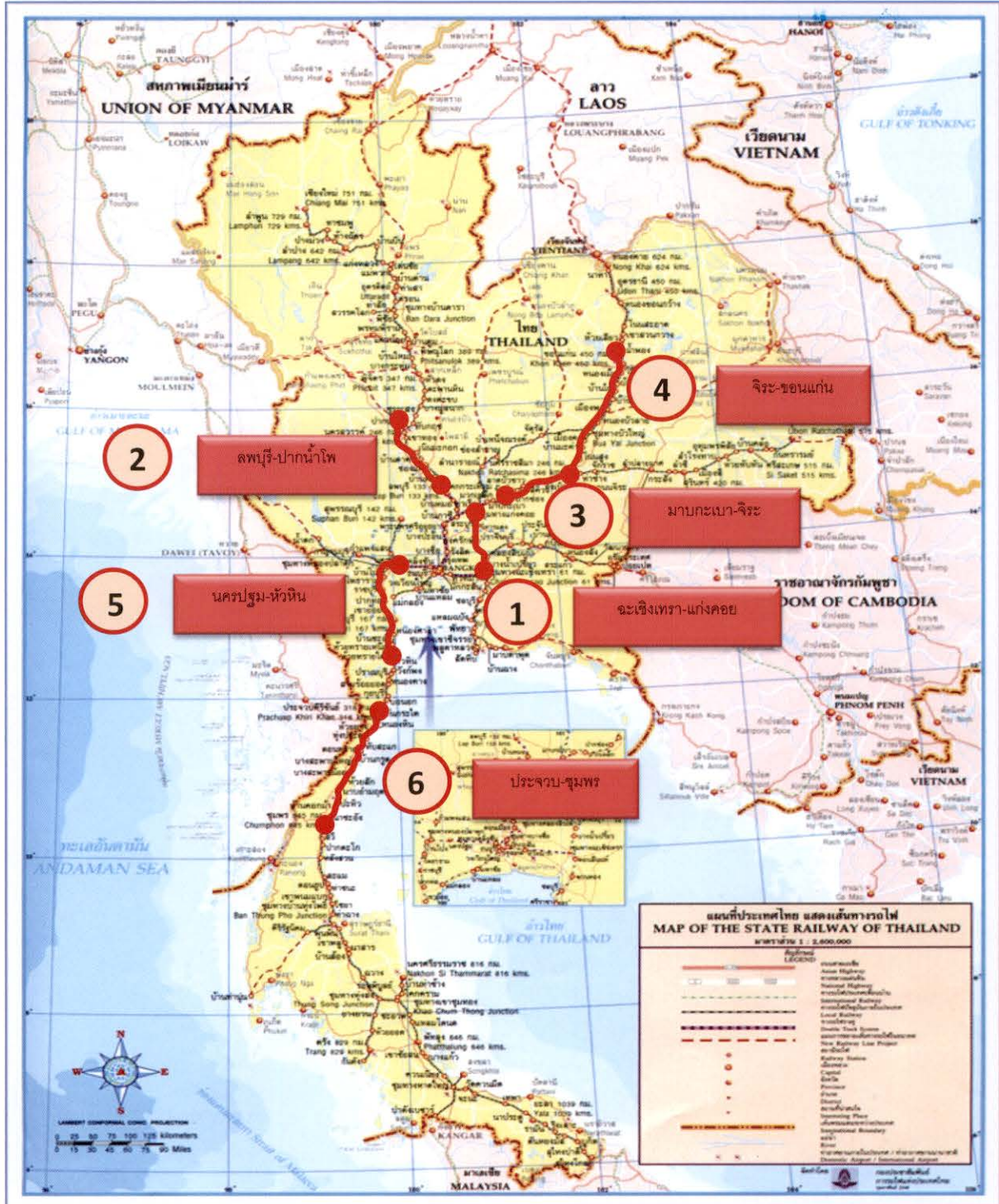
ภาพที่ ๔๒ โครงข่ายทางรถไฟของประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟครอบคลุม ๔๗ จังหวัด ระยะทาง ๔,๐๓๕ กิโลเมตร ทางเดี่ยว ๓,๖๗๗ กิโลเมตร (ร้อยละ ๙๑.๒) ทางคู่ ๒๕๑ กิโลเมตร (ร้อยละ ๖.๒) ทางสาม ๑๐๗ กิโลเมตร (ร้อยละ ๒.๖)

แผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิม

๑. การปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถให้สามารถรับน้ำหนักกวดเพลา ๒๐ ตัน
 ๒. งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกวดเพลา ๒๐ ตัน ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๙๔ แห่ง คงเหลือ ๑,๒๐๗ แห่ง ซึ่งฝ่ายการช่างโยธาจะทยอยดำเนินการ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ จนถึงปี ๒๕๖๑
 ๓. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟติดตั้งแล้วเสร็จ จำนวน ๑๕ สัญญา ความยาวรวม ๔๔๙.๑๖๖ กิโลเมตร อยู่ระหว่างขั้นตอนประกวดราคา จำนวน ๔๔ สัญญา ความยาวรวม ๑,๗๖๑.๖๙๓ กิโลเมตร

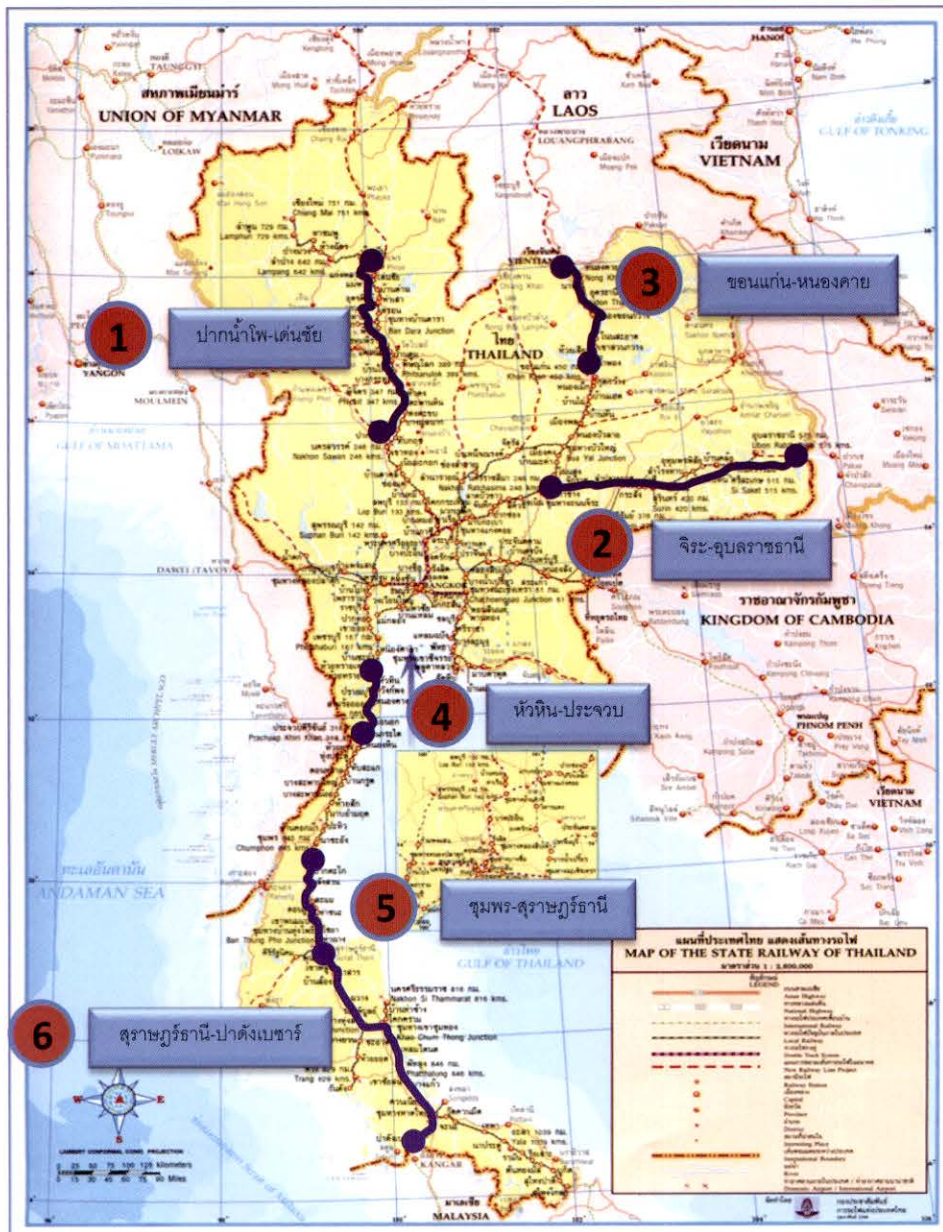
ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑



ภาพที่ ๙๓ โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑

๑. ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร อยู่ระหว่างประจวบตราคา
๒. ลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๔๘ กิโลเมตร กก.वल. เห็นชอบ IEE เตรียมเสนอ EIA เข้า สผ.
๓. มาบกะเบา - ชุมทางถนนจिरะ ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร คชก. พิจารณา EIA
๔. ชุมทางถนนจिरะ - ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการส่ง คค. แล้ว
๕. นครปฐม - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร คชก. พิจารณา EIA
๖. ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร คชก. เห็นชอบ EIA แล้วเตรียมเสนอ กก.वल. รวมระยะทางทั้งสิ้น ๙๐๓ กิโลเมตร

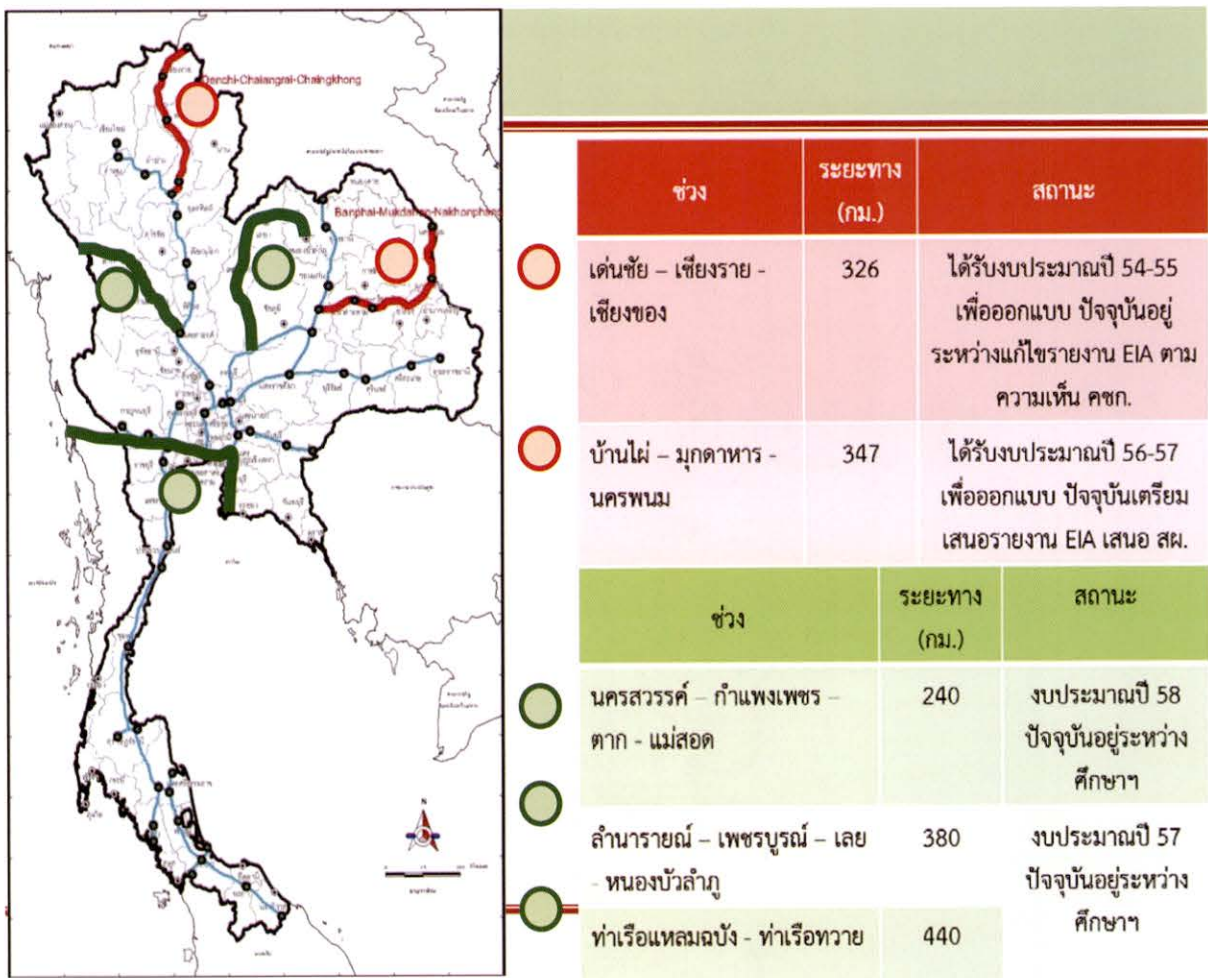
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒



ภาพที่ ๔๔ โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒

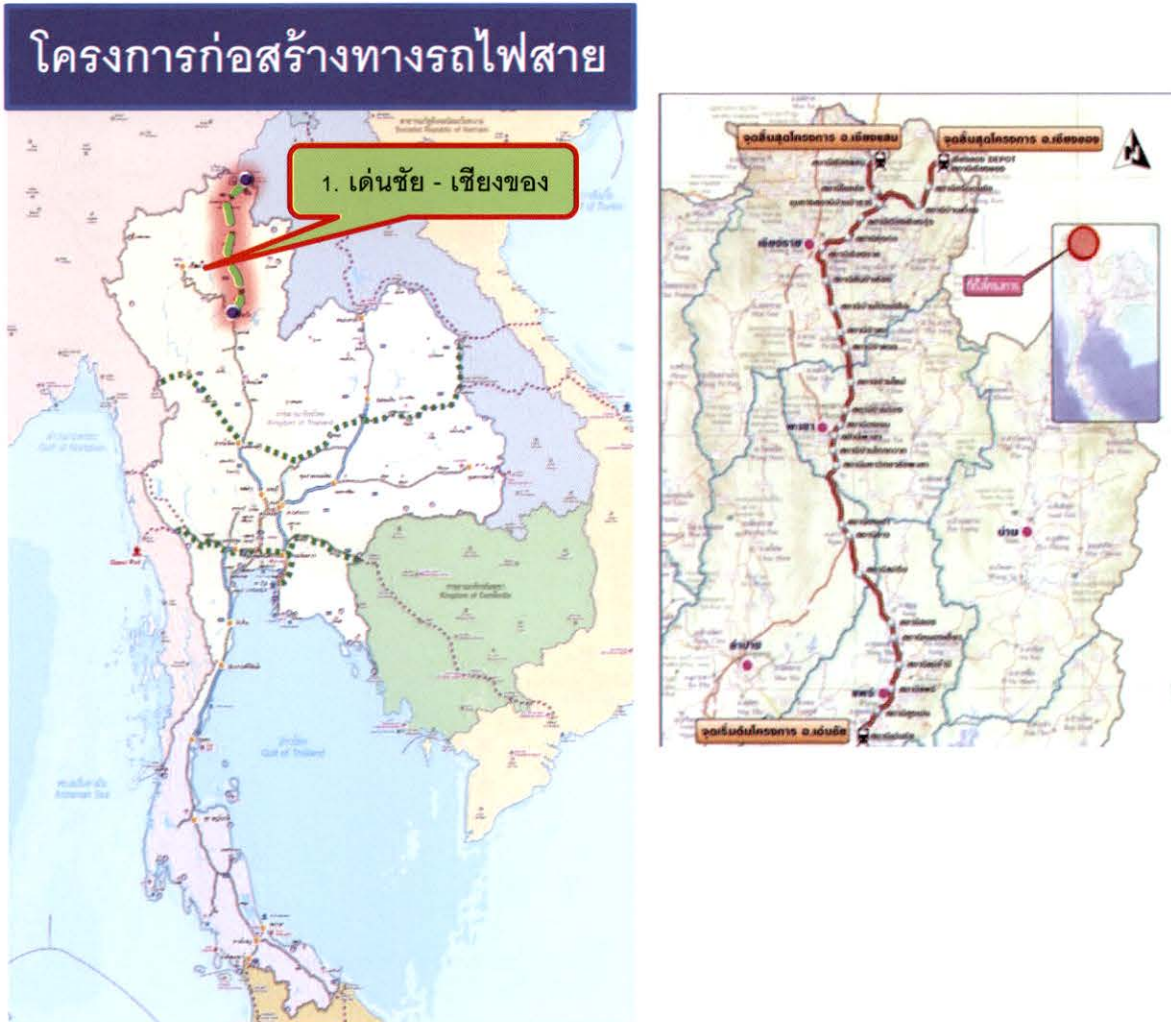
๑. ปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง ๒๘๕ กิโลเมตร
 ๒. ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๙ กิโลเมตร
 ๓. ขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร
 ๔. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร
 ๕. ชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร
 ๖. สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๓๓๙ กิโลเมตร
- รวมระยะทางทั้งสิ้น ๑,๓๖๔ กิโลเมตร โครงการทั้งหมดอยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษา

โครงการทางรถไฟสายใหม่



ภาพที่ ๔๕ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่

๑. ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๓๒๖ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ เพื่อออกแบบ ปัจจุบันอยู่ระหว่างแก้ไขรายงาน EIA ตามความเห็น คชก. แผนพัฒนารถไฟแผนนี้จะสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและนครพนม (ภาพที่ ๔๖)



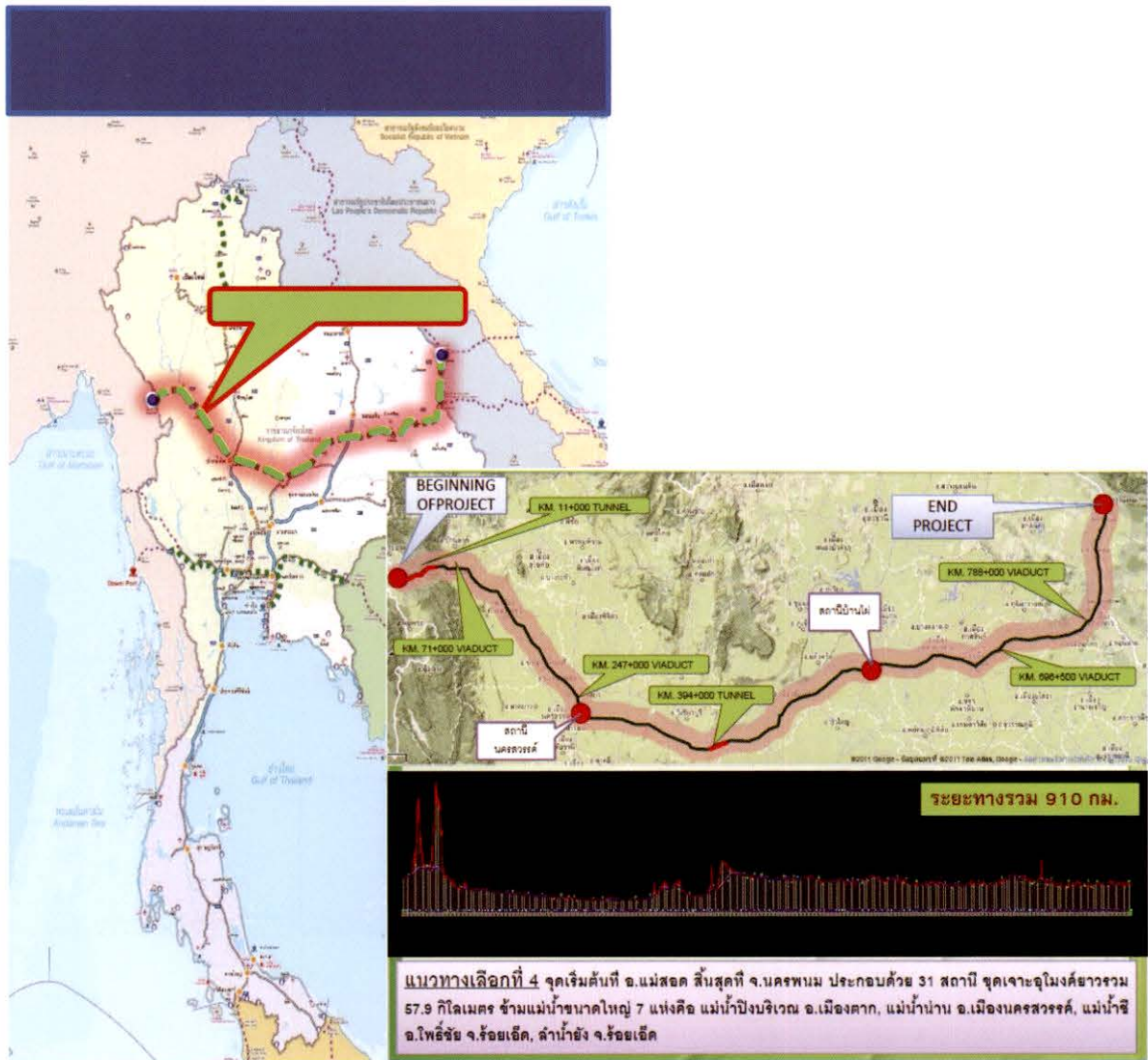
ภาพที่ ๔๖ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ เด่นชัย - เชียงของ

๑. ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๔๗ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๗ เพื่อออกแบบ ปัจจุบันเตรียมเสนอรายงาน EIA เสนอ สผ. แผนพัฒนารถไฟแผนนี้จะสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและนครพนม (ภาพ ๔๗)



ภาพที่ ๔๗ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ บ้านไผ่ - นครพนม

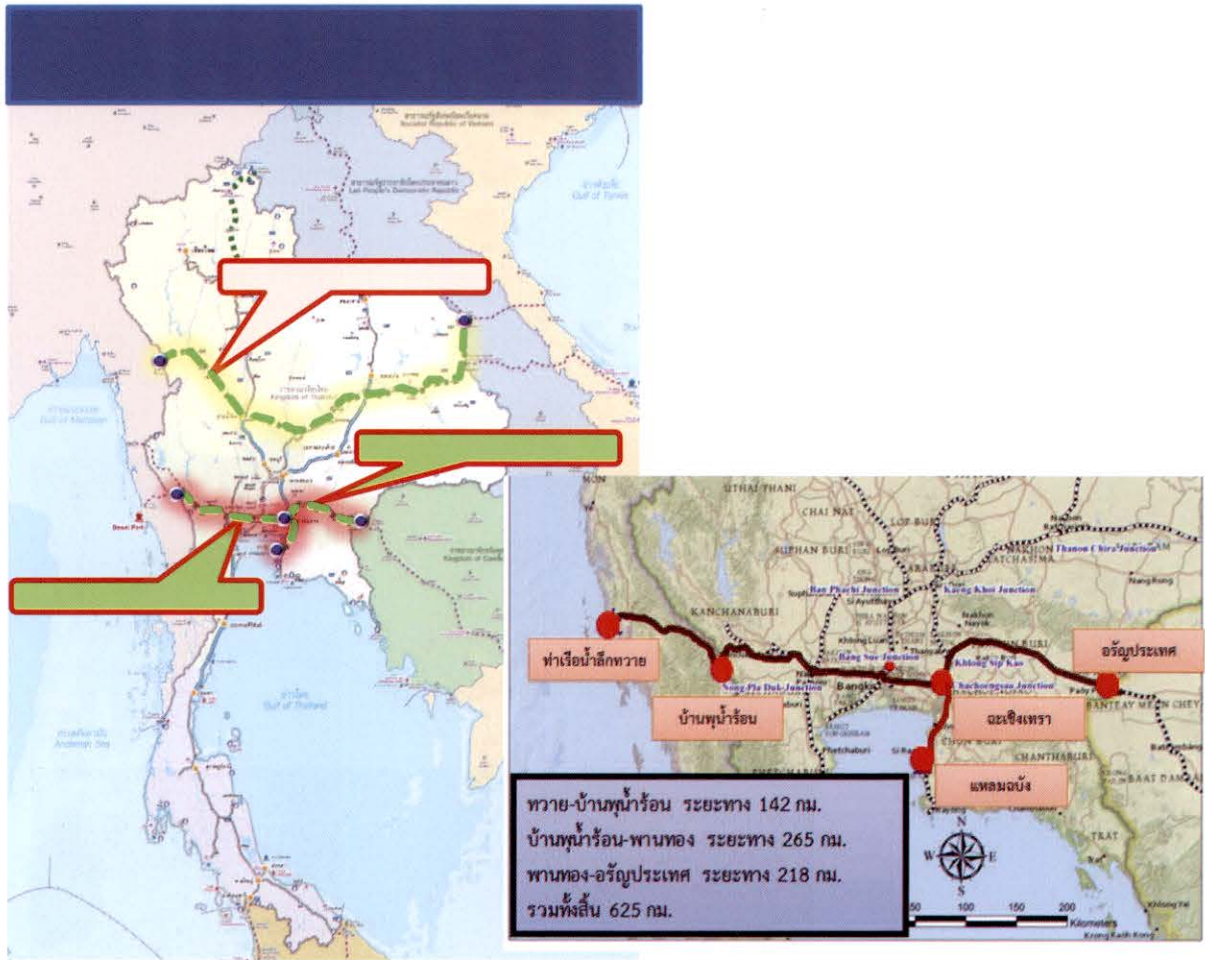
๒. ช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง ๒๔๐ กิโลเมตร งบประมาณปี ๒๕๕๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษา แผนพัฒนารถไฟแผนนี้จะสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก (ภาพที่ ๔๘)



ภาพที่ ๔๘ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ มุกดาหาร - แม่สอด

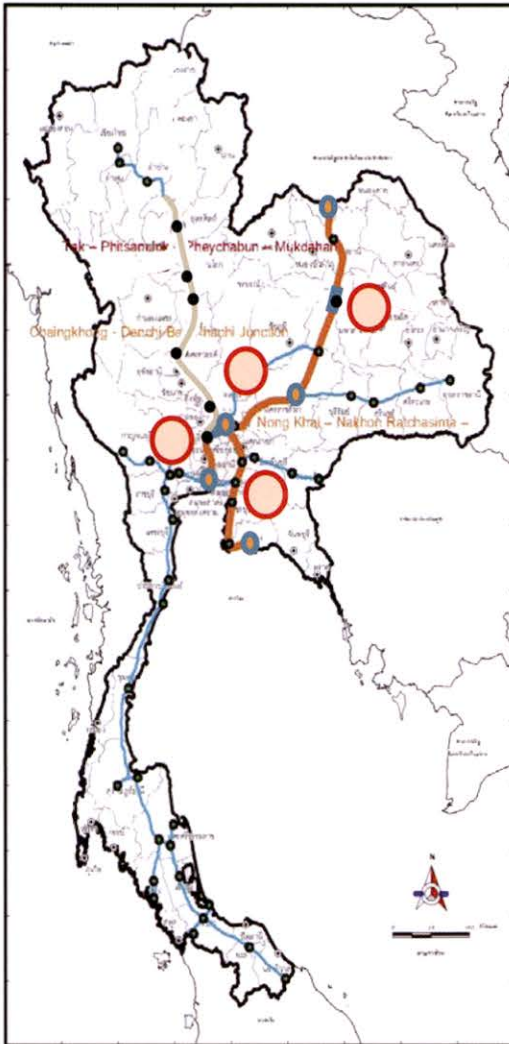
๓. ช่วงลำน้ำรายณ์ - เพชรบูรณ์ - เลย - หนองบัวลำภู ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร งบประมาณปี ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษา

๔. ช่วงกาญจนบุรี - ท่าเรือแหลมฉบัง และฉะเชิงเทรา - อัญประเทศ ระยะทาง ๖๒๕ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด แผนพัฒนารถไฟแผนนี้จะสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี (ภาพที่ ๔๙)



ภาพที่ ๔๔ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ กาญจนบุรี - แหลมฉับ

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ทางคู่ ไทย - จีน
 ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร ความเร็วสูงสุด ๑๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง



ทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน

โครงการก่อสร้างรถไฟ

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)
กรุงเทพฯ - แ่งคอย	133
แ่งคอย - มาบตาพุด	246.5
แ่งคอย - นครราชสีมา	138.5
นครราชสีมา - หนองคาย	355
รวม	873

ภาพที่ ๕๐ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ไทย - จีน

กระบวนการ	ช่วงที่ ๑ กรุงเทพฯ-แก่งคอย	ช่วงที่ ๓ แก่งคอย-นครราชสีมา
	ช่วงที่ ๒ แก่งคอย-มาบตาพุด	ช่วงที่ ๔ นครราชสีมา-หนองคาย
การศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบ	สิงหาคม ๒๕๕๘	ธันวาคม ๒๕๕๘ - ต้นปี ๒๕๕๙
ประมาณราคา	ธันวาคม ๒๕๕๘	มกราคม ๒๕๕๙
เริ่มก่อสร้าง	พฤษภาคม ๒๕๕๙	พฤษภาคม ๒๕๕๙
ระยะเวลาการก่อสร้าง	๓๐ เดือน	๓๖ เดือน

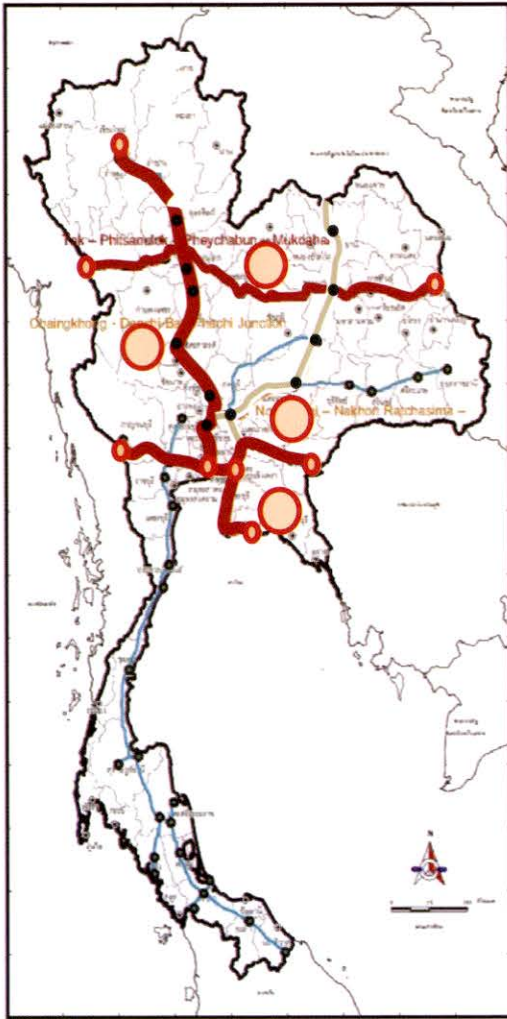
สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานรถไฟ ไทย - จีน (ณ ตุลาคม ๒๕๕๘) ระหว่างวันที่ ๒๘ - ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

- การศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางรถไฟ ระยะที่ ๑ ช่วงที่ ๑ (กรุงเทพฯ - แก่งคอย) และช่วงที่ ๓ (แก่งคอย - นครราชสีมา) จัดทำรายงานการศึกษาทางเทคนิคและเศรษฐกิจ และการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟแล้วเสร็จ (ปัจจุบันฝ่ายจีนอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขตามข้อคิดเห็นของฝ่ายไทย)

- การศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางรถไฟ ระยะที่ ๒ (ช่วงที่ ๒ (แก่งคอย - มาบตาพุด) และช่วงที่ ๔ (นครราชสีมา - หนองคาย) กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๘

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจสอบราคาโครงการ โดยที่ปรึกษา Design Checker ของไทย ต่อจากนั้นจะนำราคาที่เหมาะสมไปประกอบการปรับรายงานวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility) เพื่อเสนอขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงทางคู่ ไทย - ญี่ปุ่น



ทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน

โครงการก่อสร้างรถไฟ

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)
แม่สอด จ.ตาก - พิชญ์โลก - ขอนแก่น - บุคคาหาร	770
พุนน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - จะเขิงเทรา - อร์ญประเทศ	824
จะเขิงเทรา - อ.มวบคตพุด จ.ระยอง	339
กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	653
รวม	2,586

ภาพที่ ๕๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ไทย - ญี่ปุ่น

โครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย



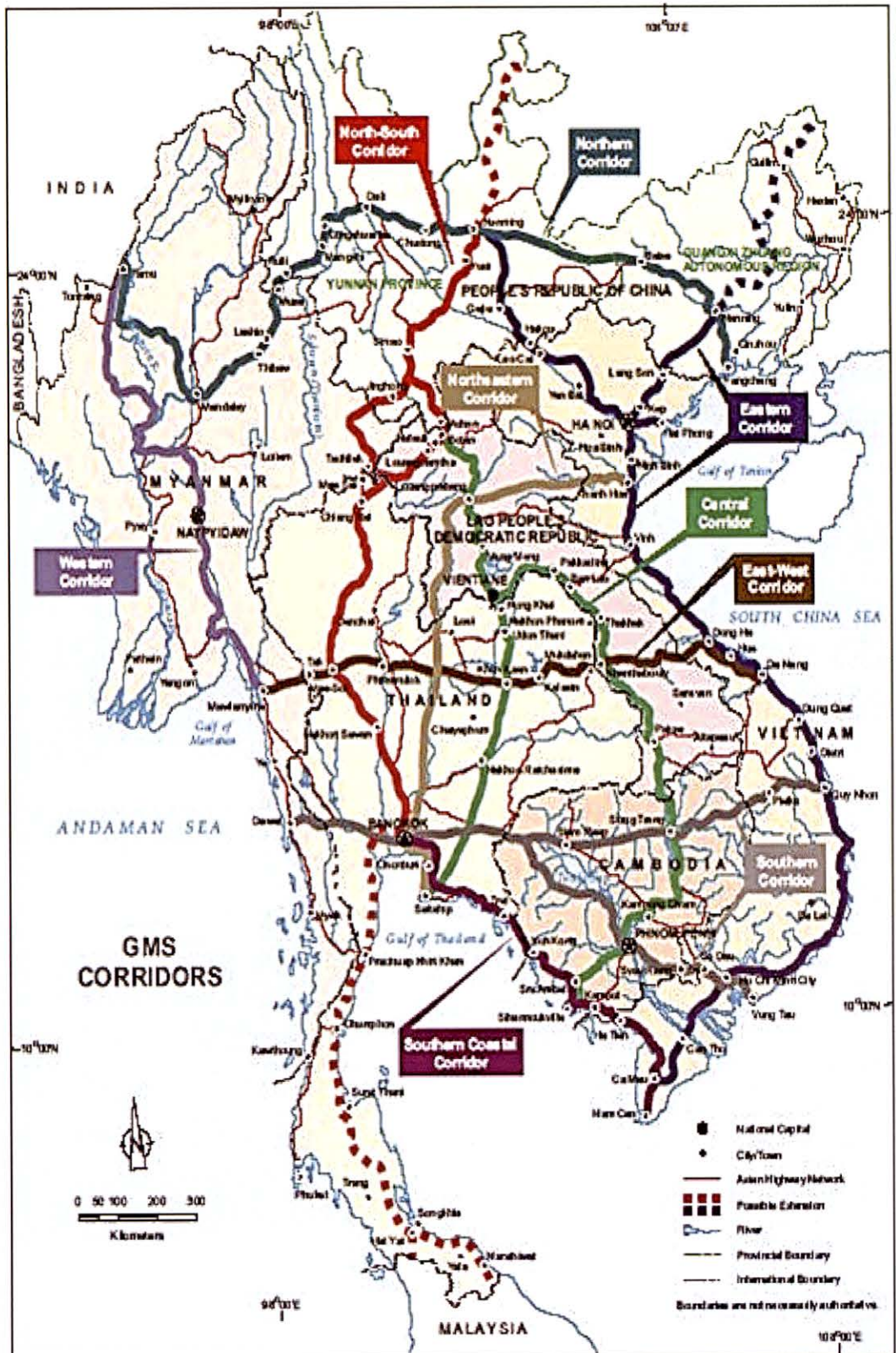
ระยะทาง	193.5 กม.
ความเร็วสูงสุด	250 กม./ชม.
เวลาเดินทาง	1 ชม. 9 นาที
สถานะ	รายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างแก้ไขแบบรายละเอียดตามความเห็นคณะกรรมการ และรายงาน EIA อยู่ระหว่างแก้ไขตามความเห็น คชก.

- ส่วนต่อขยายไปจังหวัดตราด
- ส่วนต่อขยายไปสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

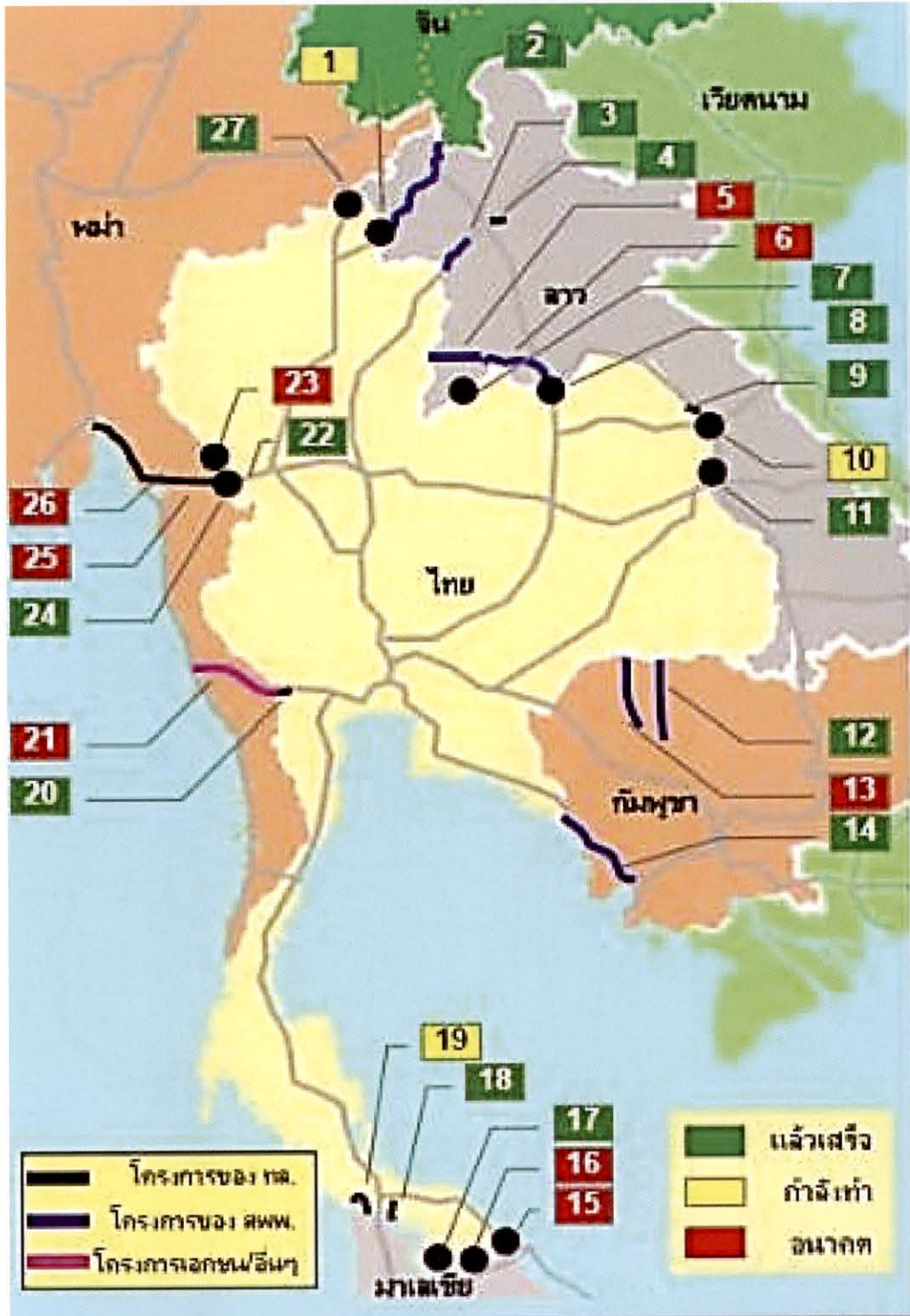
ภาพที่ ๕๒ โครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย

โครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย ระยะทาง ๑๙๓.๕ กิโลเมตร จากลาดกระบัง ถึงจังหวัดระยอง

๒.๒ ความก้าวหน้าของแผนการคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ



ภาพที่ ๕๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ



ภาพที่ ๕๔ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ

โครงการ		ความคืบหน้า
ไทย-ลาว (๑๑โครงการ)		
๑	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ (เชียงของ)	แล้วเสร็จ
๒	โครงการถนนสาย R ๓ ห้วยทราย - บ่อเต็น	แล้วเสร็จ
๓	โครงการก่อสร้างถนนสายห้วยโก๋น - ปากแบ่ง	แล้วเสร็จ
๔	โครงการก่อสร้างถนนสาย ๑๓ เหนือ - สังกโลกในหลวงพระบาง	แล้วเสร็จ
๕	โครงการก่อสร้างถนนสายภูตู๋ - ปากลาย	แผนในอนาคต
๖	โครงการก่อสร้างถนนสาย ๑๑ สปป.ลาว	แผนในอนาคต
๗	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหือง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย	แล้วเสร็จ
๘	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๑ (หนองคาย)	แล้วเสร็จ
๙	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือ (บ.เวินใต้) - ทางหลวงหมายเลข ๑๓	แล้วเสร็จ
๑๐	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๓ (นครพนม)	แล้วเสร็จ
๑๑	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร)	แล้วเสร็จ
ไทย-กัมพูชา (๓ โครงการ)		
๑๒	โครงการก่อสร้างถนนสาย ๖๗ ช่องสะงำ - อัลลองเวง - เสียมราฐ	แล้วเสร็จ
๑๓	โครงการก่อสร้างถนนสาย ๖๘ ช่องจอม - กรอลันท์	แผนในอนาคต
๑๔	โครงการก่อสร้างถนนสาย ๔๘ เกาะกง - สะแระอัมเบิล	แล้วเสร็จ
ไทย-มาเลเซีย (๕ โครงการ)		
๑๕	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส	แผนในอนาคต
๑๖	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก (แห่งที่ ๒) จังหวัดนราธิวาส	แผนในอนาคต
๑๗	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก บ้านบูเกะตา จังหวัดนราธิวาส	แล้วเสร็จ
๑๘	โครงการถนนสายนาทวี - บ้านประกอบ/ดูเรียนบูหรง - อลอสตาร์ จังหวัดสงขลา	แล้วเสร็จ
๑๙	โครงการถนนสายควนสตอ - วังประจัน จังหวัดสตูล	ระหว่างก่อสร้าง
ไทย-พม่า (๘ โครงการ)		
๒๐	โครงการก่อสร้างพุน้ำร้อนชายแดนไทย/พม่า	แล้วเสร็จ
โครงการ		ความคืบหน้า
๒๑	โครงการก่อสร้างถนนสายกาญจนบุรี - ทวาย	แผนในอนาคต
๒๒	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - พม่า อำเภอแม่สอด	แล้วเสร็จ
๒๓	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - พม่า อำเภอแม่สอด แห่งที่ ๒	แผนในอนาคต
๒๔	โครงการก่อสร้างถนนสายเมียวดี - เชิงเขาตะนาวศรี	แล้วเสร็จ
๒๕	โครงการก่อสร้างถนนสายเชิงเขาตะนาวศรี - กอกะเร็ก	แผนในอนาคต
๒๖	โครงการก่อสร้างถนนสายกอกะเร็ก - ท่าดอน	แผนในอนาคต
๒๗	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ ๒ (อำเภอแม่สาย)	แล้วเสร็จ

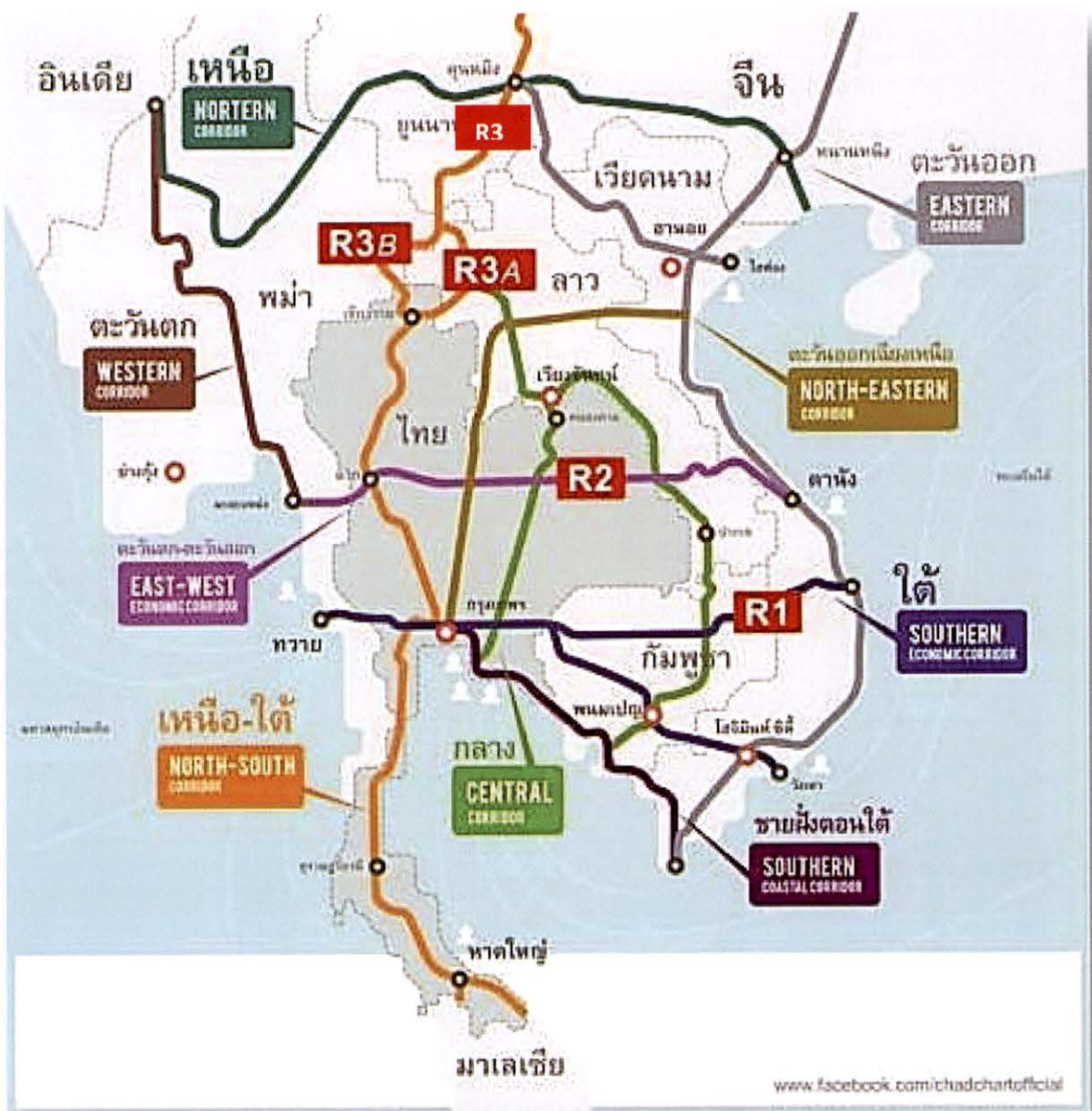
เส้นทางคมนาคมจากพม่าสู่ภูมิภาคอาเซียน

เส้นทางสายภูมิภาคอาเซียนที่ตัดผ่านสหภาพพม่า และเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV และเอเชียอื่นๆ เข้าด้วยกัน มีทั้งสิ้น ๗ เส้นทางสำคัญ ได้แก่

เส้นทาง R ๓ ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)

เส้นทาง R ๓ B ไทย - พม่า - จีน ระยะทางประมาณ ๒๓๕ กิโลเมตร เริ่มต้นจาก

- อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย
- ท่าลี่เหล็ก และเชียงตุง ประเทศเมียนมา
- ด้าหลัว หม่งไห่ มณฑลยูนนาน ประเทศจีน



ภาพที่ ๕๕ โครงข่ายทางหลวงอาเซียน

เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)



ภาพที่ ๕๖ เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

- เส้นทางฝั่งตะวันตก : แม่สอด - เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก (รัฐกะเหรี่ยง) ซึ่งรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนการก่อสร้างระยะทาง ๓๐ กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางมาตรฐาน ๒ ชั้น ๒ ช่องทางจราจร กว้าง ๙ - ๑๐ เมตร และส่งมอบให้รัฐบาลเมียนมาเรียบร้อยแล้วซึ่งจะเป็นประตูสู่อินเดีย - ยุโรป

- เส้นทางกอกะเร็กไปมาะละหม่ง ระยะทาง ๑,๓๖๐ กิโลเมตร รัฐบาลเมียนมา กำลังดำเนินการก่อสร้าง โดยจะเชื่อมต่อเส้นทางแม่สอด - เมียวดี - กอกะเร็ก เส้นทางนี้จะเปิดประตูจากทะเลจีนใต้สู่อ่าวเบงกอล รวมทั้งเชื่อมโยงกับแผนสร้างท่าเรือน้ำลึกมาะละหม่งด้วย เมื่อสร้างแล้วเสร็จ เมียนมาจะกลายเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าที่สำคัญในเอเชีย และสามารถร่นระยะการเดินทางจากเดิม ๔,๐๐๐ กิโลเมตร เหลือเพียง ๑,๓๖๐ กิโลเมตร

- ถนนสายกาญจนบุรี - ทวาย เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางสู่ท่าเรือน้ำลึก รวมระยะทาง ๑๙๘ กิโลเมตร ขณะนี้โครงการยังไม่มี ความก้าวหน้า

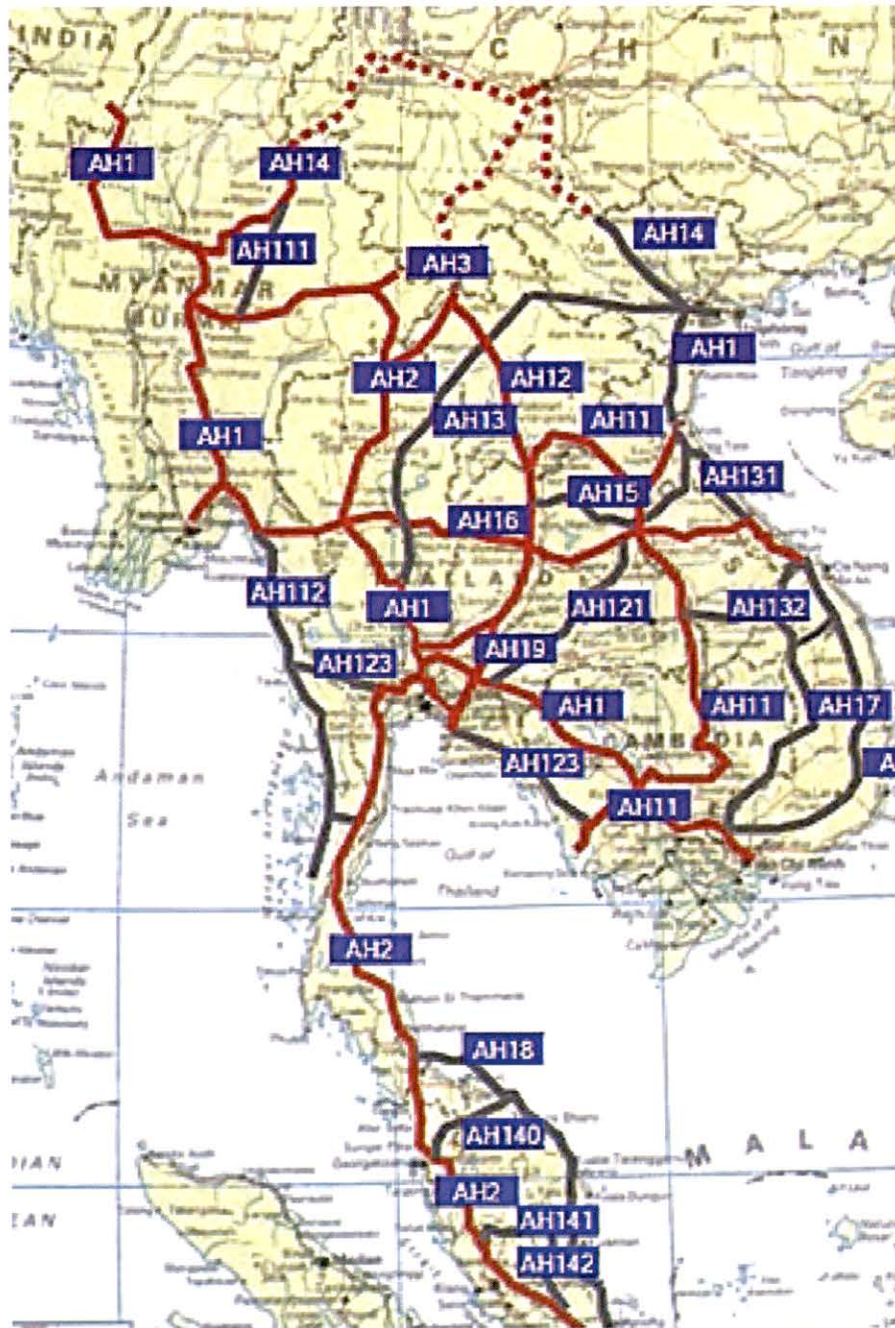
- ถนนเส้นทางบ้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) - แนวชายแดน รวมระยะทาง ๕ กิโลเมตร



ภาพที่ ๕๗ เส้นทางด่านเจดีย์สามองค์ - ต้นบู่ไยต์

- เส้นทางรถไฟด้านพระเจดีย์สามองค์ - ต้นบู่ไยต์ รวมระยะทาง ๒๖๐ กิโลเมตร (ในไทย ๑๕๐ กิโลเมตร และในเมียนมา ๑๑๐ กิโลเมตร)

ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)



ภาพที่ ๕๘ โครงข่ายทางหลวงอาเซียน
ที่มา : Department of Highway

เครือข่ายทางหลวงเอเชียครอบคลุม ๑๗ ประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เพื่อพัฒนาการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ท่าเรือ เมืองอุตสาหกรรม และสถานที่ท่องเที่ยว จุดเริ่มต้นที่ทวีปยุโรป ด้านตะวันตก ผ่านอิหร่าน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และประเทศศรีลังกา อยู่ทางตอนใต้ของภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม เส้นทางหลวงเอเชียทั้ง ๔ สายนี้ ประมาณร้อยละ ๔๐ จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้เป็น “มาตรฐานชั้น ๓” หรือ “ถนนลาดยาง ๒ ช่องทางจราจร” รัฐบาลเมียนมาได้ขอให้นานาชาติ และ UNESCAP ร่วมลงทุนก่อสร้างถนน โดยเฉพาะเส้นทางสายกอกะเร็ก ที่จะเชื่อมต่อกับถนนภูมิภาคอาเซียนอื่นๆ ในอนาคตอันใกล้

รัฐบาลเมียนมากำลังปรับปรุงเส้นทางหลวงเอเชียภายในประเทศ ๔ เส้นทาง ซึ่งเป็นเส้นทางหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย ๔,๕๐๐ กิโลเมตร คือ

- เส้นทางชายแดนพม่า - อินเดีย ถึงชายแดนพม่า - ไทย
- ขยายเส้นทางจากชายแดนพม่า - จีน ถึงชายแดนพม่า - ไทย
- เส้นทางจากเมืองท่าตอน (ในรัฐกะเหรี่ยง) - เมืองเมาะละแหม่ง - เมืองทวาย
- เมืองมะริด - เมืองเกาะสองในตะนาวศรี
- เส้นทางจากเมืองทวาย - ชินผิวตอง - โมนต์ ในตะนาวศรี

เส้นทางเหล่านี้จะถูกปรับให้เป็น “มาตรฐานชั้น ๓” หรือ “ถนนลาดยาง ๒ ช่องทางจราจร” ครอบคลุมพื้นที่ ๖ รัฐและภาคต่างๆ ของเมียนมา ซึ่งเป็นไปตามแผนการช่วยเหลือของอาเซียน + ๓ โดยมีประเทศเกาหลีใต้ให้ความช่วยเหลือปรับปรุงถนน ๑ เส้นทาง และประเทศไทยช่วยเหลืออีก ๑ เส้นทาง

ทางหลวง BIMSTEC

ทางหลวงไตรภาคี อินเดีย - เมียนมา - ไทย (India - Myanmar - Thai Tripartite Highway)

จากการประชุมผู้นำ BIMSTEC ครั้งที่ ๖ ที่ภูเก็ต ประเทศไทย เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗ ได้ลงนามความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงคมนาคมระหว่างประเทศสมาชิกให้มีการขยายตัวด้านการค้า การท่องเที่ยวให้มากขึ้น โดยริเริ่มโครงการ “ทางหลวงไตรภาคี ไทย - เมียนมา - อินเดีย” ตัดผ่านเมืองมอเร ประเทศอินเดีย - แม่สอด ประเทศไทย - พุกาม เมียนมา สามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่บังกลาเทศ และอินเดียได้ โดยตัดถนนผ่านประเทศไทยจากอ่าวเบงกอลไปยังทะเลจีนใต้ (เส้นทางอินเดีย - พม่า ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอินเดียทั้งหมด และเปิดให้ใช้เส้นทางเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๔๔)

เส้นทางรถไฟสายอินเดีย - พม่า - ไทย โครงการนี้ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เนื่องจากเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศอินเดีย - พม่า ขาดช่วงเป็นระยะทางกว่า ๓๑๕ กิโลเมตร และขาดช่วงที่สายด่านเจดีย์สามองค์ กว่า ๒๖๓ กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังพบปัญหามาตรฐานวัดสร้างทางรถไฟที่แตกต่างกัน ประเทศบังกลาเทศ ประเทศอินเดีย และประเทศศรีลังกา ใช้มาตรฐานแบบสากล ซึ่งใกล้เคียงกัน ในขณะที่ประเทศไทยและประเทศเมียนมาใช้หน่วยวัดเป็นเมตร

๒.๓ โครงสร้างด้านบุคลากรเพื่อเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

พื้นที่	ด้านชายแดน
จ.ตาก	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านบุคลากรแห่งใหม่ - อาคารที่ทำการ สตม. แห่งใหม่ - จัดซื้อเครื่องมือตรวจพืช/สัตว์ - แก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่าน
จ.มุกดาหาร	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักบุคลากร - ปรับปรุงสำนักงาน สคม.
จ.ตราด	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารด้านบุคลากร (บ.หาดเล็ก) - อาคารที่ทำการและที่พัก สตม. - จัดซื้อเครื่องมือตรวจพืช/สัตว์
จ.สระแก้ว	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาด้านบุคลากร - พัฒนาอาคารด้าน สตม. - จัดซื้อเครื่องมือตรวจพืช/สัตว์
จ.สงขลา	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านสะเดาแห่งใหม่ (ที่ดิน) - ปรับปรุงด้านสะเดา - ปรับปรุงด้านปาดังเบซาร์ (รถไฟ) - จัดซื้อเครื่องมือตรวจพืช/สัตว์
จ.หนองคาย	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาด้านบุคลากร - ด้านบุคลากรแห่งใหม่ - จัดซื้อเครื่องมือตรวจพืช/สัตว์

โครงการด้านบุคลากรชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก

๑. โครงการก่อสร้างด้านบุคลากรแม่สอด แห่งที่ ๒ อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ และออกแบบ โดยจะเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๕๙ งบประมาณทั้งสิ้น ๔๒๐ ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๑

๒. โครงการก่อสร้างลานตรวจสอบสินค้า พร้อมสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้านบุคลากรแม่สอด โดยมีโครงการอาคารติดตั้งระบบ X - ray แบบเคลื่อนที่ การก่อสร้างลานจอดรถสินค้าเลียบบางหลวงชนบท งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒๕ ล้านบาท

๓. การแก้ไขปัญหาความแออัด บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเมย อำเภอแม่สอด

กรมศุลกากรและกรมทางหลวงชนบทได้ร่วมกันบริหารจัดการใช้พื้นที่ริมถนนฝั่งเมืองรวมอำเภอแม่สอด บริเวณใกล้ทางหลวง ๑๒ ปรับปรุงเป็นลานตรวจ X - ray ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์พร้อมลานจอดพักรถบรรทุก เพื่อบรรเทาปริมาณจราจรบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเมยเป็นการเฉพาะหน้าไปพลางก่อน โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

- จัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU)
- กรมทางหลวงชนบทออกแบบและประมาณราคาให้กรมศุลกากรแล้วเสร็จ
- กรมศุลกากรได้รับงบประมาณ ๒๕ ล้านบาท โดยจะเริ่มงานปรับปรุงไหล่ทางให้เสร็จได้ภายในปี ๒๕๕๘



ภาพที่ ๕๙ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากรชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก

โครงการด่านศุลกากรชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

๑. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย ด่านศุลกากรมุกดาหาร ได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน ๓๒ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙

โครงการด่านศุลกากรชายแดนจังหวัดสระแก้ว

๑. แผนการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณด้านชายแดนบ้านคลองลึกของกรมศุลกากรพื้นที่ ๖๙ ไร่ เพื่อใช้เป็นลานตรวจสินค้า X - ray งบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท

๒. โครงการด่านศุลกากรอรัญประเทศแห่งใหม่ (บ้านป่าไร่) ขอใช้พื้นที่ ๕๒๕ ไร่ (ตามคำสั่งหัวหน้า คสช. ที่ ๑๗/๒๕๕๘) เพื่อก่อสร้างด่านบ้านป่าไร่ พร้อมอาคารประกอบ วงเงิน ๘๐๐ ล้านบาท

๓. โครงการปรับปรุงด่านศุลกากรคลองลึกใหม่ (CIQ) ให้เป็นสากล เพื่อปรับปรุงด้านพรมแดนแบบบูรณาการทุกหน่วยงาน (ด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านอาหารและยา กรมประมง กรมปศุสัตว์) เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานร่วมกัน วงเงิน ๕๐ ล้านบาท

โครงการด้านศุลกากรชายแดนจังหวัดตราด

๑. โครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนคลองใหญ่ ซึ่งยังติดขัดในข้อตกลงระหว่างประเทศไทย และกัมพูชา สำนักงานสภาพความมั่นคงฯ ให้ชะลอการก่อสร้าง และให้กระทรวงการต่างประเทศนำเรื่องเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการเขตแดนร่วมไทย - กัมพูชา

๒. โครงการก่อสร้างขยายพื้นที่ลานตรวจคอนเทนเนอร์สินค้าด้านศุลกากรคลองใหญ่ ซึ่งไม่ได้รับความเห็นชอบในการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๙

โครงการด้านศุลกากรชายแดนจังหวัดสงขลา

๑. โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑ รวมทั้งสิ้น ๒,๓๘๘ ล้านบาท แบ่งเป็นค่าชดเชยที่ดิน จำนวน ๗๕๘ ล้านบาท ค่าก่อสร้างจำนวน ๑,๖๓๐ ล้านบาท

๒. โครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา (ด่านพรมแดนสะเดา) ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ จำนวนทั้งสิ้น ๑๑๗ ล้านบาท

๓. โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ระยะที่ ๑ โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๘ จำนวนทั้งสิ้น ๕๐ ล้านบาท

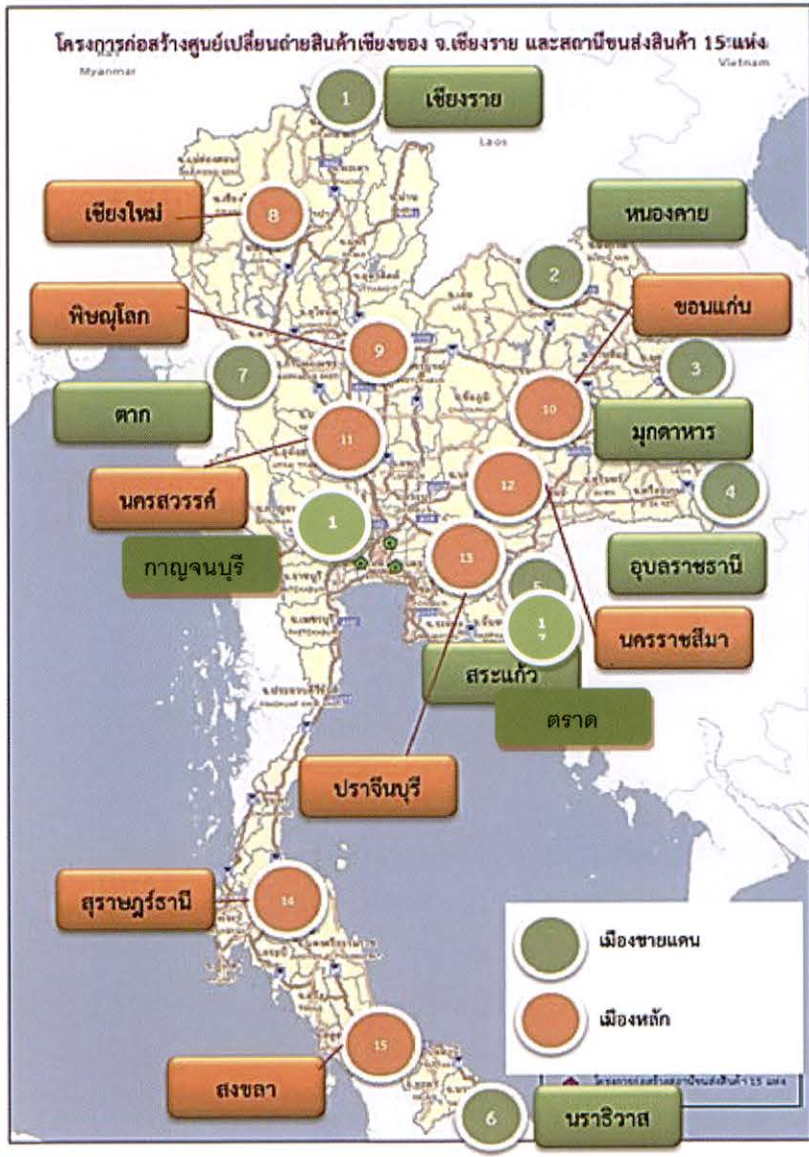
๔. โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ระยะที่ ๒ จำนวนทั้งสิ้น ๙๒ ล้านบาท แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๙ จากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๘

โครงการด้านศุลกากรชายแดนจังหวัดหนองคาย

๑. โครงการพัฒนาด่านพรมแดนหนองคายได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๒.๘๔ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๒. โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรหนองคาย และลานตรวจสินค้าแห่งใหม่ พร้อมสิ่งปลูกสร้าง โดยใช้งบประมาณประจำปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ จำนวนรวมทั้งสิ้น ๒๗๙.๒๒ ล้านบาท

๒.๔ ด้านโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และสถานีขนส่ง รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ



ภาพที่ ๖๐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และสถานีขนส่งสินค้า ๑๕ แห่ง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- สถานีขนส่งสินค้า ๑๗ แห่ง
 - เมืองชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดตาก จังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดสงขลา จังหวัดนราธิวาส จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดตราด
 - เมืองหลัก ๘ แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

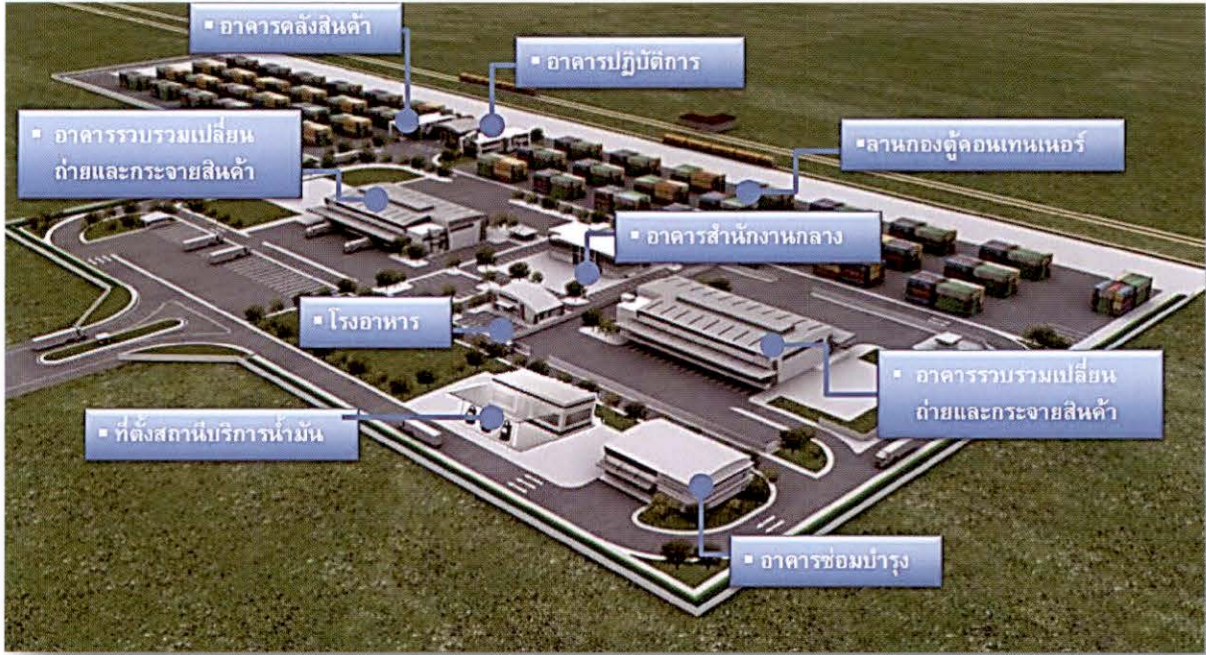
กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย จังหวัดหนองคาย จังหวัดตาก จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย และจังหวัดนราธิวาส ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานชั้นกลาง คาดว่าจะดำเนินงานแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๕๘

	พื้นที่	โครงการ	งบประมาณ* (ล้านบาท)	ปีที่ก่อสร้าง แล้วเสร็จ
1	จังหวัดตาก	สถานีขนส่งสินค้า จ.ตาก	565.9608	2562
2	จังหวัดสระแก้ว	สถานีขนส่งสินค้า จ.สระแก้ว	965.4483	2562
3	จังหวัดตราด	สถานีขนส่งสินค้า จ.ตราด	405.7195	2562
4	จังหวัดมุกดาหาร	สถานีขนส่งสินค้า จ.มุกดาหาร	867.8428	2562
5	จังหวัดสงขลา	สถานีขนส่งสินค้า จ.สงขลา	671.3863	2562
6	จังหวัดหนองคาย	สถานีขนส่งสินค้า จ.หนองคาย	392.3745	2562
รวมทั้งสิ้น			3,868.7322	

ภาพที่ ๖๑ โครงการภายใต้พื้นที่ตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๑

	พื้นที่	โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีที่ก่อสร้าง แล้วเสร็จ
1	จังหวัดเชียงราย	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	2,253.2000	2561
		สถานีขนส่งสินค้า จ.เชียงราย	348.8038	2562
2	จังหวัดนครพนม	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	1,110.4380	2562
3	จังหวัดกาญจนบุรี	สถานีขนส่งสินค้า จ.กาญจนบุรี	353.2160	2562
4	จังหวัดนราธิวาส	สถานีขนส่งสินค้า จ.นราธิวาส	500.8580	2562
รวมทั้งสิ้น			4,566.5158	

ภาพที่ ๖๒ โครงการภายใต้พื้นที่ตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๒



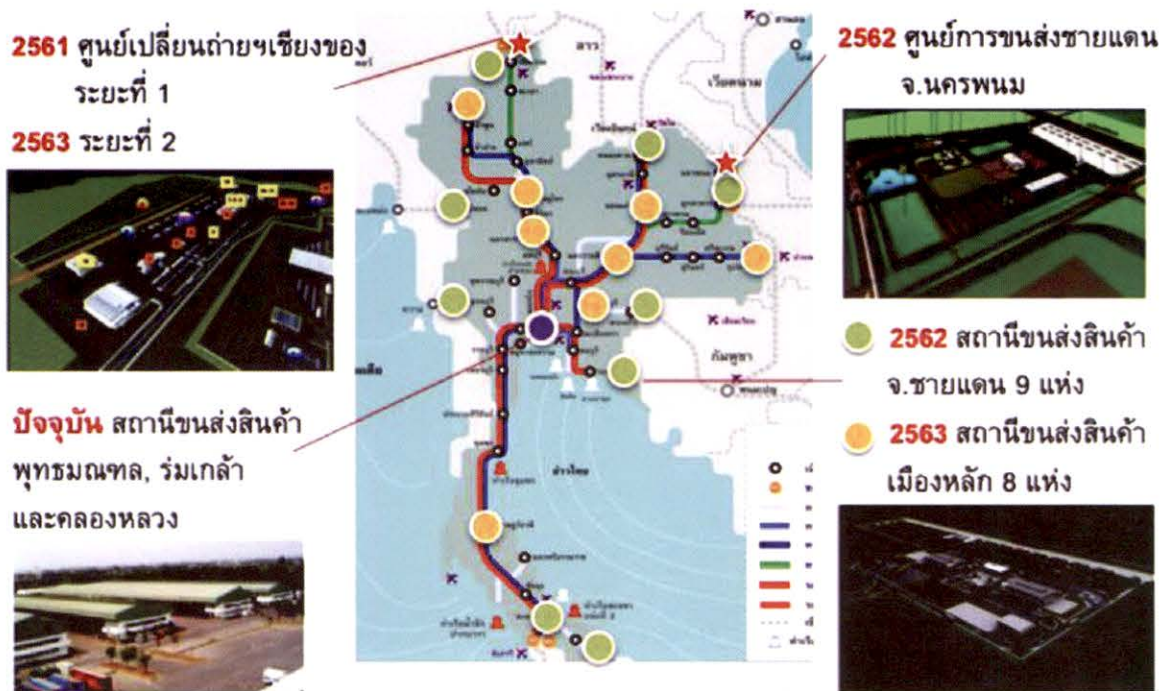
ภาพที่ ๖๓ องค์ประกอบภายในสถานีขนส่งสินค้า

กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)	58	59	60	61	62
1. ศึกษาความเป็นไปได้ฯ	39.34	█				
2. ออกแบบรายละเอียดสถานีขนส่งสินค้า จ.ชายแดน (9 แห่ง)	65.02		█			
3. ดำเนินการเรื่องที่ดิน	1,790.00			█		
4. ก่อสร้าง	4,061.30				█	
5. ควบคุมงานก่อสร้าง	71.30				█	
รวม	6,026.96					

ภาพที่ ๖๔ แผนการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน

โครงการ	ปีงบประมาณ	งบประมาณ (บาท)	เบิกจ่าย (บาท)	ร้อยละ
1. ศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (วงเงินรวม 39.3403 ล้านบาท)	2558	24,000,000	24,000,000	100
	2559	15,340,300	-	-
2. โครงการจ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน (9 แห่ง, วงเงินรวม 65.0215 ล้านบาท)	- ภาคเหนือ	15,041,400	-	-
	- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	17,663,900	-	-
	- ภาคตะวันออกและตะวันตก	17,449,500	-	-
	- ภาคใต้	14,866,700	-	-

ภาพที่ ๖๕ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า



ภาพที่ ๖๖ โครงการสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า

โครงการสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

- สัญญาจ้างกำหนดดำเนินโครงการ ๓๖๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗ - ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๘) มีทั้งหมด ๖ งวดงาน
- ได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ทั้ง ๑๗ จังหวัดแล้ว ระหว่างวันที่ ๓ สิงหาคม - ๔ กันยายน ๒๕๕๘ (จังหวัดตากจัดเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๘)
- ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (งานงวดที่ ๔) เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ และตรวจรับงาน งวดที่ ๔ วันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๘
- ที่ปรึกษากำหนดจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (งานงวดที่ ๕) ในวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

บทที่ ๔

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๑. สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาและติดตามความก้าวหน้าของแผนคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พบว่าขณะนี้ความล่าช้าด้านแผนการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ถือเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อให้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษล่าช้าตามไปด้วย แต่กระนั้นสิ่งที่ทำให้แผนการคมนาคมเกิดความล่าช้า เกิดจากปัจจัยด้านอื่นร่วมด้วย อาทิ การกำหนดผังที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่ยังไม่ชัดเจน ปัญหาการเวนคืนที่ดินจากประชาชนในพื้นที่ ปัญหาความไม่เชื่อมั่นในโครงการภาครัฐของผู้ประกอบการภาคเอกชน เหล่านี้เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกัน และส่งผลให้แผนการคมนาคมขนส่งไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ดังนั้นทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันหาทางออกอย่างเป็นรูปธรรมและรวดเร็ว นอกจากนี้ การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อลดความแตกต่างของระดับการพัฒนาของโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะมีความสำคัญยิ่งที่จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และที่สำคัญการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะต้องคำนึงถึงการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิตและต้องสอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกิดความยั่งยืนในระยะยาวด้วย

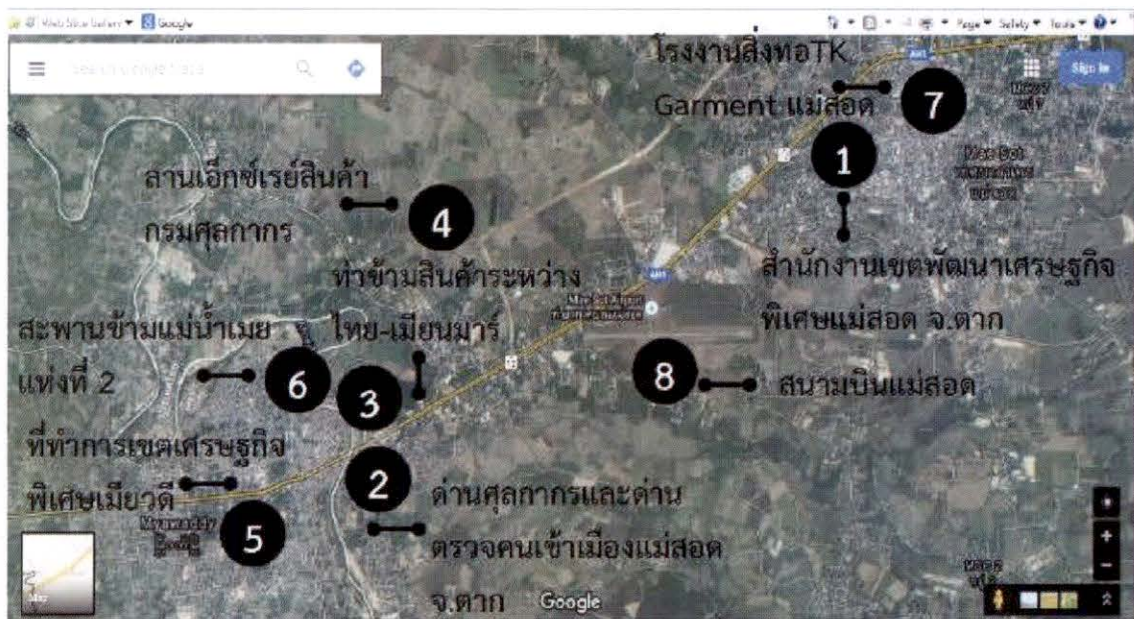
ในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรของ กนพ. ซึ่งที่ประชุม กนพ. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๕ ในทั้ง ๖ จังหวัด และเห็นชอบแผนเร่งด่วนปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ โดยมีวงเงินประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ปัญหาหลักขณะนี้ คือ

- ๑) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนน ราง และสนามบินล่าช้า
- ๒) โครงข่ายคมนาคมฝั่งประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ดีเท่าฝั่งไทย
- ๓) ด้านศุลกากรคับแคบ แออัด ไม่มีลานจอดและที่พักสินค้า

๒. การศึกษาดูงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

นอกจากการศึกษาข้อมูลของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง ๖ จังหวัด ในภาพรวมแล้ว คณะทำงานฯ ยังได้เดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อรับทราบปัญหาและอุปสรรคในพื้นที่ รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะในการพัฒนาระยะต่อไป โดยคณะทำงานฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจแม่สอด จังหวัดตาก ในสถานที่ต่างๆ ดังนี้

๑. สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก
๒. ด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองแม่สอด จังหวัดตาก
๓. ท่าข้ามสินค้าระหว่างไทย - เมียนมา
๔. ลานเอ็กซ์เรย์สินค้ากรมศุลกากร
๕. ที่ทำการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี
๖. สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒
๗. โรงงานสิ่งของ TK Garment แม่สอด
๘. สนามบินแม่สอด



ภาพที่ ๖๗ บริเวณพื้นที่ดำเนินงานอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

๒.๑ ปัญหาและอุปสรรค

๑. สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก

- พื้นที่ป่าสงวนและเขตอุทยานแห่งชาติ ตัดขัดข้อกำหนดของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ จึงทำให้มีอุปสรรคในการเข้าใช้พื้นที่
- ถนนคดเคี้ยวลาดชัน การจราจรหนัสด้านแออัด เกิดปัญหาลูกโซ่ข้ามพรมแดน
- ความต้องการใช้ไฟฟ้าและน้ำประปามีมากขึ้นอย่างรวดเร็ว
- งบประมาณไม่เพียงพอที่จะพัฒนาหลายๆ ด้านได้พร้อมกัน
- กำลังคนไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ



ภาพที่ ๖๘ การบรรยายสรุปจากสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด

๒. ด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองแม่สอด จังหวัดตาก

- การจราจรหน้าด่านเป็นถนน ๔ ช่องจราจร แต่ใช้ได้เพียง ๒ ช่องจราจร เนื่องจากใช้เป็นลานจอดรถ
- ปริมาณรถหัวลากผ่านประมาณ ๔๐๐ คัน/วัน แต่ตรวจได้ล่าช้ามาก ทำให้การจราจรติดขัด
- ไม่มีลานตรวจและพักสินค้า
- คนและสินค้ายังคงเข้าออกทางเดียวกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการตรวจ



ภาพที่ ๖๙ ภูมิทัศน์บริเวณด้านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง

๓. ท่าข้ามสินค้าระหว่าง ไทย - เมียนมา

- ในอดีตสัดส่วนของมูลค่าการค้าขนท่าข้ามทั้ง ๒๒ ท่า อยู่ที่ร้อยละ ๗๐ ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ที่เหลืออีกร้อยละ ๓๐ เป็นมูลค่าการค้าขนสะพานข้ามแม่น้ำเมย
- ปัจจุบันสัดส่วนของมูลค่าการค้าขนท่าข้ามทั้ง ๒๒ ท่า ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ ๓๐ ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ส่วนร้อยละ ๗๐ เป็นมูลค่าการค้าขนสะพานข้ามแม่น้ำเมย
- สินค้าส่วนใหญ่ของไทยสามารถข้ามไปฝั่งเมียนมาได้ แต่สินค้าเมียนมาส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้ามาได้ และบางรายการไม่มีการบันทึกเป็นมูลค่าสินค้าเข้าออก



ภาพที่ ๗๐ บริเวณท่าข้ามสินค้าไทย - เมียนมา

๔. ลานเอ็กซ์เรย์สินค้าของกรมศุลกากร

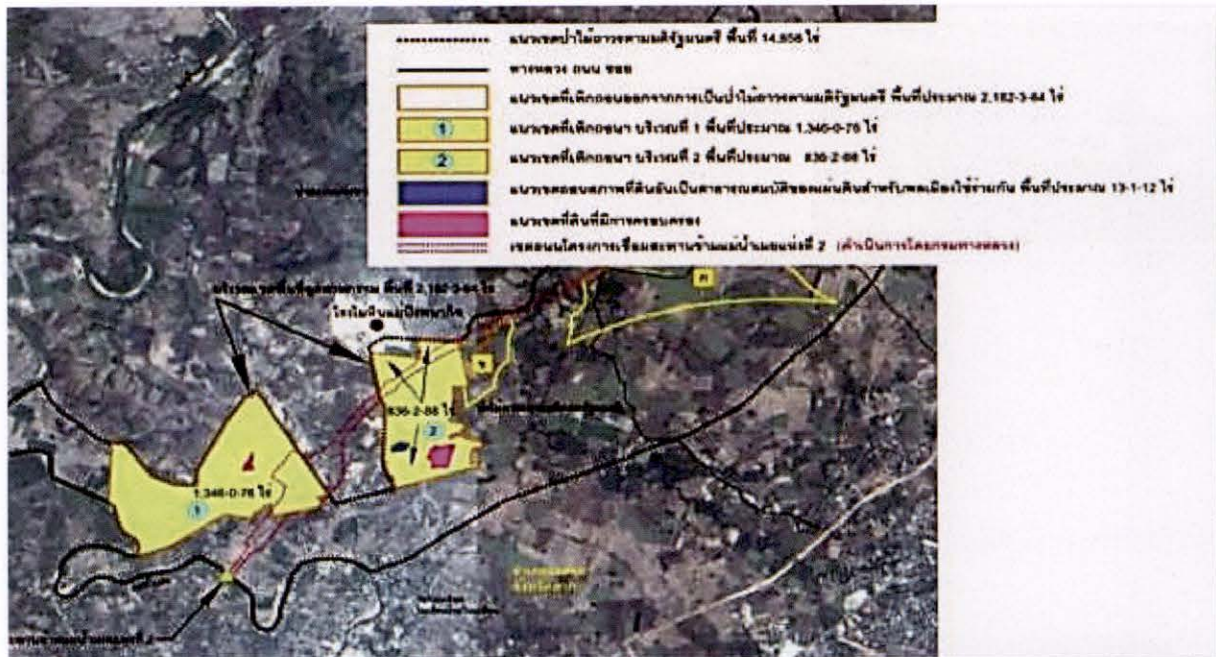
- การก่อสร้างล่าช้าต้องรองบประมาณเพิ่มและตัดถนนให้เชื่อมกับเส้นทางสายหลัก
- สถานที่คับแคบ รถพ่วงขนาดใหญ่ไม่สามารถถลักรถได้
- ไม่มีลานจอดและไหล่ทาง ซึ่งอาจทำให้การจราจรติดขัด หากปริมาณรถรอคิวจำนวนมาก

๕. ที่ทำการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี

- การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า ประปา ยังไม่พัฒนา
- ข้อดีคือ ศูนย์กระจายสินค้า จุดขนถ่ายสินค้า จุดตรวจสินค้า และพิธีการศุลกากรต่าง ๆ อยู่ภายในบริเวณเดียวกัน
- รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปได้แค่เมียวดี ส่วนรถบรรทุกเมียนมาเข้ามาได้แค่แม่สอด ต้นทุนค่าขนส่งฝั่งไทยแพงกว่า สินค้าเข้าไทยได้เพียงบางรายการ

๖. สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒

- การก่อสร้างจะแล้วเสร็จประมาณปี ๒๕๖๐
- พื้นที่ตรวจสินค้าอยู่คนละที่กับพื้นที่ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสถานีขนส่งสินค้า ทำให้ไม่เป็นจุดเดียวเบ็ดเสร็จ



ภาพที่ ๗๑ โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒

๗. โรงงานสิ่งทอ TK Garment แม่สอด

- จากมุมมองภาคเอกชน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดควรจะเน้นการใช้แรงงานเข้มข้น เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ เกษตรกรรมแปรรูป
- ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ลาดชัน ถนนคดเคี้ยว ไม่เหมาะกับอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีที่ต้องอาศัยความสะดวกของระบบโลจิสติกส์
- กฎหมายผังเมืองเป็นข้อจำกัดในการขอย้ายโรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจากมีการอนุมัติล่าช้า
- สิทธิประโยชน์จากการลงทุนในเรื่องการใช้แรงงานต่างด้าวได้เหมือนกับอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ผู้ประกอบการรายเดิม ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ประกาศใหม่

๘. สนามบินแม่สอด

- แผนการขยายสนามบินแม่สอดโดยการขยายความยาวรันเวย์ จะมีผลต่อความชันของการขึ้นลงของเครื่องบิน เนื่องจากด้านขวาของสนามบินเป็นภูเขา
- ไม่มีเรดาร์สภาพอากาศเหมือนสนามบินที่ได้มาตรฐานอื่นๆ
- สัดส่วนของผู้โดยสารชาวไทย : ผู้โดยสารชาวต่างประเทศ อยู่ที่ ๕๐ : ๕๐ ดังนั้นหลังจากหยุดเที่ยวบินจากต่างประเทศ ส่งผลให้รายได้ของท่าอากาศยานลดลงชัดเจน



ภาพที่ ๗๒ พื้นที่โครงการขยายสนามบินแม่สอด

๒.๒ แนวทางการแก้ไข้ปัญหา

๒.๒.๑ ระยะเร่งด่วน

๑. แก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่าน เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสินค้า และการระบายของยานพาหนะเข้า - ออก
๒. แก้ไขปัญหาเรื่องการใช้ที่ดินที่กำลังจะจัดเขตพื้นที่ (Zoning) เพื่อรองรับ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพราะมีขั้นตอนตามหลังอีกมาก
๓. เร่งทำข้อตกลงเรื่องการให้แรงงานต่างด้าวไปเข้าเ็นกลับ

๒.๒.๒ ระยะปานกลาง

๑. เร่งดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ รวมทั้งโครงข่ายคมนาคมโดยรอบให้เป็นไปตามแผน
๒. เร่งหามาตรการรองรับการเพิ่มเที่ยวบินและการขยายตัวของจำนวน ผู้โดยสารในอนาคต
๓. เตรียมการรองรับการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสาธารณูปโภค พื้นฐานที่จำเป็นต่อการลงทุน

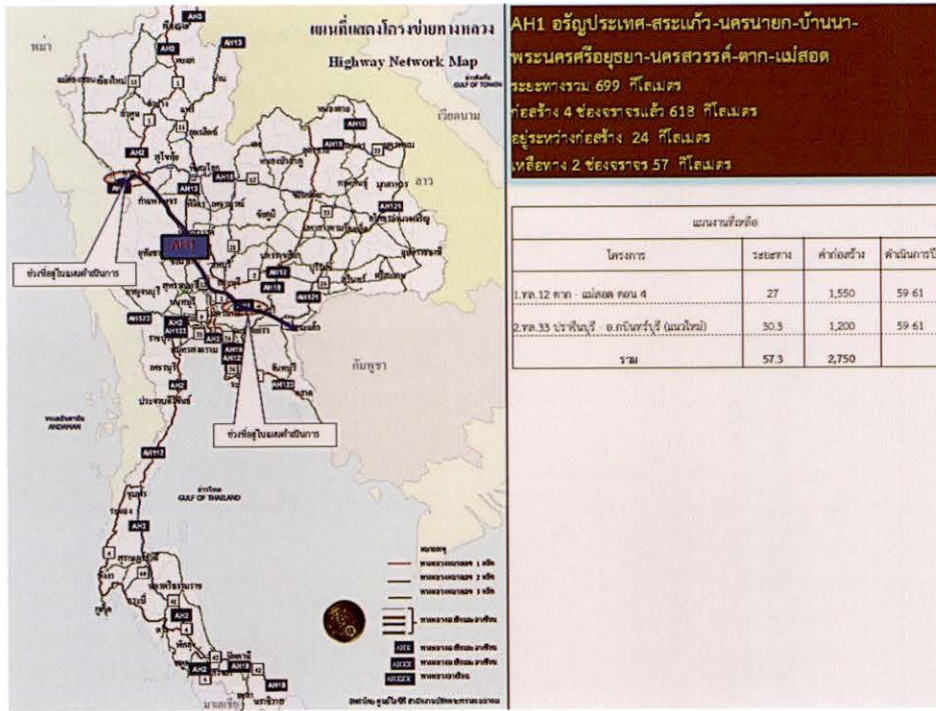
๓. ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

๓.๑ ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ปัญหา/อุปสรรค การพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศ ไม่เพียงพอ

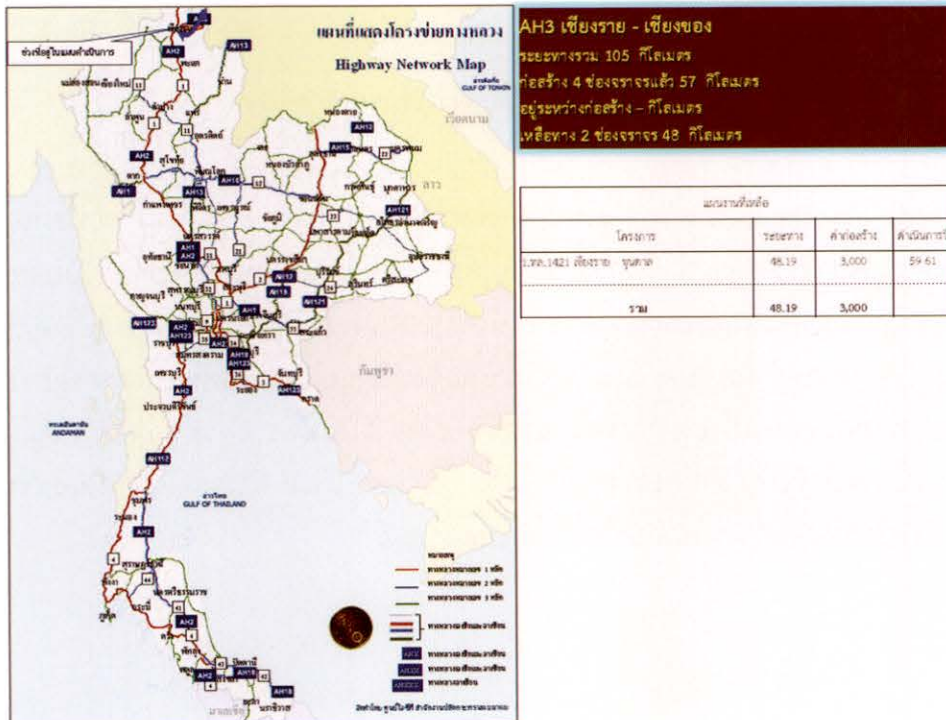
สาเหตุ การเชื่อมต่อการคมนาคมในเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ยังไม่เพียงพอ ในเส้นทางที่จำเป็นดังนี้

- AH-๑ เชื่อมระหว่างรัฐประเทศ - สระแก้ว - นครนายก - บ้านนา - อยุธยา - นครสวรรค์ - ตาก - แม่สอด สำหรับเส้นทาง AH-๑ โดยส่วนใหญ่ได้รับการขยายให้เป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ยกเว้นช่วงจากตากไปแม่สอดระยะทางประมาณ ๒๗ กิโลเมตร กรมทางหลวงกำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๑ และช่วงบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓ จากปราจีนบุรี ไปอำเภอกบินทร์บุรีที่ยังคงเป็น ๒ ช่องจราจร



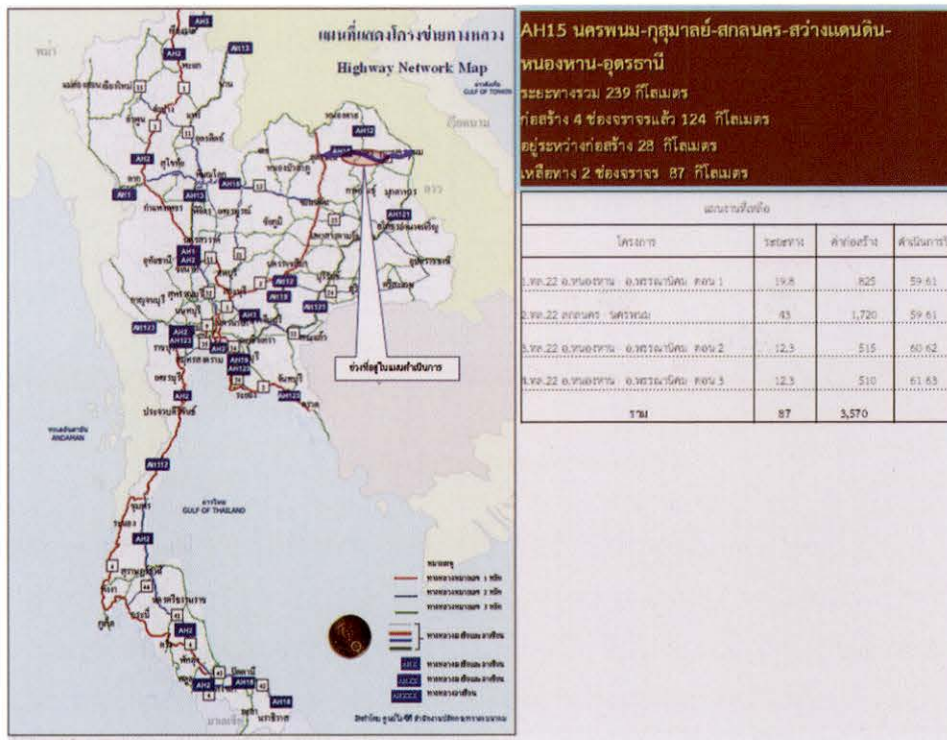
ภาพที่ ๗๓ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๑

- AH - ๓ เชื่อมเชียงราย - เชียงของ สำหรับเส้นทาง AH - ๓ ระยะทางรวม ๑๐๕ กิโลเมตร ได้รับการขยายเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๕๗ กิโลเมตร เหลือที่ยังเป็น ๒ ช่องจราจรอีก ๔๘ กิโลเมตร ซึ่งกรมทางหลวงกำลังดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑



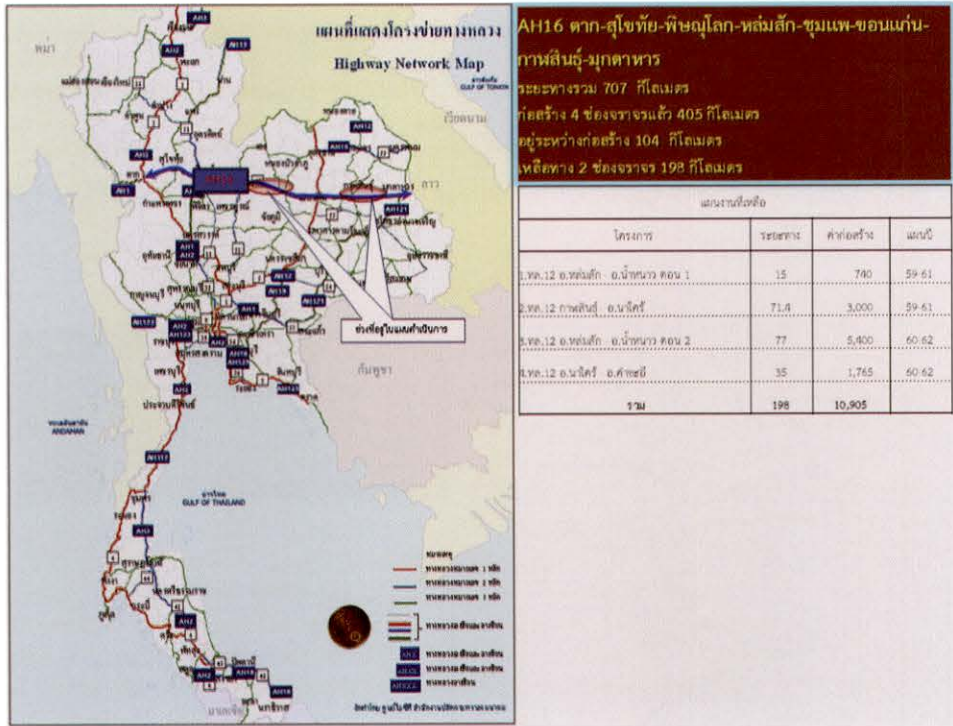
ภาพที่ ๗๔ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๓

- AH - ๑๕ นครพนม - กุสุมาลย์ - สกลนคร - สว่างแดนดิน - หนองหาน - อุดรธานี สำหรับเส้นทางเส้นนี้จะเชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมเข้ากับถนนสายมิตรภาพ มีระยะทางรวม ๒๓๙ กิโลเมตร ปัจจุบันได้ทำการขยายเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๑๒๔ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก ๒๘ กิโลเมตร และยังเป็น ๒ ช่องจราจรอีก ๘๗ กิโลเมตร ในช่วงจาก หนองหาน - พรรณานิคม และช่วงจากจังหวัดสกลนครไปจังหวัดนครพนม



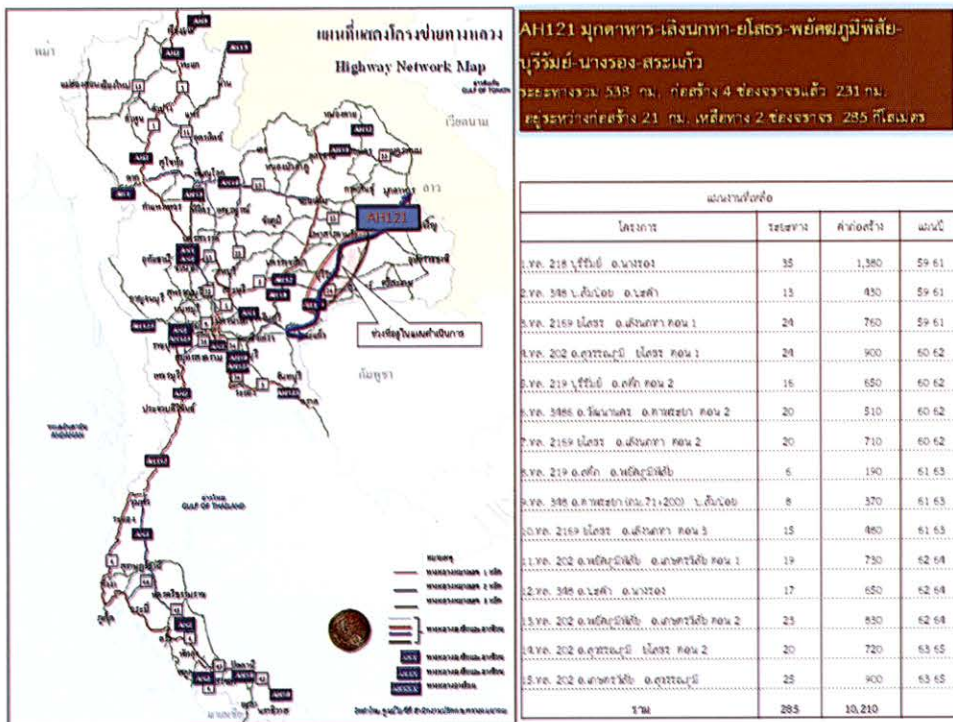
ภาพที่ ๗๕ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๑๕

- AH - ๑๖ ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - หล่มสัก - ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร เส้นทางสายนี้มีความสำคัญ เพราะเป็นเส้นทางอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor) เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างประเทศต่างๆ ถึง ๔ ประเทศ และเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดมุกดาหาร เส้นทางสายนี้มีความยาวรวม ๗๐๗ กิโลเมตร ได้ก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๔๘๒ กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๒๗ กิโลเมตร และเหลือที่เป็น ๒ ช่องจราจรอีก ๑๙๘ กิโลเมตร ได้แก่ ช่วงจากอำเภอลหล่มสัก - น้ำหนาว และช่วงจากจังหวัดกาฬสินธุ์ - อำเภอนาโคร์ - อำเภอคำชะอี



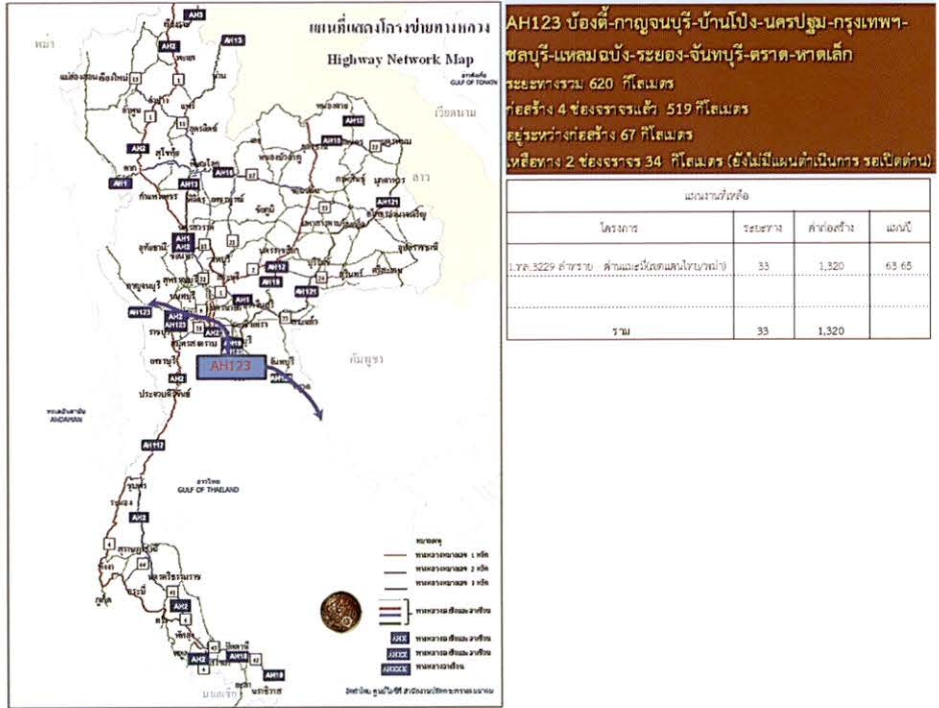
ภาพที่ ๗๖ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๑๖

- AH - ๑๒๑ มุกดาหาร - เลิงนกทา - ยโสธร - พยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - นางรอง - สระแก้ว เส้นทางสายนี้เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากและจังหวัดสระแก้ว เส้นทางสายนี้มีระยะทางรวม ๕๓๘ กิโลเมตร ก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๒๓๑ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๒๑ กิโลเมตร เหลือที่ยังเป็น ๒ ช่องจราจรอีก ๒๘๕ กิโลเมตร



ภาพที่ ๗๗ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๑๒๑

- AH - ๑๒๓ บ้องตี้- กาญจนบุรี - บ้านโป่ง - นครปฐม - กรุงเทพฯ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - ระยอง - จันทบุรี - ตราด - หาดเล็ก เส้นทางสายนี้เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดกาญจนบุรีและจังหวัดสระแก้ว เส้นทางสายนี้มีระยะทางรวม ๖๒๐ กิโลเมตร ก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๕๑๙ กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๖๗ กิโลเมตร และยังคงเหลืออีก ๓๔ กิโลเมตร ที่เป็น ๒ ช่องจราจร



ภาพที่ ๗๘ แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวง AH-๑๒๓

ผลกระทบ เกิดความแออัดของการคมนาคมในช่วงคอขวด

ข้อเสนอแนะ เส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งหมดจะเป็นทางหลวงอาเซียน (Asian Highways) ในอนาคตหลังจากการประเศไทยเข้าสู่การเป็น AEC อย่างสมบูรณ์ คน สินค้า และบริการจะมีการเคลื่อนผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เข้าและออกจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ควรเร่งรัดพัฒนาเส้นทางหลวงอาเซียนดังกล่าว

ปัญหา/อุปสรรค ไม่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ คน จากประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สาเหตุ การพัฒนาเส้นทางถนนภายในประเทศที่เชื่อมต่อระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่สมบูรณ์ไม่สอดคล้องกับการคมนาคมในประเทศไทย การที่ประเทศเพื่อนบ้านรอบๆ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย มีโครงข่ายคมนาคมที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา เช่น พื้นที่โครงข่ายคมนาคมในประเทศเมียนมา ฝั่งตรงข้ามอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นถนนคับแคบและคดเคี้ยวไปตามแนวภูเขา ทำให้การขนส่งสินค้าไม่สะดวก ดังนั้น แม้ว่าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในฝั่งไทยจะมีความสมบูรณ์ แต่ก็อาจไม่สามารถทำให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้ประโยชน์มากนัก เนื่องจากถนนในฝั่งเมียนมามีความคับแคบแออัด และเป็นคอขวดเพราะเป็นถนน ๑ ช่องจราจร ทำให้มีปริมาณรถขนส่งสินค้าคับคั่ง ไม่สะดวก เช่นเดียวกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดมุกดาหารนั้น พบว่าการคมนาคมทางถนนฝั่งประเทศลาวยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร

ผลกระทบ ระดับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนและรางที่ต่างกัน ใน ๒ ประเทศที่อยู่รอบเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้การขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยไปประเทศเพื่อนบ้านใช้ระยะเวลาเวลานานและมีต้นทุนสูง หากประเทศไทยไม่พัฒนาเส้นทางหลวงอาเซียนอย่างสมบูรณ์ จะทำให้คน สินค้าและบริการ ไม่สามารถเคลื่อนผ่านจากประเทศเพื่อนบ้านเข้าสู่ประเทศไทย ย่อมจะส่งผลให้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามจังหวัดต่างๆ ไม่ประสบความสำเร็จ ผลประโยชน์จากการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษไม่มากเท่าที่ควร ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ลงทุนไม่ได้ถูกใช้ให้เกิดประโยชน์เต็มที่ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษก็จะได้ประโยชน์สูงสุด

ข้อเสนอแนะ สนับสนุนให้ประเทศเพื่อนบ้านเร่งลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตเศรษฐกิจด้วยเช่นกัน ซึ่งในประเด็นนี้การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านจะมีบทบาทสำคัญอย่างมากกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๑. การเชื่อมต่อระหว่าง ไทย - ลาว พิจารณาจากเหนือสุดลงใต้

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย มีสะพานมิตรภาพ ๔ ไทย - ลาว ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงของ และมีถนนสามารถต่อเข้าไปที่เมืองหลวงพระบางได้

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย มีสะพานมิตรภาพ ๑ ไทย - ลาว เชื่อมจังหวัดหนองคาย กับนครหลวงเวียงจันทน์

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนมมีสะพานมิตรภาพ ๓ ไทย - ลาว เชื่อมจังหวัดนครพนม กับแขวงคำม่วน

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหารมีสะพานมิตรภาพ ๒ ไทย - ลาว เชื่อมจังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต

๒. การเชื่อมต่อระหว่าง ไทย - กัมพูชา พิจารณาจากเหนือสุดลงใต้

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ในปัจจุบันมีถนน ๒ ช่องจราจร เชื่อมระหว่างไทย - กัมพูชา ที่ด่านปอเป็ญต์ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เนื่องจากสภาพการจราจรค่อนข้างแออัด และเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ รัฐบาลไทยมีนโยบายที่จะก่อสร้างถนนรวมสะพานเชื่อมต่อระหว่างบ้านหนองเอี่ยนในประเทศไทยกับสตึงบทในประเทศกัมพูชา ซึ่งต้องเร่งรัดในการดำเนินการ

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราดที่ด่านชายแดนบ้านคลองลึกมีถนนเชื่อมกับประเทศกัมพูชาเข้าไปยังเกาะกงและเมืองสะเรอัมเปิด ถนนในฝั่งไทยเข้าหาด่านกำลังก่อสร้างให้เป็น ๔ ช่องจราจร และสำหรับถนนในฝั่งกัมพูชาเป็น ๒ ช่อง ลาดยางอย่างดี

- การเชื่อมต่อระหว่าง ไทย - เมียนมา พิจารณาจากเหนือสุดลงได้

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก ที่ด่านชายแดนแม่สอดปัจจุบันมีสะพานมิตรภาพ ๑ ไทย - เมียนมา เชื่อมระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมา และมีถนนต่อเชื่อมเข้าไปถึงเมืองกอกะเร็ก เมืองเมาะละแหม่ง เมืองพะอัน เมืองย่างกุ้ง สภาพถนนในฝั่งไทยเป็น ๔ ช่องจราจร แต่ในฝั่งเมียนมาเป็น ๒ ช่องจราจร สภาพการใช้งานปัจจุบันมีความแออัดทำให้รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ๒ ไทย - เมียนมา โดยในอนาคตสะพานแห่งใหม่จะรองรับรถสินค้าต่างๆ สำหรับสะพานเดิมไว้รองรับรถของประชาชนทั่วไป

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรีที่ด่านชายแดนบ้านพุน้ำร้อน ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย ในปัจจุบันถนนที่ด่านบ้านพุน้ำร้อนเป็นถนนลำรอง ๒ ช่องจราจร

การเชื่อมต่อระหว่าง ไทย - มาเลเซีย

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา จังหวัดสงขลาเชื่อมต่อกับมาเลเซียที่ด่านสะเดา เป็นการต่อเชื่อมโดยถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ซึ่งในบางเวลามีการจราจรค่อนข้างแออัด

- เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส การเชื่อมต่อระหว่างไทยกับมาเลเซียในปัจจุบันมีสะพานบูเกะตาที่ก่อสร้างเสร็จมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ ในปัจจุบันรัฐบาลมีแผนจะสร้างสะพานเพิ่มอีก ๒ แห่ง ได้แก่ สะพานที่อำเภอตากใบ และสะพานที่อำเภอสุไหงโกลลก

ปัญหา/อุปสรรค การลงทุนด้านคมนาคมที่ยังล่าช้ากว่าเป้าหมาย

สาเหตุ งบประมาณรถไฟในปัจจุบันยังไม่รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเท่าที่ควร เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ขึ้นไปถึงจังหวัดหนองคายช่วยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย รถไฟสายตะวันออกที่ไปอรัญประเทศ - คลองลึก ช่วยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว รถไฟสายใต้ที่ไปกาญจนบุรีช่วยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี และรถไฟสายใต้ที่ไปหาดใหญ่และสุไหงโกลลกช่วยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและนราธิวาสตามลำดับ โดยรัฐบาลวางงบประมาณตามแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศไว้ที่ ๑.๙ ล้านล้านบาท ซึ่งมีหลายโครงการที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงไปยังเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อาทิ

๑) โครงการรถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร สายหนองคาย - มาบตาพุด (North - South Economic Corridor) ที่สามารถขนส่งสินค้า และผู้โดยสารจากประเทศจีนตอนใต้ผ่านประเทศลาวเข้าสู่ภาคสำคัญของประเทศ อีกทั้งยังเป็นแหล่งท่องเที่ยว

๒) โครงการรถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร สายตาก - มุกดาหาร (East - West Economic Corridor) ที่สามารถเชื่อมต่อท่าเรือที่เมาะละแหม่งของเมียนมา เข้ามาทางแม่สอดผ่านเมืองสำคัญ เช่น พิชญ์โลก ขอนแก่น ไปยังมุกดาหาร ทะลุไปเข้า สปป.ลาว และออกไปยังท่าเรือดานัง

ซึ่งเป็นท่าเรือใหญ่ของประเทศเวียดนาม เป็นการเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้เข้าด้วยกัน ทั้ง ๒ โครงการใหญ่ที่น่าจะมีจำนวนเงินมากกว่า ๑ แสนล้านบาท ยังไม่มีความชัดเจนทั้งเงินลงทุน แหล่งที่มีดอกเบี้ย และระยะเวลาก่อสร้าง

ผลกระทบ ความล่าช้าจากการลงทุนที่เกิดขึ้นทำให้โอกาสของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต้องล่าช้าตามไปด้วยอีกทั้งการขนส่งทางถนน มีค่าใช้จ่ายสูงกว่า เมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟ

ข้อเสนอแนะ เร่งสร้างความชัดเจนของการลงทุนโครงสร้างคมนาคมพื้นฐานที่เชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษโดยเร็วรัฐบาลมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการเพิ่มโครงข่ายรถไฟเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ ซึ่งการรถไฟฯ มีแผนงานก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่หลายเส้นทาง

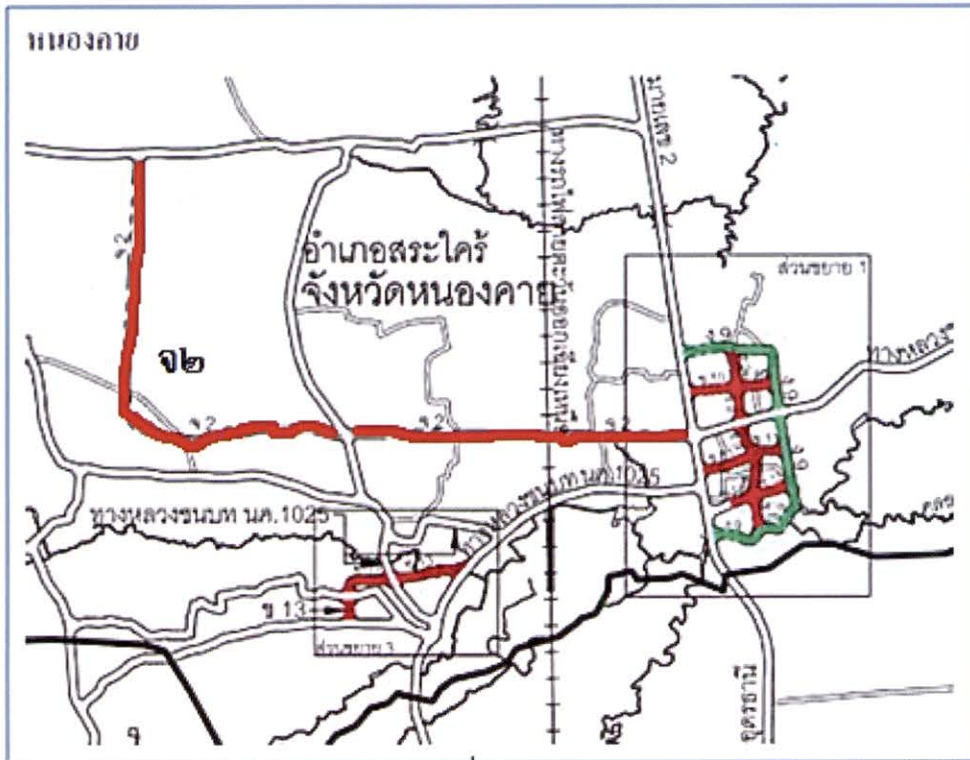
ปัญหา/อุปสรรค เส้นทางเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมบางเส้นทางยังไม่รองรับการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม หรือเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

สาเหตุ กรณีความครอบคลุมและเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่ง แม้ว่าประเทศไทยจะมีการลงทุนด้านคมนาคมเป็นมูลค่าสูงอย่างต่อเนื่องทุกปีผ่านกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท แต่ยังมีปัญหาเกี่ยวกับความเชื่อมโยงจากทางสายหลักเข้าสู่ฐานการผลิตสินค้า อุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร เช่น ปัญหาสภาพพื้นผิวถนน ความกว้างของช่องจราจร และความเชื่อมโยงไปยังฐานการผลิตอื่นๆ และฐานการส่งออกสินค้า และความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น กรมโยธาธิการและผังเมืองได้สำรวจเส้นทางในจังหวัดเขตเศรษฐกิจพิเศษพบว่า เส้นทางเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม หรือถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ด้านศุลกากร คลังสินค้า หรือชุมชนใกล้เคียงยังไม่ได้รับการพัฒนาให้สอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรม หรือการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ผลกระทบ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมไม่ทั่วถึง เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนของภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศ

ข้อเสนอแนะ พัฒนาเส้นทางเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมให้ครอบคลุม ทั่วถึง และประสานความร่วมมือกับกรมการผังเมืองในการสำรวจ และพัฒนาเส้นทางดังนี้

- หนองคายควรก่อสร้างถนนที่เปิดเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมก่อน เรียงตามลำดับความสำคัญ



ภาพที่ ๗๙ ภาพถนนสาย จ ๒

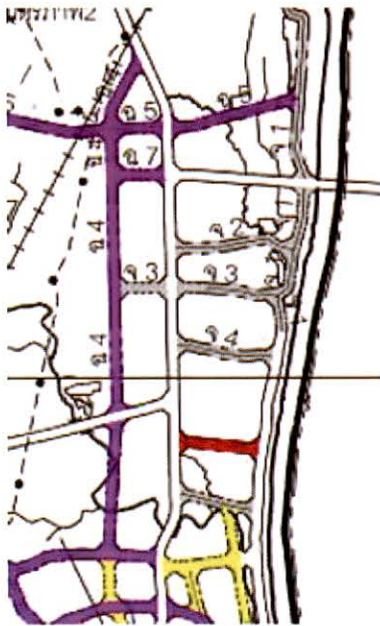
๑. ถนนสาย จ ๒ เขตทาง ๔๐ เมตร เข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมที่ได้จากประกาศ คสช.



ภาพที่ ๘๐ ภาพถนนสาย ง ๖ และ ง ๒

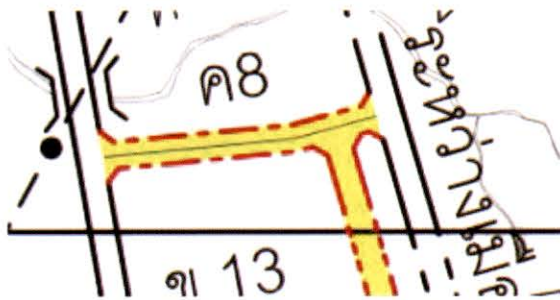
๒. ถนนสาย ง ๖ เขตทาง ๓๐ เมตร พื้นที่อุตสาหกรรมตามผังเมืองรวมเมืองหนองคาย
 ๓. ถนนสาย ง ๒ เขตทาง ๓๐ เมตร พื้นที่อุตสาหกรรมตามผังเมืองรวมเมืองหนองคาย

- เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารควรก่อสร้างถนนสายดังต่อไปนี้ก่อนเรียงตามลำดับความสำคัญ



- ๑. ถนนสาย ฉ ๕ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เปิดเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม
- ๒. ถนนสาย ฉ ๗ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เปิดเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม และต่อเนื่องจากสะพานมิตรภาพ

- เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา จังหวัดสงขลา ควรก่อสร้างถนนสายดังต่อไปนี้ก่อนเรียงตามลำดับความสำคัญ



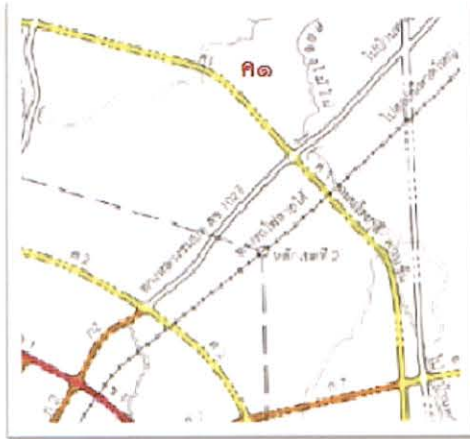
- ๑. ถนนสาย ค ๘ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตรเนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมโยงชุมชนสำนักขามกับด่านศุลกากรแห่งใหม่

ภาพที่ ๘๑ ภาพแสดงถนนสาย ค ๘



- ๒. ถนนสาย ค ๙ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมโยงชุมชนสำนักขามกับด่านศุลกากรแห่งใหม่

ภาพที่ ๘๒ ภาพแสดงถนนสาย ค ๙



ภาพที่ ๘๓ ภาพแสดงถนนสาย ค ๑

๓. ถนนสาย ค ๑ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่คลังสินค้าริมทางรถไฟกับมอเตอร์เวย์



ภาพที่ ๘๔ ภาพแสดงถนนสาย ค ๔ และ ค ๗

๔. ถนนสาย ค ๔ และ ค ๗ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เปิดพื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณเมืองเสเดา

๕. ถนนสาย ค ๕ ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร เนื่องจากเป็นถนนที่เปิดพื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณเมืองเสเดา

ปัญหา/อุปสรรค การพัฒนาการคมนาคมทางอากาศไม่เพียงพอ

สาเหตุ ปัจจุบันการจัดสรรงบประมาณการพัฒนาด้านการคมนาคมทางอากาศ

มีเพียงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริงประเทศไทยมีสนามบินกระจายอยู่ทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก ที่ผ่านมาจะพบว่าในทุกพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะมีงบประมาณสำหรับการลงทุนด้านการคมนาคมทางบกและทางรางเป็นส่วนใหญ่

ผลกระทบ การไม่มีสนามบิน อาจไม่สามารถรองรับอุตสาหกรรมบางประเภทได้

เช่น การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย เสื่อมสภาพเร็ว ส่งผลกระทบต่อให้การลงทุนในภาคท่องเที่ยว ภาคเกษตร ฯลฯ ไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

ข้อเสนอแนะ รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งทางอากาศให้มากขึ้น

เพื่อรองรับความต้องการด้านโลจิสติกส์ของเขตเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในทุกด้านโดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ควรมีการสำรวจสนามบินใกล้เคียงเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นๆ ว่ามีสนามบินใดบ้างมีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาให้สามารถรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนั้นๆ ได้ และพัฒนาสนามบินให้มีขีดความสามารถเพียงพอสำหรับการรองรับการขนส่ง และอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ให้มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการพัฒนาปรับปรุงสนามบินในพื้นที่หรือใกล้เคียงเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษด้วย

ปัญหา/อุปสรรค รถบรรทุกเข้า - ออก ประเทศไทยขาดความคล่องตัวในการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน

สาเหตุ ยังไม่มีข้อตกลงระหว่างประเทศที่ชัดเจนในการอนุญาตให้ประเทศเพื่อนบ้านขับรถบรรทุกสินค้าผ่านชายแดน และด่านชายแดนไทยบางแห่งยังไม่มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน

ผลกระทบ สภาพรถขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่เหมาะสมทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การขนถ่ายสินค้าลงจากรถบรรทุก ทำให้เกิดความแออัดบริเวณด่าน อาจเกิดความเสียหายกับสินค้า เพิ่มต้นทุนในการขนถ่าย

ข้อเสนอแนะ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทำความตกลงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้มีการเปลี่ยนหัวลากของรถบรรทุกสินค้าเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวควรจัดให้มีสถานีขนถ่ายสินค้า ศูนย์การเปลี่ยนถ่าย ลานเอ็กซ์เรย์สินค้า ตามความเหมาะสมของพื้นที่

๓.๒ ด้านนโยบายและการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

ปัญหา/อุปสรรค การกำหนดพื้นที่ผังเมืองที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรมยังไม่ชัดเจน และล่าช้ากว่าเป้าหมายที่วางไว้

สาเหตุ ตามกำหนดการของ กนพ. ที่ระบุว่าวางผังพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดสงขลาและจังหวัดมุกดาหารจะแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ส่วนที่เหลือจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ แต่การกำหนดพื้นที่ของผังเมืองของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษยังไม่มีมติชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งมี ๒ ด่านสำคัญ ได้แก่ ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ หากที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรมอยู่ค่อนไปทางตัวอำเภอสะเดา อาจประสบปัญหาการบริหารจัดการสินค้า เพราะด่านสะเดาไม่มีสถานีรถไฟ ในขณะที่ด่านปาดังเบซาร์มีสถานีรถไฟแต่ไม่มีถนนขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ที่ราบในอำเภอสะเดาตั้งอยู่ระหว่างแนวภูเขาทั้ง ๒ ด้าน ซึ่งเป็นช่องที่น้ำไหลเข้าท่วมได้ ดังนั้น เขตอุตสาหกรรมที่ต้องระมัดระวังที่จะไม่ไปขวางทางน้ำ การที่สถานที่ตั้งในแต่ละจังหวัดของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอาจมีพื้นที่ที่เหมาะสมมากกว่า ๑ แห่ง และแต่ละแห่งมีจุดติดต่อด้อยต่างกัน จึงทำให้มีความล่าช้าในการตัดสินใจ

ผลกระทบ การลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศล่าช้า

ข้อเสนอแนะ เร่งดำเนินการกำหนดพื้นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ปัญหา/อุปสรรค การให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านขนส่งสินค้า และพิธีการศุลกากรล่าช้า

สาเหตุ การให้บริการของส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านขนส่งสินค้า และพิธีการศุลกากรกระจายหลายพื้นที่ ไม่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการได้รวดเร็ว ตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนด

ผลกระทบ ทำให้ใช้เวลามาก และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะ ส่วนงานราชการควรจัดให้มีการรวมศูนย์การดำเนินการต่างๆ ให้อยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน ปรับปรุงกระบวนการให้สอดคล้อง ต่อเนื่อง ลดความซ้ำซ้อน และลดเวลาในการดำเนินการ

ปัญหา/อุปสรรค อุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ ไม่สอดคล้องกับความต้องการในพื้นที่

สาเหตุ กรณีที่ภาครัฐได้มีการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษโดยภาครัฐได้พิจารณาจากศักยภาพและปริมาณการค้าชายแดน ทำให้ผู้ประกอบการและประชาชนส่วนหนึ่งเห็นว่าภาครัฐไม่ได้มีการสำรวจความต้องการของผู้ประกอบการอย่างกว้างขวาง ทำให้การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายไม่ครอบคลุมอุตสาหกรรมในพื้นที่ แต่ผู้ประกอบการอีกส่วนหนึ่งเห็นว่าภาครัฐได้กำหนดประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายมากเกินไป ซึ่งควรจะกำหนดประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายไม่มากนักเพื่อให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแต่ละเขตเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมบางประเภทเท่านั้น

ผลกระทบ ไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การผลิต และไม่เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาพื้นที่

ข้อเสนอแนะ การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อได้เปรียบ และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นและพึงจะมีตามมาในอนาคตด้วย ผู้ประกอบการต้องการให้มีการสำรวจข้อมูลอีกครั้งหนึ่งเพื่อให้การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้มีความเหมาะสม ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ที่มีความต้องการมีส่วนร่วมในการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ได้มากที่สุดควบคู่ไปกับการสร้างความยั่งยืนผู้ประกอบการ และประชาชนต้องการให้ภาครัฐมีการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเกี่ยวกับการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ปัญหา/อุปสรรค การสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ไม่ครอบคลุมในบางจังหวัดที่มีศักยภาพ

สาเหตุ บางอุตสาหกรรมในพื้นที่นอกเขตเศรษฐกิจพิเศษมีศักยภาพหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อให้ SMEs ในพื้นที่ใกล้เคียงได้รับการสนับสนุนได้สิทธิประโยชน์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น จังหวัดระนองสามารถเป็นประตูออกสู่ทะเลอันดามัน แต่ศักยภาพของจังหวัดระนองไม่ถูกจัดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

ผลกระทบ ไม่ช่วยกระตุ้นการพัฒนา SMEs ที่เกี่ยวข้อง หรือสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย แต่อยู่นอกพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ข้อเสนอแนะ มีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มจังหวัด ดังนั้น หากมีการรวมตัวกันระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร ก็สามารถผลักดันให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะต่อไปเพื่อรองรับ SMEs ในพื้นที่ และจะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล

ปัญหา/อุปสรรค สิทธิประโยชน์จากการลงทุนและทำเลที่ตั้งด้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

สาเหตุ ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านมีข้อได้เปรียบประเทศไทยหลายเรื่อง เช่น การให้สิทธิประโยชน์กับผู้ลงทุน เช่น การถือครองที่ดิน และการลดภาษีให้ผู้ประกอบการ เป็นต้น การลงทุนในการผลิต ได้แก่ แรงงาน ที่ดิน วัตถุดิบ ถูกกว่าประเทศไทย และมีทำเลที่ตั้งดีกว่าประเทศไทย เช่น ประเทศเมียนมามีท่าเรือออกไปทางอินเดีย ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ประเทศลาวมีทางรถไฟเชื่อมประเทศจีนและประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชามีท่าเรือที่สามารถลดระยะทางได้มากกว่าประเทศไทย ประเทศมาเลเซียมีท่าเรือสองฝั่งมหาสมุทรเชื่อมประเทศสิงคโปร์ได้ ในขณะที่ประเทศไทยมีท่าเรืออยู่ในอ่าว ก. คือท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือคลองเตย

ผลกระทบ ภาคอุตสาหกรรม และภาคเอกชน ไม่ให้ความสนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศไทย

ข้อเสนอแนะ ศึกษาและทบทวนสิทธิประโยชน์ด้านการภาษีอากร และการลงทุนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ปัญหา/อุปสรรค แรงงาน (Labour shortage) ไม่เพียงพอ

สาเหตุ จากข้อมูลของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานใน ๕ จังหวัด ได้ทำการสำรวจความต้องการแรงงานในช่วงปลายปี ๒๕๕๗ พบว่า ทั้ง ๕ จังหวัดยังมีความต้องการแรงงานอีกมาก ทั้งแรงงานไทยและต่างด้าว ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยมีประชากรวัยชรามากกว่าประชากรในวัยทำงาน ทำให้มีข้อจำกัดด้านแรงงานในภาคอุตสาหกรรม และเนื่องจากการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น ทำให้มีแรงงานต่างด้าวในประเทศไทยน้อยลง ภาครัฐมีนโยบายปรับอัตราค่าแรงงานเป็น ๓๐๐ บาท เท่ากันทั่วประเทศทำให้ผู้ประกอบการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

ผลกระทบ ปริมาณและคุณภาพแรงงานไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ผลิต ต้นทุนค่าแรงงานที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ไม่เป็นการชักจูงผู้ประกอบการให้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ข้อเสนอแนะ ภาครัฐต้องหามาตรการเพิ่มอุปทานแรงงานให้พอเพียงกับความต้องการของผู้ผลิตปรับอัตราค่าแรงงานตามสภาพพื้นที่โดยคำนึงถึงค่าครองชีพและภาระของผู้ประกอบการแต่ละแห่ง มีนโยบายด้านแรงงานต่างด้าวให้ชัดเจน ควรมีการเปิดหลักสูตรอาชีวะเพื่อส่งเสริมให้มีแรงงานด้านต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ต้องพัฒนาทักษะทางภาษาและคุณภาพของแรงงาน (Quality of labour) ซึ่งมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าจำนวนแรงงาน (Quantity of labour)

๓.๓ โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

ปัญหา/อุปสรรค ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่น/มั่นใจรัฐ ในการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

สาเหตุ ภาครัฐได้มีแผนงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เพื่อพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ ซึ่งผู้ประกอบการเห็นว่าเป็นเวลานานเกินไป และจะทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ในอีก ๓ ปีข้างหน้า ประเทศเพื่อนบ้านจะมีการลงทุนอีกเป็นจำนวนมาก โดยปัจจุบันมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในอาเซียนกว่า ๖๐ แห่ง ซึ่งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกว่า ๕๐ แห่งอยู่ในประเทศลาวและประเทศกัมพูชา ทำให้ใน ๒ - ๓ ปีข้างหน้า ประเทศดังกล่าวจะมีการเจริญเติบโตมากกว่าประเทศไทย และเนื่องจากรัฐบาลชุดปัจจุบันจะหมดวาระก่อนโครงการต่างๆ จะเสร็จเรียบร้อย

ผลกระทบ ภาคเอกชนไม่กล้าลงทุน ส่งผลให้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ประสบผลสำเร็จ

ข้อเสนอแนะ

- ควรให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) หรือนิคมอุตสาหกรรมของภาคเอกชนมาเป็นผู้ผลักดันในการดำเนินการ ผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐดำเนินการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า ICD ขยายถนน เพื่อให้นักลงทุนมั่นใจว่าการลงทุนขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นโดยเร็ว

- เร่งรัดดำเนินการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องและจัดทำแผนแม่บทเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจน ในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการลงทุนของภาคเอกชนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ภาครัฐควรมีความชัดเจนเกี่ยวกับการสนับสนุนผู้ประกอบการ SMEs ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งการสนับสนุนห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ของอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นการสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านให้มีมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้น

ปัญหา/อุปสรรค การพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ลำช้า

สาเหตุ ภาคใต้ฝั่งตะวันตก เป็นประตูการค้าที่เชื่อมสู่ประเทศอินเดีย และตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกาโดยการนำเข้าและส่งออกเดิม จะต้องส่งผ่านท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย หรือท่าเรือประเทศสิงคโปร์โดยเฉพาผลผลิตการเกษตร ยางพารา อุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ไม้แปรรูป อุตสาหกรรมส่วนประกอบ computer แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรไฟฟ้า รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ซึ่งท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล จะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ ในการสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสะเดา จังหวัดสงขลา และจากโรงงานในภาคใต้ตอนล่าง ซึ่งจะเป็นการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ รวมถึงทำให้พื้นที่ระหว่างเส้นทางได้รับการพัฒนาให้เกิดประโยชน์ มากยิ่งขึ้นด้วย

ผลกระทบ การส่งออกจากแหล่งผลิตในภาคใต้ตอนล่าง หรือนำเข้า ประเทศเพื่อนบ้านฝั่งตะวันตก ต้องผ่านท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่ง เพิ่มมากขึ้น ใช้เวลามากขึ้น เสียโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคใต้ฝั่งตะวันตก

ข้อเสนอแนะ ควรเร่งการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล และเส้นทางคมนาคม ขนส่งที่เชื่อมโยงจากท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลา และเขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา จังหวัดสงขลา

ปัญหา/อุปสรรค ความแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

สาเหตุ เนื่องจากในปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟยังเข้าไม่ถึงหน้าท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔ กิโลเมตร ทำให้การขนส่งสินค้าในปัจจุบันต้องขนถ่ายสินค้าด้วยรถบรรทุกจากสถานีรถไฟ ไปยังหน้าท่า

ผลกระทบ เกิดความแออัดของรถบรรทุกในบริเวณหน้าท่าเรือแหลมฉบัง สิ้นเปลือง ค่าใช้จ่าย และเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายของสินค้า

ข้อเสนอแนะ ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับอนุมัติให้เป็นผู้รับผิดชอบ การก่อสร้างทางรถไฟระยะทาง ๔ กิโลเมตรดังกล่าว จึงควรเร่งดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลาที่กำหนด (๒ ปี)

ปัญหา/อุปสรรค งบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ

สาเหตุ ในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนอกจากภาครัฐที่ทำหน้าที่ส่งเสริม และสนับสนุนแล้ว ภาคเอกชนยังเป็นกลไกสำคัญ รัฐบาลมีนโยบายลงทุนโครงการขนาดใหญ่ หลายโครงการ อาทิ รถไฟ ระบายราง ถนนมอเตอร์เวย์ ท่าเรือน้ำลึก โดยที่ผ่านมากองทุนโครงสร้าง พื้นฐาน (Infrastructure Fund) กระจายอยู่หลากหลายกองทุน กระทรวงการคลังจึงมีแนวคิด จะรวมเป็นกองทุนขนาดใหญ่ทั้งประเทศเป็นกองทุนเดียวกันเพื่อระดมทุนจากนักลงทุนต่างๆ ซึ่งจะเห็นว่ารัฐมีนโยบายในการระดมทุนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน

ผลกระทบ หากพึ่งพาเงินทุนจากภายนอกประเทศงบประมาณการดำเนินโครงการ จะสูงจากค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ข้อเสนอแนะ รัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนในการพัฒนา เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอีกทางหนึ่ง

๓.๔ ข้อเสนอแนะอื่นๆ จากภาคเอกชน

ตัวแทนภาคเอกชน

- กรณีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีวัตถุประสงค์ประการหนึ่ง เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากปัจจุบัน ประเทศไทยมีมูลค่าการนำเข้า - ส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศลดน้อยลง ซึ่งมีสาเหตุมาจาก ปัจจัยภายนอกหลายประการ และมีการเปลี่ยนแปลงทางการตลาด จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ประเทศไทยจะต้องมีการพัฒนาสินค้าโดยการส่งเสริมให้มีการผลิตสินค้าที่เป็นนวัตกรรมใหม่ และใช้เทคโนโลยีในการผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าและสามารถแข่งขันในตลาดโลก

- กรณีการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพทางการค้า และการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาคเอเชียเพื่อประกอบการกำหนดยุทธศาสตร์ ในการส่งเสริมการค้าและการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความสำคัญ เกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศให้สามารถรองรับ การค้าชายแดนระหว่างประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน และในการจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service : OSS) ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษควรมีการให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดและมีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการดำเนินงานเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ให้กับประชาชน

- กรณีการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของภาคเอกชน ในขณะนี้ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยบางส่วนได้มีการวางแผนการลงทุน ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะผู้ประกอบการอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรที่จะมีวัตถุดิบ ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้คำนึงถึงความ เชื่อมโยง กระบวนการผลิตสินค้า (ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ) และการส่งเสริมผู้ประกอบการ ชื่นส่วนยานยนต์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดสระแก้ว ซึ่งมีวัตถุดิบในบริเวณใกล้เคียง จังหวัดสระแก้ว กรุงเทพฯ และปริมณฑล สำหรับเขตเศรษฐกิจแม่สอด จังหวัดตาก ได้มีการวางแผน การลงทุนของผู้ประกอบการสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม สำหรับการส่งเสริมการประกอบการชื่นส่วนยานยนต์ ในจังหวัดตาก เนื่องจากประเทศเมียนมามีการนำเข้ารถยนต์เป็นจำนวนมาก ซึ่งการประกอบการ กิจการชื่นส่วนยานยนต์ต้องใช้แรงงานมีฝีมือ การมีโรงงานบริเวณชายแดนและใช้แรงงานต่างด้าว จึงไม่มีความเหมาะสม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เพื่อให้มีการวางแผนลงทุน ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

- กรณีการส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาถนนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งในขณะนี้ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย เช่น ประเทศจีน และประเทศอินเดีย เป็นต้น ได้ให้การสนับสนุนการก่อสร้างถนนในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อหวังผลประโยชน์ทางการค้าและการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ประเทศไทยควรมีการให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้านในการก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- กรณีการให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ปัจจุบันผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเห็นว่า การให้สิทธิประโยชน์ของ BOI ยังไม่มีความจูงใจมากพอที่จะทำให้ผู้ประกอบการไปลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการให้สิทธิประโยชน์กับ SMEs เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าและการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

- กรณีการส่งเสริมทางด้านนวัตกรรมของผู้ประกอบการในประเทศไทยเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มมูลค่าการค้าของประเทศไทย และทำให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันทางการค้ากับต่างประเทศ ซึ่งภาครัฐควรให้การสนับสนุนในเรื่องดังกล่าว เนื่องจากในอนาคตประเทศไทยจะประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานต่างด้าว เพราะในขณะนี้ประเทศเพื่อนบ้านได้มีการปรับอัตราค่าแรงงานเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยต้องมีการพัฒนาในเรื่องนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมการผลิตสินค้าทั้งระบบ (ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ)

- กรณีการกำหนดกิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในแต่ละเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษควรกำหนดกิจการเป้าหมายไม่เกิน ๓ ประเภท เพื่อให้แต่ละเขตเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมแต่ละประเภทที่ไม่ซ้ำกัน และเป็นการส่งเสริมห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ให้มีความเข้มแข็ง อันจะนำไปสู่ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมของประเทศอย่างยั่งยืน

ตัวแทนผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรม

- กรณีที่ BOI ได้ให้สิทธิพิเศษโดยอนุญาตให้ผู้ประกอบการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสามารถใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือได้เป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมากเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่ง BOI ไม่อนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวในการส่งเสริมการลงทุนตามปกติ สำหรับการให้สิทธิประโยชน์อื่นๆ นั้น มีลักษณะจูงใจผู้ลงทุนและให้สิทธิประโยชน์ค่อนข้างมากแก่ผู้ลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แต่ปัญหาของนักลงทุนคือการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ยังไม่มีความมั่นใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาคู่ข้อมูลของภาคเอกชนและนิคมอุตสาหกรรมในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

- กรณีการลงทุนของนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานทั่วไปมีความแตกต่างกัน เนื่องจากโรงงานต่างๆ เมื่อได้ทำเลที่ตั้งแล้วก็สามารถตั้งโรงงานได้เลย และสามารถได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ แต่กรณีการลงทุนของนิคมอุตสาหกรรมมีความยากกว่าโรงงานทั่วไป ต้องใช้เงินลงทุนมากกว่า และต้องมีการวางแผนที่ดีกว่า จึงต้องพิจารณาความเหมาะสมด้านต่างๆ ด้วยความละเอียดรอบคอบ ในการตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ อยู่ใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่เป็นคนที่จำเป็นต้องส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ ดังนั้น การไปตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่ชายแดนจึงต้องพิจารณาด้วยความละเอียดรอบคอบ ซึ่งการส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีความเหมาะสมกับการส่งเสริมกิจการที่ค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน

- กรณีการส่งเสริมและพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากภาคเอกชนและนักลงทุนสามารถมองเห็นโอกาสในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แต่สิ่งสำคัญที่จะต้องดำเนินการก็คือภาครัฐควรเร่งดำเนินการทำให้เกิดความชัดเจนในด้านต่างๆ เช่น การเร่งดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่นักลงทุน

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐมีความชัดเจนเกี่ยวกับ

๑. ปัญหาที่ดินราคาสูง

๒. การจัดหาที่ดินของรัฐมาใช้ประโยชน์ ตามมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๗ (ฉบับชั่วคราว) ยังไม่สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว และมีประชาชนบางส่วนได้รับผลกระทบ

๓. การประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนยังไม่ทั่วถึง

๔. บุคลากรศูนย์ OSS ในระดับพื้นที่ยังมีข้อจำกัด

๕. การควบคุมแรงงานต่างด้าวออกนอกพื้นที่ยังไม่มี ความชัดเจน

๖. การให้สิทธิประโยชน์กับ SMEs ที่มีความแตกต่างกับการให้สิทธิประโยชน์กับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ยังไม่ชัดเจน

เอกสารอ้างอิง

- คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มิถุนายน ๒๕๕๘
 - รายงานสรุปผลการดำเนินงานคณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ภายใต้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กันยายน ๒๕๕๗
 - คู่มือการค้าและการลงทุนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จัดทำโดยหอการค้าไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย : พฤษภาคม ๒๕๕๔
 - คู่มือ การค้าและการลงทุน ราชอาณาจักรกัมพูชา: กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ : ตุลาคม ๒๕๕๔
 - คู่มือ การค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย : กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ : มกราคม ๒๕๕๕
 - คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา : กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ : มกราคม ๒๕๕๕
 - รายงานวิจัยการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันออก : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), สิงหาคม ๒๕๕๗
 - รายงานวิจัยการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตก : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), สิงหาคม ๒๕๕๗
 - ภาพรวมการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มาเลเซีย - เมียนมา - สปป.ลาว - กัมพูชา ปี ๒๕๕๘ (มกราคม - ตุลาคม) กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
 - รายงานวิจัยการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), สิงหาคม ๒๕๕๗
 - การดำเนินงานในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙
- <http://www.otp.go.th/index.php/component/content/article/๒๒/๕๙๘๐-budget-otp.html>

ภาคผนวก

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. สถานการณ์การค้าชายแดนของ ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในปี ๒๕๕๗

จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	มูลค่าการค้าปี ๒๕๕๗				ดุลการค้าปี ๒๕๕๗	
		การส่งออกปี ๒๕๕๗		การนำเข้าปี ๒๕๕๗		
		มูลค่า	สินค้าสำคัญ	มูลค่า		สินค้าสำคัญ
จังหวัดตาก	๖๒.๕ พันล้านบาท ขยายตัว ๓๗.๐% ขยายตัว ๓๕.๓%	๕๙.๘ พันล้านบาท ขยายตัว ๓๗.๐% (คิดเป็น ๖๔% ของการส่งออกชายแดนไปเมียนมา และคิดเป็น ๔๔% ของการส่งออกทั้งหมดไปเมียนมา)	น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ผ้าผืนและด้าย เครื่องโทรสาร โทรพิมพ์ โทรศัพท์อุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า บะหมี่กึ่งสำเร็จรูปและอาหารสำเร็จ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และเครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	๒.๗ พันล้านบาท ขยายตัว ๑.๖% (คิดเป็น ๒% ของการนำเข้าชายแดนจากเมียนมา และคิดเป็น ๒% ของการนำเข้าทั้งหมดจากเมียนมา)	ก๊าซธรรมชาติ โค กระบือ สุนัข แพะ แกะ สัตว์น้ำ ไม้ซุง ผลิตภัณฑ์ไม้ พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ผัก สินแร่ เคมีอนินทรีย์ และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	เกินดุลถึง ๕๗.๒ พันล้านบาท
จังหวัดมุกดาหาร	๓๙.๓ พันล้านบาท ขยายตัว ๒๙.๗%	๑๖.๘ พันล้านบาท ขยายตัว ๔๐.๐% (คิดเป็น ๑๔% ของการส่งออกชายแดนไปลาว และคิดเป็น ๑๓% ของการส่งออกทั้งหมดไปลาว)	น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า ไม้ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และยานพาหนะ	๒๒.๕ พันล้านบาท ขยายตัว ๒๒.๒% (คิดเป็น ๘๓% ของการนำเข้าชายแดนจากลาว และคิดเป็น ๔๔% ของการนำเข้าทั้งหมดจากลาว)	ทองแดงและผลิตภัณฑ์ เครื่องรับส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ไม้แปรรูป ผัก ปุย ลวด สายเคเบิล ผลิตภัณฑ์ไม้ ไปยาสูบ พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ผลไม้ และของปรุงแต่งจากผลไม้	ขาดดุล -๕.๘ พันล้านบาท

จังหวัดเขต พัฒนา เศรษฐกิจ พิเศษ	มูลค่าการค้าปี ๒๕๕๗					ดุลการค้าปี ๒๕๕๗
		การส่งออกปี ๒๕๕๗		การนำเข้าปี ๒๕๕๗		
		มูลค่า	สินค้าสำคัญ	มูลค่า	สินค้าสำคัญ	
จังหวัด สระแก้ว	๗๔.๘ พันล้านบาท ขยายตัว ๒๕.๕%	๕๙.๕ พันล้านบาท ขยายตัว ๑๕.๓% (คิดเป็น ๖๒% ของ การส่งออกชายแดน ไปกัมพูชา และคิด เป็น ๔๑% ของการ ส่งออกทั้งหมดไป กัมพูชา)	เครื่องตีที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ยานพาหนะอื่นๆ เครื่องยนต์สันดาป ภายในแบบลูกสูบ รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ น้ำมันเบนซิน รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ยาง ยานพาหนะ เครื่องสำอาง เครื่องหอม และสบู่ แผงสวิทช์และแผงควบคุม กระแสไฟฟ้า และเครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ	๑๕.๓ พันล้านบาท ขยายตัวถึง ๙๐.๒% (คิดเป็น ๘๖% ของ การนำเข้าชายแดน จากกัมพูชา และคิด เป็น ๘๐% ของการ นำเข้าทั้งหมดจาก กัมพูชา)	เครื่องรับส่งสัญญาณและ อุปกรณ์ติดตั้งลวดและสาย เคเบิล เครื่องจักรกล ผัก อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ มอเตอร์ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม เสื้อผ้าสำเร็จรูป ทองแดงและ ผลิตภัณฑ์	เกินดุล ๔๔.๒ พันล้านบาท
จังหวัดตราด	๒๙.๗ พันล้านบาท ขยายตัว ๑.๑%	๒๗.๖ พันล้านบาท ขยายตัว ๘.๔% (คิดเป็น ๒๙% ของ การส่งออกชายแดน ไปกัมพูชา และคิด เป็น ๒๐% ของการ ส่งออกทั้งหมดไป กัมพูชา)	เครื่องตีที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ยานพาหนะอื่นๆ เครื่องยนต์สันดาป ภายในแบบลูกสูบ รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ น้ำมันเบนซิน รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ยาง ยานพาหนะ เครื่องสำอาง เครื่องหอม และสบู่ แผงสวิทช์และแผงควบคุม กระแสไฟฟ้า และเครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ	๒.๑ พันล้านบาท ขยายตัว ๔๓.๓% (คิดเป็น ๑๒% ของ การนำเข้าชายแดน จากกัมพูชา และคิด เป็น ๑๑% ของการ นำเข้าทั้งหมดจาก กัมพูชา)	เครื่องรับส่งสัญญาณและ อุปกรณ์ติดตั้งลวดและสาย เคเบิล เครื่องจักรกล ผัก อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ มอเตอร์ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม เสื้อผ้าสำเร็จรูป ทองแดงและ ผลิตภัณฑ์	เกินดุล ๒๕.๕ พันล้านบาท

จังหวัดเขต พัฒนา เศรษฐกิจ พิเศษ	มูลค่าการค้าปี ๒๕๕๗				ดุลการค้าปี ๒๕๕๗	
	การส่งออกปี ๒๕๕๗		การนำเข้าปี ๒๕๕๗			
	มูลค่า	สินค้าสำคัญ	มูลค่า	สินค้าสำคัญ		
จังหวัดสงขลา	๕๐๐.๗ พันล้านบาท ขยายตัว ๑.๕%	๒๗๐.๔ พันล้านบาท หดตัว ๔.๓% (คิดเป็น ๙๘% ของ การส่งออกชายแดน ไปมาเลเซีย และคิด เป็น ๖๗% ของการ ส่งออกทั้งหมดไป มาเลเซีย)	ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์อื่นๆ ไม้แปรรูป รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ โทรศัพท์อุปกรณ์ มอเตอร์และเครื่อง กำเนิดไฟฟ้า ถูมมือยาง เครื่องตัดต่อ และป้องกันวงจรไฟฟ้า และเครื่องยนต์ สันดาปภายในลูกสูบ	๒๓๐.๓ พันล้านบาท ขยายตัว ๙.๒% (คิดเป็น ๙๙% ของ การนำเข้าชายแดน จากมาเลเซีย และ คิดเป็น ๕๖% ของ การนำเข้าทั้งหมด จากมาเลเซีย)	สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง เทป แม่เหล็ก เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ ส่วนประกอบ คอมพิวเตอร์ เครื่องจักรที่ใช้ใน อุตสาหกรรม แผงวงจรไฟฟ้า วงจรพิมพ์ เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์ และอะลูมิเนียมและ ผลิตภัณฑ์	เกินดุล ๔๐.๑ พันล้านบาท
จังหวัด หนองคาย	๖๐.๑ พันล้านบาท ขยายตัว ๕.๑%	๕๘.๖ พันล้านบาท ขยายตัว ๔.๖% (คิด เป็น ๔๗% ของการ ส่งออกชายแดนไป ลาว และคิดเป็น ๔๕% ของการ ส่งออกทั้งหมดไป ลาว)	น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็กและ เหล็กกล้า ไม้ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ น้ำมัน สำเร็จรูปอื่นๆ เครื่องจักรที่ใช้ในการ ก่อสร้าง และยางยานพาหนะ	๑.๕ พันล้านบาท ขยายตัว ๒๔.๙% (คิดเป็น ๖% ของ การนำเข้าชายแดน จากลาว และคิดเป็น ๓% ของการนำเข้า ทั้งหมดจากลาว)	ทองแดงและผลิตภัณฑ์ เครื่อง รับส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ไม้แปรรูป ฝัก ปุย ลวด สาย เคเบิล ผลิตภัณฑ์ไม้ ไบยาสูบ พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ผลไม้ และของปรุงแต่งจากผลไม้	เกินดุล ๕๗.๑ พันล้านบาท

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

หมายเหตุ: ไม่รวมการค้าข้ามแดนไปจีนตอนใต้ เวียดนาม และสิงคโปร์

ภาคผนวก ข. มาตรการด้านต่างๆ ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

- สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนที่ได้รับจาก BOI กรณีเป็นกิจการเป้าหมายและตั้งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

สิทธิประโยชน์	ประกาศ BOI ฉบับที่ ๔/๒๕๕๗
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ยกเว้น ๘ ปี (โดยจำกัดวงเงินไม่เกินร้อยละ ๑๐๐ ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ✓ ลดหย่อนสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา ๕ ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
อาคารเช่า	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ยกเว้นอาคารเช่าสำหรับเครื่องจักร ✓ ยกเว้นอาคารเช่าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา ๕ ปี
สิทธิประโยชน์อื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา ๒ เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นเวลา ๓๐ ปี นับตั้งแต่วันเริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ ✓ หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ร้อยละ ๒๕ ของเงินลงทุน นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
การใช้แรงงานต่างด้าว	<ul style="list-style-type: none"> ✓ อนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม โดยให้เป็นไปตามแนวทางที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด

- สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนสำหรับกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI

สิทธิประโยชน์	มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๗
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ลดหย่อนจากร้อยละ ๒๐ เหลือร้อยละ ๑๐ เป็นเวลา ๑๐ รอบระยะเวลาบัญชี

- มาตรการทางการเงิน

สิทธิประโยชน์	มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๗
เงินกู้	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ดอกเบี้ยผ่อนปรน ร้อยละ ๑ – ๒๐ ล้านบาท

- สิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากกรมศุลกากร กรณีตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน

สิทธิประโยชน์	เขตปลอดอากร (Free zone)	คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded warehouse)
ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร	✓	✓
ยกเว้นอากรนำเข้าวัตถุดิบที่นำมาผลิตเพื่อส่งออก	✓	✓
ยกเว้นอากรขาออก	✓	✓
ยกเว้นอากรการจัดหรือทำลายวัสดุ	✓	✓
ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับวัตถุดิบที่นำมาผลิตเพื่อส่งออก	✓	✓
ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก	✓	✓
ไม่กำหนดระยะเวลาเก็บสินค้าไม่เกิน ๒ ปี	✓	✓

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ภาคผนวก ค. โครงการคมนาคมสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ ๒ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

จังหวัด	โครงข่ายที่มีอยู่เดิม	แผนการคมนาคมปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ ๒ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ)	
		โครงการ	สถานะ
จังหวัดตาก	ถนนสายเอเชียสาย AH๑๖ เชื่อม อ.แม่สอด จังหวัดตาก ผ่าน จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น ไปออก จังหวัดมุกดาหาร และสาย AH๑ เชื่อม อ.แม่สอด จังหวัดตาก ผ่านพื้นที่ภาคกลาง ไปออก อ.อรุณประเทศ จังหวัดสระแก้ว	รถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร ระยะทาง ๗๐๐ กิโลเมตร (เส้นเดียวกับ มุกดาหาร)	ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟฯ วงเงิน: รอผลการศึกษา ก่อสร้าง: รอผลการศึกษา แหล่งเงิน: รอความชัดเจน
		ขยายสนามบินแม่สอด	ผู้รับผิดชอบ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย วงเงิน: ๙๖๕ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ๓๓ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๖๘๕ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ๓๒ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๘๙ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ค๑ และ ค๒ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๑๙๗ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		ทล ๑๒ เลี้ยวเมืองแม่สอด รวมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๒,๘๐๐ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ แหล่งเงิน: งบประมาณ

จังหวัด	โครงข่ายที่มีอยู่เดิม	แผนการคมนาคมปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ)	
		โครงการ	สถานะ
จังหวัด มุกดาหาร	ถนนสายเอเชีย AH ๑๖ ผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก ไปออก อ.แม่สอด จังหวัดตาก ค้าขายและท่องเที่ยวทั้ง ภายในและภายนอก ประเทศ ซึ่งถือเป็นจุดแข็ง และโอกาสที่เห็น ได้ชัด	รถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร ระยะทาง ๗๐๐ กิโลเมตร (เส้นเดียวกับ จังหวัดตาก)	ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟฯ วงเงิน: รอผลการศึกษา ก่อสร้าง: รอผลการศึกษา แหล่งเงิน: รอความชัดเจน
		รถไฟทางคู่ ๑ เมตร จังหวัด อุบลราชธานี-จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง ๑๖๐ กิโลเมตร	ผู้รับผิดชอบ: รถไฟไทย วงเงิน: ๑๘,๖๔๓ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ แหล่งเงิน: งบประมาณ และเงินกู้
		โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ สาย อ.บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น - จังหวัดมหาสารคาม - จังหวัด ร้อยเอ็ด - จังหวัดมุกดาหาร - จังหวัดนครพนม	ผู้รับผิดชอบ: รถไฟไทย วงเงิน: ๖๐,๕๑๒ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: เงินกู้
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ง๒ และ ง๓ ผังเมืองรวมเมือง มุกดาหาร	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๖๑๙ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ถนนสายแยก ทล.๒๑๒ บ้านก้านเหลืองดง อ.เมือง	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๔๑ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ แหล่งเงิน: งบประมาณ

จังหวัด	โครงข่ายที่มีอยู่เดิม	แผนการคมนาคมปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ)	
		โครงการ	สถานะ
จังหวัด สระแก้ว	ถนนสายเอเชีย AH๑ เชื่อมไปออก อ.แม่สอด จังหวัดตาก และมีเส้นทาง รถไฟเดิมพาดผ่าน ซึ่งสามารถเชื่อมกับ กรุงเทพมหานคร มาบตาพุด ภาคอีสาน ตอนล่างและตอนบน รวมทั้งภาคเหนือไปจนถึง จังหวัดเชียงใหม่	โครงการสนับสนุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ตำบลบ้านคลอง ลึก อ.อรัญประเทศ	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๑,๕๑๖ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ แหล่งเงิน: งบประมาณ
จังหวัด ตราด	ถนนสายเดิม	โครงการสนับสนุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ก๑ข และ ค๑ฝั่งเมืองรวมเมืองตราด	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๕๗๗ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: งบประมาณ
		ถนนสายท่าเทียบเรือ เอนกประสงค์ อ.คลองใหญ่	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๔๖ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ แหล่งเงิน: งบประมาณ
จังหวัด สงขลา	ถนนสายเอเชีย AH๒ มีทาง รถไฟสายเดิมผ่านลงมาจาก ทางเหนือไปออกมาเลเซียที่ อ.สะเดา จังหวัดสงขลา	รถไฟทางคู่ ๑ เมตร จังหวัดสุ ราษฎร์ธานี - อ.หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ระยะทาง ๓๓๙ กิโลเมตร	ผู้รับผิดชอบ: รถไฟไทย วงเงิน: ๓๕,๕๔๔ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: งบประมาณ และเงินกู้
		รถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วย พลังงานไฟฟ้า ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร	ผู้รับผิดชอบ: สนข. วงเงิน: ๓๙ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ แหล่งเงิน: งบประมาณ และเงินกู้
		ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/ มาเลเซีย	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวง วงเงิน: ๒๓,๙๐๐ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: งบประมาณ และเงินกู้

จังหวัด	โครงข่ายที่มีอยู่เดิม	แผนการคมนาคมปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ ๖ จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ)	
		โครงการ	สถานะ
จังหวัด หนองคาย	ถนนสายเอเชีย AH๑๒ เชื่อมไปออกแหลมฉบังและ มาบตาพุดได้ มีทางรถไฟ สายเดิมลงมาภาคกลางเข้า กรุงเทพมหานคร รัฐบาลมี แผนสร้าง	รถไฟทางคู่ ๑ เมตร ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร	ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟฯ วงเงิน: ๑๘,๒๔๔ ล้านบาท ก่อสร้าง: ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: งบประมาณ และเงินกู้
		รถไฟทางคู่ ๑.๔๓๕ เมตร ช่วงหนองคาย - ขอนแก่น - นครราชสีมา - แก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง ๗๓๔ กิโลเมตร	ผู้รับผิดชอบ: สทช. และการรถไฟฯ วงเงิน: รอผลการศึกษา ก่อสร้าง: รอผลการศึกษา แหล่งเงิน: รอความชัดเจน
		โครงการสนับสนุนเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ถนนสาย ก. ผัง เมืองรวมเมืองหนองคาย	ผู้รับผิดชอบ: ทางหลวงชนบท วงเงิน: ๖๐๒ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ แหล่งเงิน: งบประมาณ
โครงการร่วมของทั้ง ๖ จังหวัด	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ ขนส่งสินค้าทางถนน ในส่วนของ จังหวัดชายแดน	ผู้รับผิดชอบ: ขนส่งทางบก วงเงิน: ๔,๙๐๒ ล้านบาท ก่อสร้าง: ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ แหล่งเงิน: งบประมาณ	

ที่มา: ๑) กระทรวงคมนาคม ๒) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ



ພິມພ໌ທີ່ ສຳນັກການພິມພ໌ ສຳນັກງານເລຂາຮີກຣຸດນິສກາ
໐ ໒໒໔໔ ໑໕໖໑, ໐ ໒໒໔໔ ໑໗໓໕, ໐ ໒໒໓໑ ໔໔໗໒ ແລະ ໐ ໒໒໓໑ ໔໔໗໕