



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

วารสาร ปีที่ 24 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2556 • www.boi.go.th

ส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

Thailand 2020

ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก



“SMART” Investment, only @ I-EA-T



Special Design cluster, Tailored made
Modern Facility, Technology, Life style, Accommodation
Aec Connectivity & Privilege
Ready for “ECO”
Total Solution



Invest with Confidence
Invest in Industrial Estate

Industrial Estate Authority of Thailand

Tel: +66 2253 0561 Fax: +66 2253 2965
investment.1@ieat.mail.go.th, ieat@ieat.go.th
www.ieat.go.th, www.ieatsolution.net



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
www.boi.go.th



เรามุ่งมั่นพัฒนาอุตสาหกรรมไทย
เพื่อเศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน



ONE STOP SERVICE

“ ให้บริการสำหรับ นักลงทุน อย่างครบวงจร ”

บริการจัดโปรแกรมและนำคณะศึกษาดูงาน

เราพร้อมนำนักลงทุนเพิ่มช่องทางการค้าและการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ด้วยกิจกรรมศึกษาสู่ทางการค้า เยี่ยมชมบริษัทชั้นนำ โรงงานอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากลและมีชมอุตสาหกรรมต่างๆ

บริการแปลเอกสารและล่ามแปลภาษา

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

บริการให้เข้าห้องคอมพิวเตอร์

สำหรับนักลงทุนและผู้สนใจทั่วไป ด้วยคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ทันสมัยสามารถรองรับผู้เข้าอบรมได้ถึง 40 คน

บริการเช่ายานพาหนะ: สำรองที่พัก และตัวเครื่องบิน

- บริการเช่ายานพาหนะ: พร้อมคนขับรถทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปเจรจาการค้า ติดต่อธุรกิจหรือเดินทางไปประชุม พบปะสังสรรค์ พร้อมบริการรถรับจากสนามบินถึงที่พัก ด้วยบริการอย่างมืออาชีพ
- บริการสำรองที่พัก ตั้งแต่ระดับ 3 ดาวขึ้นไป ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยเลือกสรรโรงแรมที่ได้มาตรฐานด้านห้องพักและบริการที่ประทับใจ
- บริการจองตัวเครื่องบิน ทั้งในและต่างประเทศทุกสายการบินตามความต้องการของนักลงทุน

สมาคมสโมสรนักลงทุน

เลขที่ 1 อาคารทีพีแอนด์ที ชั้น 12, 16 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0 2936 1429 โทรสาร 0 2936 1441-2 E-mail : is-investor@ic.or.th website : <http://www.ic.or.th>





สารบัญ CONTENTS

THAILAND 2020

■ Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก การลงทุนของประชาชน เพื่อประชาชน	6
■ จากยุคไรซ์เซ่งช่วงรัชกาลสุ Thailand 2020	14
■ การลงทุนการขนส่งเพื่อพัฒนาประเทศ	20
■ โสจิสติกส์ทางน้ำของไทย	34

เปิดโลก AEC

■ การผ่อนคลายมาตรการทางภาษี และการเงินเพื่อสนับสนุนการลงทุนไทยในต่างประเทศ	38
---	----

บทความพิเศษ

■ มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้	46
■ แผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2555 - 2557	50

อุตสาหกรรมเพื่ออนาคต

■ ซอฟต์แวร์ฝังตัว...อัจฉริยะ: (Embedded Software)	56
---	----

จับกระแสโลก

■ หนี้สาธารณะ: กับทิศทางเศรษฐกิจโลกปี 2556	62
--	----

ภาวะการส่งเสริมการลงทุน

■ โครงการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน	68
--	----

ASID

▶ ASEAN Supporting Industry Database



Automotive • Electronics and Electrical • Petrochemical, Paper and Plastic • Mold and Die • Others



Free on-line Sourcing Service

- Link worldwide buyers to ASEAN suppliers
- Save time and expense for sourcing parts
- Help suppliers reach the global marketplace
- Facilitate industrial linkage

Developed by BOI Unit for Industrial Linkage Development (BUILD)

Thailand Board of Investment

Tel : +66(2)553 8111 ext. 7 Fax : +66(2)553 8325

E-mail : sourcing@boi.go.th Website : <http://build.boi.go.th>



กองบรรณาธิการ

วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 24 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2556

เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

คณะที่ปรึกษา

นายอุดม	วงศ์วิวัฒน์ไชย	เลขาธิการฯ
นางศรีบุญญา	สุฉินัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
นางสาวอัจฉรินทร์	พัฒนพนธ์ชัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
นางสาวดวงใจ	อัครวัฒน์จิตร	รองเลขาธิการฯ
นายโชคดี	แก้วแสง	รองเลขาธิการฯ
นางวาสนา	นุกาตนา	รองเลขาธิการฯ
		และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ

กองบรรณาธิการ

นางวราภรณ์	เวยสอาด	บรรณาธิการบริหาร
นางบุษยามพร	วิริยะศิริ	หัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวสุนันทา	อักษระกิจ	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวธิดาจันทร์	เทียนถวาย	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์	คนสรวลดี
ดร.บงกช	อนุโรจน์
นางสาวพรรณิ	เชิงสุภา
นายสุภรติเกตุ	กัตติพิทักษ์กุล
นางสาววันเพ็ญ	ครูจิตต์วิวัฒน์
นางสุภาดา	เกร็ดมนตรี
นางสาวทรงสิริสุข	ต้นทีวส
นางสาวปิยะวรรณ	ขยันมาก
นายอิสระ	อนรรทน์รุ่ง
นางสาวอุษิตา	ศิริกริพย์
นายธรรมรัตน์	รัตนพันธ์
นางสาวนงกัทร	ทัมพันธ์
นางสาววรรณนิภา	พิภพไชยสิทธิ์
นางสาวช่อแก้ว	ประสงค์สม
นางสาวอุทัยวรรณ	เดชนรงค์
นางสาวธริสา	เพ็งทองหล่อ
นางสาวระภาวดี	กุลแสนนท์
นางสาวอดกมล	สุธีรพงษ์
นางสาวนันทนาฏ	กฤษณจินดา
นายธีระพงษ์	อติชาติภานนท์
นางสาวสุวิดา	ธีรบุญ
นายสถาปนา	พรหมบุญ
นางสาววันทนา	กตาส
นายวุฒิชัย	ภัสร์เพ็ญ
นางสาวรัชนิรา	โพยม่านฤ

กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8188 และ 6196

โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316

อีเมล : head@boi.go.th

เว็บไซต์ : www.boi.go.th

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท มายโซนี่ จำกัด

34 ซอยเพชรเกษม 79 แขวง 16

แขวงหนองแขม เขตหนองแขม กรุงเทพฯ 10160



ประเด็นที่กำลังถูกจับตามองในขณะนี้ คงได้แก่โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทย ตลอดช่วงระยะเวลา 7 ปีต่อจากนี้ ไทยจะก้าวไปสู่ "ศูนย์กลางระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคอาเซียน" ผ่านร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

แนวคิดการลงทุนครั้งใหม่และครั้งใหญ่ที่สุดของรัฐบาลไทยตั้งแต่เคยมีมา โดยมีความมุ่งหวังเพื่อสร้างโอกาส สร้างรายได้ เชื่อมต่อระหว่างเมืองเศรษฐกิจทั้งภายในและต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว มีต้นทุนที่ต่ำที่สุด และเพื่อให้ประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน เราจะสามารถก้าวไปถึงจุดนั้นได้หรือไม่ นับเป็นความท้าทาย ท่ามกลางกระแสการวิพากษ์วิจารณ์และข้อห่วงกังวลมากมาย

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยไม่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างจริงจังและขนาดใหญ่มานาน ฉะนั้น หากต้องทำโครงการขนาดใหญ่ที่สามารถ "พลิกประเทศ" จะต้องเป็นโครงการที่เห็นภาพใหญ่ วางโครงข่ายหลัก (Backbone) ซึ่งทำให้ใช้วิธีเสนองบประมาณในแต่ละปีไม่ได้ เนื่องจากไม่เห็น "ภาพใหญ่" ที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคอาเซียน และเป็นแหล่งลงทุนที่น่าสนใจ และคาดว่าจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตขึ้นมากกว่าร้อยละ 4.5 ต่อปี

อย่างไรก็ตาม ยังมีความเชื่อมั่นว่า จะมีการดำเนินโครงการอย่างรอบคอบ และมีวินัยทางการคลัง การกู้เงินจะแยกไว้ในแต่ละปีตามความจำเป็นที่ใช้ ผลกระทบในปีแรกๆ อาจมีบ้าง และคาดหวังว่าภาครัฐจะมีศักยภาพที่จะดำเนินการจนสำเร็จต่อไปได้ด้วยดี

สวัสดิ์:

Thailand 2020

ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก การลงทุนของประชาชน เพื่อประชาชน

ในระหว่างวันที่ 8 - 20 มีนาคมที่ผ่านมา รัฐบาลได้จัดงานนิทรรศการ “Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก การลงทุนของประชาชนเพื่อประชาชน” เพื่อประชาสัมพันธ์ยุทธศาสตร์และแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ ยุทธศาสตร์และแผนการระดมทุน และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจการเงินและการคลังจากแผนการลงทุนดังกล่าว

พัฒนาศักยภาพของไทยในเวลาที่เหมาะสม

แผนการลงทุนนี้ เป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง ในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศผ่านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง โดยกระทรวง

คมนาคมเป็นผู้บริหารจัดการโครงการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง และกระทรวงการคลังเป็นผู้บริหารจัดการด้านเงินลงทุนในโครงการต่างๆ ระยะเวลาของโครงการทั้งหมดจะแล้วเสร็จภายใน 7 ปี (2556 - 2563) วัตถุประสงค์ของการลงทุนนี้ คือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับนานาประเทศ

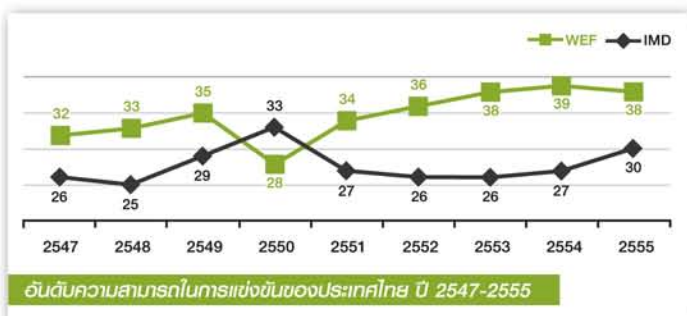


ในปี 2555 ประเทศไทยถูกจัดอันดับด้านความสามารถในการแข่งขันโดยสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) อยู่ในลำดับที่ 38 จากทั้งหมด 144 ประเทศทั่วโลก และมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่อันดับที่ 46 ในขณะที่สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ได้จัดอันดับให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในลำดับที่ 30 จากประเทศทั้งหมด 59 ประเทศ และมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในลำดับที่ 49 โดยมีแนวโน้มที่มีความสามารถในการแข่งขันลดลง

ความสามารถในการแข่งขัน

ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง

เพราะขาดการลงทุน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
มาเป็นเวลานาน



สาเหตุที่ไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันลดต่ำลง เนื่องจากขาดการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานมาเป็นเวลานาน โดยลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพียง 2 ครั้งในช่วงประมาณ 30 ปีที่ผ่านมา คือ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) ในสมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ในปี 2525 และโครงการท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในปี 2545 ภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาลพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ดังนั้น รัฐบาลจึงเล็งเห็นความสำคัญในการลงทุนครั้งใหญ่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในเวทีโลกได้



นอกจากนั้น รัฐบาลเล็งเห็นว่าการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในต้นทุนการผลิตที่สำคัญ ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทยเฉลี่ยปีละประมาณ 500 ล้านตัน เป็นการขนส่งทางถนน สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 82.6 ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศอยู่ที่ร้อยละ 15.2 ซึ่งเป็นระดับที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น หรือ สหรัฐอเมริกา ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ประมาณร้อยละ 10

อีกทั้งการพึ่งพาระบบขนส่งทางถนนทำให้มีการใช้น้ำมันเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างสูง เนื่องจากไทยยังต้องนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ และน้ำมันในตลาดโลกมีราคาผันผวน และปรับตัวสูงขึ้นตลอดเวลา จากข้อมูลของกระทรวงพลังงาน พบว่าในปี 2554 ไทยใช้น้ำมันมากถึง 71 ล้านตัน บาร์เรล โดยใช้ในภาคขนส่งสูงถึงร้อยละ 35 หรือประมาณ 700,000 ล้านบาทต่อปี

ด้วยสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการคลังของประเทศอยู่ในช่วงเวลาที่เหมาะสมในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ โดยภาพรวมของเศรษฐกิจในปัจจุบันดีขึ้นมาก มีหนี้สาธารณะต่ำ

และเงินสำรองระหว่างประเทศอยู่ในระดับที่ปลอดภัย นับตั้งแต่วิกฤติการเงินในปี 2540

เศรษฐกิจของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดัชนีตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ ปัจจุบัน (เดือนเมษายน 2556) อยู่ที่ประมาณ 1,500 จุด เพิ่มขึ้นจากช่วงวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ประมาณ 1,000 จุด ระดับเงินสำรองระหว่างประเทศอยู่ที่ประมาณ 5.2 ล้านล้านบาท สูงเป็นอันดับ 15 ของโลก และระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP อยู่ที่ประมาณร้อยละ 45 ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ

เบ็ดเงิน 2 ล้านล้านบาทผ่าน พ.ร.บ. กู้เงิน

การลงทุนในโครงการ Thailand 2020 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 3 ประการ ได้แก่

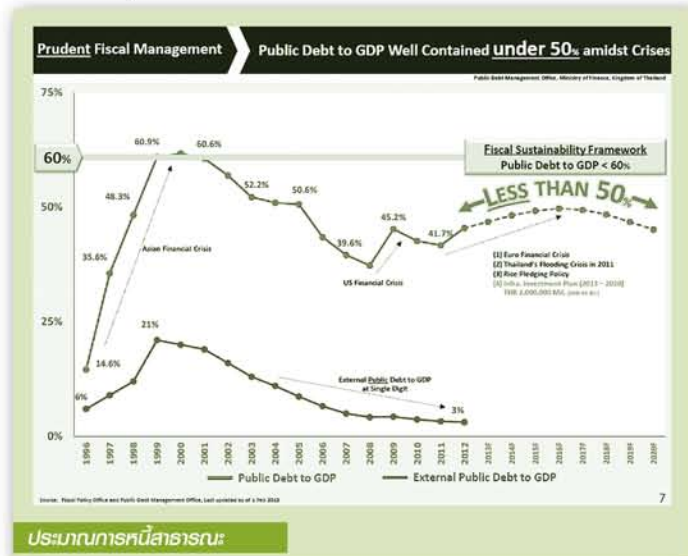
1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) ซึ่งเน้นพัฒนาและปรับปรุงระบบรางรถไฟขนาด 1 เมตรเต็ม (Metre Gauge) โดยก่อสร้างเป็นรางคู่ทั่วประเทศ การพัฒนาท่าเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทางเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค รวมทั้งการเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางของภูมิภาคกับพื้นที่ทางเศรษฐกิจภายในประเทศ

ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านระบบขนส่งทางถนนและระบบราง

3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยเน้นพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบการขนส่งผู้โดยสารหลัก รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ

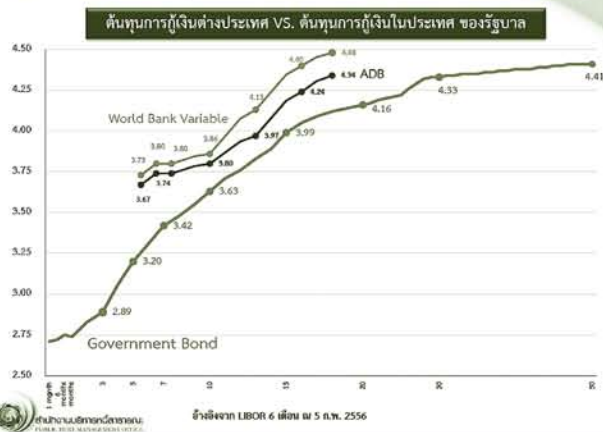
จากยุทธศาสตร์ 3 ประการ รัฐบาลได้ประมาณการเงินลงทุนที่ใช้สำหรับโครงการทั้งหมดตามแผนประมาณ 4 ล้านล้านบาท รัฐบาลจึงเสนอพระราชบัญญัติการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ส่วนที่เหลือจะใช้เงินงบประมาณ รายได้ของรัฐวิสาหกิจ ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership) และเงินกู้อื่นๆ ในการลงทุน ซึ่งสาเหตุที่รัฐบาลต้องออกเป็น พ.ร.บ. เพื่อให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินนั้น เนื่องจากการประกาศให้เป็น พ.ร.บ. เปรียบเสมือนการรับประกันว่าประเทศจะลงทุนตามโครงการนี้ ซึ่งแตกต่างจากการตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณปกติ ที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนขนาดใหญ่ งบประมาณร้อยละ 80 เป็นค่าใช้จ่าย เหลือเพียงร้อยละ 20 ที่สามารถใช้ในการลงทุน และใช้เวลานาน รวมถึงโครงการมีโอกาสถูกระงับหรือเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง ทำให้ขาดการลงทุนอย่างต่อเนื่อง



ประเภทการหนี้สาธารณะ:

(ที่มา : website สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ)

โอกาสในการระดมทุนในประเทศและการพัฒนาตลาดตราสารหนี้



เปรียบเทียบระหว่างต้นทุนการกู้เงินต่างประเทศ และต้นทุนการกู้เงินในประเทศ

(ที่มา : website สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ)

สาเหตุที่รัฐบาล ต้องออกเป็น พ.ร.บ. เพื่อรับประกันว่าประเทศ จะลงทุนตามโครงการนี้

เมื่อ พ.ร.บ. ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา กระทรวงการคลังโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะดำเนินการจัดหาเงินลงทุน โดยการกู้เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาทจะทยอยกู้ให้เหมาะสมกับการดำเนินการในแต่ละโครงการที่ได้รับอนุมัติ และส่วนใหญ่จะเป็นเงินกู้ภายในประเทศ ทำให้ความเสี่ยงต่อความผันผวนของค่าเงินอยู่ในระดับต่ำ การกู้จะกำหนดกรอบเวลาใช้หนี้ภายใน 50 ปี ซึ่งเป็นการกำหนดกรอบเวลาในการใช้หนี้ชัดเจนเช่นเดียวกับประเทศชั้นนำ เช่น ญี่ปุ่น รวมถึงควบคุมระดับหนี้สาธารณะไม่ให้เกินร้อยละ 50 ของ GDP ซึ่งต่ำกว่ากรอบความยั่งยืนทางการคลังที่กำหนดไม่เกินร้อยละ 60 ซึ่งเป็นระดับที่พิจารณาแล้วว่าไม่ก่อให้เกิดวิกฤติหนี้ของประเทศ

สำหรับเครื่องมือที่ สบน. ใช้ระดมทุนนั้น คือ พันธบัตรของรัฐบาล ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ เช่น พันธบัตรออมทรัพย์ พันธบัตร Benchmark เป็นต้น โดยรัฐบาลสามารถระดมทุนได้ประมาณ 1.15 ล้านล้านบาทต่อปี ซึ่งประโยชน์ของการกู้ผ่านพันธบัตรรัฐบาล คือ มีต้นทุนการกู้เงินต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับการกู้เงินต่างประเทศ นอกจากนี้ เงินลงทุนบางส่วนอาจมีการกู้เงินธนาคารพาณิชย์

นอกเหนือจากการระดมทุนแล้ว สบน. มีส่วนบริหารจัดการโครงการตามแผนการลงทุนนี้ โดยมีการสร้างระบบบริหารโครงการ Public Investment for Transport and Logistics (PITL) ที่ใช้ติดตามรายละเอียดของแต่ละโครงการ อีกทั้ง สบน. และสำนักงบประมาณ จะวิเคราะห์ความเหมาะสมของต้นทุนและค่าใช้จ่ายของโครงการ และจัดสรรเงินกู้ นอกจากนี้ จะร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลและติดตามโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมาย

ลงทุนในระบบรางสูงสุด 1.6 ล้านล้านบาท

จากแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งนี้ รัฐบาลได้กำหนดแผนการลงทุน โดยแบ่งการลงทุนออกเป็น 4 ส่วน ตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ลงทุนในระบบการขนส่งทางราง ลงทุนในระบบขนส่งทางถนน ลงทุนในระบบขนส่งทางน้ำ และลงทุนในการพัฒนาด้านการค้าชายแดน ส่วนลงทุนในระบบขนส่งทางอากาศ บริษัทท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบ โดยจะใช้เงินรายได้ของบริษัทท่าอากาศยานและเงินกู้อื่นๆ ในการพัฒนา

สำหรับสัดส่วนการลงทุนในแต่ละรูปแบบการขนส่งนั้น ลงทุนในระบบขนส่งทางรางมีสัดส่วนของเงินลงทุนสูงที่สุดร้อยละ 81.4 ของทั้งหมดหรือประมาณ 1.6 ล้านล้านบาท อันดับที่สอง คือ การลงทุนในระบบขนส่งทางถนน คิดเป็นร้อยละ

15 หรือประมาณ 3 แสนล้านบาท อันดับที่สาม คือ การลงทุนในระบบขนส่งทางน้ำ มูลค่าประมาณ 3 หมื่นล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 1.5 และสุดท้ายคือ การลงทุนในการปรับปรุงและพัฒนา ด้านการค้าชายแดนมูลค่าประมาณ 1.2 หมื่นล้านบาท หรือร้อยละ 0.6 ของเงินกู้ทั้งหมด ส่วนเงินที่เหลือจะถูกกันไว้เป็นเงินสำรองจ่าย

ประเภทของโครงการ	เงินลงทุน / สัดส่วน (ร้อยละ)
ทางราง	1.6 ล้านล้านบาท / 81.4
ทางถนน	3 แสนล้านบาท / 15.0
ทางน้ำ	3 หมื่นล้านบาท / 1.5
ด้านการค้าชายแดน	1.2 หมื่นล้านบาท / 0.6
เงินสำรองจ่าย	3 หมื่นล้านบาท / 1.5

พลิกโฉมขนส่งระบบรางด้วยรถไฟรางคู่ - รถไฟความเร็วสูง - รถไฟฟ้าทั่วกรุงเทพฯ

แผนลงทุนในระบบขนส่งทางรางประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ การลงทุนพัฒนาระบบรางรถไฟจากระบบทางเดี่ยวเป็นระบบทางคู่หรือทางสาม ซึ่งช่วยให้รถไฟวิ่งด้วยความเร็วสูงขึ้นกว่าปัจจุบันซึ่งมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และ 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขนส่งสินค้า เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขนส่งสินค้า เนื่องจากลดขั้นตอนการสับหัวรถจักรในการใช้ทางเดี่ยว

ระบบขนส่งทางราง

ตามแผนลงทุนใหม่จะช่วยให้

ความเร็วจากเดิมเกือบเท่าตัว

ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร

และการขนส่งสินค้า



นอกจากนั้น ยังลงทุนเพิ่มเส้นทางของรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้นจาก 47 จังหวัด เป็น 53 จังหวัด ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารต่อปีเพิ่มมากขึ้น โดยรัฐบาลมีโครงการลงทุนในการสร้างรถไฟทางคู่ทั้งหมด 11 สาย ตัวอย่างของโครงการรถไฟทางคู่ ได้แก่ รถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ - อู่ลราชธานี รถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ รถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม เป็นต้น

เปรียบเทียบระบบรถไฟในปัจจุบันและในปี 2563

	ปัจจุบัน	ปี 2563
ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	4,043	5,097
ทางเดี่ยว (กิโลเมตร)	3,685	1,882
ทางคู่ / ทางสาม (กิโลเมตร)	358	3,215
โครงข่าย (จังหวัด)	47	53
ขบวนวิ่ง (เที่ยว / วัน)	200	มากกว่า 800
ปริมาณขนส่งสินค้า (ล้านตัน / ปี)	11	มากกว่า 50
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน - เที่ยว / ปี)	45	มากกว่า 75

ส่วนถัดมา คือ การลงทุนเพื่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (High - Speed Train) ซึ่งสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตร/ ชั่วโมง เส้นทางที่จะก่อสร้างตามโครงการนี้มี 4 สาย ประกอบด้วย เส้นทางกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กิโลเมตร เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 256 กิโลเมตร เส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 225 กิโลเมตร และเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ - ชลบุรี - ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร ระยะทางรวมประมาณ 1,447 กิโลเมตร

แต่ต่อมารัฐบาลประกาศปรับลดระยะทางในเส้นทางกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ให้เหลือเพียงเส้นทางกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 328 กิโลเมตร และเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ - ชลบุรี - ระยอง เหลือเพียงเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ - พัทยา ระยะทาง 187 กิโลเมตร ส่งผลให้ระยะทางรวมเหลือเพียง 996 กิโลเมตร

ส่วนสุดท้ายสำหรับการลงทุนในการขนส่งระบบราง คือ การก่อสร้างรถไฟฟ้ 10 สาย เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ ให้ทั่วถึง โดยมีรายละเอียด ดังตาราง

สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
สีแดงอ่อน	ศาลายา - บางซื่อ - หัวหมาก - ดลิ่งชัน - มักกะสัน	54.0
สีม่วง	บางซื่อ - ราชภัฏวชิรณะ	42.8
สีน้ำเงิน	บางซื่อ - ท่าพระ และเส้นทาง หัวลำโพง - บางแค	55.0
สีเขียวอ่อน	ยศเส - บางหว้า	15.5
สีแดงเข้ม	ธรรมศาสตร์ - หัวลำโพง - มหาชัย	80.8
สีเขียวเข้ม	ลำลูกกา - สมุทรปราการ - บางปู	66.5
สีชมพู	แคราย - มีนบุรี	36.0
สีส้ม	ดลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี	37.5
ต่อขยายแอร์พอร์ตลิงค์	ดอนเมือง - บางซื่อ - อนุสาวรีย์	50.3
สีเหลือง	ลาดพร้าว - พัฒนาการ - ลำโพง	30.4
รวมระยะทาง		463.8

จากเส้นทางรถไฟฟ้ 10 สาย ระยะทางรวม 463.8 กิโลเมตร รัฐบาลจะดำเนินการตามแผนให้แล้วเสร็จ 410 กิโลเมตร ภายในปี 2562 และจะสร้างโครงข่ายเพิ่มเติมให้ครบทั้งหมดภายในปี 2572 โดยส่วนที่เหลืออีกประมาณ 54 กิโลเมตร มีดังนี้

- **รถไฟฟ้สายสีแดง**
ช่วงหัวลำโพง - บางบอน ระยะทาง 18 กิโลเมตร
- **รถไฟฟ้สายสีแดง**
ช่วงบางบอน - มหาชัย ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- **รถไฟฟ้สายสีแดง**
ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4 ระยะทาง 8 กิโลเมตร

- **รถไฟฟ้สายสีเขียว**
ช่วงคูคต - ลำลูกกา ระยะทาง 7 กิโลเมตร
- **รถไฟฟ้สายสีเขียว**
ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - ยศเส ระยะทาง 1 กิโลเมตร

ถนน 4 เลน - มอเตอร์เวย์ 3 สาย - ท่าเรือชายฝั่ง 4 ท่า รองรับขนส่ง

นอกเหนือจากลงทุนระบบขนส่งทางรางแล้ว ระบบการขนส่งทางถนนจะได้รับการ

พัฒนาเช่นกัน โดยมุ่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงทางหลวงพิเศษ สถานีขนส่งสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการ

เดินทางและขนส่งสินค้าจากในประเทศเชื่อมต่อกับโครงข่าย AEC และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โครงการที่อยู่ในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังตารางนี้

โครงการ	ปัจจุบัน	ปี 2563
โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินเป็น 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	ระยะทาง 12,444 กิโลเมตร	ระยะทาง 14,992 กิโลเมตร
โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการค้าชายแดน	ระยะทาง 120 กิโลเมตร	ระยะทาง 213 กิโลเมตร
โครงการก่อสร้างบูรณะถนนสายหลักระหว่างภาค	ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม	ทางหลวงสายหลักระยะทาง 2,027 กิโลเมตรได้รับการบูรณะให้ได้มาตรฐาน
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)	2 สาย ระยะทาง 146 กิโลเมตร 1. กรุงเทพฯ - ชลบุรี 2. ถนนกาญจนาภิเษก	สร้างเพิ่ม 3 สาย ระยะทาง 326 กิโลเมตร 1. บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา 2. บางใหญ่ - นครปฐม - กาญจนบุรี 3. พัทยา - มาบตาพุด
โครงการเพิ่มสถานีขนส่งสินค้าและพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง	-	มีสถานีขนส่งสินค้า 15 แห่งในจังหวัดที่มีนิคมอุตสาหกรรมและด่านการค้าชายแดน โดยคาดว่าจะมีสินค้าขนส่งผ่านสถานี 750 ล้านตัน/ปี
โครงการพัฒนาโครงข่าย Thailand Riviera สาย Royal Coast เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายทะเลในบริเวณภาคใต้ตอนบน	ระยะทาง 155 กิโลเมตร	ระยะทาง 515 กิโลเมตร
โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่น เพื่อสนับสนุน Gateway และแก้ปัญหาจราจรเพื่อรองรับท่าเรือและท่าอากาศยานที่สำคัญ	-	สร้างทางหลวงท้องถิ่นเพิ่ม 160 กิโลเมตร

สำหรับโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำเป็นการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้น 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือชุมพร จังหวัดชุมพร ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 จังหวัดสงขลา และท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล นอกจากนี้ มีการปรับปรุงระบบขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 29.9 ล้านตัน จากปัจจุบันที่มีปริมาณปีละประมาณ 245 ล้านตัน รวมถึงช่วยประเทศลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงได้ 4,202 ล้านบาท/ปี

กระตุ้นเศรษฐกิจ - ลดต้นทุน - ประหยัดเวลา

จากเม็ดเงิน 2 ล้านล้านบาทเพื่อลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม รัฐบาลคาดการณ์ว่าจะเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ ช่วยพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศ รวมถึงช่วยกระจายรายได้ให้กับประเทศ โดยรัฐบาลวิเคราะห์ถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจจากโครงการนี้ คือ ประเทศจะมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Real GDP) ตลอดปี 2556 - 2563 ที่ร้อยละ 1.0 ต่อปี อัตราจ้างงานเพิ่มขึ้น 5 แสนตำแหน่งในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลจากการนำเข้าสินค้าทุน เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 0.5 ของ GDP แต่ช่วยลดต้นทุนการผลิตในระยะยาว และมีอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16 ในระยะการก่อสร้างซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

รัฐบาลวิเคราะห์

ถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ

จากโครงการนี้คือ ประเทศจะมีอัตราการขยายตัว

ทางเศรษฐกิจ (Real GDP)


ตลอดปี 2556 - 2563 ที่ร้อยละ 1.0 ต่อปี

นอกเหนือจากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจแล้ว รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมาย 10 ประการ ซึ่งประเทศจะได้รับจากการลงทุนตามแผนนี้ เพื่อให้ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 สัดส่วนเดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงเหลือร้อยละ 40 ในขณะที่สัดส่วนเดินทางโดยรถไฟฟ้าและรถไฟเพิ่มสูงขึ้น และสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำเพิ่มสูงขึ้น มีปริมาณขนส่งสินค้าผ่านด่านการค้าชายแดนสูงขึ้น ช่วยลดความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่า

100,000 ล้านบาท/ปี และลดเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองภูมิภาคในรัศมี 300 กิโลเมตร ในระยะเวลาไม่เกิน 90 นาที

เห็นพ้องในหลักการ - เห็นต่างในวิธีการ

ภายหลังจากที่รัฐบาลนำเสนอแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งดังกล่าว รวมถึงได้รับความเห็นชอบจากสภาในการผ่านพระราชบัญญัติ การให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศวงเงิน 2 ล้านล้านบาท วาระแรกแล้ว ได้มีเสียงสะท้อนกลับมาจากหลายภาคส่วน โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยในหลักการเรื่องการลงทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งของประเทศ เพราะไทยจำเป็นต้องยกระดับความสามารถในการแข่งขัน เพื่อไม่ให้สูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการพัฒนาาระบบการขนส่ง เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในปี 2558

ถึงแม้ว่าเสียงส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับรัฐบาลในการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งครั้งใหญ่ แต่มีเสียงคัดค้านจากหลายฝ่ายในประเด็นด้านจัดหาเงินลงทุนตามแผนนี้ เช่น การออก พ.ร.บ. เพื่อกู้เงิน 2 ล้านล้านบาทมีความเสี่ยงต่อการทุจริตสูง เนื่องจากบัญชีแนบท้ายไม่เป็นสภาพบังคับ รัฐบาลไม่สามารถตรวจสอบได้ ดังนั้น รัฐบาลสามารถโยกงบการใช้จ่ายได้ และไม่มีการรับประกันว่างบประมาณที่เปลี่ยนแปลงนี้ จะต้องผ่านสภาอีกหรือไม่ ทำให้หลายฝ่ายเป็นห่วงเรื่องความไม่โปร่งใส เป็นต้น นอกจากนี้ หลายฝ่ายยังกังวลเรื่องการบริหารจัดการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เม็ดเงินกว่าร้อยละ 60 อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถูกมองว่าเป็นองค์กรที่ไม่มีประสิทธิภาพในด้านบริหารจัดการ เป็นต้น ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐบาลในการสร้างความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพให้เกิดขึ้น 

จากยุคโชติช่วงชัชวาลสู่ Thailand 2020

ท่านผู้อ่านวารสารส่งเสริมการลงทุนท่านใดที่อายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป ก็คงจะกันยุคสมัยที่พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี โดยเฉพาะในปีพุทธศักราช 2524 ซึ่งในปีนั้นมีเหตุการณ์หนึ่งที่สำคัญมากในประวัติศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยคือ ได้มีการค้นพบก๊าซธรรมชาติกลางอ่าวไทยเป็นครั้งแรก ซึ่งการพบก๊าซธรรมชาตินี้ทำให้เกิดวสีที่โด่งดังในยุคนั้นก็คือคำว่า "โชติช่วงชัชวาล" โดยคำนี้จะพบได้บ่อยในโฆษณาทางทีวีและพูดกันในวงสนทนาในสมัยนั้นมาก

การค้นพบก๊าซธรรมชาตินี้เองทำให้รัฐบาลมีแนวคิดที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ โดยกำหนดให้เป็นฐานการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมต้นน้ำและอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เพื่อที่จะดึงดูดเม็ดเงินลงทุนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศเข้ามาเพื่อพัฒนาประเทศในยุคนั้น

ยุค "โชติช่วงชัชวาล" ได้ส่งผลให้ทั้งภาครัฐและเอกชนมีการลงทุนครั้งใหญ่อย่างไม่เคยมีมาก่อนในขณะนั้น และได้นำพาประเทศไทยให้ก้าวสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำในเอเชียที่ใครๆ ต่างก็ต้องพูดถึง โดยเฉพาะการเติบโตของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น



เหตุการณ์ยุค “โชติช่วงชัชวาล” ได้ผ่านพ้นมามากกว่า 30 ปีแล้ว ซึ่งถือว่าได้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างสูง และในตอนนีประเทศไทยของพวกเรา กำลังจะเข้าสู่ยุค “Thailand 2020” โดยผู้เขียนหวังให้ท่านผู้อ่านเห็นภาพและความสำเร็จ ในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจที่มีการลงทุนขนาดใหญ่ ที่สามารถพลิกโฉมของประเทศไทยที่ประสบความสำเร็จในอดีต และคาดว่าจะประสบความสำเร็จในอนาคตมาให้เห็นภาพกัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทย

การวางแผนเศรษฐกิจอย่างเป็นแบบแผนของประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อันเป็นผลมาจากแผนการฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังสงครามของประเทศต่างๆ ที่ธนาคารโลกได้เป็นผู้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาให้แก่ประเทศไทย

คณะผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารโลกได้แนะนำแนวทางถึงความจำเป็นของประเทศ ที่ต้องมีการพัฒนาการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีอยู่ภายในประเทศ กำลังคนในสาขาวิชาการต่างๆ และเงินทุน รวมทั้งการวางนโยบาย แนวทาง และมาตรการที่เหมาะสม มีความชัดเจนเป็นเป้าหมายการพัฒนาระยะยาว เป็นวิสัยทัศน์ร่วมกันของคนทั้งชาติ ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติขึ้นเพื่อใช้เป็นหลักในการพัฒนา โดยกำหนดแนวทางเป้าหมาย และจัดทำโครงการที่แน่นอน เพื่อประโยชน์ในการประเมินผลที่ได้จากการพัฒนาเศรษฐกิจ และเพื่อให้ต่างประเทศทราบถึงนโยบายและมาตรการของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศ

ในวันที่ 1 มกราคม 2504 ได้มีการเริ่มใช้แผนพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติระหว่าง ปี 2504 ถึง ปี 2506 และ ปี 2507 ถึง ปี 2509 การที่ได้แบ่งระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ออกเป็น 2 ระยะนั้นมีเหตุผลอยู่ว่าในการจัดทำโครงการและวางแผนพัฒนาในระยะ 3 ปีแรก จำเป็นต้องอาศัยเวลาศึกษาและพิจารณาของสาขาต่างๆ และศึกษาปัญหาต่างๆ ประการ เพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงแผนพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นสำหรับระยะ 3 ปีหลังด้วย ดังนั้นปี 2504 จึงถือว่าเป็นปีเริ่มต้นในการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 และเป็นจุดเปลี่ยนในทางเศรษฐกิจของประเทศที่สำคัญในเวลาต่อมา

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 และ 5 จุดเริ่มต้นของยุคโชติช่วงชัชวาล

ช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524) ประเทศไทยได้มีการพัฒนาที่สำคัญในด้านนิโตรเลียม ซึ่งต่อมาได้กลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของประเทศให้เข้าสู่ยุคที่เรียกว่า “โชติช่วงชัชวาล” ที่ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถพึ่งพาตนเองด้านพลังงานได้มากขึ้น

ในปี 2521 ได้มีการบรรลุข้อตกลงซื้อขายก๊าซธรรมชาติในแหล่งเอราวัณ ในปี 2521 ระหว่างบริษัท ยูนิแคล ไทยแลนด์ จำกัด ซึ่งปัจจุบันคือบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด กับภาครัฐ ทำให้เกิดแหล่งก๊าซธรรมชาติเชิงพาณิชย์แห่งแรกในอ่าวไทย โดยใช้ชื่อว่า “แหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณ” จนกระทั่งในปี 2524 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผนฯ 4 แหล่งเอราวัณได้มีการผลิตก๊าซธรรมชาติขึ้นเป็นครั้งแรก ซึ่งนำประเทศไทยเข้าสู่ยุคโชติช่วงชัชวาลอย่างแท้จริง

ดังนั้น การจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529) จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงแนวทางการพัฒนาประเทศเป็นแนวใหม่ที่ยึดพื้นที่เป็นหลักในการพัฒนาและมีลักษณะทั้งในเชิงรับและเชิงรุก โดยมุ่งเน้นการกระจายรายได้และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค การกระจายการถือครองทรัพย์สิน และการสร้างความเป็นธรรมในสังคม

หนึ่งในเป้าหมายที่สำคัญในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 สำหรับการพัฒนาในเชิงรุก และต่อยอดบางส่วนจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 คือ การเร่งพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ให้เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมเบา อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ครบวงจร เพื่อเป็นการกระจายความเจริญ และเป็น

ฐานที่สำคัญในการเสริมสร้างเศรษฐกิจให้เข้มแข็งสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ซึ่งถือเป็นการต่อยอดจากคำว่า **“โหนดช่วงชัฆวาล”** อย่างเป็นทางการรูปธรรมที่เห็นชัดที่สุด

แผนพัฒนา ฉบับที่ 5

เป็นฐานที่สำคัญ

ในการเสริมสร้างเศรษฐกิจ

ให้เข้มแข็ง สามารถแข่งขัน

กับต่างประเทศได้

เจาะลึกแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard)

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ปี 2525 - 2529 พื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่โดยใช้ชื่อว่า **โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก** หรือเรียกกันว่า **โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด**

นโยบายหลักของแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 ต้องการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ให้ไปตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาคอย่างเป็นระบบ โดยให้มีการพัฒนาเป็นศูนย์อุตสาหกรรมหลัก และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ให้มีความสมบูรณ์ในตัวเองเพื่อเสนอทางเลือกแหล่งที่ตั้งให้กับอุตสาหกรรมใหม่ในอนาคต โดยที่ไม่จำกัดอยู่เฉพาะเมืองหลวงของประเทศเท่านั้น

รัฐบาลจึงได้กำหนดพื้นที่บริเวณ **“อำเภอลัตทิม จังหวัดชลบุรี”** จนถึง **“เขตเทศบาลเมืองระยอง”** ซึ่งมีเนื้อที่รวมกว่า 123,750 ไร่ เป็นเมืองอุตสาหกรรมที่ทันสมัย และต่อมาได้มีการพิจารณาเพิ่มเติมพื้นที่อีก 3 พื้นที่ คือ อำเภอมายาตพุด

จังหวัดระยอง ตำบลแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และเมืองชุมชนบริเวณใกล้เคียงในแผนพัฒนา ฉบับที่ 6

ทั้งนี้ ได้มีการวางบทบาทให้พื้นที่มายาตพุดเป็นแหล่ง **“อุตสาหกรรมหลัก”** เช่น อุตสาหกรรมแยกก๊าซปิโตรเคมี อุตสาหกรรมโซดาแอซ อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า และอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี และมีท่าเรือน้ำลึกติดกับเขตอุตสาหกรรม เพื่อให้สามารถขนถ่ายวัตถุดิบได้อย่างสะดวก

พร้อมทั้งกระตุ้นให้มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อสร้างโอกาสในการลงทุนให้เกิดขึ้นในลักษณะที่จะสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นในภูมิภาคนี้ได้ อาทิ การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมายาตพุด การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมและชุมชนมายาตพุด การพัฒนาทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ลัตทิม และการพัฒนาเคหะชุมชน

พื้นที่มายาตพุดยังมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 และฉบับที่ 8 โดยยังคงเน้นการ **“เพิ่มขีดความสามารถ”** ของพื้นที่ดังกล่าวให้เป็น **“ประตูเศรษฐกิจ”** ของประเทศ



การพัฒนาที่เกิดขึ้นทำให้พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรม ทำให้เกิดการไหลของทุนตลอดจนการเข้ามาตั้งโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่นี้เป็นอย่างมาก ซึ่งได้มีการประเมินว่า รายได้หลักของจังหวัดระยองมากกว่าร้อยละ 80 มาจากภาคอุตสาหกรรม โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในแต่ละปีคิดเป็น 1 ใน 3 ของงบประมาณรายจ่ายประเทศไทย

ปี 2553 ที่ผ่านมา มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระยอง (GPP) อยู่ที่ 749,878 ล้านบาท และมีรายได้ต่อหัวของประชากรที่ 1,242,809 บาทต่อคนต่อปี ซึ่งหากเรานำข้อมูลเมื่อปี 2520 มาดู จะพบว่า ก่อนที่จะมีโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก จังหวัดระยอง มีโรงงานที่จดทะเบียนเพียง 126 โรงงาน โดยมีเงินลงทุนเพียง 817 ล้านบาทเท่านั้น ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 350 โรงงานในปี 2531 และเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจนกระทั่งในปี 2551 มีโรงงานอุตสาหกรรมมากถึง 1,771 โรงงาน อันเป็นผลมาจากการเกิดของนิคมอุตสาหกรรม เขตประกอบการอุตสาหกรรม ชุมชนอุตสาหกรรม และสวนอุตสาหกรรม จำนวน 19 แห่ง ซึ่งมีเนื้อที่รวมกันถึง 51,656 ไร่

ถึงแม้ว่า การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก จะได้มีการดำเนินการมากกว่า 30 ปีแล้ว แต่ก็ยังคงถือว่าเป็นการพัฒนาที่มีการลงทุนทั้งจากภาครัฐและเอกชน มีมูลค่าสูงที่สุดของประเทศไทย และยังไม่มีการใดที่มีมูลค่าการลงทุนจากรัฐสูงกว่าก่อนที่จะมีนโยบาย **"Thailand 2020"** ออกมา

สำหรับการลงทุนของภาครัฐที่ผ่านมาในแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก พอสรุปเป็นสังเขป ในพื้นที่มาบตาพุด พื้นที่แหลมฉบัง และโครงการสนับสนุนอื่นๆ เป็นโครงการตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ที่สนับสนุนให้การพัฒนาพื้นที่เป้าหมายทั้ง 2 บริเวณมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น มีรายละเอียด ดังนี้

พื้นที่บริเวณมาบตาพุด ถูกกำหนดให้พัฒนาเป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมหลัก มีท่าเรือน้ำลึกอยู่ติดกับเขตอุตสาหกรรม ให้สามารถบริการขนถ่ายวัตถุดิบประเภทสินค้าโภคภัณฑ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมบริการโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอื่นๆ เพื่อสร้างโอกาสการลงทุนให้เกิดขึ้นในลักษณะที่จะแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคนี้ได้ กล่าวคือ

(1) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับการ

ขนถ่ายสินค้าโภคภัณฑ์เป็นหลัก สามารถรับเรือขนาด 140,000 ตันได้ตลอดปี โดยการพัฒนาในระยะแรก กำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จ สามารถรับเรือขนาด 60,000 ตัน ประกอบด้วย

- ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ 2 ท่า และสำหรับสินค้าทั่วไป 1 ท่า
- เชื้อเพลิงถ่านหิน ความยาว 1,760 เมตร
- ความลึกร่องน้ำ 12.5 เมตร

(2) นิคมอุตสาหกรรมและชุมชนมาบตาพุด การพัฒนาในระยะแรกกำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 8,000 ไร่

(3) ทางรถไฟสายลัดหีบ - มาบตาพุด กำหนดก่อสร้างเพื่อเชื่อมเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เข้ากับทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ลัดหีบ ความยาว 24 กิโลเมตร

(4) ระบบสื่อสาร/โทรคมนาคม/ไฟฟ้า กำหนดเริ่มดำเนินการและใช้งานได้ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการของอุตสาหกรรมหลักและชุมชนที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่เป้าหมายมาบตาพุด

(5) การพัฒนาเคหะชุมชน กำหนดนโยบายก่อสร้างในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาอุตสาหกรรมหลักในระยะแรก โดยรัฐจะดำเนินการก่อสร้างที่พักอาศัยสำหรับแรงงานที่จะอพยพเข้ามาอยู่อาศัยพร้อมครอบครัวบริเวณมาบตาพุด ในขณะที่เดียวกันก็จะสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนควบคู่ไปด้วย

(6) การพัฒนาการศึกษาและสังคม กำหนดเริ่มพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและชุมชนในบริเวณมาบตาพุด ซึ่งประกอบด้วย แผนงาน

พัฒนาการศึกษา แผนงานพัฒนาแหล่งชุมชน แผนงานพัฒนาสาธารณสุข แผนงานพัฒนาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แผนงานการพัฒนาองค์การบริหารท้องถิ่น

พื้นที่บริเวณแหลมฉบัง ถูกกำหนดให้มีการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์น้ำลึก เพื่อนำประเทศเข้าสู่วงจรระบบขนส่งทางทะเลของโลก และสอดคล้องกับเทคโนโลยีการขนส่งสินค้าประเภทบรรจุตู้ (สินค้าคอนเทนเนอร์) พร้อมเขตนิคมเพื่อการส่งออก ศูนย์พาณิชย์กรรม และเขตนิคมอุตสาหกรรมสำหรับอุตสาหกรรมที่ไม่มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ

(1) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับการขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์เป็นหลัก สามารถรับเรือขนาด 140,000 ตันได้ตลอดปี โดยการพัฒนาระยะแรก กำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จสามารถรับเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ขนาด 2,000 TEU (ประมาณ 30,000 ตัน) ได้ก่อน ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ประกอบด้วย

- ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าคอนเทนเนอร์ 3 ท่า ท่าสินค้าเกษตร 1 ท่า ท่าขนส่งน้ำตาล 1 ท่า และท่าสินค้าทั่วไป 1 ท่า

- เชื้อกันคลื่นยาว 1,300 เมตร
- ความลึกร่องน้ำ 12.5 เมตร

(2) นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง การพัฒนาระยะแรกกำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จ ครอบคลุมพื้นที่ 1,790 ไร่

(3) ท่อส่งน้ำหนองค้อ - แหลมฉบัง กำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เพื่อส่งน้ำแก่ท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และชุมชนบริเวณใกล้เคียง ประกอบด้วย ท่อส่งน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.90 เมตร ระยะทาง 14 กิโลเมตร

(4) ทางรถไฟสายศรีราชา - แหลมฉบัง กำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เพื่อเชื่อมเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และท่าเรือกับทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ลัดทิบ

(5) ระบบสื่อสาร/โทรคมนาคม/ไฟฟ้า กำหนดเริ่มพัฒนาในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และชุมชนที่เกิดในบริเวณพื้นที่เป้าหมายแหลมฉบัง

โครงการสนับสนุนอื่นๆ เป็นโครงการตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ที่สนับสนุนให้การพัฒนาพื้นที่เป้าหมายทั้ง 2 บริเวณมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ประกอบด้วย

(1) ทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - สระบุรี กำหนดเริ่มก่อสร้างในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เพื่อเชื่อมต่อระบบทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือกับสายตะวันออก โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร

(2) การควบคุมสภาวะแวดล้อม จากการประกอบกิจการอุตสาหกรรม กำหนดดำเนินงานต่อเนื่องโดยดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม และควบคุมสภาวะแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างใกล้ชิด ทั้งหมดนี้ เป็นการลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 5 และ 6 ภายใต้การลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

Thailand 2020 “ก้าวไกล เชื่อมไทยสู่โลก”

รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้เล็งเห็นว่า ประเทศไทยไม่ได้มีการวางแผนเพื่อการลงทุนขนาดใหญ่ที่เรียกกันว่า “Mega Project” กันมานานมากแล้ว โดยเฉพาะการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

รัฐบาลได้เล็งเห็นว่าประเทศไทย

ไม่ได้มีการวางแผนเพื่อการลงทุน

ขนาดใหญ่ที่เรียกกันว่า “Mega Project”

กันมานานมากแล้วโดยเฉพาะการลงทุน

เพื่อการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

ดังนั้น รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนให้เร่งฟื้นฟูความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาประเทศ เพื่อสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคร่วมกัน ตลอดจนการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในและภายนอกภูมิภาค การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการพัฒนาระบบรางให้กระจายสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงอย่างเพียงพอ รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสร้างโอกาสและกระจายรายได้สู่ชนบท โดยแผนลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ส่วนใหญ่ เป็นโครงการด้านคมนาคมขนส่งอันส่งผลดีต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

จากนโยบายดังกล่าว รัฐบาลได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าภาพในการจัดทำกรอบแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งปีงบประมาณ 2556 - 2563 นำเสนอ นายกรัฐมนตรี ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เตรียมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งนี้ แผนลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ดังกล่าวได้นำแนวคิดจากยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาประเทศไทย ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์เพื่อวางรากฐานการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจในระยะยาว และสร้างอนาคตประเทศของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ร่างยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2556 - 2560

3) ร่างแผนงานด้านการขนส่งเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

แผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ จะใช้วงเงินลงทุนประมาณ 2,000,000,000,000 บาท หรืออ่านว่าสองล้านล้านบาท เพื่อดำเนินการพัฒนาการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

สำหรับรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอีก 10 - 15 ปีต่อไป โดยจะส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น และการพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคต เช่นเดียวกับแผนการพัฒนาที่ประสบความสำเร็จมาในอดีต

หากเรามองภาพรวมของประเทศทั้งหมด จะเห็นว่า ประเทศไทยของเราได้มีการวางแผนด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างเข้มแข็งมา โดยตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ยุคโชติช่วงชัชวาล ดังนั้น ภาคการผลิตของไทย จึงถือว่าเข้มแข็งไม่เป็นรองใครในอาเซียน แต่เราคงมีจุดอ่อนที่หลายฝ่ายยอมรับมาโดยตลอดคือ การขนส่งและระบบโลจิสติกส์

ดังนั้น ยุทธศาสตร์ Thailand 2020 **“ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก”** จึงเป็นยุทธศาสตร์ที่ตอบโจทย์ และแก้ไขจุดอ่อน เพิ่มความเข้มแข็งของประเทศไทย เรื่องการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยของเรามีความเป็นศูนย์กลางของอาเซียนในทุกด้าน 



การลงทุน การขนส่งเพื่อพัฒนาประเทศ

แนวความคิดในการลงทุนครั้งใหม่ของรัฐบาล ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในช่วง 7 ปีต่อไป จะเป็นการสร้างโอกาสและรายได้จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างเมืองเศรษฐกิจทั้งภายในและต่างประเทศ ได้อย่างรวดเร็วและมีต้นทุนที่ต่ำที่สุด อันจะส่งเสริมให้ประเทศไทยที่มีความพร้อมทางด้านภูมิศาสตร์ สามารถก้าวไปสู่ “ศูนย์กลางระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคเอเชีย” อย่างเต็มภาคภูมิ

**การพัฒนา
ระบบโครงสร้างพื้นฐาน**
ครั้งนี้เป็นการลงทุน
ครั้งใหญ่ที่สุดตั้งแต่เคยมีมา

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานครั้งนี้เป็นการลงทุนครั้งใหญ่ที่สุดตั้งแต่เคยมีมา เพื่อให้ประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน ถือเป็นการลงทุนที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าของเศรษฐกิจภายในประเทศ การท่องเที่ยวจะได้รับการยกระดับด้านการบริการและความสะดวก การขนส่งสินค้าจะรวดเร็วและสามารถเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรของไทย และทั้งหมดนี้จะเป็นพื้นฐานสำคัญของการตัดสินใจการลงทุนของนักลงทุนต่างประเทศ



อนาคตประเทศ

อนาคตของประเทศไทย ในปี 2020 จะดำเนินสู่ทิศทางใด ประชาชนสามารถรับรู้ได้ผ่านนิทรรศการเกี่ยวกับโครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้านบาท ซึ่งรัฐบาลได้นำเสนอให้เห็นถึงการลงทุน เช่น การพัฒนาจากการใช้ถนนมาเป็นรถไฟรางคู่ ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งจากนิทรรศการ Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก จัดขึ้นที่ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษาฯ ถนนแจ้งวัฒนะ ระหว่างวันที่ 8 - 12 มีนาคม 2556 แต่ได้ขยายเวลาออกไปถึงวันที่ 16 มีนาคม 2556 นั้น

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวถึงการจัดนิทรรศการว่า “เพื่อให้ความรู้เรื่องการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลในงบประมาณ 2 ล้านล้านบาท ซึ่งถือเป็นการลงทุนครั้งใหญ่และจำเป็นของประเทศ โดยจะเน้นการลงทุนสร้างระบบการคมนาคมแบบราง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ ที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งระบบอื่น ปัจจุบันตลาดการส่งออกสินค้าหลักของไทย เปลี่ยนจากตลาดยุโรปและสหรัฐอเมริกา สู่ตลาดอาเซียนและจีน

ซึ่งจีนได้มีการสร้างโครงข่ายขนส่งสินค้าเชื่อมสู่ประเทศลาว เวียดนาม รวมถึงเตรียมเชื่อมโยงมายังไทยด้วย แผนปฏิบัติการเบื้องต้นของโครงการลงทุน 2.2 ล้านล้านบาท ทั้งเรื่องรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง รถไฟรางคู่ การพัฒนาขนส่งทางน้ำ และการพัฒนาท่าอากาศยานได้มีการกล่าวถึงมาระยะหนึ่งแล้ว และจากยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งของประเทศ ปี 2556 - 2563 รัฐบาลได้จัดหาแหล่งเงินทุนนอกเหนือจากงบประมาณแผ่นดินเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 2 ล้านล้านบาท

ในการบริหารประเทศที่ผ่านมา รัฐบาลได้มุ่งมั่นขับเคลื่อนนโยบายที่ได้ประกาศไว้ด้วยการทุ่มเทความรู้ความสามารถและระดมสรรพกำลัง เพื่อแก้ไขปัญหาที่สะสมมานานควบคู่กับการวางรากฐานเพื่อพัฒนาประเทศ และหนึ่งในนโยบายที่สำคัญยิ่งคือ นโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ อย่างไรก็ตาม ภายใต้สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศที่ไม่สมดุลและเศรษฐกิจโลกที่ผันผวน ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับยุทธศาสตร์การพัฒนา

ประเทศใหม่ เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงและสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก โดยไม่ละเลยกับการกระจายรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ซึ่งการพึ่งพาระบบโครงสร้างพื้นฐานของรัฐแบบเก่า จะทำให้ต้องล้าหลัง ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศใดๆ ในเวทีโลก”

ระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ไทยลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานน้อย เมื่อเทียบกับงบประมาณในปี 2555 แม้งบประมาณจะสูงถึง 2.4 ล้านล้านบาท แต่งบลงทุนเพิ่มขึ้นเพียง 1 แสนล้านบาทเมื่อเทียบกับ 10 ปีที่แล้ว การลงทุนครั้งใหม่ของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เพื่อสร้างโอกาสและสร้างรายได้ใหม่ที่สามารเชื่อมต่อระหว่างเมืองเศรษฐกิจทั้งภายในและต่างประเทศได้รวดเร็ว มีต้นทุนต่ำที่สุด สามารถก้าวสู่ศูนย์กลางระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคเอเชีย

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานครั้งนี้ เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตครั้งใหญ่ เพื่อให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน เปลี่ยนโฉมหน้าของเศรษฐกิจภายในประเทศ ด้านการท่องเที่ยวได้รับการยกระดับ และได้รับความสะดวก การขนส่งรวดเร็วสามารถเพิ่มมูลค่าสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรของไทย และทั้งหมดนี้ถือเป็นพื้นฐานสำคัญ ที่ช่วยให้นักลงทุนต่างประเทศได้ตัดสินใจเร็วขึ้นที่จะลงทุนในประเทศไทย

ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานส่วนสำคัญ

ที่ช่วยย้่าักักลงทุนต่างประเทศ

ได้ตัดสินใจเร็วขึ้น

ที่จะลงทุนในประเทศไทย

การจัดงาน **“Thailand 2020 ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก”** ของรัฐบาล เมื่อวันที่ 8 - 16 มีนาคม 2556 ที่ผ่านมา ณ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงและทำความเข้าใจกับประชาชน ถึงเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในทศวรรษหน้า ด้วยวงเงินงบประมาณ 2.2 ล้านล้านบาท ที่หลายฝ่ายวิตกกังวลว่าจะเป็นการเพิ่มภาระหนี้สาธารณะให้ประเทศเพิ่มขึ้นหรือไม่ คนไทยจะได้อะไร ใครจะเสียผลประโยชน์

นับว่าเป็นการริเริ่มที่ดี ที่ต้องให้ความชื่นชมรัฐบาล เพราะการที่รัฐมีแผนจะลงทุนในอภิมาโปรดในลักษณะเช่นนี้ เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการสื่อสารสร้างความเข้าใจกับประชาชนเจ้าของประเทศ ให้รับรู้ เข้าใจและเห็นพ้องร่วมกันถึงเป้าหมายของโครงการ ทั้งนี้เพราะทรัพยากรและเงินที่ใช้ในโครงการ ล้วนเป็นภาษีอากรจากประชาชนทั้งสิ้น ดังนั้น การได้รับการยอมรับและเสียงสนับสนุนจากประชาชน จึงย่อมเป็นสิ่งสำคัญ และสำคัญมากกว่าเสียงสนับสนุนจากสภา โดยนิตรรศการ **“Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก การลงทุนของประชาชน...เพื่อประชาชน”** นี้จะจัดจัดขึ้น เพื่อรองรับการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเพื่อเผยแพร่ข้อมูลสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนในจังหวัดต่างๆ กระจายครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศ

Thailand 2020 ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก

เนื้อหาสาระของงาน Thailand 2020 ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก คือ นิตรรศการแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม

ขนส่งของประเทศ ปี 2556 - 2563 ประเด็นที่น่าสนใจ คือ การเปิดเผยแผนงานที่เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของรัฐบาล ที่มีการเตรียมวางระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศมีแผนที่จะดำเนินการตั้งแต่ปี 2556 - 2563 โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ที่อยู่รายล้อมประเทศไทย นับเป็นเรื่องที่น่าตื่นใจ และท้าทายความสามารถของรัฐบาลว่าจะทำได้จริงหรือไม่ ซึ่งทั้งนี้ก็อยู่ที่คำตอบสุดท้าย คือ เม็ดเงินงบประมาณที่สูงถึง 2.2 ล้านล้านบาทนั้นเอง หากเรื่องเงินผ่านความเห็นชอบจากรัฐสภาแล้ว ปัญหาที่จะอยู่ที่เรื่องของเวลาที่มีจะทันหรือไม่ รวมทั้งปัญหาที่หลายฝ่ายกังวลคือ การคอร์รัปชัน นับเป็นอุปสรรคสำคัญ ที่เคยล้มโครงการดีๆ มาแล้วมากมาย อย่างไรก็ตาม เชื่อว่ารัฐบาลมีแผนการบริหารจัดการที่รัดกุมอยู่แล้ว หากมีองค์กรอิสระและภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบด้วย ก็จะทำให้ลดปัญหาข้างต้นออกไปได้

ประเทศไทยจะได้อะไรจาก อภิมาโปรด

การรวมตัวเป็นประชาคมของอาเซียนส่งผลดีและผลเสียต่อทุกประเทศ แต่สิ่งหนึ่งที่จะทำให้การเปิดประชาคมเศรษฐกิจเป็นประโยชน์ต่อไทยนั้นคือ การสร้างความเชื่อมโยงในอาเซียน ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน เพราะการรวมตัวเป็นประชาคมจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ ประชาชนไปมาหาสู่กันได้สะดวก และมีการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งโดยเสรี การสร้างความเชื่อมโยงของอาเซียนคือ การทำให้ประชากรและสินค้าเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนได้โดยเสรี อาเซียนจึงต้องพัฒนาทั้งโครงสร้างการคมนาคมพื้นฐาน และกฎเกณฑ์การผ่านแดนควบคู่กันไป

การรวมตัวเป็นประชาคม

จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ ประชาชนไปมาหาสู่กัน

ได้อย่างสะดวก และมีการเคลื่อนย้าย

สินค้าจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งโดยเสรี

ในส่วนของโครงสร้างการคมนาคมพื้นฐาน อาเซียนมีแผนที่จะตัดทางหลวงและเส้นทางรถไฟหลายเส้น ไม่ว่าจะเป็นถนนจากท่าเรือน้ำลึกทวายในฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรอินโดจีน ไปสู่ท่าเรือดานังในฝั่งตะวันออก ถนนเชื่อมตอนใต้ของประเทศจีนสู่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉงในไทย หรือทางรถไฟเชื่อมจากสิงคโปร์สู่ชายแดนลาว - จีน ฯลฯ



นอกจากนี้ ยังรวมถึงการสร้างเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิก ที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ โดยแม้ไทยจะไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการสร้างเชื่อมโยงทางทะเลนี้ แต่การผ่านของผู้คนและสินค้าที่จะเคลื่อนย้ายทางบก จากคาบสมุทรอินโดจีนสู่ประเทศที่เป็นเกาะดังกล่าวจะต้องผ่านไทย เพราะไทยเป็นทางผ่านทางบกเพียงเส้นทางเดียวสู่มาเลเซีย ในส่วนของกฎเกณฑ์การผ่านแดน อาเซียนกำลังกระตุ้นให้แต่ละประเทศสมาชิกผ่านกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของประชากรและการขนส่งสินค้า ไทยจะได้ประโยชน์จากการสร้างเชื่อมโยง โดยเฉพาะจากการเคลื่อนย้ายประชากรหรือสินค้า เพราะไทยได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ ประโยชน์โดยตรงที่ได้รับ คือ เส้นทางคมนาคม ที่จะถูกเร่งให้สร้างขึ้น และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยรวม ที่จะเกิดจากการใช้จ่ายของชาวต่างชาติที่เข้ามาในไทย

และยังมีประโยชน์ทางอ้อมที่จะเกิดขึ้นจากการที่ไทยตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของประเทศสมาชิกอาเซียนภาคพื้นดินคือ ทำให้มีช่องทางธุรกิจบริการมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจโรงแรม ที่ต้องรองรับประชากรที่เคลื่อนย้าย และบุคลากรที่ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้า ธุรกิจการขนส่งที่ต้องรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มากขึ้น หรือธุรกิจร้านค้า และการอำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ การได้เปรียบทาง

ภูมิศาสตร์นี้ยังทำให้ไทยมีความน่าลงทุนในสายตา นักลงทุนต่างชาติ ถึงขนาดที่บทความหนึ่งในหนังสือพิมพ์ญี่ปุ่นให้สมญานามไทยว่าเป็น **“หัวใจของอาเซียน”**

การสร้างเชื่อมโยงในอาเซียนจะส่งผลดีทางเศรษฐกิจต่อไทยอย่างมาก ซึ่งทำให้การเปิดประชาคมอาเซียนมีความสำคัญ เพราะยิ่งเปิดประชาคมได้สมบูรณ์เร็วเท่าไร ย่อมมีความเชื่อมโยงในอาเซียนเร็วขึ้นและมากขึ้นเท่านั้น การที่รัฐบาลเพิ่งจะริเริ่มลงทุนปรับโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างเชื่อมโยงในอาเซียน ตามแนวคิด Asean Logistics Hub ถึงแม้ว่าจะเป็นการลงทุนที่สูง แต่หากวิเคราะห์ให้ดีแล้ว พบว่าประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ที่ยั่งยืนและคุ้มค่า ทันททีโครงการเสร็จสิ้นสมบูรณ์ นับตั้งแต่ทศวรรษหน้าเป็นต้นไป การเริ่มโครงการฯ ซึ่งดูเหมือนจะขยับตัวช้าไปนิด แต่ยังคงดีกว่าไม่ทำอะไรเลย เพราะหากเป็นเช่นนั้นประเทศไทยจะเสียเปรียบในเวทีอาเซียน ตั้งแต่ยังไม่ทันเปิดประตูบ้าน คงต้องเลือกว่าจะลงทุนเพื่ออนาคตของลูกหลาน หรือเลือกที่จะยืนอยู่กับที่เพื่อเฝ้ามองผู้อื่นเดินไปข้างหน้าและประสบความสำเร็จ

ถึงแม้ว่าจะเป็น การลงทุนที่สูง

แต่หากวิเคราะห์ให้ดีแล้ว พบว่าไทย จะได้รับผลประโยชน์ที่ยั่งยืนและคุ้มค่า

วันนี้ รัฐบาลและประชาชนจึงมีหน้าที่ร่วมกันวางรากฐานเศรษฐกิจในอนาคต ทุกคนจะได้มีส่วนร่วมในการสร้างโอกาสใหม่ สร้างรายได้ใหม่ และสร้างคุณภาพชีวิตใหม่ ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้เดินสู่ออนาคตใหม่ได้อย่างมั่นคง

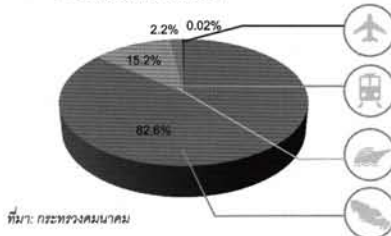
ฟื้นฝ่าวิกฤตด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- เศรษฐกิจโตช้า ดันทุนธุรกิจสูงขึ้น เพราะขาดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน



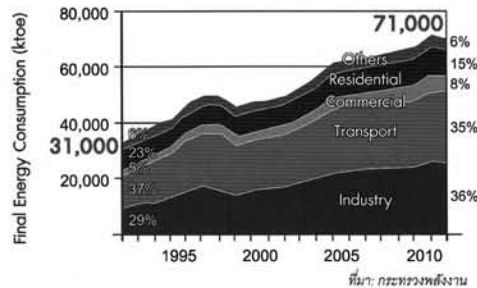
10 ปีที่ผ่านมา ไทยลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานน้อย เมื่อเทียบกับงบประมาณแผ่นดิน ในปี 2555 แม้งบประมาณแผ่นดินจะสูงถึง 2.4 ล้านล้านบาท แต่งบลงทุนเพิ่มขึ้นเพียง 1 แสนล้านบาท เมื่อเทียบกับ 10 ปีที่แล้ว และเป็นสัดส่วนที่น้อยลงถึง 5%

- ถนนยังใช้ ยิ่งแพง



ไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 500 ล้านตัน โดยเป็นสัดส่วนของการขนส่งทางถนนถึง 82.6% ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับสูงถึง 15.2%

- น้ำมันใช้เพื่อขนส่ง 7 แสนล้านบาท

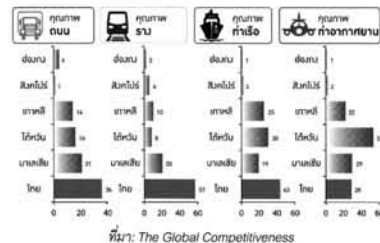


การพึ่งพาระบบถนนทำให้ในปี 2554 มีการใช้น้ำมัน 71 ล้านตัน โดยมีสัดส่วนการใช้ในภาคการขนส่งถึง 35% หรือ 700,000 ล้านบาทต่อปี

- ความสามารถในการแข่งขันลดลงอย่างต่อเนื่อง

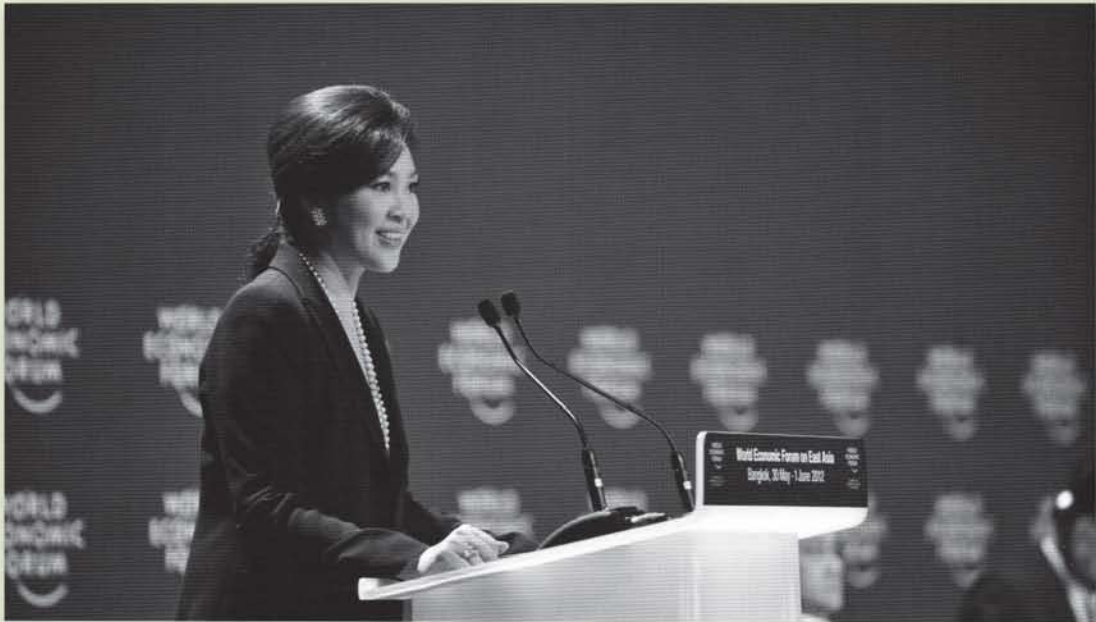


ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานล้าหลังเพื่อนบ้าน



คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้อยกว่าหลายประเทศ

คุณภาพของถนน ซึ่งเป็นภาระขนส่งหลักของไทย อยู่ในอันดับที่ 36 ในขณะที่สิงคโปร์ และมาเลเซีย อยู่ในอันดับที่ 1 และ 21 ตามลำดับ



THAILAND 2020

ก้าวใหม่ เชื่อมไทยสู่โลก "Connectivity"

เป็นแนวคิดในการลงทุนครั้งใหม่ของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในช่วง 7 ปีต่อไป เพื่อสร้างโอกาส และสร้างรายได้ใหม่จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างเมืองเศรษฐกิจภายในและต่างประเทศได้อย่างรวดเร็วและมีต้นทุนที่ต่ำที่สุด อันจะส่งเสริมให้ประเทศไทยที่มีความพร้อมทางด้านภูมิศาสตร์ สามารถก้าวไปสู่ "ศูนย์กลางระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคเอเชีย" อย่างเต็มภาคภูมิ

การพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานครั้งนี้เป็นการลงทุนเพื่อชีวิตของประชาชนครั้งใหญ่ที่สุดตั้งแต่เคยมีมา เพื่อให้ประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน เป็นการลงทุนที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าของเศรษฐกิจภายในประเทศ การท่องเที่ยวจะได้รับการยกระดับด้านบริการและความสะดวก การขนส่งสินค้าจะรวดเร็วและสามารถเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรของไทย และทั้งหมดนี้จะเป็นพื้นฐานสำคัญของการตัดสินใจลงทุนของนักลงทุนต่างประเทศ

ที่มา : เอกสารเผยแพร่ของกระทรวงคมนาคม

รับมือกับความท้าทายในเวทีโลก

● ลูกค้าเก่าหาย

	USA	>	2.0%
	Japan	>	1.2%
	UK	>	0.9%
	EU	>	-0.2%

ลูกค้าใหม่กำลังมา

8.2%	<	China	
5.9%	<	India	
3.7%	<	Russia	
3.5%	<	Brazil	

ลูกค้าเก่าอย่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปกำลังประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ ลูกค้าใหม่อย่างจีน อินเดีย ยุโรปตะวันออก ละตินอเมริกา และแอฟริกาได้ กลายเป็นประเทศเนื้อหอม และแข่งขันสูงกับนานาประเทศ

อัตราเติบโตทางเศรษฐกิจ 2013

ที่มา: IMF, World Economic Outlook
EUROSTAT
Trading Economics



● น้ำมันแพง จุดไม่อยู่

ในปี 2030 คาดว่าทั่วโลกจะผลิตน้ำมันได้ประมาณ 43 ล้านบาร์เรล/วัน ขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันอาจพุ่งสูงถึง 105 ล้านบาร์เรล/วัน และราคาน้ำมันอาจพุ่งทะยานเกิน 110 \$/บาร์เรล



● ต้นทุนขนส่งสูง เพราะโลกไม่สงบ

ทั้งปัญหาโจรสลัดและปัญหาภัยธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนไม่ว่าจะเป็นค่าประกันภัย ค่าระวางสินค้า และค่าน้ำมันแพงขึ้น



● ใครๆ ก็ใช้ราง

ชุมชนที่รถไฟหยุดหรือผ่านต่างได้รับความเจริญที่ใกล้เคียงกัน ทำให้นานาประเทศหันมาสนใจพัฒนาระบบรางมากขึ้น



● AEC กู้แข่งและโอกาส

ตลาดขนาดใหญ่กว่า 600 ล้านคน ระบบเศรษฐกิจมูลค่ากว่า 60 ล้านล้านบาท แรงงานกว่า 300 ล้านคน และพื้นที่เพาะปลูกรวมกว่า 400 ล้านไร่

ด้วยประสิทธิภาพการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและที่ตั้งของประเทศ เป็นโอกาสที่ไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางแห่งภูมิภาคหลังการรวมกลุ่มใน พ.ศ. 2558



ต่อราง

ดันไทยสู่ศูนย์กลางภูมิภาค



● เปลี่ยนรางเดี่ยวเป็นรางคู่

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟไทยมีระยะทาง 4,043 กิโลเมตร โดยมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 60 กม./ชม. ในการขนส่งผู้โดยสาร และ 39 กม./ชม. ในการขนส่งสินค้า เนื่องจากรางร้อยละ 91 เป็นทางเดี่ยว ซึ่งใน 7 ปีนี้ จะได้รับการปรับปรุงให้เป็นระบบทางคู่หรือทางสามที่จะทำให้รถไฟสามารถเร่งความเร็วได้ถึง 100-120 กม./ชม.

ระยะทางรวม
ทางเดี่ยว
ทางคู่/ทางสาม
โครงข่าย
ขบวนวิ่ง
ปริมาณขนส่งสินค้า
จำนวนผู้โดยสาร

ปัจจุบัน

4,043 กม.
3,685 กม.
358 กม.
47 จังหวัด
200 เที่ยว/วัน
11 ล้านตัน/ปี
45 ล้านคน-เที่ยว/ปี

ในอีก 7 ปี

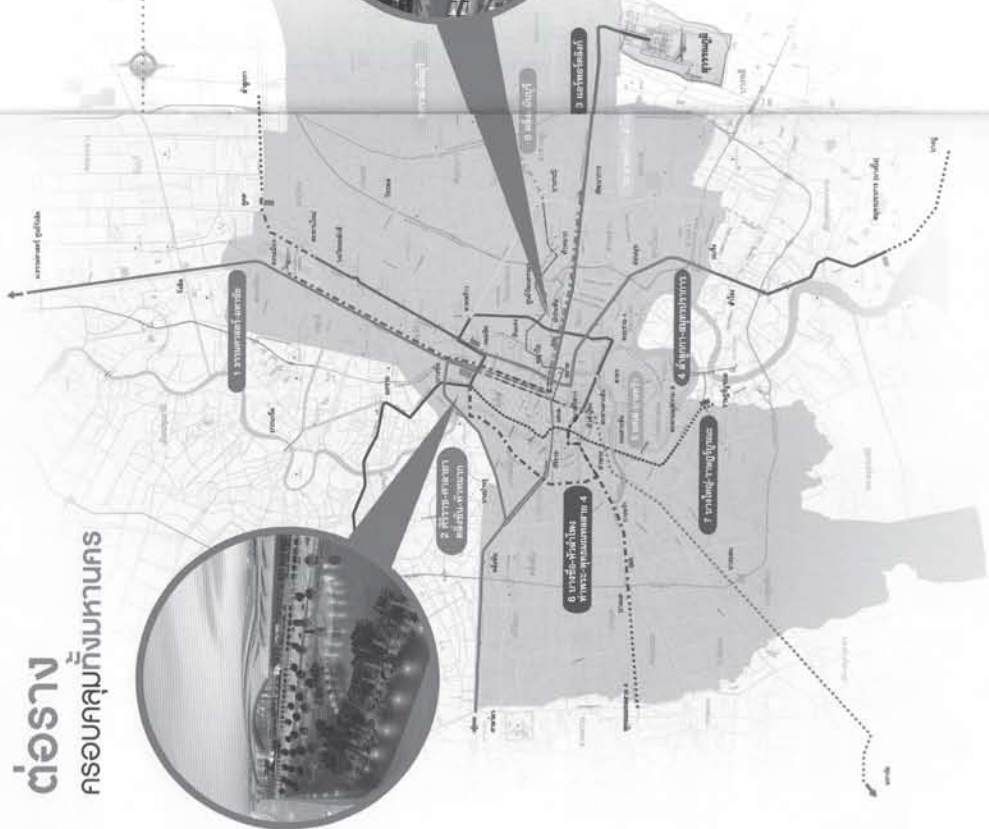
5,097 กม.
1,882 กม.
3,215 กม.
53 จังหวัด
>800 เที่ยว/วัน
>50 ล้านตัน/ปี
>75 ล้านคน-เที่ยว/ปี
อนาคต ทางคู่/เข็ม
อีก 2,857 กม.



● **บุกเบิกเส้นทาง HIGH SPEED** : ในอีก 5 ปี 4 สายทาง 1,447 กม.
ผ่าน 21 จังหวัด | ขบวนวิ่ง 200 เที่ยว/วัน | จำนวนผู้โดยสาร 30 ล้านเที่ยวต่อปี (ปี 2565)

ภายใน 5 ปีข้างหน้าอีกเช่นกัน ที่คนไทยจะได้สัมผัสระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดถึง 250 กม./ชม. สามารถเดินทางจากภาคกลางไปยังภาคเหนือภายในเวลาไม่เกิน 4 ชั่วโมง จากเดิมที่ใช้เวลามากกว่า 12 ชั่วโมง และในอนาคตยังสามารถเดินทางและขนส่งสินค้าประเภทมูลค่าสูงและเน่าเสียจากไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนและกลุ่มประเทศยุโรปด้วยระบบรางที่เป็นมาตรฐานเดียวกันคือ สแตนดาร์ดเกจ ความกว้าง 1,435 เมตร

ต่อราง ครอบคลุมทั้งมหานคร



ปัจจุบัน
4 สายทาง 80 กม.
จำนวนผู้โดยสาร
0.9 ล้านคน-เที่ยววัน

ในอีก 7 ปี
10 สายทาง 410 กม.
จำนวนผู้โดยสาร
5.36 ล้านคน-เที่ยววัน
(กรณีใช้สาย
20 ช่องสถานี)



ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีบริการรถไฟฟ้า
ระยะทางรวม 80 กม. รองรับผู้โดยสารประมาณ
9 แสนคน-เที่ยววัน การพัฒนา-รถไฟฟ้า 10
สายทางจะส่งผลให้การเดินทางของชาวกรุงเทพฯ
และบริเวณรอบนอกเร็วขึ้น เนื่องจากรถไฟฟ้ามี
ความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 40 กม./ชม. เมื่อเทียบกับทางคู่
รถยนต์ในทางในเขตเมืองซึ่งในกรุงเทพฯ มี 6.3-23.5
กม./ชม.

พร้อมทั้งพัฒนา "ระบบตัวร่วม" และ
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสาร
ใช้รถเพียงใบเดียวเดินทางได้ทั้งรถไฟฟ้า รถเมย์ เรือ
ทางด่วน และที่จอดรถ ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางใน
กรุงเทพฯ และมีวินัยต่อผู้โดยสารด้วย ภาครัฐ ภาครัฐ
และประชาชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันกว่า 15,000
ล้านบาท เนื่องจากสัดส่วนการลงทุนได้มาจาก 5% เป็น 30%
ด้วยรถไฟฟ้าเป็นเงินจาก 5% เป็น 30%



ที่มา : เอกสารเผยแพร่ของกระทรวงคมนาคม

เสริมทาง

เชื่อมโยงนานาประเทศถึงประตูบ้าน

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และทางพิเศษ รวมถึงการลงทุนสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า เป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าจากในประเทศ เชื่อมต่อกับโครงข่าย AEC และส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากยิ่งขึ้น จากใน พ.ศ. 2554 ที่มีมูลค่าถึง 870,000 ล้านบาท

• ขยายทางหลวงแผ่นดินให้เป็น 4 ช่องจราจร
ปัจจุบัน ในอีก 7 ปี
12,444 กม. 14,992 กม.
(กำลังก่อสร้าง 433 กม.) (เพิ่ม 42 โครงการ 1,739 กม.)

• ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อด่าน 12 โครงการ
ปัจจุบัน ในอีก 7 ปี
กำลังก่อสร้าง 120 กม. เพิ่มอีก 12 โครงการ 213 กม. รองรับการเชื่อมต่อ การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมต่อสู่ทางหลวงระหว่างประเทศ

• บูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค
ปัจจุบัน ในอีก 7 ปี
ทางชำรุดทรุดโทรม 144 โครงการ 2,027 กม. ได้รับการบูรณะให้ได้มาตรฐานทาง เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งระหว่างภูมิภาค

• ขยายโครงข่ายมอเตอร์เวย์ 3 เส้นทาง
ปัจจุบัน ในอีก 7 ปี
ทางหลวงพิเศษ สร้างเพิ่ม 3 เส้นทาง สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี และถนนกาญจนาภิเษก นครราชสีมา 146 กม. (กำลังก่อสร้าง 57 กม.) บางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี และพิจิตร-มาบตาพุด 326 กม. รวม 529 กม. ลดระยะเวลาในการเดินทางได้ถึง 39%



• เพิ่มสถานีขนส่งสินค้า พัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง
ในอีก 7 ปี มีสถานีขนส่งสินค้า 15 แห่ง ในจังหวัดที่มีนิคมอุตสาหกรรมและด่านการค้าชายแดน คาดว่าจะมีสินค้าขนส่งผ่านสถานีถึง 750.16 ล้านตัน/ปี

• เติมเต็มโครงข่าย Thailand Riviera สาย Royal Coast
ปัจจุบัน ในอีก 7 ปี
155 กม. อีก 328.6 กม. รวม 515.1 กม. จากระยะทางทั้งสิ้น 683 กม. ส่งเสริมการท่องเที่ยวชายทะเล ทั้งในเชิงการเรียนรู้และอนุรักษ์ธรรมชาติ

• ก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่น สนับสนุน Gateway และแก้ปัญหาจราจร
ในอีก 7 ปี พัฒนา 10 โครงการ 160 กม. รองรับท่าเรือและท่าอากาศยานที่สำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับต่างประเทศ



โยงน้ำ

เพิ่มท่าเรือ ขยายประตูส่งออก

ท่าเรือขนส่งทางน้ำ
จ.อ่างทอง



ท่าเรือน้ำตกปากบารา
จ.สตูล

ท่าเรือคลองเตย ๓ แห่ง 2

การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้น
อีก 3 แห่ง ในจุดที่เป็นแหล่งกระจาย
สินค้าและเป็นประตูการส่งออกทั้งฝั่งทะเล
อันดามันและอ่าวไทย ควบคู่ไปกับการ
ปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำ
ภายในประเทศ จะส่งผลให้การขนส่งทางน้ำ
มีปริมาณเพิ่มขึ้นตลอดอายุโครงการ
เฉลี่ยปีละ 29.9 ล้านตัน

ปัจจุบัน	:	ในอีก 7 ปี
ท่าเรือชายฝั่ง 14 แห่ง	:	เพิ่มอีก 4 แห่ง
ท่าเรือสำเภา 5 แห่ง	:	
ปริมาณการขนส่งสินค้า	:	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ
245.379 ล้านตัน/ปี	:	29.9 ล้านตัน
	:	ช่วยประหยัดค่าเชื้อเพลิงได้
	:	ถึง 4,202 ล้านบาท/ปี
	:	ลดค่าใช้จ่ายสิ่งแวดล้อมได้ถึง
	:	75,647 ล้านบาท/ปี

เชื่อมฟ้า

ต่อเติมสุวรรณภูมิ Branding หน้าบ้าน

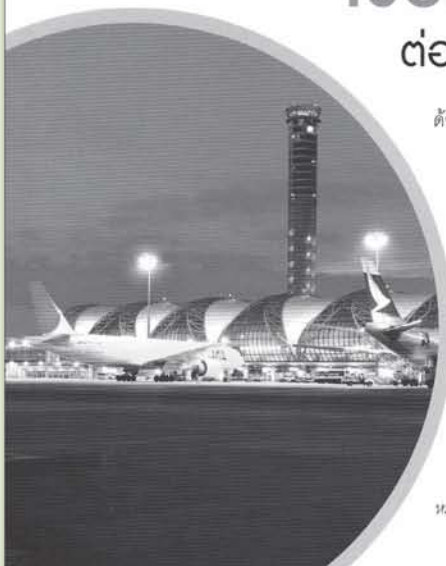
ด้วยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานระยะที่ 2 และก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
เพื่อเพิ่มพื้นที่บริการให้มีขีดความสามารถรองรับ
420,000 เที่ยวบิน/ปี

ปัจจุบัน
ให้บริการปี 2555 จำนวน
314,000 เที่ยวบิน/ปี

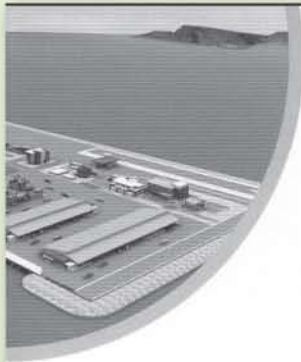
อนาคต
ปี 2560 (ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ)
ขีดความสามารถรองรับ 360,000 เที่ยวบิน/ปี

เมื่อก่อสร้างวิ่งที่ 3 แล้วเสร็จ
ขีดความสามารถรองรับ 420,000 เที่ยวบิน/ปี

หมายเหตุ: ลงทุนโดยใช้เงินรายได้ของหน่วยงาน และแหล่งเงินกู้อื่น

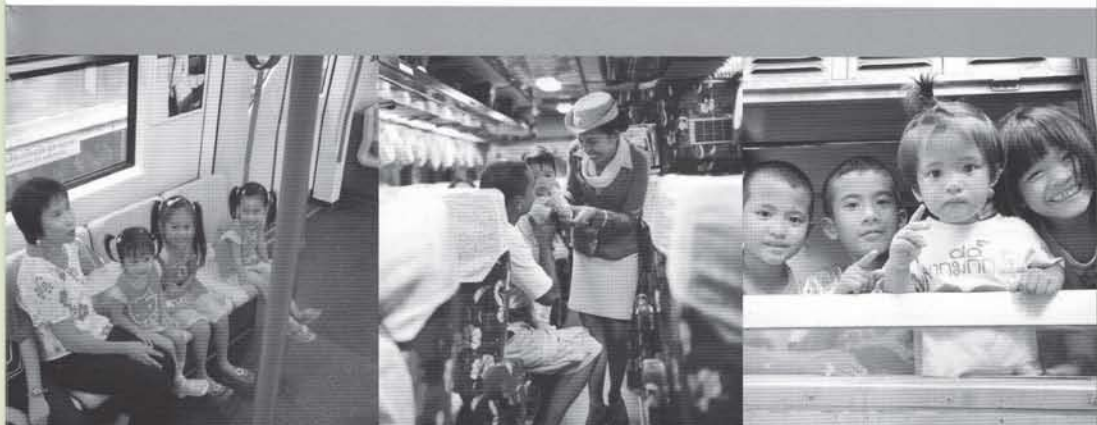


ที่มา : เอกสารเผยแพร่ของกระทรวงคมนาคม



สู่ 10 เป้าหมาย เพื่ออนาคตประเทศ

1. ดัชนีโลกจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่า 2% (ปัจจุบัน 15.2%)
2. สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนตัวลดลงจาก 59% เหลือ 40%
3. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม. และขบวนรถไฟโดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 60 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม.
4. สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจาก 2.5% เป็น 5%
5. สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจาก 15% เป็น 19%
6. ลดความสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาท/ปี
7. สัดส่วนการเดินทางรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจาก 5% เป็น 30%
8. ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญ เพิ่มขึ้น 5%
9. ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคน-เที่ยว/ปี เป็น 75 ล้านคน-เที่ยว/ปี
10. ลดระยะเวลาการเดินทางจาก กทม. ไปยังเมืองภูมิภาค ด้วยรถไฟความเร็วสูงภายในรัศมี 300 กม. รอบกรุงเทพมหานคร ในระยะเวลาไม่เกิน 90 นาที จากเดิมที่ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมง



ที่มา : เอกสารเผยแพร่ของกระทรวงคมนาคม

โลจิสติกส์ทางน้ำของไทย

ปัจจุบันโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับธุรกิจโดยเฉพาะการกระจายสินค้าจาก
ผลิตไปยังผู้บริโภค

ประเทศที่มีพื้นที่ราบกว้างใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย มักจะเชี่ยวชาญโลจิสติกส์ทางบกและทางอากาศ สำหรับประเทศที่เป็นเกาะ เช่น อังกฤษ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น จะชำนาญเรื่องโลจิสติกส์ทางน้ำ ทั้งนี้การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ (Mass Transportation) มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งระหว่างประเทศทั่วโลกนั้น เป็นการขนส่งทางทะเลถึงร้อยละ 90 - 95 ดังนั้นการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางเรือ จึงเป็นภาคโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่งทุกประเภท

ในระยะแรกเรือบรรทุกสินค้ามีลักษณะเรียกว่า Multipurpose Cargo Ship คือ เป็นเรือเอนกประสงค์ที่สามารถบรรทุกได้ทั้งสินค้าเทกองและสินค้าหีบห่อ หรือมีชื่อเรียกอีกอย่างว่า General Cargo Ship สามารถบรรทุกสินค้าได้หลากหลายประเภท จัดเป็นเรือบรรทุกสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional Vessel) ต่อมาเมื่อมีสินค้าที่ต้องการขนส่งทางเรือมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องใช้เรือเฉพาะอย่างในการขนส่งสินค้าแต่ละชนิด สามารถแบ่งชนิดของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ

• เรือบรรทุกสินค้าแห้ง

ประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Multipurpose หรือ General Cargo Ship) เรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel) เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer Cargo Ship)

• เรือบรรทุกสินค้าเหลว

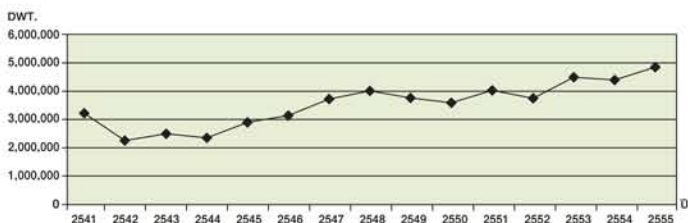
ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) ซึ่งไม่ได้หมายถึงการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงเพียงอย่างเดียว แต่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าเหลวต่างๆ ตั้งแต่ น้ำมันปาล์ม Condensate ไปจนถึงสารเคมีเหลวที่มีการกักตุนสูง นอกจากนี้ยังมีเรือบรรทุกก๊าซ (Gas Carrier) เช่น เรือขนส่ง LPG / NGL





เส้นทางเดินเรือ 3 เส้นทางหลัก คือ สายข้ามแปซิฟิก (Trans - Pacific) สายตะวันออกไกล - ยุโรป (Far East - Europe) และสายข้ามแอตแลนติก (Trans - Atlantic) ซึ่งทุกประเทศต่างก็ให้ความสำคัญกับกองเรือพาณิชย์ของตน อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะระบุว่ากองเรือของผู้ประกอบการประเทศใดมีมากกว่ากัน เนื่องจากหลายประเทศมีการใช้นโยบายเรือจดทะเบียนชนักรง (Nation Flag) เช่น ลิงคโปร์ ปานามา ซึ่งนโยบายนี้มีความสะดวกในการยื่นเอกสารอนุมัติจดทะเบียนอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการมักนำเรือไปจดทะเบียนถือสัญชาติของประเทศอื่นกันมาก

การให้เรือถือสัญชาติไทย เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลในรูปแบบต่างๆ เช่นในด้านต้นทุนการดำเนินงาน ได้แก่ ค่าจดทะเบียนเรือ ค่าตรวจเรือประจำปี ใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับเรือ ซึ่งมีต้นทุนค่าใช้จ่ายถูกกว่าการถือสัญชาติต่างชาติ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ก็จะตกถึงหน่วยงานของรัฐบาลในที่นี้คือ กรมเจ้าท่า ในฐานะที่เป็นผู้กำกับดูแลโดยตรง (Port State Control) และส่งผลดีต่อกิจการต่อเนื่องทางทะเลอื่นๆ เช่น กิจการต่อเรือ ซ่อมเรือ และประกันภัยทางทะเล



หมายเหตุ : * ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทยตั้งแต่ปี 2551 ได้ปรับปรุงข้อมูลใหม่ โดยรวบรวมข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลทะเบียนเรือ
ที่มา : สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า และบริษัทเรือไทย (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555)

สำหรับประเทศไทยกองเรือพาณิชย์ไทย ณ สิ้นปี 2555 ที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 480 ลำ คิดเป็นระวางบรรทุกรวม 4,803,509 เดทเวทตัน (ขนาดเรือ 3,001,623 ตันกรอส) ขยายตัวจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2554 ร้อยละ 10.5 ประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 190 ลำ ระวางบรรทุก 2,173,252 เดทเวทตัน (ขนาดเรือ 1,452,863 ตันกรอส) เรือบรรทุกสินค้าเหลว 290 ลำ ระวางบรรทุก 2,630,257 เดทเวทตัน (ขนาดเรือ 1,548,760 ตันกรอส)

หากพิจารณาจากจำนวนเรือ กองเรือพาณิชย์ไทยส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กมีระวางบรรทุกระหว่าง 500 - 4,999 เดทเวทตัน มีจำนวนทั้งสิ้น 328 ลำ โดยเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 81 ลำ และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 247 ลำ หากพิจารณาจากความสามารถในการบรรทุก เรือที่มีระวางบรรทุกมากกว่า 20,000 เดทเวทตัน มีจำนวนสูงที่สุดถึง 53 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 40 ลำ ระวางบรรทุกรวม 1,281,955 เดทเวทตัน และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 13 ลำ ระวางบรรทุก 1,894,607 เดทเวทตัน โดยระวางบรรทุกของเรือทั้ง 53 ลำนี้ คิดเป็นร้อยละ 66 ของระวางบรรทุกรวมของประเทศ แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการเรือไทย ใช้เรือที่มีระวางบรรทุกมากกว่า 20,000 เดทเวทตัน ในการให้บริการขนส่งเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 1 กองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงขนาด (DWT) ปี 2555

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันรอสขึ้นไป)

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละช่วงของเดทเวทตัน (ร้อยละ)
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	
500 - 4,999	81	182,441	247	521,347	328	703,788	14.65
5,000 - 9,999	46	345,989	28	182,801	74	528,790	11.01
10,000 - 14,999	8	103,440	1	13,925	9	117,365	2.44
15,000 - 19,999	15	259,427	1	17,577	16	277,004	5.77
>=20,000	40	1,281,955	13	1,894,607	53	3,176,562	66.13
รวม	190	2,173,252	290	2,630,257	480	4,803,509	100.00

ที่มา : สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือกรมเจ้าท่า และบริษัทเรือไทย (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555)

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกะพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

การขนส่งทางเรือ

กิจการที่มีผู้ขอรับการส่งเสริมฯ ต่อเนื่อง

กิจการขนส่งทางเรือเป็นกิจการที่มีผู้ขอรับส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นกิจการขนส่งพื้นฐานที่สำคัญ การลงทุนมีทั้งเพื่อขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีจำนวนเรือให้บริการเพิ่มขึ้น และการลงทุนเพื่อทดแทนลำเก่าที่ปลดระวางและจำหน่ายออกไปโดย ณ เดือนเมษายน 2556 มีเรือที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมฯ รวม 463 ลำ โดยเป็นโครงการที่อนุมัติในปี 2556 จำนวน 15 โครงการ ประกอบด้วย เรือหลากหลายประเภท ไม่จำกัดเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าแห้ง หรือเรือบรรทุกสินค้าเหลว ตามประเภทหลักที่จำแนกโดยกรมเจ้าท่า แต่รวมถึงกิจการเรือลากจูง เรือลำเลียง และเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียม

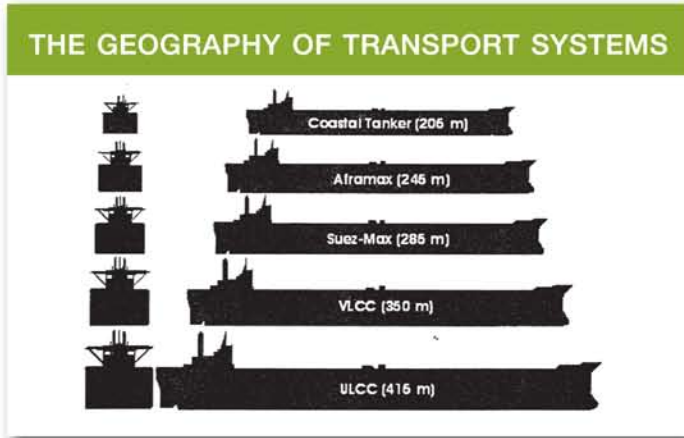
กลุ่มเดินเรือฟรีเชียน เป็นกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าแห้ง และเทกองรายใหญ่ที่ขอรับส่งเสริมฯ มีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก ลักษณะเป็นเรือเนกประสงค์ขนาดระวางบรรทุกระหว่าง 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน (Small Handy Size Dry Cargo) สามารถบรรทุก

สินค้าเทกองได้หลากหลายประเภท ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาด เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าได้หลายชนิด โดยจะรับบรรทุกสินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ การเดินเรือเป็นแบบไม่ประจำเส้นทาง ขึ้นกับความต้องการของผู้ว่าจ้าง ซึ่งเป็นจุดเด่นในการทำธุรกิจของบริษัท ปัจจุบันมีกองเรือทั้งสิ้น 36 ลำ

กลุ่มมณฑล เป็นกลุ่มเดินเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมรายใหญ่ของไทย ให้บริการเดินเรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชนิดต่างๆ เช่น เบนซิน ดีเซล รวมถึง condensate และน้ำมันดิบ เส้นทางบริการตามชายฝั่งภายในประเทศระหว่าง ระยอง - ศรีราชา - กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี - สงขลา ด้วยเรือขนาดประมาณ 2,000 - 5,000 เดทเวทตัน จำนวน 17 ลำ กิจการในกลุ่มได้ขยายการลงทุนเดินเรือเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเล โดยมีเรือให้บริการประเภท Accommodation Barge 1 ลำ ขนาด 10,677 เดทเวทตัน เพื่อใช้เป็นที่พักสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานกลางอ่าวไทย มีครนในการขนย้ายเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ไปตามแท่นขุดเจาะก๊าซธรรมชาติตามที่ถูกค้าต้องการ

ปัจจุบันขยายการลงทุนโดยจัดซื้อเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่หรือเรียกว่า VLCC (Very Large Crude Carrier) จำนวน 6 ลำ เพื่อให้บริการเป็นคลังเก็บน้ำมันดิบกลางทะเล มีระวางบรรทุกประมาณ 200,000 - 300,000 เดทเวทตัน ตัวเรือมีความกว้าง 58 เมตร ยาว 328 เมตร ลึก 30 เมตร สามารถบรรทุกน้ำมันได้ครั้งละ 326 ล้านลิตร

หรือประมาณ 2 ล้านบาร์เรลโดยจอดเป็นคลังเก็บสินค้ากลางทะเล เพื่อขนถ่ายให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลางและขนาดเล็ก



ผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่ คือ บริษัท ฮาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ มีเครือข่ายให้บริการครอบคลุมประเทศแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรมลายู ตะวันออกกลางและออสเตรเลีย สินค้าที่จัดส่งมีหลากหลายชนิด ทั้งที่เป็นสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าวหอมมะลิ บรรจุกุ้ง ข้าวโพด ยางพารา ดอกไม้ ผลไม้สด ปลา กุ้ง เนื้อวัว และสินค้าอุตสาหกรรม เช่น เคมีภัณฑ์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารกระป๋อง ปัจจุบันมีเรือที่ได้รับส่งเสริมฯ 12 ลำ ระบายบรรทุกประมาณ 9,000 - 30,000 เดทเวทตัน ความสามารถในการบรรทุกอยู่ในช่วงระหว่าง 900 - 2,400 ทีอียู

สำหรับการเดินเรือในลำน้ำภายในประเทศ เป็นการขนส่งโดยใช้เรือลำเลียงบรรทุกสินค้าเทกองต่างๆ เช่น ไม้สับ น้ำตาล ปุ๋ย มันสำปะหลัง กากถั่ว ข้าวโพด แร่เหล็ก ปูนซีเมนต์ เส้นทางไปและกลับระหว่างเกาะสี่ซั้งกับท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก ท่าจีน บางปะกงเรือที่ใช้ขนส่งโดยมากแล้ว จะต่อจากอู่เรือภายในประเทศ โดยบริษัทกลุ่ม Double A มีจำนวนเรือลำเลียงที่ได้รับส่งเสริมฯ มากที่สุดถึง 42 ลำ

ในขณะที่ผู้ประกอบการเรือลำเลียงรายใหญ่ที่ขอรับส่งเสริมฯ คือ เอส.พี.อินเตอร์ มารีน มีเรือลำเลียงให้บริการ 160 ลำ ขอรับส่งเสริมฯ 34 ลำ การเดินเรือในแม่น้ำนอกจากความลึกของร่องน้ำที่เพียงพอต่อ



การเดินเรือแล้ว ระยะของสิ่งปลูกสร้างเหนือน้ำที่เหมาะสม เช่น สะพาน ตอม่อ สายไฟฟ้า ท่อส่งน้ำ ก็เป็นส่วนสำคัญที่เสริมการคมนาคมทางน้ำที่ปลอดภัย

บีไอโอ จัดให้ธุรกิจขนส่งทางเรือเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญในการลงทุนเป็นพิเศษ สามารถขอรับการส่งเสริมฯ ได้ในประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ ในหมวดประเภทย่อย 7.9.4 กิจการขนส่งทางเรือ มีขนาดการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท จะได้รับสิทธิและประโยชน์สูงสุดตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1 / 2543 คือ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี โดยในส่วนของเครื่องจักร (เรือ) สามารถขอใช้เครื่องจักรใช้แล้วในโครงการได้ ทั้งนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า เรื่องความเหมาะสมของเครื่องจักรที่จะนำมาใช้ในโครงการ

การยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ จะช่วยเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้าและช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไปพร้อมๆ กัน ซึ่งถ้าประเทศสามารถควบคุมกิจการโลจิสติกส์ใน Supply Chain ของตนได้ ก็จะเป็นผู้มีอำนาจต่อรองสูงสุดและเป็นผู้ควบคุม Supply Chain ซึ่งหมายถึงผลกระทบตอบแทนที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย 

การพ่อนคลายมาตรการทางภาษี และการเงินเพื่อสนับสนุนการลงทุนไทยในต่างประเทศ

ในระยะที่ผ่านมามีเห็นได้ว่าภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมสนับสนุนให้นักลงทุนไทย ไปลงทุนยังต่างประเทศ โดยรัฐบาลได้ออกกฎหมายและมาตรการต่างๆ มากมาย เพื่อเอื้อให้เกิดการลงทุนในต่างประเทศมากยิ่งขึ้น ในบทความนี้ จึงขอแนะนำการพ่อนคลายมาตรการทางภาษี และการเงินของหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง ซึ่งเป็นเรื่องจำเป็นที่ นักธุรกิจไทยต้องรู้หากต้องการไปลงทุนในต่างประเทศ

มาตรการของกรมสรรพากร

นอกจากนี้ บางประเทศยังมีกฎหมายที่มีผลตามไปควบคุมบุคคล หรือบริษัทของคนในประเทศตนเองในต่างประเทศอีกด้วย (Extraterritorial Laws) เช่น บุคคลหรือบริษัทสหรัฐฯ ที่มาลงทุนในประเทศไทย ยังต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายสหรัฐฯ บางฉบับด้วย โดยกฎหมายที่สำคัญคือ กฎหมายป้องกันการผูกขาด กฎหมายห้ามค้ากับประเทศศัตรู กฎหมายเกี่ยวกับห้ามให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศ เป็นต้น

ปัจจุบันประเทศไทยได้เก็บภาษีอากรโดยใช้หลักการ Worldwide Income Tax System กล่าวคือ ไม่ว่ารายได้จะมาจากที่ไหนในโลก ต้องนำมารวมเสียภาษีในประเทศของตนเอง โดยมีเจตนารมณ์เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีทั้งรายได้จากในประเทศและต่างประเทศ ขณะที่บางประเทศใช้ระบบ Territorial System โดยเสียภาษีเฉพาะรายได้จากภายในประเทศเท่านั้น

สำหรับกรณีการเสียภาษีของไทยภายใต้หลักการ Worldwide Income Tax System เช่น กรณีของผู้ลงทุนหรือบริษัทไทยไปลงทุนในประเทศอินโดนีเซีย ผู้ลงทุนหรือบริษัทไทยนั้น ก็ยังต้องอยู่



ได้บังคับกฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศไทย รวมถึงกฎหมาย ภาษีอากร ซึ่งนับเป็นภาระภาษีอย่างมากต่อนักลงทุน เนื่องจากต้อง เสียภาษีซ้ำซ้อนใน 2 ประเทศ ดังนั้น บริษัทเอกชนไทยที่ไปลงทุนใน ต่างประเทศมักมีแนวโน้มจะไม่ส่งกำไรกลับเข้าประเทศ

เพื่อแก้ไขปัญหานี้ กรมสรรพากรมีมาตรการช่วยเหลือ นักลงทุนที่นำเงินไปลงทุนในต่างประเทศ และมีเงินได้หรือเงินปันผล ที่ได้รับจากการลงทุนในต่างประเทศกลับประเทศ แต่มาตรการที่ ดำเนินการจะจำกัดเฉพาะ การลดภาระภาษีแก่การลงทุนไทยใน ต่างประเทศเท่านั้น ยังไม่ถึงขั้นเป็นการให้สิทธิและประโยชน์ เพื่อ ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศเหมือนกับนโยบายของบางประเทศ

อนึ่ง ประเด็นปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่ง ของมาตรการช่วยเหลือ การลงทุนไทยในต่างประเทศของกรมสรรพากร จากการศึกษาของ บริษัทที่ปรึกษาพบว่าบริษัทไทย ที่ไปลงทุนในต่างประเทศจะรู้สึกสับสน เกี่ยวกับการเสียภาษีอากร แม้สอบถามเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรจำนวนมาก แต่ยังคงตอบคำถามไม่ตรงกันและยังมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน เพื่อ แก้ไขปัญหานี้ กรมสรรพากรจึงมีแผนจะจัดตั้งสำนักบริการภาษีระหว่าง ประเทศขึ้น

ให้นำภาษีที่ชำระในต่างประเทศมาหักเป็นรายจ่ายในไทย

มาตรการแรก มาตรา 65 ตรี (รายจ่ายต้องห้าม) แห่งประมวล รัษฎากร อนุญาตให้นำภาษีที่ได้เสียในต่างประเทศไปหักเป็นรายจ่าย ในการคำนวณกำไรสุทธิ

มาตรการที่สอง กรณีเป็นกิจการสาขาในต่างประเทศ พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้น รัษฎากร ฉบับที่ 300 พ.ศ. 2539 สำหรับเงื่อนไขต้องเป็นบริษัทหรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย โดยภาษีเงินได้นิติบุคคล ที่เสียในต่างประเทศที่สามารถเครดิตภาษีในประเทศไทย ต้องเป็น ภาษีเงินได้ที่คำนวณจากกำไรสุทธิหรือจากรายได้ก่อนหักรายจ่ายใดๆ หรือภาษีเงินได้นิติบุคคลที่คำนวณจากเงินได้ที่ได้ จากบริษัทหรือ ห้างหุ้นส่วนในต่างประเทศ

สำหรับการคำนวณภาษีในประเทศไทย ต้องนำเงินได้ใน ต่างประเทศมารวมกับการคำนวณภาษีของบริษัทที่อยู่ในประเทศไทย

ทั้งนี้ จะอนุญาตให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้เป็น จำนวนเงินได้ที่เสียไปในต่างประเทศ แต่ต้องไม่ เกินจำนวน ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ต้องเสียใน ประเทศไทย (เครดิตภาษี) จากการศึกษาของ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ไม่มีข้อร้องเรียนถึง ปัญหาด้านภาษีอากรในกรณีนี้แต่ประการใด

มาตรการที่สาม เป็นความตกลงเพื่อการ เว้นการเก็บภาษีซ้อน (DTA) ในกรณีที่ผู้มีถิ่น ที่อยู่ในประเทศไทยได้รับเงินได้ ซึ่งได้เสียภาษี ในต่างประเทศแล้ว ไทยจะยอมให้มีการหัก ภาษีที่เก็บจากเงินได้ดังกล่าวเป็นจำนวนเท่ากับ ภาษีที่ได้ชำระในต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การ หักนี้ต้องไม่เกินกว่าจำนวนภาษีไทยที่คำนวณไว้ ก่อนที่จะยอมให้มีการหักดังกล่าวจากเงินได้ (เครดิตภาษี)

ยกเว้นภาษี สำหรับเงินปันผลจากต่างประเทศ

มาตรการที่สี่ เป็นกรณีตั้งบริษัทในเครือใน ต่างประเทศ พระราชกฤษฎีกาออกตามความใน ประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร ฉบับ ที่ 442 พ.ศ. 2548 เพิ่มเติมมาตรา 5 วิสตี แห่ง พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวล รัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2500 เป็นกรณีการไปลงทุนในต่างประเทศ ในรูปการจดทะเบียนบริษัทในต่างประเทศ การ ลงทุนในรูปแบบนี้จะได้รับผลตอบแทนในรูป เงินปันผล ได้กำหนดให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับ เงินที่เป็นเงินปันผลซึ่งได้รับจากบริษัทที่ตั้ง ขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

- บริษัทต้องถือหุ้นในบริษัทที่จ่ายเงินปันผล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือนนับแต่วันที่ถือหุ้นนั้นมาจนถึงวันที่ได้รับ เงินปันผล

- เงินปันผลต้องมาจากกำไรสุทธิที่มีการเสียภาษีในประเทศผู้จ่ายเงินปันผล โดยอัตราภาษีต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 15 ของกำไรสุทธิ ทั้งนี้ไม่ว่าประเทศของบริษัทผู้จ่ายเงินปันผลจะมีกฎหมายลดหรือยกเว้นภาษีสำหรับกำไรสุทธิให้แก่บริษัทหรือไม่ก็ตาม

พรฎ. 442 ได้รับความนิยมนสูงสุด แต่ยังมีข้อจำกัด

แม้ พรฎ. 442 นับว่าได้รับความนิยมใช้เนื่องจากจะไม่ต้องเสียภาษีในประเทศเลยหากเป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่กำหนด อย่างไรก็ตาม พรฎ. 442 ยังมีข้อจำกัดหลายประการ

ประการแรก แม้ว่า พรฎ. 442 กำหนดว่ากรณีประเทศของผู้จ่ายเงินปันผลมีกฎหมายลดหรือยกเว้นภาษีสำหรับกำไรสุทธิให้แก่ผู้จ่ายเงินปันผล ผู้รับเงินปันผลยังคงได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินปันผลนั้น และถ้ากฎหมายกำหนดให้ผู้จ่ายเงินปันผลมีสิทธิ์นำภาษีที่หักจากเงินปันผล และภาษีที่ได้ชำระในต่างประเทศมาเครดิตในการคำนวณภาษีเงินได้ของผู้จ่ายเงินปันผล กรณีนี้ผู้รับเงินปันผลยังคงได้รับยกเว้นภาษีเงินได้เงินปันผลนั้น

แต่ในทางปฏิบัติ บริษัทไทยนิยมไปทำธุรกิจ ในต่างประเทศผ่านบริษัทโฮลดิ้งที่ตั้งจดทะเบียนในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ โดยบริษัทโฮลดิ้งไม่ได้ทำธุรกิจจริง เป็นเพียงไปลงทุนในบริษัทลูกในต่างประเทศ เช่น อินโดนีเซีย อีกต่อหนึ่ง หากกฎหมายของประเทศที่บริษัทโฮลดิ้งไปตั้งจดทะเบียนบริษัท ได้กำหนดให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สำหรับเงินปันผลให้แก่ผู้จ่ายเงินปันผล ไม่ต้องนำไปรวมคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลได้แล้ว กรณีนี้บริษัทไทยผู้รับเงินปันผลจากบริษัทโฮลดิ้งในต่างประเทศ จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้

นิติบุคคลสำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นเงินปันผลแต่อย่างใด

ตัวอย่างหนึ่ง คือ บริษัทไทยได้รับเงินปันผลจากบริษัท L ซึ่งบริษัทไทยถือหุ้นเป็นสัดส่วน ร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมดและเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือนนับแต่วันที่ได้หุ้นนั้น มาจนถึงวันที่ได้รับเงินปันผล โดยเงินปันผลดังกล่าวบริษัท L ได้รับมาจากบริษัท H ซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศอินโดนีเซีย

และเนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีกฎหมายยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผล บริษัท L จึงไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากบริษัท H ไปรวมคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัท L ในประเทศสิงคโปร์ ดังนั้น บริษัทไทยจึงไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากบริษัท L ตามมาตรา 5 วิสติ แห่งพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2496 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 442) พ.ศ. 2548

ประการที่สอง พรฎ. 442 พิจารณาเฉพาะอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไรสุทธิในต่างประเทศเท่านั้นว่าต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 15 ไม่ครอบคลุมภาษีประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น กรณีลงทุนในประเทศมัลดีฟซึ่งมีการเก็บภาษีอื่นนอกเหนือจากภาษีจากกำไรสุทธิ ดังนั้น ภาษีอื่นๆ ที่ได้ชำระแล้วจะไม่สามารถนำมาคำนวณรวมได้

ประการที่สาม พรฎ. 442 เป็นการยกเว้นภาษีอากรครอบคลุมเฉพาะรายได้ในรูปเงินปันผลเท่านั้น ไม่ครอบคลุมกำไรจากการขายกิจการ เป็นต้นว่า กรณีบริษัทไทยไปลงทุนในบริษัทต่างประเทศโดยตรง และต่อมาขายหุ้นในบริษัทนั้น จะต้องเสียภาษีเงินได้ในประเทศไทยหากมีกำไรจากการขายหุ้นในกิจการในต่างประเทศ ยกเว้นกรณีลงทุนทางอ้อมผ่านบริษัทโฮลดิ้งในต่างประเทศ จะไม่มีภาระภาษีนี้เพราะถือว่าเป็นกำไรจากการขายหุ้นของบริษัทในต่างประเทศ

อนึ่ง กรมสรรพากรได้เคยมีนโยบายจะปรับปรุงหลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ 442 เพื่อให้ผ่อนปรนมากขึ้น โดยให้สามารถลดสัดส่วนการถือหุ้นลงจากเดิมขั้นต่ำร้อยละ 25 เหลือร้อยละ 10 การผ่อนปรนกรณีถือหุ้นหลายชั้นผ่านบริษัท Holding ได้ เนื่องจากเดิมไม่ครอบคลุมหากพิสูจน์ได้ว่าเงินปันผลดังกล่าวเป็นรายได้ที่ได้เสียภาษีเงินได้นิติบุคคลมาแล้วในต่างประเทศ

ข้อเสนอแต่ยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ทำให้ยังไม่ได้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป เนื่องจากเห็นว่ายังไม่ใช่เรื่องที่น่าเป็นห่วงด่วน ยังมีเวลาในการศึกษาข้อดีข้อเสียที่จะเกิดขึ้นอย่างรอบคอบ โดยได้พิจารณาเห็นว่าอาจจะมึจุดรั่วไหล ทำให้มีการเลี่ยงภาษีขึ้น เป็นต้นว่า เดิมทำธุรกิจของไทยและส่งออกขายไปขายในต่างประเทศ เมื่อมีรายได้ก็เสียภาษีเงินได้นิติบุคคลตามปกติ

แต่บริษัทดังกล่าวอาจอาศัยช่องว่างทางกฎหมาย โดยออกไปจัดตั้งบริษัทลูกในต่างประเทศ เพื่อจำหน่ายสินค้าแทนบริษัทในประเทศ และสามารถนำรายได้กลับเข้าประเทศโดยไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล เพราะถือเป็นกำไรจากการลงทุนในต่างประเทศ

สิทธิประโยชน์ทางภาษีของ ROH ตามรูปแบบที่สอง



ROH ครอบคลุมยกเว้นภาษีเงินปันผลจากต่างประเทศ

นอกจากกรณีธุรกิจทั่วไปแล้ว รัฐบาลได้มีนโยบายพิเศษส่งเสริมกิจการสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค (ROH) เป็นการเฉพาะ ซึ่งครอบคลุมถึงการยกเว้นรายได้จากการไปลงทุนยังต่างประเทศด้วย โดยมี 2 มาตรการให้เป็นทางเลือก ดังนี้

มาตรการแรก ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 405) พ.ศ. 2545

- ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลจากกิจการในต่างประเทศ และลดภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
- ค่าลิขสิทธิ์ที่ได้รับจากวิสาหกิจในเครือทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงดอกเบี้ยจากเงินกู้ยืมที่ ROH กู้มาเพื่อให้อู่ต่อ ได้รับสิทธิ์ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 10
- บุคลากรต่างชาติที่ทำงานในสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค ซึ่ง

เป็นผู้บริหารหรือผู้เชี่ยวชาญระดับสูง ได้รับสิทธิ์ที่จะลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาในอัตราร้อยละ 15 เป็นเวลาไม่เกิน 4 ปี

มาตรการที่สอง ตามพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 508) พ.ศ. 2553

- ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากวิสาหกิจในเครือในต่างประเทศเป็นเวลา 10 รอบระยะเวลาบัญชีต่อเนื่องกัน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา





- ค่าสิทธิที่ได้รับจากวิสาหกิจในเครื่องจักรในและต่างประเทศ รวมถึงดอกเบี้ยจากเงินกู้ยืมที่สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาคได้กู้มาเพื่อให้กู้ยืมต่อได้รับสิทธิ์ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 10

- บุคลากรต่างชาติที่ทำงานในสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค ซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้เชี่ยวชาญระดับสูง ได้รับสิทธิ์ลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาในอัตราร้อยละ 15 เป็นเวลา 8 ปี

อนึ่ง หากผลการดำเนินงานมีคุณสมบัติครบตามกำหนดทุกกรอบระยะเวลาบัญชี และในปีที่ 10 มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ ROH ที่จ่ายให้ผู้รับในประเทศไทยสะสมรวมกันเกินกว่า 150 ล้านบาท มีสิทธิ์ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลาได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเงินได้นิติบุคคลต่ออธิบดีกรมสรรพากรออกไปอีกไม่เกิน 5 รอบระยะเวลาบัญชี

ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไข

นอกจากเสนอทางเลือกเพื่อเพิ่มสิทธิและประโยชน์ให้กับนักลงทุนเพื่อจูงใจให้เข้ามาจัดตั้ง

สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาคแล้ว กรมสรรพากรยังได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการรับสิทธิประโยชน์ในกรณีต้องการสิทธิและประโยชน์พิเศษแบบใหม่ข้างต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- กำหนดทุนจดทะเบียนชำระแล้วในวันสุดท้ายของแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี ขั้นต่ำ 10 ล้านบาท

- แทนที่จะกำหนดสัดส่วนรายได้จาก ROH เป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของรายได้ทั้งหมด ตามรูปแบบเดิม ได้กำหนดเงื่อนไขว่าต้องดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้ สำหรับการใช้สิทธิภาษีเงินได้นิติบุคคล เพื่อให้เกิดการลงทุนและการใช้จ่ายภายในประเทศ

- ค่าใช้จ่ายขั้นต่ำ 15 ล้านบาทต่อปี แต่ไม่รวมถึงค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน รายจ่ายในการดำเนินงานที่จ่ายไปต่างประเทศ ค่าวัสดุดิบ ค่าสิทธิ ค่าส่วนประกอบ และค่าบรรจุภัณฑ์ หรือ

- เงินลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาคที่จ่ายให้กับผู้รับในประเทศไทย โดยเป็นการชำระเงินในปีนั้นๆ ขั้นต่ำ 30 ล้านบาทต่อปี

- ผ่อนปรนจากปัจจุบันต้องตั้งบริษัทในเครือหรือสาขาต่างประเทศอย่างต่ำ 3 แห่งตั้งแต่ปีแรก ปรับปรุงเป็นอย่างต่ำ 1 แห่งในปีแรก เพิ่มเป็นอย่างต่ำ 2 แห่งตั้งแต่ปีที่ 3 และเพิ่มเป็นอย่างต่ำ 3 แห่ง ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป เพื่อแบ่งเบาภาระในช่วงแรกของการดำเนินธุรกิจ

- กำหนดพนักงานที่ปฏิบัติการในส่วนของ ROH ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ต้องเป็นพนักงานที่มีทักษะและความรู้ขั้นต่ำตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรกำหนด เป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนเจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่ปฏิบัติงานในส่วนของ ROH ตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่ 3 นับตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีแรกที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษี เพื่อเพิ่มช่องทางการสร้างทักษะ ความรู้ และความชำนาญให้แก่แรงงานในระบบ ทั้งนี้ สำหรับพนักงานที่มีทักษะและความรู้ขั้นต่ำเป็นทั้งคนไทยและต่างชาติ ได้กำหนดว่ากรณีคนต่างด้าวที่ได้รับอนุมัติจากบีโอไอ จะเป็นผู้ชำนาญการหรือผู้เชี่ยวชาญ ส่วนคนไทยจะกำหนดได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร

- กำหนดค่าตอบแทนให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานในส่วนของ ROH จำนวนอย่างน้อย 5 คน เป็นจำนวนไม่น้อยกว่าคนละ 2.5 ล้าน

บาทต่อปี ตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่ 3 นับตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีแรกที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษี เพื่อให้เกิดการใช้จ่ายภายในประเทศ และการนำเข้าเงินตราจากต่างประเทศ

- วิสาหกิจในเครือในประเทศไทยและในต่างประเทศหรือสาขาในต่างประเทศของ ROH ต้องมีผู้บริหารและพนักงานดำเนินการจริง และมีการประกอบกิจการจริงตามวัตถุประสงค์ของกิจการนั้น หรือตามที่แจ้งไว้กับกรมสรรพากร โดยวิสาหกิจในเครือในต่างประเทศหรือสาขาต่างประเทศต้องมีสถานที่อยู่จริงในต่างประเทศ

- แจ้งการเป็น ROH ภายใน 5 ปี นับแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

- กรณี ROH มีคุณสมบัติไม่ครบตามที่กำหนดข้างต้นในรอบระยะเวลาบัญชีใด ให้หมดสิทธิ์การได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่ได้จัดแจ้งเป็น ROH

ปัญหาหนึ่งที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากรโดยตรง คือ กฎหมายภาษีอากรของไทยยังล้าสมัยไม่เอื้ออำนวยต่อการไปลงทุนหรือทำธุรกิจ ในต่างประเทศ โดยนายอวยพร ต้นละมัย ที่ปรึกษาภาษีแห่งบริษัทติลลอยท์ทูลูโซมัทสึโซยเคทท์ปริกษา จำกัด ได้ให้ทัศนะว่าเป็นกฎหมายที่เขียนขึ้นมานานแล้ว ในสมัยที่ยังมีบริษัทไทยไปลงทุนในต่างประเทศน้อยมาก ยังไม่มีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยทันต่อเหตุการณ์ เช่น กรณีบริษัทไทยไปทำธุรกรรมในต่างประเทศเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ตามกฎหมายภาษีอากรของไทย ต้องแปลงค่าเป็นเงินบาททุกรายการ โดยยกตัวอย่างว่า การบินไทยมีสาขาในต่างประเทศ ทุกครั้งที่ขายตั๋ว 1 ใบ ต้องคำนวณเป็นเงินบาททุกรายการ นับเป็นภาระที่ยุ่งยากมาก

สปท.ผ่อนคลายนโยบายด้าน Forex

ธนาคารแห่งประเทศไทยได้เน้นมาตรการผ่อนคลายนโยบายในด้านส่งเงินออกไปลงทุนยังต่างประเทศมากขึ้นตามลำดับ โดยกฎเกณฑ์ที่แก้ไขเมื่อเดือนตุลาคม 2553 ได้กำหนดว่ากรณีเป็นนิติบุคคลแล้ว สามารถลงทุนในต่างประเทศในรูปการถือหุ้นเป็นสัดส่วนตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป และให้กู้แก่กิจการในเครือในต่างประเทศสามารถดำเนินการตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตก่อน แต่หากเป็นการลงทุนในรูปแบบอื่นยังต้องขออนุญาต

ก่อนตามขั้นตอนเดิม ขณะที่การให้กู้ยืมแก่บริษัทนอกเคอร์เรncyสูงสุดไม่เกิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี

ทีมวิจัยของสำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้เคยศึกษาโดยทำ Sensitivity Analysis เมื่อปี 2554 พบว่าหากนำเงินไปลงทุนในต่างประเทศจะช่วยลดแรงกดดันการเพิ่มค่าเงินบาทค่อนข้างมากโดยหากไปลงทุนเพิ่มขึ้น 2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ อัตราแลกเปลี่ยนจะอ่อนค่าลง 0.6 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ

ปัจจุบันธนาคารแห่งประเทศไทยกำลังเร่งดำเนินการ ตามแผนแม่บทเงินทุนเคลื่อนย้าย เพื่อให้ให้นักลงทุนไทยและบริษัทไทย นำเงินออกไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น เพราะถือเป็นการกระจายความเสี่ยงของบริษัทไทยและเศรษฐกิจไทย เนื่องจากหากเกิดการชะลอตัวในประเทศ บริษัทไทยยังมีความมั่งคั่งที่อยู่ในต่างประเทศ และการนำเงินออกไปยังจะช่วยลดเงินทุนสำรองที่อยู่ในระดับสูงมากลงได้ด้วย

สำหรับแผนแม่บทเงินทุนเคลื่อนย้ายของธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนดจะผ่อนคลายนโยบายที่ให้การไปลงทุนต่างประเทศมากยิ่งขึ้น ทั้งการลงทุนในหุ้นต่างชาติ ตราสารอนุพันธ์ ทั้งการเพิ่มนักลงทุนบุคคล เพิ่มประเภทตราสารหนี้ ตราสารทุนในการลงทุน และขยายวงเงินให้ออกไปได้ นอกจากนี้ยังจะผ่อนคลายนโยบายการยกเลิกสัญญาการป้องกันความเสี่ยงค่าเงินบาท

อย่างไรก็ตาม ธนาคารแห่งประเทศไทยเห็นว่าข้อจำกัดสำคัญของนักลงทุนไทย คือ ยังขาดความรู้ความสามารถ และทักษะในการดูแลความเสี่ยงและการลงทุนสินทรัพย์ของต่างประเทศ ซึ่งจะต้องใช้เวลาระยะหนึ่งกว่าจะสามารถพัฒนาความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้



ประเภทธุรกรรม		วงเงิน	
		นิติบุคคล	บุคคลธรรมดา
ลงทุน	ลงทุนโดยถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 10	ตามความจำเป็น	100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ**
	ลงทุนในกิจการในเครือ		
	ลงทุนกรณีอื่น	ขออนุญาต*	ขออนุญาต
ให้กู้ยืม	กิจการในเครือ	ตามความจำเป็น	100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ**
	ไม่ใช่กิจการในเครือ	50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	ขออนุญาต

หมายเหตุ * ยกเว้นผู้ลงทุนสถาบัน 8 ประเภทสามารถลงทุนในหลักทรัพย์ในต่างประเทศได้วงเงิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

** นับวงเงินรวมกัน

สนับสนุนระดมทุน ในสกุลเงินตราต่างประเทศ

ธนาคารแห่งประเทศไทยยังได้พยายามส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถระดมทุนระยะยาวในสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะเงินเหรียญสหรัฐฯ (USD Funding) เนื่องจากรายได้จากการลงทุนในต่างประเทศจะเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ หากระดมเงินในรูปแบบเงินบาทแล้ว จะเกิดการ Mismatch ขึ้น เกิดเป็นความเสี่ยงเงินด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศได้ โดยปัจจุบันตลาดสินเชื่อในประเทศไทยมีสภาพคล่องค่อนข้างมากเกี่ยวกับ USD Funding ในระยะสั้นไม่เกิน 1 ปี ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทยให้สภาพคล่องแก่ระบบการเงินระยะสั้นอย่างต่อเนื่อง

แต่การปล่อยสินเชื่อในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ในระยะยาวกว่า 1 ปี ผ่านธุรกรรม Swap ยังมี Supply น้อย ทำให้อัตรากู้ยืมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ อยู่ในระดับสูง นับเป็นอุปสรรคต่อการระดมทุนเพื่อไปลงทุนในต่างประเทศ ยกเว้นนักลงทุนจะระดมทุนจากต่างประเทศหรือกู้ยืมเงิน

จากสถาบันการเงินต่างประเทศ โดยธนาคารแห่งประเทศไทยมีแผนจะศึกษาแนวทางเพิ่ม USD Funding ระยะยาวขึ้น เช่น การอนุญาตให้ภาคเอกชนออก FX Bonds ในประเทศไทย ฯลฯ

ทกเกียรติก่อตั้ง SWF เพื่อนำเงินไปลงทุนต่างประเทศ

ไทยมีทุนสำรองระหว่างประเทศจำนวนมาก โดยสำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้เคยวิเคราะห์เมื่อเดือนมีนาคม 2555 อยู่ที่ระดับ 179 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ นับว่ามากเป็นอันดับ 15 ของโลก และเมื่อเปรียบเทียบกับ GDP อยู่ที่ระดับร้อยละ 52 ของ GDP มากเป็นอันดับ 6 ของโลก รองจากฮ่องกง แอลจีเรีย สิงคโปร์ ซาอุดีอาระเบีย และได้หัวนึ่งไปกว่านั้น สินทรัพย์ของไทยในต่างประเทศนั้น สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 64 ของสินทรัพย์ในต่างประเทศ อยู่ในรูปของทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ เป็นสินทรัพย์ในรูปแบบอื่นๆ น้อยมาก เช่น การลงทุนโดยตรงในต่างประเทศเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 การลงทุนในหุ้น (Portfolio) สัดส่วนร้อยละ 10

หลายฝ่ายมีแนวคิดที่รัฐบาลควรนำทุนสำรองจำนวนมากมาก่อตั้งกองทุนเพื่อความมั่งคั่งแห่งชาติ (SWF) เพื่อนำเงินส่วนหนึ่งไปลงทุนในต่างประเทศ เหมือนกับบางประเทศ เช่น สิงคโปร์

แต่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีความเห็นแตกต่างว่าการนำเงิน

สำรวจระหว่างประเทศไปลงทุนในระยะยาว จำเป็นจะต้องบริหารจัดการจัดการอย่างรอบคอบ เนื่องจากตามหลักการบัญชีที่มีทุนสำรองในงบดุลฝั่งสินทรัพย์ จะมีงบดุลฝั่งหนี้สินเกิดขึ้นควบคู่กันไปด้วย โดยทุนสำรองของไทยมาจากการเกินดุลการค้าค่อนข้างน้อย เพียง 30 - 40 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เท่านั้น ส่วนที่เหลือส่วนใหญ่มาจาก Portfolio Investment ที่ต่างประเทศมาลงทุนในระยะสั้นในประเทศไทย ซึ่งเป็นเงินร้อนที่ต่างชาติสามารถถอนการลงทุนออกจากประเทศไปได้อย่างรวดเร็ว

Exim ให้สินเชื่อและค้ำประกัน

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (Exim Bank) ได้ให้การสนับสนุนแก่ธุรกิจไทยที่ไปลงทุนในต่างประเทศ เน้นการส่งเสริมสนับสนุนผู้ประกอบการ ให้ลงทุนในต่างประเทศและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยจะไม่เป็นผู้นำตลาด หากธนาคารพาณิชย์ทำหน้าที่ได้ดีอยู่แล้วจะไม่เน้นไปแข่งขันในจุดนั้น แต่จะช่วยเหลือจุดอ่อนที่ธนาคารพาณิชย์ไม่สามารถให้กับผู้ประกอบการได้ สำหรับบริการครอบคลุมในหลายรูปแบบ เป็นต้นว่า

ประการแรก ให้สินเชื่อและการค้ำประกันในการไปลงทุนในต่างประเทศ แก่บริษัทที่จัดตั้งในประเทศไทย บริษัทในต่างประเทศที่มีคนไทยถือหุ้น รวมทั้งบริษัทในต่างประเทศที่มีการซื้อสินค้าและบริการจากไทย

ประการที่สอง ให้สินเชื่อและการค้ำประกันให้แก่ผู้รับเหมาไทย ในการไปรับงานก่อสร้างและบริการในต่างประเทศ ในรูปสินเชื่อระยะสั้น สินเชื่อระยะยาว และหนังสือค้ำประกันในการปฏิบัติงานต่างๆ

ประการที่สาม ประกันความเสี่ยงการลงทุนให้แก่โครงการลงทุนไทยในต่างประเทศ โดยเปิดบริการประกันความเสี่ยงการลงทุนเมื่อปี 2549 เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อโครงการในต่างประเทศ ที่มีนักลงทุนไทยร่วมลงทุน โดยให้ความคุ้มครองสูงสุดถึงร้อยละ 90 ของความเสียหายที่เกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการจำกัดการโอนเงินหรือแลกเปลี่ยนสกุลเงิน การเวนคืน การเข้ายึดหรือการโอนทรัพย์สินหรือกิจการของผู้ลงทุนมาเป็นของรัฐ สงครามหรือเหตุการณ์รุนแรงทางการเมือง และการที่รัฐบาลของประเทศที่เข้าไปลงทุนไม่ปฏิบัติตามสัญญา


บริการ Exim ยังมีข้อจำกัด

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาสนับสนุนการลงทุนไทยในต่างประเทศ

ของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน ยังมีข้อจำกัดหลายประการ

ประการแรก ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายรัฐบาลว่าภาครัฐจะสนับสนุนธนาคารในรูปแบบใด จะชดเชยความเสียหายมากน้อยเพียงใด และจะประเมินผลดำเนินการผู้บริหารของสถาบันการเงินนั้นๆ อย่างไร เช่น ประเมินจากกำไร หรือผลสัมฤทธิ์ในการส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ฯลฯ ทำให้ยังไม่สามารถสนองนโยบายในด้านนี้ได้เท่าที่ควร

ประการที่สอง เงินกองทุนของ Exim มีขนาดเล็ก 15,000 ล้านบาท ทำให้วงเงินต่อกลุ่มลูกหนี้ (Single lending limit) ต่ำ เป็นข้อจำกัดในการปล่อยสินเชื่อแก่โครงการขนาดใหญ่ ต้องให้สินเชื่อในรูปแบบ Syndicate loan ร่วมกับสถาบันการเงินอื่น และมีข้อจำกัดอื่นๆ เช่น Country Limit ซึ่งดำเนินการตาม OECD Guideline ที่จำกัดวงเงินให้สินเชื่อ แก่การลงทุนประเทศที่มีความเสี่ยงสูง ยกเว้นขออนุมัติผ่อนผันเป็นกรณีพิเศษ

ประการที่สาม รัฐบาลยังไม่ให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำแก่ Exim เพื่อนำไปปล่อยให้นักธุรกิจไทยที่ไปลงทุนในต่างประเทศเป็นการเฉพาะ ดังนั้น Exim ต้องไปกู้จากตลาด ทำให้ต้องคิดอัตราดอกเบี้ยในอัตราปกติ แตกต่างจากกรณีธุรกิจพาณิชย์นวิธุรกิจ SMEs เกี่ยวกับการส่งออก ที่รัฐบาลให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำเป็นกรณีพิเศษแก่ Exim ทำให้สามารถให้สินเชื่อแก่ธุรกิจพาณิชย์นวิและ SMEs โดยคิดดอกเบี้ยในอัตราต่ำ 



มาตรการส่งเสริมการลงทุน ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

จากนโยบายที่รัฐบาลได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 มีนโยบายเร่งด่วนประการหนึ่ง คือ การนำสันติสุขและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน กลับคืนสู่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งประกอบด้วยหลายมาตรการ โดยมาตรการหนึ่ง คือ การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่

กำหนดเป้าหมาย 4 จังหวัดและ 4 อำเภอ

มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เป็นมาตรการหนึ่งที่สำคัญในการกระตุ้นการลงทุนและการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยในระยะที่ผ่านคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ กำหนดให้กิจการทุกประเภทในบัญชี

ที่เปิดให้มีการส่งเสริมฯ ที่ประกอบกิจการในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เป็นกิจการที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศ ในด้านสังคมและความมั่นคงเป็นพิเศษ โดยให้ได้รับสิทธิและประโยชน์สูงสุดตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัด คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส กำหนดยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555



อย่างไรก็ตาม มาตรการส่งเสริมการลงทุนในช่วงที่ผ่านมายังไม่สามารถกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ได้มากนัก เนื่องจากนักลงทุนยังไม่มั่นใจ ในด้านความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยโครงการที่ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ มีจำนวนเพียง 19 โครงการ ลงทุนรวม 2,861 ล้านบาท โดยโครงการเกือบทั้งหมดมีที่ตั้งในตัวจังหวัดสงขลา

ขยายพื้นที่ ตามมาตรการพิเศษออกไปอีก

โดยตั้งจังหวัดสตูล

และ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลา

จังหวัด	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ปัตตานี	4	918.2
ยะลา	14	1,729.0
นราธิวาส	1	214.0
รวม	19	2,861.2
สตูล	9	1,240.0
สงขลา	201	58,727.0
รวม	229	62,828.2

แม้มาตรการส่งเสริมการลงทุนจะประสบผลสำเร็จอย่างจำกัด แต่ก็นับเป็นมาตรการสำคัญ ในการชักจูงการลงทุนของพื้นที่ดังกล่าว จึงยังจำเป็นที่ควรขยายเวลามาตรการส่งเสริมฯ เป็นพิเศษออกไปอีก ดังนั้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2555 ปรับปรุงมาตรการข้างต้น โดยขยายพื้นที่ตามมาตรการพิเศษออกไปอีกโดยเพิ่มจังหวัดสตูล และ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลา ได้แก่ อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย และอำเภอเทพา ทำให้พื้นที่เป้าหมายเพิ่มเติมเป็น 4 จังหวัด และ 4 อำเภอ

การเพิ่มเติมพื้นที่ข้างต้น เนื่องจากต้องการให้สอดคล้องกับ พื้นที่ในเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้ และแผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2555 - 2557 รวมถึงพิจารณาเห็นว่าเป็นพื้นที่เสี่ยงน้อยกว่า 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

หากมีการลงทุนเพิ่มขึ้นแล้ว อาจจะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้เศรษฐกิจของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่มีพื้นที่ติดกันให้ดีขึ้นทางอ้อม ทั้งในด้านการค้าและการจ้างงาน

นอกจากนี้ คณะกรรมการยังได้มีมติขยายระยะเวลาการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรการส่งเสริมฯ ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ 3 มาตรการ ออกไปอีก 2 ปี ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 3/2556 เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่)

ให้สิทธิและประโยชน์สูงสุดทุกประเภท

มาตรการที่ 1 มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้กรณีทั่วไป ได้กำหนดทุกประเภทกิจการที่เปิดให้การส่งเสริมฯ เป็นกิจการให้มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุดตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ได้แก่

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล 8 ปี (ไม่จำกัดวงเงินยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล)
- ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบร้อยละ 75 เป็นเวลา 5 ปี
- ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี
- หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 15 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ
- หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 25

ให้สิทธิและประโยชน์ทั้งโครงการเดิมและโครงการใหม่

มาตรการที่ 2 มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นกรณีพิเศษ

ผู้ประกอบการรายเดิมไม่ว่าจะอยู่ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้หรือไม่ จะได้รับสิทธิทั้งโครงการเดิม และโครงการใหม่ที่ลงทุนใน 4 จังหวัด และ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลา

โครงการเดิม คือ โครงการที่ดำเนินการอยู่แล้วไม่ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือไม่ โดยจะตั้งอยู่ในพื้นที่อื่นหรือพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ก็ได้ ทั้งนี้ ประเภทกิจการต้องอยู่ในข่ายให้การส่งเสริมฯ โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ คือ

- ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี เป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 100 ของมูลค่าเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนในโครงการใหม่ในจังหวัดชายแดนภาคใต้

โครงการใหม่ คือ โครงการลงทุนใหม่ที่ขอรับการส่งเสริมฯ ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยเป็นนิติบุคคลเดิม หรือนิติบุคคลใหม่ซึ่งมีกลุ่มเจ้าของผู้ประกอบการของโครงการเดิมถือหุ้นทั้งสิ้น จะได้รับสิทธิประโยชน์ คือ

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล 8 ปี (ไม่จำกัดวงเงินยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล)
- ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบร้อยละ 75 เป็นเวลา 5 ปี
- ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี
- หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 15 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ
- หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 25

ทั้งนี้จะต้องยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ สำหรับโครงการใหม่ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2557 พร้อมยื่นหนังสือยืนยันการลงทุนในโครงการเดิม และต้องยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ ของโครงการเดิม เมื่อโครงการใหม่แล้วเสร็จพร้อมเปิดดำเนินการ

สนับสนุนตั้งกิจการในนิคมและเขตอุตสาหกรรม

มาตรการที่ 3 มาตรการส่งเสริมการลงทุนในกิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม และกิจการที่ตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

ผู้ประกอบการกิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม และกิจการที่ตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ คือ

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล 8 ปี (ไม่จำกัดวงเงินยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล)
- ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบเป็นร้อยละ 75 เป็นเวลา 5 ปี
- ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี
- หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 15 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 25

ทั้งนี้จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข คือ ถ้าโครงการแรกยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และมีโครงการขยายงานที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ และมีรายได้ก่อนสิ้นสุดเวลายกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของโครงการแรก สามารถรวมโครงการแรกเข้ากับโครงการขยายได้

กระทรวงการคลังเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลอัตราร้อยละ 3

นอกจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนแล้ว มีมาตรการของหน่วยราชการอื่นๆ เพื่อให้การสนับสนุนเป็นไปอย่างบูรณาการ สำหรับกระทรวงการคลังได้มีมาตรการช่วยเหลือเกี่ยวกับนักธุรกิจ ผู้ประกอบการและประชาชนในเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดยะลา ปัตตานี นราธิวาส สตูล และ 4 อำเภอในจังหวัดสงขลา ได้แก่ อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย และอำเภอเทพา ออกไปถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ประกอบด้วย

มาตรการที่ 1 ลดภาษีเงินได้นิติบุคคลเหลืออัตราร้อยละ 3

มาตรการที่ 2 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

- เงินได้พึงประเมิน มาตรา 40 (7) และ (8) สามารถนำมาคำนวณในอัตราร้อยละ 0.1 ของยอดเงินพึงประเมิน โดยสามารถเลือกที่จะไม่นำเงินได้นั้นไปรวมคำนวณภาษีปลายปี

- เงินได้ที่ได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ ให้ลดอัตรากำไรสุทธิหัก ณ ที่จ่ายเหลือร้อยละ 0.1

มาตรการที่ 3 ภาษีธุรกิจเฉพาะจากการขายอสังหาริมทรัพย์ ที่เป็นการค้าหรือการหากำไรในเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจ ลดจากร้อยละ 3 เหลือร้อยละ 0.1

มาตรการที่ 4 ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสิทธินิติกรรม การจดทะเบียนการโอน และการจดทะเบียนการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ และห้องชุดในเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจ จากร้อยละ 2 เหลือร้อยละ 0.01 ของราคาประเมินในกรณีการโอน และเหลือร้อยละ 1 ของราคาประเมิน แต่ไม่เกิน 200,000 บาท กรณีการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

มาตรการที่ 5 มาตรการชดเชยส่วนต่างเบี้ยประกัน โดยการสนับสนุนส่วนต่างของเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินคุ้มครองภัยการก่อการร้ายในเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจ ระหว่างร้อยละ 0.3 - 2

มาตรการที่ 6 มาตรการสินเชื่อผ่อนปรน ธนาคารออมสินได้สนับสนุนวงเงินสินเชื่อ 25,000 ล้านบาท เพื่อให้ธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินเฉพาะกิจ กู้ในอัตราผลตอบแทนร้อยละ 0.01 และปล่อยกู้ในผู้ประกอบการ ในอัตราผลตอบแทนร้อยละ 1.5 มาตรการพักชำระหนี้เกษตรกร ให้มีการพักชำระหนี้ลูกค้ำธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) พักชำระหนี้เกษตรกร 3 ปี โดยในปีแรกรัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ย วงเงินต้นไม่เกิน 200,000 บาท ในอัตรา MRR และในปีที่ 2 และ 3 สำหรับอัตราดอกเบี้ยในส่วนเงินต้นที่เกิน 200,000 บาท เกษตรกรต้องรับภาระเอง

มาตรการที่ 7 มาตรการลดค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งเกี่ยวกับการจดทะเบียน การขอตรวจเอกสารการขอสำเนาเอกสาร และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ มาตรการสนับสนุนจากกองทุนประกันสังคม เพื่อให้เป็นสินเชื่อผ่อนปรนให้ผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนประกันสังคม ในวงเงิน 1,000 ล้านบาท โดยให้ผู้ประกอบการกู้เงินในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี และผู้ประกอบการกู้เงินในอัตราร้อยละ 6 ต่อปี


สินเชื่อผ่อนปรนจากกองทุนประกันสังคม

สำนักงานประกันสังคม สนับสนุนเงินลงทุนจากกองทุนประกันสังคม เพื่อเป็นสินเชื่อผ่อนปรนให้ผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนประกันสังคม

และผู้ประกันตนใน จังหวัดนครราชสีมา ยะลา ปัตตานี สตูล และ 4 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา วงเงิน 1,000 ล้านบาท ให้กู้เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนในการประกอบธุรกิจ และการประกอบอาชีพอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สถานประกอบการร้อยละ 5 ต่อปี ส่วนผู้ประกอบการร้อยละ 6 ต่อปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

ลดค่าธรรมเนียมจดทะเบียนบริษัทและ ห้างหุ้นส่วนจำกัด

กรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้อำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส สามารถจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัทได้ที่สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัดสงขลา และกรมพัฒนาธุรกิจการค้า สนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี

นอกจากการจดทะเบียนข้ามเขตแล้ว กรมพัฒนาธุรกิจการค้ายังได้ลดค่าธรรมเนียมจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัทลงจำนวนครึ่งหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมตามปกติ ปัจจุบันมีจำนวนห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด คงอยู่ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ทั้งสิ้น 2,869 ราย จังหวัดปัตตานี 874 ราย จังหวัดยะลา 1,008 ราย และจังหวัดนราธิวาส 987 ราย โดยมีอัตราการจัดทะเบียนธุรกิจเฉลี่ยในแต่ละปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 



แผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2555 – 2557

จังหวัดชายแดนภาคใต้ นับเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่เติบโตในภาวะชะลอตัว จำเป็นต้องมีการเร่งรัดพัฒนาพื้นที่ โดยรัฐบาล ใต้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2555 – 2557

ขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราต่ำ

เศรษฐกิจพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส พึ่งพาภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก โดยมีพื้นที่ถือครองทางการเกษตร 4.5 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 67 ของพื้นที่รวมภาคใต้ จำแนกเป็นพื้นที่ปลูกยางพารา 2.4 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 72 ของพื้นที่เกษตรกรรมของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ หรือ ร้อยละ 20 ของพื้นที่ปลูกยางทั้งภาคใต้ นอกจากนี้

มีพื้นที่นาข้าว 3.8 แสนไร่ คิดเป็นร้อยละ 14 ของพื้นที่เกษตร 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้หรือร้อยละ 18 ของพื้นที่ทำนาทั้งภาคใต้ สำหรับที่เหลือเป็นพื้นที่ปลูกไม้ผลที่สำคัญ คือ ลองกองทุเรียนเงาะ และมังคุด

ภาวะเศรษฐกิจใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ อยู่ในภาวะชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในปี 2547 - 2552 เพียงร้อยละ 1.5 ต่อปี สาขาการผลิตที่ได้รับผลกระทบมาก ได้แก่ โรงแรมและภัตตาคาร อุตสาหกรรมและการค้า



	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
ปัตตานี	- 0.8	- 1.5	2.9	0.0	4.2	2.0	2.0
ยะลา	5.1	1.7	4.9	- 0.6	4.9	2.6	2.6
นราธิวาส	15.3	2.1	1.3	1.7	0.7	- 1.8	2.7
รวม 3 จังหวัด	6.3	0.7	2.9	3.0	0.5	1.0	2.8
สงขลา	4.6	3.4	6.6	- 0.7	- 0.6	- 3.6	1.3
สตูล	- 0.2	9.2	6.1	3.8	- 2.9	4.3	2.0
รวม 2 จังหวัด	3.9	4.2	6.5	- 0.1	- 0.9	- 2.4	1.4
รวม 5 จังหวัด	4.8	2.8	5.1	1.1	- 0.4	-1 .1	1.9
ภาคใต้	5.8	5.9	3.7	5.7	1.8	1.8	- 0.1
ประเทศ	7.1	6.3	4.6	5.1	5.0	2.5	- 2.3

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ

ควรมีระบบการดำเนินการ
ที่บูรณาการอย่างจริงจัง
มีประสิทธิภาพต่อการแก้ไขปัญหา
และไม่เกิดความซ้ำซ้อน

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาข้างต้น จึงได้จัดตั้งกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (กอ.รมน.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการแก้ไขปัญหาจังหวัดชายแดนภาคใต้ทั้งระบบ สำหรับในพื้นที่มี กอ.รมน. ภาค 4 รับผิดชอบ มีกองบัญชาการผสมพลเรือน ตำรวจ ทหาร เป็นองค์กรรับผิดชอบแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคง และศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) เป็นองค์กรรับผิดชอบด้านการพัฒนา

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้ (กพต.) ทำหน้าที่กำหนดนโยบายเร่งรัดการพัฒนาและติดตามผล การพัฒนาในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส สตูล และ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลา คือ อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย และอำเภอเทพา อีกด้วย



กำหนด 6 แผนงานหลัก

รัฐบาลได้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2555 - 2557 ซึ่งจัดทำขึ้นตามนโยบายรัฐบาลยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาความมั่นคง ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ และสอดคล้อง กับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เป็นแผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี ระหว่างปี 2555 - 2557 ตามระยะเวลาการใช้ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าหมายในระยะเวลาที่กำหนด



แผนปฏิบัติการข้างต้นได้กำหนดแผนงานหลัก 6 ประการ โดยแต่ละแผนงานหลักจะมีกลยุทธ์ในส่วนที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ ดังนี้

- แผนงานการยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในระดับหมู่บ้าน ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ คือ

- การฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดสมดุลเชิงนิเวศน์และ สอดคล้องกับวิถีชีวิตประชาชน

- การฟื้นฟูและพัฒนาอาชีพการเกษตรแบบครบวงจร

- การส่งเสริมและพัฒนาความมั่นคงด้านอาชีพดั้งเดิมของท้องถิ่น (การทำนาเกลือ การผลิตพืช/สัตว์ท้องถิ่น)

- การเสริมสร้างทักษะประชาชน สร้างงานและสร้างรายได้แก่กลุ่มคนยากจน

- การพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- การเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็งเพื่อการพึ่งตนเองและพึ่งพากันของประชาชน

- แผนการอำนวยความสะดวกเป็นธรรมและความ

มั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือ

- การพัฒนางานการยุติธรรมและประสิทธิภาพการเยียวยา
- การปรับความคิด ความเชื่อ และการจัดการความขัดแย้ง

ตามแนวทางสันติ

- การส่งเสริมบทบาทผู้นำชุมชนและผู้นำทางสังคมร่วม

เสริมสร้างความสุขสงบ

- การจัดการแพร่ระบาด บำบัดฟื้นฟูตัดยาและการสร้าง

ภูมิคุ้มกันยาเสพติด

- แผนพัฒนาคุณภาพคน พหุวัฒนธรรม และมาตรฐานการบริการสังคม ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ คือ

- การพัฒนาคุณภาพคนและศักยภาพคน

- การเสริมสร้างพหุวัฒนธรรมและความสมานฉันท์ในสังคม

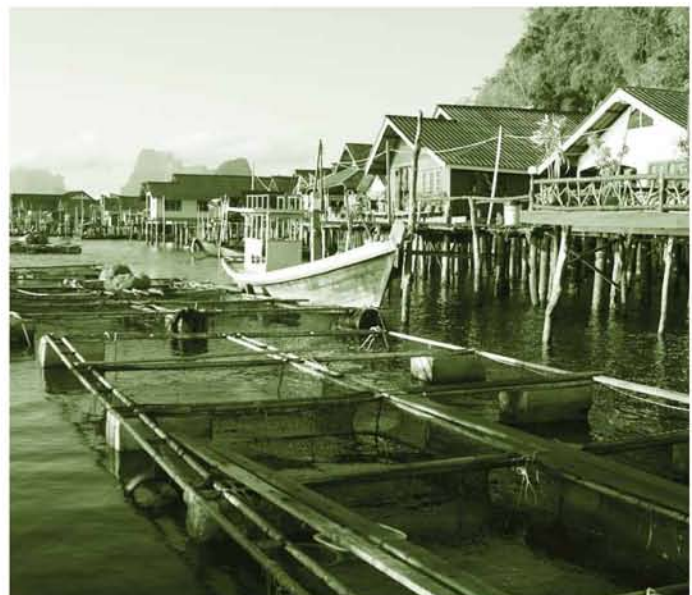
- การพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุข

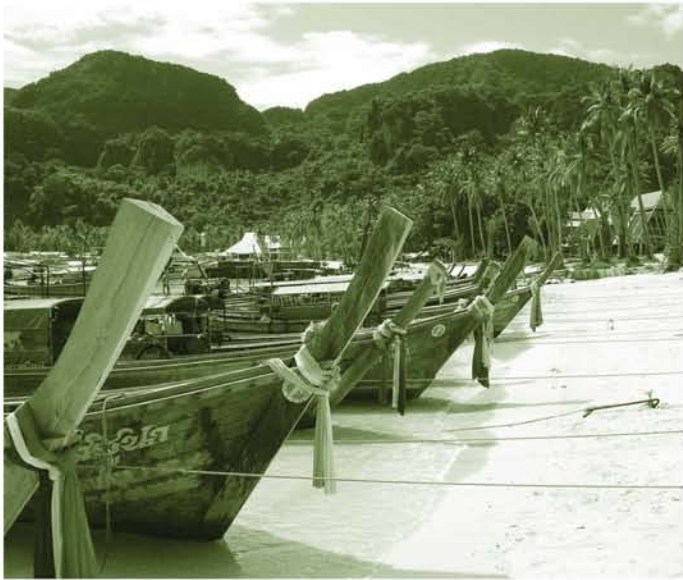
- แผนการฟื้นฟูเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ คือ

- การพัฒนาการเกษตร การแปรรูป และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

- การพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาล

- การพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการ





- แผนการพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและต่างประเทศ ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือ
 - การพัฒนาการค้าชายแดนและด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย
 - การพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมโยงการขนส่งภายในพื้นที่และต่างประเทศ
 - การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจสตูล - สงขลา
 - การสร้างความเข้าใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับต่างประเทศ
- แผนการปรับปรุงกฎระเบียบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ คือ
 - การกำหนดมาตรการพิเศษเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการข้าราชการและประชาชน
 - การปรับปรุงกฎระเบียบการบริหารจัดการของภาครัฐ (การพัฒนาระบบ สวัสดิการชุมชนเชื่อมโยงกับหลักกาชาด การสนับสนุนกองทุน/ทุนการศึกษาที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่น)
 - การจัดระบบบูรณาการการดำเนินการของหน่วยงานทุกฝ่ายในพื้นที่

ศักยภาพสูงด้านยางพาราและสินค้าฮาลาล

พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้มีศักยภาพที่จะพัฒนาในหลายๆ ด้าน **ด้านแรก** พัฒนาเป็นศูนย์กลางการพัฒนายางพาราของประเทศ เนื่องจากมีวัตถุดิบจากการปลูกยางพาราจำนวนมาก และจังหวัดสงขลา

นับเป็นแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา มีสถาบันระดับอุดมศึกษาที่มีความพร้อมด้านการวิจัยและพัฒนา รวมถึงองค์ความรู้ด้านการพัฒนายางพาราทั้ง ด้านการผลิต การแปรรูป และการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากยางพารา

จังหวัดชายแดนภาคใต้

มีศักยภาพด้าน

อุตสาหกรรมยางพารา

สินค้าฮาลาลมีความพร้อม

ต่อการพัฒนา

เป็นฐานเชื่อมโยงการขนส่ง

ทางทะเลกับนานาชาติ



ด้านที่สอง พัฒนาเป็นฐานการผลิตสินค้าฮาลาลป้อนตลาดโลกมุสลิม เพราะมีศักยภาพในการผลิตวัตถุดิบทั้งไก่ โคน้ำ และผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ที่สามารถเป็นแหล่งผลิตอาหารแปรรูปและผลิตสินค้าฮาลาลอื่นๆ ที่มีศักยภาพ โดยจังหวัดนราธิวาสมีการผลิตเครื่องแต่งกายมุสลิม เช่น ผ้าคลุมผมของผู้หญิง ผลิตภัณฑ์ ผ้าปักหมวกกาปิเยาะห์ และเสื้อใต้พ โดยมีการรวมกลุ่มผู้ผลิตเครื่องแต่งกายมุสลิมจำนวน 27 กลุ่ม ประกอบด้วยสมาชิก 1,013 คน ผลิตได้ 369,088 ชิ้นต่อปี อีกทั้งมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศมุสลิม ที่สามารถใช้เป็นโอกาสในการสร้างความสัมพันธ์และการร่วมมือทางเศรษฐกิจ



ด้านที่สาม พัฒนาปาล์มน้ำมันและแหล่งพลังงานทดแทนไบโอดีเซล เนื่องจากมีพื้นที่พรุ (บริเวณที่ลุ่มชื้นแฉะหรือมีน้ำขัง) พื้นที่นาทิ้งร้าง และพื้นที่อื่นๆ เหมาะสมต่อการปลูกปาล์มน้ำมัน ไม่ต่ำกว่า 2.27 ล้านไร่และมีสภาพอากาศที่เหมาะสม คือ มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยสูงกว่า 1,600 มิลลิเมตรต่อปี ประกอบกับมีสถาบันศึกษาในพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านการศึกษาและพัฒนา องค์ความรู้ด้านการผลิตไบโอดีเซลจากปาล์มน้ำมัน และมีโอกาสจากนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพลังงานทางเลือก จึงสามารถพัฒนาแหล่งผลิตไบโอดีเซลจากปาล์มน้ำมันขึ้นในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังสามารถพัฒนาต่อยอดในอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มอีกทางหนึ่งด้วย

เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจกับตอนเหนือของมาเลเซีย

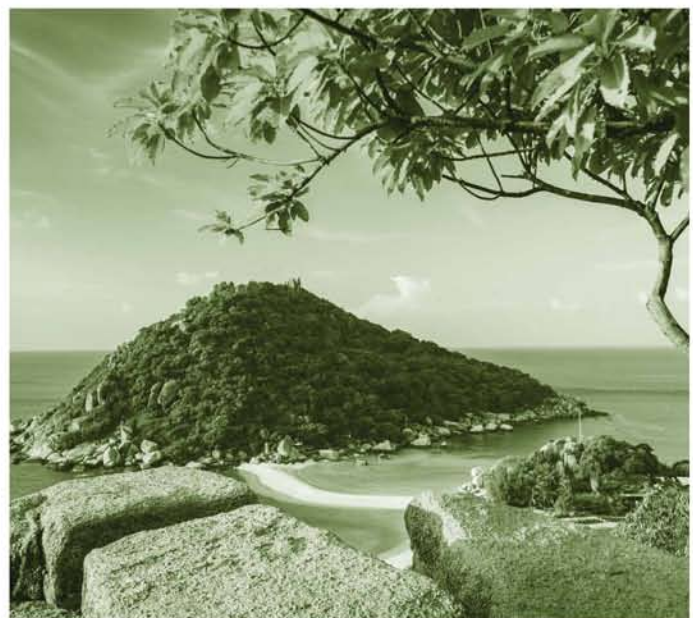
ด้านที่สี่ พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เนื่องจากมีแหล่งทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และยังคงความสวยงามตามธรรมชาติทั้ง ป่าบาหลี - ฮาลา บริเวณรอยต่อของจังหวัดยะลา และนราธิวาส และแหล่งธรรมชาติทางทะเลใน

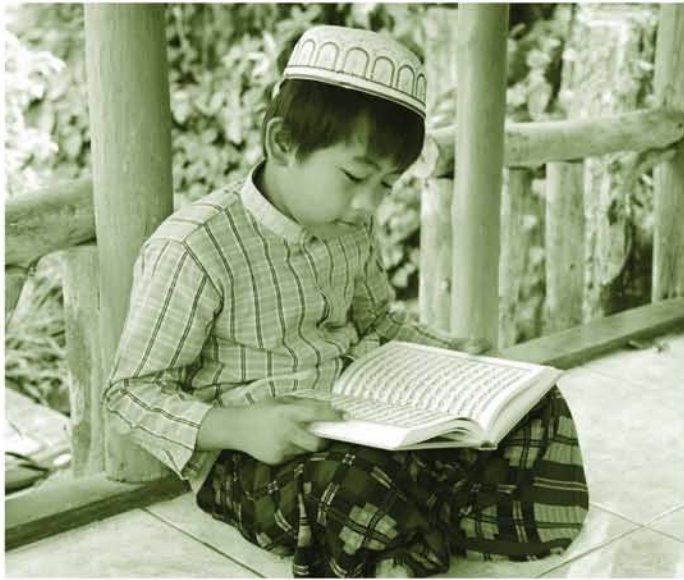
เขตจังหวัดสตูลที่เป็น **“Asian Heritage”** ได้แก่ เกาะตะรุเตา - อาดัง - ราวี ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทั้งในและต่างประเทศ ประกอบกับมีโอกาสจากกระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จึงมีโอกาสเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย เพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ร่วมกันและช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจท้องถิ่นของพื้นที่ตามแนวชายแดนของไทย

ขณะเดียวกัน มาเลเซียมีแผนงานพัฒนาบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียทางพื้นที่ตอนเหนือและชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังนี้

- แผนพัฒนาพื้นที่ทางตอนเหนือ (Northern Corridor Economic Region: NCER) บริเวณรัฐปีนัง ปาลิส เปร็ค และเกดะห์ โดยการพัฒนารัฐปีนังให้เป็น Logistic Hub ระดับโลก และพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในรัฐปาลิส เปร็ค และเกดะห์ และการพัฒนา Crude Oil Pipeline เชื่อมรัฐเกดะห์-กลันตัน ซึ่งจะเป็นโอกาสดีต่อการกระตุ้นการพัฒนาบริเวณจังหวัดชายแดนภาคใต้

- แผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งตะวันออก (East Coast Economic Region: ECER) ครอบคลุมรัฐกลันตัน ตรังกานู และปาหัง เพื่อสร้างรายได้จากอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากปิโตรเลียมในทะเล ดังนั้นพื้นที่เศรษฐกิจดังกล่าว จะเป็นตลาดขนาดใหญ่รองรับสินค้าจากจังหวัดชายแดนภาคใต้ผ่านด่านสุโหงโกลก ด่านตากใบ และด่านบูเกะตา จังหวัดนราธิวาส





ด้านที่ห้า พัฒนาเป็นศูนย์กลางการศึกษานานาชาติ เนื่องจากมีสถาบันอุดมศึกษาหลายแห่งที่เปิดสอนหลักสูตรนานาชาติ ทั้งหลักสูตรอิสลามศึกษาและหลักสูตรทั่วไปที่ได้รับความสนใจจากนักศึกษาทั้งในและต่างประเทศ

เส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

ด้านที่หก พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้มีความพร้อม ต่อการพัฒนาเป็นฐานการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลกับนานาชาติ เนื่องจากมีความได้เปรียบทางกายภาพที่เปิดสู่ทะเล ทั้งด้านอ่าวไทยและอันดามัน และมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนและรถไฟที่เชื่อมโยงอย่างสะดวก ทั้งยังมีร่องน้ำลึกที่สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ เช่น ท่าเรือปากบารา ตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณปากคลองปากบาราและเกาะเขาใหญ่ อำเภอรษฎา จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นจังหวัดที่อยู่ทางใต้มากที่สุดทางฝั่งทะเลอันดามัน จึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การขนส่งสินค้าทางท่าเรือที่สำคัญระหว่างประเทศ เนื่องจากอยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือสายหลักที่ผ่านช่องแคบมะละกา เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีโอกาสพัฒนาระบบท่อส่งน้ำมันเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก กับฝั่งอันดามันทางตะวันตกไปสู่ตลาดเอเชียตะวันตกและยุโรปได้ และมีโอกาสพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆ โดยอาศัยแหล่งก๊าซธรรมชาติบริเวณอ่าวไทย พื้นที่ที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซียจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการ

คมนาคมขนส่งทางบกกับประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ จึงมีโอกาสนโยบายการพัฒนาความร่วมมือกับต่างประเทศทั้งกรอบพหุภาคีและทวิภาคี ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นฐานการเชื่อมโยงเศรษฐกิจสู่นานาชาติแห่งใหม่ของประเทศ

ต้องลดความขัดแย้งและเหตุการณ์ความรุนแรง

สำหรับข้อจำกัดสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนภาคใต้มีหลายประการเช่นเดียวกัน ซึ่งจำเป็นต้องเร่งรัดแก้ไข

ประการแรก ปัญหาความขัดแย้งและเหตุการณ์ความรุนแรงในพื้นที่ เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาและการดำเนินชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก

ประการที่สอง ภัยคุกคามจากกลุ่มอิทธิพลเถื่อน ที่มีผลประโยชน์ทางการค้าชายแดนและสิ่งผิดกฎหมายต่างๆ เนื่องจากพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นเขตชายแดน ติดต่อกับต่างประเทศได้โดยสะดวก และอยู่ห่างไกลจากศูนย์กลางประเทศ จึงมีกลุ่มผู้มีอิทธิพลเกิดขึ้นมาก ได้แก่ น้ำมันเถื่อน ยาเสพติด ฯลฯ

ประการที่สาม กฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ยังไม่เอื้อต่อการสนับสนุนให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจังหวัดชายแดนภาคใต้ได้อย่างแท้จริง เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีการเตรียมข้อบังคับรองรับ การให้สิทธิและการสนับสนุนทรัพยากรให้ชุมชน และภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้ด้วยตนเอง

ประการที่สี่ ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นฐานการประกอบอาชีพของประชาชนส่วนใหญ่ อยู่ในภาวะเสื่อมโทรม

ซอฟต์แวร์

ฝังตัว...อัจฉริยะ: (Embedded Software)

บีโอไอได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการซอฟต์แวร์ประเภทต่างๆ ได้แก่ Enterprise Software, Digital Content และ Embedded Software ซึ่งซอฟต์แวร์ที่บีโอไอ ให้ความสำคัญเป็นพิเศษและต้องการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการผลิตซอฟต์แวร์ให้มากขึ้น คือ Embedded Software หรือ ซอฟต์แวร์ฝังตัว

Embedded Software คือ ซอฟต์แวร์ที่ฝังตัวอยู่ในฮาร์ดแวร์หรือซอฟต์แวร์ด้วยกันเอง มีบทบาทเหมือนสมอง ทำหน้าที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า แรงกระตุ้น หรือการเปลี่ยนแปลง ต่างจากซอฟต์แวร์ทั่วไปที่มีหน้าที่รับ จัดการ และนำเสนอข้อมูล เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกการทำงานของมนุษย์

Embedded Software

คือ ซอฟต์แวร์ที่ฝังตัวอยู่ในฮาร์ดแวร์

หรือซอฟต์แวร์ด้วยกันเอง

มีบทบาทเหมือนสมอง

ทำหน้าที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า

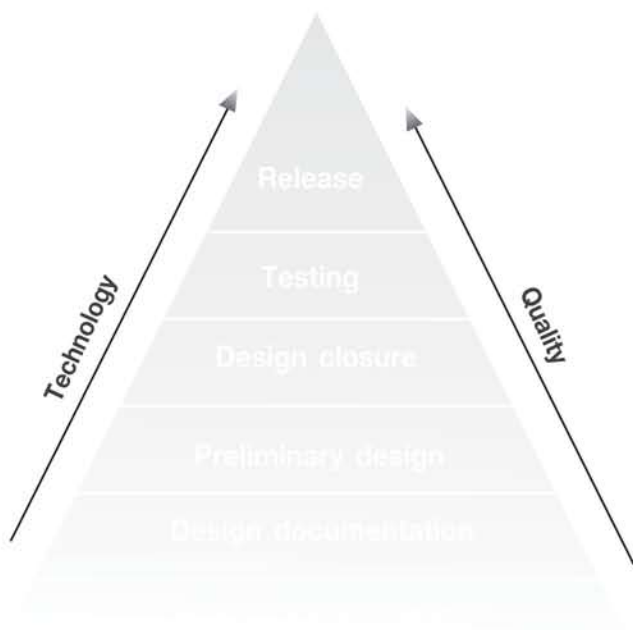
แรงกระตุ้น หรือการเปลี่ยนแปลง



ซอฟต์แวร์ฝังตัวมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะผู้ผลิตสินค้าต้องพัฒนาให้สินค้าสามารถตอบสนองความต้องการของมนุษย์มากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น โทรศัพท์มือถือสามารถเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตได้ทันทีที่ต้องการ หรือระบบไฮบริดในรถยนต์ต้องช่วยลดการใช้พลังงานสูญเสียและมลพิษได้ตามที่ผู้ออกแบบกำหนดไว้ เป็นต้น

ขั้นตอนการพัฒนาซอฟต์แวร์ทั้งแบบฝังตัวและแบบทั่วไป (ดังรูปที่ 1) เริ่มต้นจากการเก็บความต้องการ (requirements) โดยการทำแบบสำรวจหรือการวิเคราะห์โดยผู้มีประสบการณ์ นำมาทำเป็นเอกสารและแบ่งออกมาเป็น module ต่างๆ เพื่อความง่ายต่อการพัฒนา ซึ่งขั้นตอนนี้ ต้องทำซ้ำๆ (Looping) เพื่อให้ได้ความต้องการที่ครบถ้วน หลังจากนั้นเป็นการออกแบบและการเขียนโปรแกรม โดยอาจจะจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอก (Outsource) หรือพัฒนาขึ้นเอง

ขั้นตอนต่อไป คือ การผสมผสาน (Integration) module ต่างๆ เข้าด้วยกันและการทดสอบ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ซับซ้อนและก่อให้เกิดปัญหาหลายครั้ง ต้องทำการ Looping กลับไปยังขั้นตอนเก็บความต้องการ (ขั้นตอนแรก) และทำขั้นตอนที่เหลือซ้ำไปซ้ำมาจนจะได้ซอฟต์แวร์ตามต้องการ



รูปที่ 1 ขั้นตอนการพัฒนาซอฟต์แวร์



เครือข่ายของซอฟต์แวร์ฝังตัวเป็นลักษณะของ Business to Business (B2B) ซึ่งเป็นการจำหน่ายซอฟต์แวร์ให้กับบริษัทอื่นๆ แทนที่จะเป็นการจำหน่ายให้กับผู้บริโภคทั่วไป เพราะซอฟต์แวร์ฝังตัว ต้องมีการพัฒนาต่อหรือการผสมผสานกับฮาร์ดแวร์ ไม่สามารถนำไปใช้งานด้วยตัวของมันเองได้ บริษัทซอฟต์แวร์ฝังตัวส่วนใหญ่จะรับคำสั่งซื้อพร้อมกับความต้องการ (requirements) จากบริษัทผู้ผลิต (Manufacturer) เพื่อนำมาพัฒนาต่อ ดังเห็นได้จากขั้นตอน outsource ในกระบวนการพัฒนาซอฟต์แวร์ฝังตัวเกือบทั้งหมดจะมีลักษณะเป็นแบบ customize หรือ order - based มากกว่าการทำแบบ mass production ดังนั้นรายได้ของบริษัทซอฟต์แวร์ฝังตัว จะขึ้นอยู่กับจำนวนคำสั่งซื้อของ Manufacturer ซึ่งอาจมีน้อย เพราะ Manufacturer ส่วนใหญ่จะมีหน่วยพัฒนาซอฟต์แวร์ฝังตัวเป็นของตัวเอง



ซอฟต์แวร์ฝังตัวมีความสำคัญต่อ อุตสาหกรรมอื่นมากกว่าตัวของ อุตสาหกรรมเอง

บริษัทซอฟต์แวร์ขนาดใหญ่ เช่น Microsoft เป็นบริษัทที่ขายสินค้าพร้อมซอฟต์แวร์ฝังตัว (bundle) มากกว่าบริษัทที่ขายซอฟต์แวร์ฝังตัวเพียงอย่างเดียว เพราะซอฟต์แวร์ฝังตัวถือว่าเป็นความลับสำคัญทางธุรกิจของบริษัท และเป็นสิ่งที่สร้างมูลค่าเพิ่มและความแตกต่างให้กับผลิตภัณฑ์ของบริษัท เมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์ที่เหมือนกันของบริษัทอื่น เช่น Iphone กับโทรศัพท์มือถืออื่นๆ เป็นต้น ดังนั้น กล่าวได้ว่าซอฟต์แวร์ฝังตัวเป็นส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมอื่นๆ มากกว่าเป็นอุตสาหกรรมของตัวเอง โดยมีอุตสาหกรรม Embedded System และ Robotics เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ซอฟต์แวร์ฝังตัว

ถือว่าเป็นความลับสำคัญ

ทางธุรกิจของบริษัท

และเป็นสิ่งที่สร้างมูลค่าเพิ่ม

และความแตกต่างให้กับผลิตภัณฑ์

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ Embedded Software Embedded System

Embedded System (สมองกลฝังตัว) คือ ระบบการทำงานที่ทำหน้าที่เฉพาะอย่าง รองรับการทำงานในพื้นที่หรือ scope ของตัวเอง ตัวอย่างเช่น ระบบ hybrid ในรถยนต์ (ดังรูปที่ 2) ทำหน้าที่ในการเปลี่ยนพลังงานกลให้เป็นพลังงานไฟฟ้า เมื่อเพลาล้อหมุนที่ความเร็วสูงและสะสมเอาไว้ในตัวเก็บประจุ และในทางกลับกัน เมื่อรถมีความเร็วต่ำ ระบบจะเปลี่ยนพลังงานไฟฟ้าเป็นพลังงานกล เพื่อหมุนเพลาล้อ แทนการใช้น้ำมันในการจุดระเบิด เป็นต้น

สมองกลฝังตัวมีโครงสร้างหลักสองอย่างคือ ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ โดยการทำงานเริ่มจากการแปลงข้อมูลจากสิ่งเร้าภายนอก (trigger) ผ่านฮาร์ดแวร์ รับข้อมูลผ่านซอฟต์แวร์ และตอบสนองตามคำสั่งที่เขียนเอาไว้ผ่านฮาร์ดแวร์ ในตัวอย่างของระบบ hybrid ตัว trigger คือ ความเร็วของรถยนต์นั่นเอง Embedded System นั้นเกี่ยวข้องกับ Embedded Software โดยตรงเนื่องจาก Embedded System ทุกๆ ตัวต้องมี

Embedded Software เป็นส่วนสำคัญเสมอ เพราะความอัจฉริยะของระบบขึ้นอยู่กับโปรแกรมซอฟต์แวร์ฝังตัว สมองกลฝังตัวมีอยู่ในอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ อุตสาหกรรมการฝังตัวซอฟต์แวร์เข้ากับฮาร์ดแวร์ และอุตสาหกรรมการผลิต เช่น ผลิตรถยนต์ เป็นต้น โดยส่วนใหญ่อุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำ จะเป็นผลิตภัณฑ์ของบริษัทเดียวกัน



รูปที่ 2 ระบบ hybrid ในรถยนต์

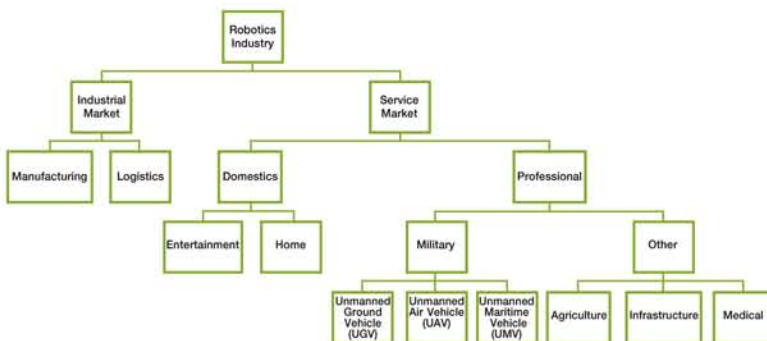
ROBOTIC

Robotic ทำงานคล้ายกับ Embedded System และมีหน้าที่เฉพาะเจาะจงเช่นกัน ต่างตรงที่ Robotic เป็นผลิตภัณฑ์แบบ standalone ไม่ต้องเป็นส่วนหนึ่งของระบบอื่นเพื่อทำงานร่วมกัน หุ่นยนต์ถูกสร้างขึ้นมาด้วยเหตุผลหลักคือ ทำหน้าที่แทนมนุษย์ในส่วนที่มนุษย์ทำไม่ได้ หรือทำได้ไม่ดีพอ หรือขาดแคลน เช่น หุ่นยนต์เก็บแก้วตุลกระเบิด หุ่นยนต์ที่ใช้ในการผลิตที่มีความร้อนสูง หุ่นยนต์ดูแลผู้สูงอายุ เป็นต้น

อุตสาหกรรม Robotic แบ่งออกเป็น 2 cluster (ดังรูปที่ 3) ได้แก่ หุ่นยนต์ในโรงงานอุตสาหกรรม (Industrial Robot) และหุ่นยนต์บริการ (Service Robot) โดยลักษณะของหุ่นยนต์ในโรงงานอุตสาหกรรมจะเป็นแขนกลส่วนใหญ่ (ดังรูปที่ 4) ทำหน้าที่เฉพาะอย่าง เช่น เชื่อม ไซสกรู เป็นต้น ขณะที่หุ่นยนต์บริการมีลักษณะคล้ายมนุษย์ เนื่องจากต้องสื่อสารกับมนุษย์ตลอดเวลา จึงต้องมีการออกแบบให้ภายนอกดูเป็นมิตร (ดังรูปที่ 5) Robotic มีอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ อุตสาหกรรมประกอบหุ่นยนต์ และอุตสาหกรรมการผลิตและบริการ ที่ใช้งานหุ่นยนต์เพื่ออำนวยความสะดวก

อุตสาหกรรม Robotic

แบ่งออกเป็น 2 cluster ได้แก่ หุ่นยนต์
ในโรงงานอุตสาหกรรม และหุ่นยนต์บริการ



รูปที่ 3 cluster ในอุตสาหกรรมรถยนต์



รูปที่ 4 ตัวอย่างแขนกลที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม



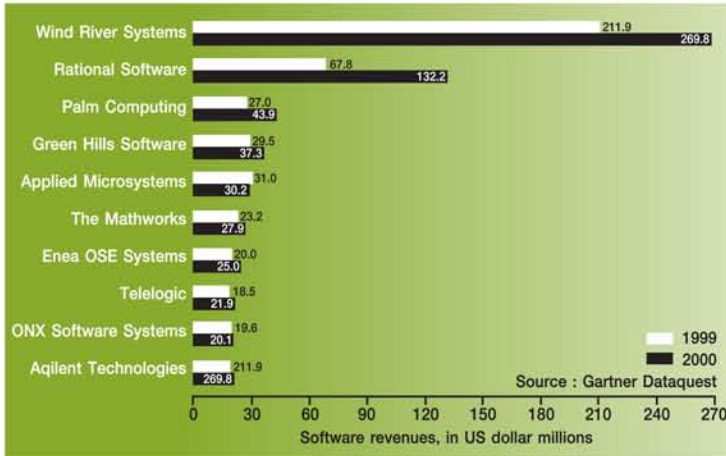
รูปที่ 5 ตัวอย่างหุ่นยนต์บริการ

แนวโน้มตลาดโลกของ EMBEDDED SOFTWARE, EMBEDDED SYSTEM และ ROBOTIC

ในปี 2554 ตลาดของ Embedded Software มีมูลค่าประมาณ 30 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.58 ต่อปีระหว่างช่วงปี 2555 - 2557 โดยมีบริษัท (รูปที่ 6) เช่น Intel Corp (Wind River System), Green Hills Software, Enea and Microsoft Corp เป็นผู้ผลิตหลักในตลาดนี้ ส่วนตลาดของ Embedded System มีมูลค่าประมาณ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีจำนวน shipment มากกว่า 1.8 พันล้านชิ้น ในปี 2554 และคาดการณ์ว่ามูลค่าจะเพิ่มเป็นสองเท่าในปี 2558 หรือประมาณ 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งสองอุตสาหกรรมมีส่วนแบ่งตลาดของ cluster ที่ใกล้เคียงกันเรียงตามขนาดคือ Consumer electronics, Telecommunications, Automotive, Industrial automation และ Medical โดยมีอัตราการเติบโตของ cluster จากสูงไปต่ำคือ Automotive, Consumer electronics, Telecommunications, Industrial automation และ Medical

Top 10 Vendors of Embedded Software Tools & Real-Time Operating Systems



รูปที่ 6 บริษัทรายใหญ่ในอุตสาหกรรม Embedded Software

ส่วนแนวโน้มของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ พบว่า อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ในโรงงานอุตสาหกรรมกำลังถึงจุดอิ่มตัว โดยมีมูลค่าประมาณ 25.71 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2554 ด้วยอัตราการเติบโตต่อปีอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5 และคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 33 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2560 บริษัทยักษ์ใหญ่ในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ในโรงงานอุตสาหกรรมเช่น ABB Ltd (Sweden), Kuka AG (Germany), Fanuc (Japan), Yaskawa (Japan), Adept Technologies (U.S.) เป็นต้น

ขณะที่อุตสาหกรรมหุ่นยนต์บริการ มีอัตราการเติบโตที่สูงกว่าอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ในโรงงานเกือบสี่เท่าคือ ร้อยละ 17.4 ซึ่งจะมีมูลค่าประมาณ 46.18 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2560 ปัจจุบันมีมูลค่าประมาณ 17.64 ล้านเหรียญสหรัฐฯ บริษัทยักษ์ใหญ่ในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์บริการได้แก่ Honda Motors (Japan), iRobot (U.S.), AB Electrolux (Sweden), Sony (Japan), Yujin Robot (South Korea) เป็นต้น ในประเทศไทยมีบริษัทหุ่นยนต์บริการสัญชาติไทยหนึ่งเดียวคือ บริษัท CT ASIA จำกัด และมีศูนย์การขายและบริการของบริษัท Fanuc และ Yaskawa

แนวโน้มของ Embedded Software, Embedded System และ Robotic ในประเทศไทย

จากการเปิดเผยข้อมูลของสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ หรือ SIPA (Software Industry Promotion Agency) ซึ่งได้สำรวจบริษัทในอุตสาหกรรม Embedded Software จำนวน 20 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสมาชิกของสมาคมสมองกลฝังตัวไทย (Thai Embedded Systems Association : TESA) พบว่าในปี 2554 มีมูลค่าการผลิตรวมเพิ่มขึ้นเป็น 4,315 ล้านบาทจาก 2,861 ล้านบาท ในปี 2553 หรือมีการผลิตในประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.8 ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตโดยรวมที่สูง เนื่องจากตลาดยังมีความต้องการมาก

ทั้งนี้ตลาด Embedded Software มีการขยายตัวในระดับสูงในกลุ่มระบบอิเล็กทรอนิกส์ในยานยนต์และระบบเติมเงินล่วงหน้า นอกจากนั้นยังมีการขยายตัวของการใช้ Embedded Software ในกลุ่มธุรกิจอื่นๆ เพิ่มขึ้นพอสมควร เช่น ระบบโลจิสติกส์ สมาร์ทการ์ด Access Control, GPS, Navigator และตามการขยายตัวของการใช้งานในภาคโทรคมนาคมในประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ตลาด Embedded Software มีการขยายตัวในระดับสูง ในกลุ่มระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในยานยนต์ และระบบเติมเงินล่วงหน้า

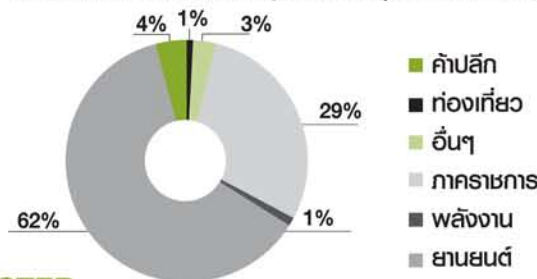
หากพิจารณามูลค่าการส่งออกซอฟต์แวร์และบริการซอฟต์แวร์ของผู้ประกอบการไทยพบว่าในปี 2554 มีมูลค่าการส่งออกรวมทั้งสิ้น 3,423 ล้านบาท โดย Embedded Software มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดประมาณ 1,467 ล้านบาท รองลงมาคือ Enterprise Software ประมาณ 1,298 ล้านบาท บริการซอฟต์แวร์ประมาณ 623 ล้านบาทและ Mobile Application Software ประมาณ 35 ล้านบาท ดังตารางด้านล่างนี้

ตารางแสดงมูลค่าการส่งออกซอฟต์แวร์และบริการซอฟต์แวร์ปี 2554

ประเภท	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)
Embedded System Software	1,467
Enterprise Software	1,298
Software Services	623
Mobile Application Software	35
รวม	3,423

สำหรับตลาด Embedded Software สามารถแบ่งสัดส่วนตลาดในอุตสาหกรรมต่างๆ ตามสาขาที่มีการใช้ Embedded Software มากที่สุดได้ดังนี้

สัดส่วนตลาด Embedded Systems ในอุตสาหกรรมต่างๆ



CLUSTER

Thailand Embedded Systems Association (TESA) หรือสมาคมสมองกลฝังตัวแห่งประเทศไทย ได้แบ่ง Cluster อุตสาหกรรม Embedded System เป็น 4 cluster ได้แก่

- RFID เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการระบุข้อมูลประจำตัว ต่างกับบาร์โค้ดที่สามารถระบุเฉพาะตัวเลขอนุกรม RFID สามารถบรรจุข้อมูลได้โดยเฉลี่ย 1 kilobyte หรือมากกว่าบาร์โค้ดได้ประมาณ 40 เท่า และสื่อสารด้วยสัญญาณวิทยุ ในอนาคต RFID จะเข้ามาแทน Barcode และจะถูกใช้อย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมขนส่ง และ Consumer Products

ซึ่งจะเข้ามาสนับสนุนอุตสาหกรรมบริการของไทยให้เข้มแข็งขึ้น

- Automotive and Intelligent Transportation System (ITS) อุตสาหกรรมรถยนต์และระบบการขนส่งแบบฉลาด มีความจำเป็นอย่างมากที่ต้องใช้สมองกลฝังตัวเพื่อช่วยลดต้นทุน ลดพลังงาน และลดมลพิษ

- Automation System เป็นการทำให้ระบบที่เป็น Routine ให้เป็นระบบอัตโนมัติ เพื่อลดค่าใช้จ่าย เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และเพิ่มความเร็ว

- Agriculture Electronics เพื่อทำให้เครื่องมือในงานเกษตรกรรมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้ผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มมากขึ้น

Embedded Software

ในปัจจุบันการขอรับการส่งเสริมฯ ในกิจการซอฟต์แวร์ประเภทนี้ ยังมีผู้ประกอบการมาขอรับการส่งเสริมฯ ไม่มากเท่าที่ควร

จากข้อมูลข้างต้น Embedded Software และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นความจำเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตของมนุษย์ในโลกปัจจุบัน รวมทั้งโลกอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้เครื่องมือเครื่องใช้ที่มีความฉลาดในตัวเอง ลดภาระ ลดต้นทุน

ในปัจจุบันนั้น การขอรับการส่งเสริมฯ ในกิจการซอฟต์แวร์ประเภทนี้ ยังมีผู้ประกอบการได้รับการส่งเสริมฯ ไม่มากเท่าที่ควร จึงเห็นว่าผู้ประกอบการทั้งไทยและต่างชาติ รวมทั้งสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรร่วมกันสนับสนุนให้ประกอบกิจการด้านนี้ให้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะหากผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตซอฟต์แวร์ประเภทนี้ได้เพิ่มขึ้น ประเทศไทยจะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันได้สูงขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย



“หนี้สาธารณะ”

กับทิศทางเศรษฐกิจโลกปี 2556

สถานการณ์วิกฤติเศรษฐกิจโลกซึ่งเริ่มต้นมาตั้งแต่กลางปี 2551 ภายหลังการล้มลงของบริษัทวาณิชธนกิจยักษ์ใหญ่ของโลก คือ เลห์แมนบราเธอร์ ได้ก้าวเข้าสู่ปีที่ 6 แม้สถานการณ์ของประเทศกำลังพัฒนาได้ฟื้นตัวจากวิกฤติอย่างเต็มที่ แต่สถานการณ์ของประเทศพัฒนาแล้วกลับไม่ค่อยดีนัก ทั้งสหรัฐฯ ยุโรป และญี่ปุ่น สำหรับในปี 2556 แม้ความเสียหายที่จะเกิดวิกฤติครั้งใหญ่ลดลงไปมาก แต่ภาวะเศรษฐกิจอยู่ในสภาพเปราะบางและมีความไม่แน่นอนสูง



แนวโน้ม 2556 น่าจะดีขึ้นบ้าง

แนวโน้มเศรษฐกิจโลกในปี 2556 โดยภาพรวมน่าจะปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย เป็นต้นว่า IMF ได้พยากรณ์เมื่อเดือนมกราคม 2555 ว่าเศรษฐกิจโลกจะปรับตัวดีขึ้น จากอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 3.2 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 3.5 ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นร้อยละ 4.1 ในปี 2557



ขณะที่บริษัทดีต์คอร์ปได้พยากรณ์เมื่อเดือนมกราคม 2556 ว่า อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกมีแนวโน้มดีขึ้น กล่าวคือ เพิ่มจากร้อยละ 2.5 ในปี 2555 เป็นระดับร้อยละ 2.6 ในปี 2556 และเพิ่มเป็นร้อยละ 3.1 ในปี 2557 จากนั้นจะอยู่ระดับร้อยละ 3.5 - 4 ในช่วงปี 2558 - 2560

ส่วนธนาคารโลกได้ประมาณการในเดือนมกราคม 2556 พยากรณ์ว่าเศรษฐกิจโลกจะปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย จากเติบโตในอัตราร้อยละ 2.3 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 2.4 ในปี 2556 จากนั้นจะฟื้นตัวขึ้นมากเป็นร้อยละ 3.1 ในปี 2557 และร้อยละ 3.3 ในปี 2558

ทิศทางเศรษฐกิจโลกยังเป็นการเติบโตที่เปราะบางและไม่แน่นอนสูง แม้ความเสี่ยงจะเกิดวิกฤติทางการเงินครั้งใหญ่จะลดลงบ้างก็ตาม เนื่องจากจะมีความเสี่ยงลดลงจากการที่ประเทศกรีซจะถอนตัวออกจากกลุ่มประเทศใช้เงินยูโรหรือยูโรโซน



พยากรณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลก

หน่วย : ร้อยละ

	พยากรณ์เมื่อ	2554	2555	2556	2557
IMF	มกราคม 2556	3.9	3.2	3.5	4.1
ธนาคารโลก	มกราคม 2556	2.7	2.3	2.4	3.1
บริษัทดีต์คอร์ป	มกราคม 2556	-	2.5	2.6	3.1

อนึ่ง การพยากรณ์ของ 3 สถาบันข้างต้น ได้ตั้งสมมติฐานหลายประการ เป็นต้นว่า ปัญหาการเผชิญหน้าของประธานาธิบดีและรัฐสภาสหรัฐฯ เกี่ยวกับการผ่อนคลายนโยบายหนี้สาธารณะจะสามารถตกลงกันได้ด้วยดี ไม่ถึงขั้นต้องปรับลดงบประมาณรายจ่ายและเพิ่มภาษีอากรตามกลไกอัตโนมัติ ส่วนปัญหาหนี้สาธารณะของยุโรปจะคลี่คลายลงบ้าง ไม่ลุกลามมากขึ้น ขณะที่เศรษฐกิจจีนยังคงขยายตัวในอัตราสูง ส่วนนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นอย่างมากทั้งของสหรัฐฯ และยุโรป ยังคงดำเนินการต่อเนื่อง ทำให้โอกาสที่จะเกิดวิกฤติเศรษฐกิจอย่างรุนแรงลดลงมาก

กลุ่มประเทศกำลังพัฒนายังคงเติบโตในอัตราสูง

การเติบโตทางเศรษฐกิจข้างต้นสามารถจำแนกออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ กลุ่มแรกเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ธนาคารโลกคาดว่าจะยังคงเติบโต

ในอัตราต่ำ คือ ปี 2556 จะเติบโตในอัตราเดียวกันปี 2555 เพียงร้อยละ 1.3 แต่มีแนวโน้มดีขึ้นบ้างในอนาคตคือ ร้อยละ 2 ในปี 2557 และร้อยละ 2.3 ในปี 2558

ส่วนกลุ่มที่สองเป็นประเทศกำลังพัฒนา ธนาคารโลกคาดว่าจะเติบโตในอัตราสูงขึ้น คือ จากร้อยละ 5.1 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 5.5 ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นอีกเป็นร้อยละ 5.7 ในปี 2557 และร้อยละ 5.8 ในปี 2558 โดยในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาด้วยกัน กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด

ประเทศกำลังพัฒนา

ธนาคารโลกคาดว่า

จะเติบโตในอัตราสูงขึ้น

คือ จากร้อยละ 5.1 ในปี 2555

เป็นร้อยละ 5.5 ในปี 2556



พยากรณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศสำคัญๆ โดย IMF

หน่วย : ร้อยละ

	2554	2555	2556	2557
สหรัฐฯ	1.8	2.3	2.0	3.0
ยูโรโซน	1.4	- 0.4	- 0.2	1.0
ญี่ปุ่น	- 0.6	2.0	1.2	0.7
จีน	9.3	7.9	8.2	8.5
อินเดีย	7.9	4.5	5.9	6.4
รัสเซีย	4.3	3.6	3.7	3.8

แหล่งข้อมูล : IMF มกราคม 2556

สหรัฐฯ พ่ววิกฤติหน้าพาทองการคลัง

กรณีของสหรัฐฯ ซึ่งเป็นเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ได้มีสัญญาณฟื้นตัวอย่างช้าๆ ธนาคารโลกได้พยากรณ์ว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ จะเติบโตในอัตราลดลงจากร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 1.9 ในปี 2556 ขณะที่อัตราว่างงานยังอยู่ระดับสูง แม้ว่าจะลดลงจากจุดสูงสุดร้อยละ 10 ในเดือนตุลาคม 2552 เหลือร้อยละ 7.9 ในเดือนมกราคม 2556 โดยในช่วงที่ผ่านมามีการจ้างงานเพิ่มขึ้นมากในภาคค้าปลีกและก่อสร้าง

สำหรับในระยะยาว ผู้เชี่ยวชาญคาดหมายว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ น่าจะฟื้นตัวและเพิ่มการจ้างงานมากขึ้น โดยอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.8 ในปี 2557 และร้อยละ 3 ในปี 2558

ธนาคารกลางของสหรัฐฯ ได้ประกาศนโยบายว่าจะยังคงอัตราดอกเบี้ยระดับต่ำต่อไปอีก จนกว่าอัตราการว่างงานจะลดลงต่ำกว่าร้อยละ 6.5 จากนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายนเชิงปริมาณอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราดอกเบี้ยระยะสั้นในสหรัฐฯ ลดต่ำลงใกล้ร้อยละ 0 นับตั้งแต่เดือนธันวาคม 2551 เป็นต้นมา ได้ประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหา Deflation หรือภาวะการลดลงของราคาสินค้า โดยราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐฯ เริ่มมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นบวกอีกครั้งหนึ่ง ภายหลังจากราคาตกลงมากในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ขณะที่ตัวเลขอัตราการว่างงานมีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆ

สิ่งที่น่าเป็นห่วง คือ หนี้สาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นร้อยละ 100 ของ GDP เนื่องจากรัฐบาลกลางของสหรัฐฯ ขาดดุลงบประมาณค่อนข้างมาก คือ ประมาณร้อยละ 8 - 9 ของ GDP ทำให้ขาดดุลงบประมาณจำนวนมากเต็มเพดานที่กำหนดตามกฎหมาย คือ 16.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ เมื่อสิ้นปี 2555 หากไม่มีการปรับปรุงแก้ไข

กฎหมายเพื่อยกเพดานนี้แล้ว จะเปรียบเสมือนกับการป็นหน้าผาทางการคลัง (fiscal cliff) ตามกลไกอัตโนมัติ โดยรัฐบาลจะต้องลดงบประมาณรายจ่ายและเพิ่มภาษีเป็นเงินจำนวนมาก ซึ่งจะกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างรุนแรง

เพื่อแก้ไขสถานการณ์เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2556 รัฐสภาสหรัฐฯ ได้ผ่านกฎหมาย American Taxpayer Relief Act of 2012 เพื่อชะลอปัญหาหน้าผาการคลัง (fiscal cliff) กล่าวคือ ขยายเพดานหนี้สาธารณะออกไป 2 เดือน เพื่อรอการเจรจาอีกครั้งหนึ่ง โดยพรรครีพับลิกันได้พยายามเจรจาต่อรองให้รัฐบาลลดงบประมาณรายจ่ายเพื่อแลกกับการเห็นชอบเพิ่มเพดานหนี้สาธารณะ ขณะที่รัฐบาลได้เรียกร้องขอให้เพิ่มเพดานหนี้ มิฉะนั้น จะส่งผลทำให้รัฐบาลสหรัฐฯ ผิดนัดชำระหนี้ จะกระทบต่อเศรษฐกิจการเงินของโลกอย่างรุนแรง ขณะเดียวกันได้หลีกเลี่ยงการปรับลดงบประมาณลง

เพื่อแก้ไขสถานการณ์

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2556

รัฐสภาสหรัฐฯ ได้ผ่านกฎหมาย

American Taxpayer Relief Act of 2012

เพื่อชะลอปัญหา

กฎหมายข้างต้นยังครอบคลุมถึงการต่ออายุมาตรการช่วยเหลือผู้ว่างงานออกไปอีก 1 ปี ซึ่งครอบคลุมผู้ว่างงานจำนวนมากถึง 2 ล้านคน ขณะเดียวกันก็ไม่ต่ออายุมาตรการลดภาษีบางประเภท ซึ่งเป็นส่วนน้อย ซึ่งจะทำให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มขึ้นประมาณ 600 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในช่วง 10 ปีข้างหน้า เช่น มาตรการลดภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับบุคคลที่มีรายได้ต่ำกว่าปีละ 400,000 เหรียญสหรัฐฯ และครัวเรือนที่มีรายได้ไม่เกิน 450,000 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 99 ของประชากรทั้งประเทศ เดิมกำหนดเป็นมาตรการชั่วคราว เปลี่ยนเป็นการลดภาษีเป็นการถาวร

ส่วนผู้มีรายได้สูงกว่าจำนวนเงินข้างต้น จะไม่ต่ออายุการลดภาษีเงินได้ ดังนั้น จะต้องเสียภาษีเงินได้ในอัตราสูงสุดตามหลักเกณฑ์ปกติ คือ อัตราร้อยละ 39.6 แทนที่จะเป็นอัตราสูงสุดร้อยละ 35 ตามมาตรการชั่วคราวในระยะเวลาที่ผ่านมา

วิกฤติยุโรปเป็นปัญหาคีตเยื่อ

ปัญหาเศรษฐกิจยุโรปยืดเยื้อมามากกว่า 5 ปี และยังไม่สามารถพยากรณ์ว่าจะดีขึ้นได้เมื่อใด เนื่องจากมาตรการที่ดำเนินการเป็นเพียงการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาลุกลามออกไป มากกว่าจะเป็นมาตรการแก้ไขปัญหอย่างเบ็ดเสร็จ ระดับหนี้สาธารณะในหลายประเทศยังคงอยู่ระดับสูงมาก โดย IMF ได้เสนอแนะว่าควรมุ่งเน้นดำเนินนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นไปอีกเพื่อกระตุ้นอุปสงค์

ปัญหาสำคัญ คือ จากการที่ประเทศกลุ่มยูโรโซนเหล่านี้เข้ามาาร่วมใช้เงินสกุลเดียวกัน นับเป็นข้อจำกัดทำให้แต่ละประเทศไม่สามารถใช้นโยบายการเงินในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของตนเอง เช่น ประเทศที่ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจไม่สามารถใช้นโยบายลดค่าเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องพึ่งพานโยบายการคลังเป็นหลัก ซึ่งยากที่จะแก้ไขได้ เนื่องจากหากจะลดงบประมาณรายจ่ายและเก็บภาษีเพิ่มขึ้น เพื่อลดการขาดดุลงบประมาณและลดหนี้สาธารณะลงแล้ว จะส่งผลทางลบทำให้เศรษฐกิจยิ่งตกต่ำลงมากขึ้น

หน่วยงาน OECD ได้ประเมินว่าปี 2555 อัตราเติบโตทางเศรษฐกิจของยูโรโซนติดลบร้อยละ 0.4 สำหรับในปี 2556 แม้สถานการณ์จะปรับตัวดีขึ้น แต่คาดการณ์ว่าจะยังคงติดลบติดต่อกันเป็นปีที่ 2 ที่ระดับร้อยละ -0.1 ส่วนในปี 2557 จะเริ่มเป็นบวกที่ร้อยละ 0.9 และในปี 2558 จะฟื้นตัวขึ้นมากที่ระดับร้อยละ 1.4

สำหรับกรีซซึ่งเป็นประเทศที่เริ่มต้นวิกฤติยูโรโซน ในระยะที่ผ่านมามีข้อตกลงที่จะให้ได้รับสินเชื่อฉุกเฉินจาก IMF ธนาคารกลางยุโรป และสหภาพยุโรป เป็นเงินรวม 240 พันล้านยูโร แต่สถานการณ์ยังไม่ปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าในปี

2556 เศรษฐกิจจะยังคงติดลบเป็นปีที่ 6 ติดต่อกัน ขณะเดียวกันได้มีการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ล้ำช้ากว่าที่เคยตกลงเอาไว้

ญี่ปุ่นกระตุ้นเศรษฐกิจรอบใหม่

สำหรับญี่ปุ่น เมื่อปลายเดือนธันวาคม 2555 ที่ผ่านมา รัฐบาลชุดใหม่ของญี่ปุ่น ภายใต้การนำของนายชินโสะ อาเบะ นายกรัฐมนตรี ได้ประกาศนโยบายจะฟื้นฟูเศรษฐกิจญี่ปุ่นให้แข็งแกร่งอีกครั้งหนึ่ง โดยสภานโยบายเศรษฐกิจและการคลังชุดใหม่ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้ประชุมนัดแรกเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 ได้มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยญี่ปุ่นรับไปพิจารณากำหนดเป้าหมายเงินเพื่อร้อยละ 2 เพื่อแก้ไขภาวะ Deflation หรือที่เรียกกันว่า **"เงินฝืด"** เป็นภาวะที่ราคาสินค้ามีแนวโน้มลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจชะงักงัน

ธนาคารแห่งประเทศไทยได้รับที่จะดำเนินการตามเป้าหมายเงินเพื่อร้อยละ 2 ข้างต้น อันนำไปสู่นโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นครั้งใหญ่ ซึ่งจะแก้ไขปัญหา Deflation และปัญหาค่าเงินเยนแข็งตัวไปพร้อมๆ กัน โดยในช่วงที่ผ่านมาอัตราดอกเบี้ยของญี่ปุ่นต่ำมากอยู่แล้ว จึงไม่สามารถที่จะดำเนินมาตรการลดอัตราดอกเบี้ยลงได้อีก ดังนั้น แนวทางใหม่ของธนาคารแห่งประเทศไทยจะมีลักษณะคล้ายคลึงกับกรณีของธนาคารกลางของสหรัฐฯ คือ การซื้อพันธบัตรรัฐบาลและหลักทรัพย์อื่นๆ เพื่อเพิ่มปริมาณเงินเยน

นอกจากนี้ รัฐบาลญี่ปุ่นประกาศเมื่อต้นปี 2556 จะใช้จ่ายเงินงบประมาณจำนวนมากถึง 10.3 ล้านล้านเยน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ทั้งนี้ IMF ได้พยากรณ์เมื่อเดือนมกราคม 2556 ว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นมีแนวโน้มจะลดลงจากร้อยละ 2 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 1.2 ในปี

2556 และลดลงอีกเหลือร้อยละ 0.7 ในปี 2557 โดยมองว่าการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านมาตรการทางการคลัง จะเกิดผลดีเพียงเล็กน้อยในระยะสั้นเท่านั้น แต่มีโอกาสเกิดความเสถียรสูงในระยะยาว เนื่องจากจะทำให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ของญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นไปอยู่ในระดับสูงมากคือร้อยละ 220

รัฐบาลญี่ปุ่นจะใช้จ่ายเงินงบประมาณ

10.3 ล้านล้านเยน

เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ

จีนฟื้นตัวจากการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ขณะที่ความวิตกกังวลต่อเศรษฐกิจจีนซึ่งมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของโลก ได้ลดลงบ้าง เนื่องจากยังขยายตัวในอัตราที่สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้คือ ร้อยละ 7.8 ในปี 2555 แม้ว่าจะเป็นอัตราต่ำที่สุดในรอบ 13 ปี ลดลงจากอัตราร้อยละ 10.4 ในปี 2553 และร้อยละ 9.3 ในปี 2554

การที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มดีขึ้น เนื่องจากรัฐบาลจีนได้เร่งรัดลงทุนโดยภาครัฐบาลมาโดยตลอด 5 - 6 ปีที่ผ่านมา การก่อสร้างทางหลวง ทางด่วน สนามบิน รถไฟ รถไฟความเร็วสูง ทำเรื่อน้ำลึก ทำเรือธรรมดา อาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัย สำนักงาน ฯลฯ ขณะเดียวกันธนาคารของจีนได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดอัตราสำรองของธนาคาร ประกาศมาตรการเพื่อส่งเสริมการส่งออก โดยจะเร่งการค้าสินค้ากับผู้ส่งออก กระตุ้นให้ธนาคารพาณิชย์ให้สินเชื่อแก่ผู้ส่งออก การปรับปรุงพิธีการศุลกากรให้เรียบง่ายขึ้น และกระตุ้นให้บริษัทจีนได้แสวงหาตลาดในแอฟริกาและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สำหรับในปี 2556 คาดว่าเศรษฐกิจจีนน่าจะเติบโตในอัตราที่สูงขึ้นเล็กน้อยเป็นประมาณร้อยละ 8 - 8.4 จากนั้นจะอ่อนตัวลงเล็กน้อย โดยธนาคารโลกคาดว่าจะเติบโตในอัตราร้อยละ 8 ในปี 2557 และร้อยละ 7.9 ในปี 2558 ขณะที่ IMF พยากรณ์ว่าจะเติบโตในอัตราร้อยละ 8.2 และร้อยละ 8.5 ในปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ

อาเซียนยังสดใส ยกเว้นสิงคโปร์

สำหรับในกลุ่มอาเซียน สิงคโปร์ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกมากที่สุด เนื่องจากเป็นประเทศเปิด ตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก โดยในปี 2555 แม้ช่วงครึ่งแรกสถานการณ์ดีมาก แต่ใน

ช่วงครึ่งหลังเศรษฐกิจติดลบเมื่อเปรียบเทียบกับครั้งแรก ทั้งนี้ แม้อุตสาหกรรมยาโรดและการผลิตแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมของสิงคโปร์ยังไปได้ดี แต่อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ไม่ค่อยดีนัก ทำให้เศรษฐกิจโดยภาพรวมตลอดทั้งปี 2555 เติบโตในอัตราต่ำเพียงร้อยละ 1.2 และในปี 2556 คาดว่าจะยังคงเติบโตในอัตราต่ำคือ ร้อยละ 1 - 3

สำหรับไทย มาเลเซีย และเวียดนาม เศรษฐกิจมีแนวโน้มเติบโตในอัตราปานกลางคือ ร้อยละ 5 - 6 ส่วนประเทศอื่นๆ ในอาเซียนคือ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ลาว กัมพูชา และเมียนมาร์ มีแนวโน้มอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูงคือ มากกว่าร้อยละ 6

ประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศกลุ่มอาเซียนโดยธนาคารโลก

หน่วย : ร้อยละ

ประเทศ	2543 - 2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
กัมพูชา	7.4	6.1	7.1	6.6	6.7	7.0	7.0
อินโดนีเซีย	4.6	6.2	6.5	6.1	6.3	6.6	6.6
ลาว	6.2	8.5	8.0	8.2	7.5	7.5	7.5
มาเลเซีย	3.9	7.2	5.1	5.1	5.0	5.1	5.3
เมียนมาร์	9.7	5.3	5.6	6.3	6.6	6.6	6.7
ฟิลิปปินส์	4.0	7.6	3.9	6.0	6.2	6.4	6.3
ไทย	3.5	7.6	0.1	4.7	5.0	4.5	4.5
เวียดนาม	6.6	6.6	5.9	5.2	5.5	5.7	6.0

แหล่งข้อมูล : ธนาคารโลก มกราคม 2556



ต้องระมัดระวังพองสบู่

สำหรับประเทศกำลังพัฒนาจะมีเงินไหลเข้าจำนวนมาก ทำให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง แต่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบควบคู่กันไปด้วยคือ หากไม่มีการบริหารจัดการอย่างรัดกุมแล้วอาจจะก่อให้เกิดภาวะเศรษฐกิจพองสบู่ได้ ดังนั้น ธนาคารกลางประเทศเหล่านี้จึงมีมาตรการดูดซับสภาพคล่องเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหานี้

ไทย มาเลเซีย และเวียดนาม

เศรษฐกิจมีแนวโน้มเติบโต

ในอัตราปานกลางคือ ร้อยละ 5 - 6

ส่วนประเทศอื่นๆ ในอาเซียน

ค่อนข้างสูงคือ มากกว่าร้อยละ 6

ธนาคารโลกได้ให้คำแนะนำว่าจะต้องเตรียมการมาตรการป้องกันตนเอง เนื่องจากหนี้สาธารณะของประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่มีสัดส่วนค่อนข้างสูงคือ เกือบร้อยละ 60 ใกล้เคียงจุดอันตราย ดังนั้นได้เสนอให้ประเทศกำลังพัฒนาเหล่านี้พยายามปรับลดหนี้ระยะสั้นลง และปรับลดการขาดดุลงบประมาณ เพื่อสร้างภูมิคุ้มกัน ขณะเดียวกันควรปรับลดมาตรการใช้จ่ายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในลักษณะประชานิยมลง โดยปรับเปลี่ยนไปสู่การลงทุนในด้านปัจจัยพื้นฐานสำหรับพัฒนาศักยภาพการเติบโตของประเทศอย่างยั่งยืนในระยะยาว เช่น ลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ โครงสร้างพื้นฐาน ฯลฯ

ภาวะการส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

โครงการอนุมัติให้การลงทุน เดือนเมษายน 2556



	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
หมวด 1 เกษตรกรรมและผลิตผลทางการเกษตร						
1	นางสาวศุภิพร จวง (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการแช่แข็ง 6,000 ตัน บริการรับฝากห้องเย็น ความจุ 6,000 ตันสินค้า รถขนส่งห้องเย็น 4 คัน ความจุ 10 ตัน	1.19	200.00	41	สมุทรสาคร (เขต 1)
2	ไทยมา รับเบอร์ จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น)	น้ำยางข้น (CONCENTRATED LATEX) 12,000 ตัน สกินครีมและ หรือสกินบล็อก (SKIM CREPE/SKIM BLOCK) 1,200 ตัน	1.16	180.00	60	สงขลา (เขต 3)
3	เยนเนอริล สตาร์ช จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แป้งมันสำปะหลังและ แป้งแปรรูป 90,000 ตัน	1.13	157.79	30	นครราชสีมา (เขต 3)
4	ซีพีเอฟ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ลูกสุกร 33,600 ตัว สุกรพันธุ์และสุกรขุน 32,430 ตัว	1.5	281.70	46	สุโขทัย (เขต 3)
5	นายสมชาย ปฎิแพทย์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ 17,030 ตัน	1.12	65.60	25	ชุมพร (เขต 3)
6	สุขสมบูรณ์พัฒนาน้ำมันพืช จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มแปรรูป น้ำมันเมล็ดในปาล์มแปรรูปและ ไขมันปาล์มแปรรูป 106,380 ตัน	1.12	74.00	33	ชลบุรี (เขต 2)
7	อุบลราชธานี ปาล์ม ออยส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 15,300 ตัน เมล็ดในปาล์มอบแห้ง 4,500 ตัน	1.12	184.50	82	อุบลราชธานี (เขต 3)
8	ไทยแมริคินท์ฟู๊ดส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ฮ่องกง อังกฤษ - สวิตเซอร์แลนด์)	มะพร้าวสำเร็จรูป 15,600 ตัน	1.11	226.20	195	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
9	MR.HSU SHEN CHEN (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	แป้งแปรรูป (MODIFIED STARCH) 45,000 ตัน	1.13	65.00	50	ปราจีนบุรี (เขต 3)
10	MR.NITHI PATARACHOKE (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	บริการรับฝากห้องเย็น 11,500 ตันสินค้า บริการขนส่งห้องเย็น 15 คัน	1.19	855.00	64	สมุทรปราการ (เขต 1)
11	กริพย์ยืนยงอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แป้งมันสำปะหลัง 66,000 ตัน	1.13	600.00	67	นครราชสีมา (เขต 3)
12	MR. ADRIAN CESTER (ร่วมทุนไทย - ออสเตรเลีย)	ชอสและอาหารพร้อมรับประทาน บรรจุภาชนะพนัก 1,540 ตัน	1.11	570.00	47	สระบุรี (เขต 2)
13	เบอรัล ยูคเกอร์ ฟู้ดส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	มันฝรั่งทอดและมันฝรั่งทอด เคลือบเครื่องปรุงรส 10,720 ตัน	1.11	493.30	160	สมุทรปราการ (เขต 1)
14	สยาม ควอลิตี้ สตาร์ช จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แป้งมันสำปะหลังและแป้งแปรรูป (MODIFIED STARCH) 46,000 ตัน	1.13	302.00	17	ชัยภูมิ (เขต 3)
15	แอ็บโซลูท ปาล์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 45 ตัน น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ 8,670 ตัน	1.12	450.00	69	นครศรีธรรมราช (เขต 3)
16	ยูโรเบียนฟู้ด จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์ - มาเลเซีย)	เครื่องดื่มจากพืช พักผลไม้ บรรจุภาชนะพนัก 108,000,000 ลิตร	1.11	442.00	76	ปราจีนบุรี (เขต 3)
17	ไทยเพรซิเดนทฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ฮ่องกง อังกฤษ - สวิตเซอร์แลนด์)	เค้กสอดไส้ 3,000 ตัน	1.11	466.00	69	ระยอง (เขต 2)
18	ไบโอเทคออยล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 17,280 ตัน และเมล็ดในปาล์มอบแห้ง 3,840 ตัน	1.12	80.00	28	กระบี่ (เขต 3)
19	อ็อคตาฟู้ดส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารพร้อมรับประทาน แช่แข็ง 6,720 ตัน	1.11	47.99	66	สมุทรปราการ (เขต 1)
20	นายสุรศักดิ์ บุญนิธิวัฒน์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	กลาโมยุคาลิปติส 100,000,000 ตัน	1.1	198.40	538	ชัยนาท (เขต 3)
21	เอเชียน แอกริฟูเจอร์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์สารปรับปรุงดิน 1,280,000 ตัน	1.4	300.00	199	นครสวรรค์ (เขต 3)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
22	ไทยเพรซิเดนทึฟลูคส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ฮ่องกง - อังกฤษและสวิตเซอร์แลนด์)	เวเฟอร์ 1,840 ตัน	1.11	104.30	122	ระยอง (เขต 2)
23	สินพรพงษ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 2,800,000 ตัว	1.5	99.80	23	นครราชสีมา (เขต 3)
24	ศรีเจริญชัย ฟาร์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 3,200,000 ตัว	1.5	95.00	23	นครราชสีมา (เขต 3)
25	สยาม พาร์มอยส์โรซ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันรำดิบ 23,200 ตัน ส่วนผสมอาหารสัตว์ โต้เก้ กากร้า 64,500 ตัน	1.12	195.00	45	อ่างทอง (เขต 2)
26	สยาม มอดิฟายด์สตาร์ช จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	แป้งแปรรูป (MODIFIED STARCH) 7,200 ตัน	1.13	209.00	9	ปทุมธานี (เขต 1)
27	สยาม พาร์มอยส์โรซ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	คัดคุณภาพข้าวครบวงจร 400,000 ตัน	1.14	500.00	105	อ่างทอง (เขต 2)
28	ไทยเพรซิเดนทึฟลูคส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ฮ่องกง - สวิตเซอร์แลนด์)	มะพร้าวสำเร็จรูป 15,600 ตัน	1.11	707.27	320	ระยอง (เขต 2)
29	ซี.พี. ภูเขา จำกัด (ร่วมทุนไทย - ชาติอาหรับ)	สัตว์น้ำแช่แข็ง 10,000 ตัน และน้ำแข็งปลาเขมร 4,500 ตัน	1.11	24.00	190	สมุทรสาคร (เขต 1)
30	นายพรชัย โทนิตวงศ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันรำข้าวดิบ 24,200 ตัน ส่วนผสมอาหารสัตว์ โต้เก้ กากร้า 74,600 ตัน	1.6 และ 1.12	195.00	46	ชัยนาท (เขต 3)
31	ไทยอาชาซี จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แป้งแปรรูป (MODIFIED STARCH) 4,000 ตัน	1.13	48.00	11	นครราชสีมา (เขต 3)
32	แอนดอวอสต์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันสกัดจากพืช เช่น น้ำมันสกัดจากดอกไม้อ์ 750 ลิตร	1.12	12.50	13	เชียงใหม่ (เขต 3)
33	เซนทาโกโซโล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อบพืชและโซโล 864,000 ตัน	1.7	501.00	15	สระบุรี (เขต 2)
34	นายพงศ์นเรศ วณสุวรรณกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง 87,600 ตัน	1.16	980.20	63	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
35	ไทยนิปปอน โคลด์ สไตรโรเรก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ห้องเย็นความจุ 1,170 ตันสินค้า รถขนส่งห้องเย็น 2 คัน ความจุ 20 ตันสินค้า	1.19	46.70	30	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
36	นายสุวัฒน์ โสภาคสัมพันธ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พืช พัก ผลไม้บรรจุภาชนะพนิค เช่น อาหารเสริมสำหรับเด็ก 300 ตัน	1.11	18.00	15	สุพรรณบุรี (เขต 2)
37	หอมหวลอุตสาหกรรมอาหาร จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องดื่มจากพืช พัก ผลไม้บรรจุภาชนะพนิค 32,000,000 ลิตร	1.11	20.50	192	กรุงเทพฯ (เขต 1)
38	นายพลากร เชาวน์ประดิษฐ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันพืชบริสุทธิ์ เช่น น้ำมันรำข้าวบริสุทธิ์ และ น้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ 16,425 ตัน	1.12	83.30	15	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
39	แคปิตัลซีเรียลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ข้าวคัดคุณภาพ 240,000 ตัน	1.14	379.00	64	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
40	ไทย ฟู้ดส์ อาหารสัตว์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสัตว์ เช่น อาหารไก่ อาหารสุกร 600,000 ตัน	1.6	800.00	229	ปราจีนบุรี (เขต 3)
41	นิว ฟรอนเทียร์ ฟู้ดส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารกึ่งสำเร็จรูปหรือกึ่งสำเร็จรูปบรรจุภาชนะพนิค เช่น เนื้อปลาหรือเนื้อสัตว์ปรุงรสบรรจุภาชนะพนิค 50,000 ตัน	1.11 และ 1.6	769.00	2,000	สมุทรสาคร (เขต 1)

หมวด 2 เหมือนแร่ เซรามิกส์ และโลหะขั้นมูลฐาน

1	MR. AKITOSHI FUJIKAWA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเหล็กทุก เช่น BEARING PARTS 25,800 ตัน	2.16	800.00	115	ระยอง (เขต 2)
2	วโรปกรณ์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - อังกฤษ)	อะลูมิเนียมแผ่นและแผ่นม้วน 24,000 ตัน	2.17	165.00	319	สมุทรปราการ (เขต 1)
3	ไทย - โซน่า คอปเปอร์ อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	โลหะพลวง (ANTIMONY) 2,700 ตัน	2.4	400.00	70	ปทุมธานี (เขต 1)

หมวด 3 อุตสาหกรรมเบา

1	นายตราทิศ อาพิกานนท์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องเอกซเรย์ ใต้เท้า เครื่องเอกซเรย์ดิจิทัลแบบเคลื่อนที่ เครื่องเอกซเรย์สำหรับงานทันตกรรม เครื่องเอกซเรย์ตามแบบดิจิทัล 65 เครื่อง กังหันผลิตไฟฟ้า 100 ชุด	3.9 และ 4.2.3	5.90	13	ปทุมธานี (เขต 1)
2	อาซาฮี อินเทค (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	อุปกรณ์ตรวจและขยายหลอดเลือด 1,500,000 ชิ้น	3.9	251.90	570	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	คาร์ปท เมกเกอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พรม 180,000 ตารางเมตร	3.1	63.30	405	ขอนแก่น (เขต 3)
4	MR. YOUNG IL LEE (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	พลอยจิวะโรน 200,000 กระรัต	3.7	3.40	6	กรุงเทพฯ (เขต 1)
5	บิชอพ กัมมา (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สวิตเซอร์แลนด์)	ผ้าลูกไม้ปัก 400,000 หลา	3.1	40.00	45	เพชรบุรี (เขต 3)
6	กามาคิตส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ร่วมทุนเนเธอร์แลนด์ - ญี่ปุ่น)	เบ็ดตกปลา 30,500,000 ชิ้น	3.5	60.80	12	ปทุมธานี (เขต 1)
7	ไทยโธร อินเทคส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	NYLON FILAMENT YARN 7,200 ตัน	3.1	1,407.00	42	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
8	ไทยโธร อินเทคส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	เส้นด้ายตีเกลียว (TWISTED YARN) 4,320 ตัน	3.1	272.00	70	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
9	MR. CHAYDHRYSABAHAH ELLAHI (ร่วมทุนปากีสถาน - สหรัฐฯ)	พรมชนิดต่างๆ เช่น พรมปูพื้น (BROADLOOM WOVEN CARPET) พรมเช็ดเท้า (WOVEN RUGS) 6,000,000 ตารางเมตร	3.1	90.00	43	นครราชสีมา (เขต 3)
10	พาสส์ จิวเวลเลอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ซีเรีย)	เครื่องประดับ 200,000 ชิ้น เพชรจิวะโรน 50,000 กระรัต พลอยจิวะโรน 250,000 กระรัต	3.7	35.70	90	กรุงเทพฯ (เขต 1)
11	เวลควิลาร์ อินโนเวชั่นส์ (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	อุปกรณ์เปิดรูรั้วหัวใจ 17,0000 ชิ้น	3.9	22.30	14	นนทบุรี (เขต 1)
12	ฟูนิร์ก อินดัสเทรียล (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ไต้หวัน)	แผ่นรองชั้นซับ 85,000,000 ชิ้น	3.2	16.20	18	ระยอง (เขต 2)
หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง						
1	ทานโกะ เคมิคัล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักรอัตโนมัติที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม เช่น เครื่องทำความสะอาดชิ้นงาน (CLEANING MACHINE AND EQUIPMENT) 8 ชุด	4.2	6.00	5	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
2	MR.JUMPEI KAGAMI (ร่วมทุนญี่ปุ่น - ไต้หวัน)	แม่พิมพ์ (MOLD AND DIE) การซ่อมแซมแม่พิมพ์และ อุปกรณ์จัดยึด (JIG) 560 ชุด ชิ้นส่วนแม่พิมพ์และชิ้นส่วน อุปกรณ์จัดยึด เช่น WIPER DIE, CHUCK 1,100 ชิ้น	4.2	23.00	10	สมุทรปราการ (เขต 1)
3	MR. TATSUYA OISHI (ทุนญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การอบ - ชุบโลหะ: (HEAT TREATMENT) 5,500 ตัน	4.5	135.00	10	ชลบุรี (เขต 2)
4	โซซากุ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แม่พิมพ์ 50 ชุด การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 150 ชุด	4.2	10.90	22	ปทุมธานี (เขต 1)
5	MR. WU YU - CHANG (ทุนไต้หวันทั้งสิ้น)	ALUMINIUM ALLOY WHEELS 380,000 ชิ้น	4.10	55.30	73	ระยอง (เขต 2)
6	MR. GOH JOOI YEE (ทุนมาเลเซียทั้งสิ้น)	GRAPHITE ELECTRODE สำหรับเครื่องจักร ELECTRICAL DISCHARGED MACHINE (EDM) และการซ่อมแซม (REGRINDING) GRAPHITE ELECTRODE ที่ผลิตเอง 105 ตัน	4.2	25.00	12	ชลบุรี (เขต 2)
7	ไทย ทสึซุกิ จำกัด (ทุนญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนของเครื่องจักรกล เช่น PISTON และ VALVE ของรถยนต์ 50 ตัน	4.2	72.00	11	ชลบุรี (เขต 2)
8	โคคาเกะ จำกัด (ทุนญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป เช่น HOUSING ASSY, BRACKET 15,480,000 ชิ้น	4.3	117.20	76	ระยอง (เขต 2)
9	MR.CHAO - YI YANG (ทุนไต้หวันทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์ 140 ชุด การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 30 ชุด	4.3	100.00	44	ชลบุรี (เขต 2)
10	อาซาฮี เอเซีย คาสติง จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนอะลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป 1,250 ตัน	4.3	89.90	7	ชลบุรี (เขต 2)
11	นอริทาเกะ เอสเอ (ประเทศไทย) จำกัด (ทุนญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ล้อหินเจียร (GRINDING WHEEL) 172,400 ชิ้น	4.2	604.00	75	สระบุรี (เขต 2)
12	ปาร์กเกอร์ อินนิฟิน (ไทยแลนด์) จำกัด (ทุนสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ไส้กรองสำหรับอุตสาหกรรม (FILTER AND FILTER ASSEMBLY) 211,200 ชิ้น	4.2	199.50	7	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
13	บีทีเค โศภผล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์ 300 ชุด และการซ่อมแซมแม่พิมพ์ ที่ผลิตเอง	4.2	97.90	64	ปทุมธานี (เขต 1)
14	เอสบี คอยส์ เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น BLANKING CASING UPPER และ BLANKING CASING LOWER 24,000 ตัน	4.3	172.30	14	ชลบุรี (เขต 2)
15	MR.MOON KYUNGYUL (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์ (MOULDS & DIES) 100 ชุด การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 200 ชุด	4.2	30.00	35	ชลบุรี (เขต 2)
16	ไทย เอ็ด จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น FITTING, RADIANT PANEL และเหล็กตัวซี 1,675 ตัน	4.3	80.00	40	ระยอง (เขต 2)
17	จอนหันสัน คอนโทรลส์ แอนด์ ซัมมิท อินทีเรียลส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนโครงสร้างเบาะรถยนต์ 1,000,000 ชิ้น	4.10	105.70	38	ชลบุรี (เขต 2)
18	ชิน อาน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเครื่องปรับอากาศภายในรถยนต์ เช่น HEAD COVER, CYLINDER และ MANIFOLD 1,474,200 ชิ้น	4.10	60.80	35	ระยอง (เขต 2)
19	อีซีเทค (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น ที่วางแขนข้างประตูฝากรอบ ฝากรอบที่ใส่ของหนังหุ้ม กระปุกเกียร์และแผ่นปูรองท้าย 1,772,320 ชิ้น	4.10	59.30	118	ปราจีนบุรี (เขต 3)
20	ที อาร์ดับเบิลยู ผู้จึ เสรินา จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ - ญี่ปุ่น)	วาล์วเครื่องยนต์ (ENGINE VALVE) 6,000,000 ชิ้น	4.10	186.00	21	ชลบุรี (เขต 2)
21	โรเบิร์ต บิอช จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชุดต้นกำลังไฮดรอลิก (HYDRAULIC POWER UNIT) 100 ชุด	4.2	48.00	27	ชลบุรี (เขต 2)
22	บีอินโอบี: สมบูรณ์ ออโต้ โมทฟ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ผ้าเบรก (DISC PAD) 220 ตัน	4.10	235.00	25	ระยอง (เขต 2)
23	แสงไทยเมทัลคริม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ถังโลหะ 5,184,000 ใบ	4.3	420.00	131	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
24	สยาม มียามา อีลีทกริก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สวิตช์สำหรับยานพาหนะ: 6,760,000 ชิ้น ชิ้นส่วนโลหะเป็นชิ้นรูป 29,240,000 ชิ้น แม่พิมพ์ 30 ชุด และการซ่อมแซมแม่พิมพ์ที่ผลิตเอง	4.2, 4.3 และ 4.10	49.10	16	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
25	มิคุนิ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: ใต้แก๊ว INTAKE MANIFOLD 250,000 ชิ้น VARIABLE VALVE TIMING (VVT) 165,000 ชิ้น OIL CONTROL VALVE (OCV) 400,000 ชิ้น	4.10	192.80	335	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
26	มิคุนิ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	THROTTLE BODY 2,000,000 ชิ้น STEPPING MOTOR 2,000,000 ชิ้น MODULARIZED AIR QUANTITY SENSOR 1,600,000 ชิ้น DUTY SOLENOID VALVE 1,200,000 ชิ้น	4.10	268.60	398	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
27	แอตวานเนคซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: ชิ้นรูป (STAMPING PART) และสปริง (FLAT SPRING) 139 ตัน สปริง (WIRE SPRING) 225 ตัน	4.3	78.10	122	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
28	เพ็ริชเช่น เอ็มเรเซฟ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	หินเจียส (MOUNTED POINT) 3,600,000 ชิ้น	4.2	55.40	34	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
29	ฟูรุยะ อีนคัสตรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 650 ตัน แม่พิมพ์ 60 ชุด ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 25,000 ชิ้น อุปกรณ์จับยึด 100 ชุด การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 200 ชุด	4.2 และ 6.12	235.00	157	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
30	MR.ATSUSHI SUZUKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น FUEL INJECTION PARTS, OIL PRESSURE PARTS และ IGNITER PARTS 260,000,000 ชิ้น	4.3	1,600.00	248	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)

	บริษัท / มาร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
31	ผลิตภัณฑ์ทวีคไทย จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนอะลูมิเนียมสำหรับ ยานพาหนะ เช่น CRANKCASE 382,0000 ชิ้น	4.10	176.00	30	ปทุมธานี (เขต 1)
32	ดีโอนีส ออฟแมน (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เยอรมัน)	วัสดุถ่วงล้อ WHEEL BALANCE WEIGHTS 350 ตัน	4.10	33.00	55	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
33	MR.HIDETOSHI OKABE (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักรสำหรับงานอุตสาหกรรม เช่น WASHING MACHINE, DRYER MACHINE และ DISTILLATION MACHINE 200 เครื่อง และการซ่อมแซมเครื่องจักรที่ผลิตเอง	4.2	68.00	32	ปทุมธานี (เขต 1)
34	ไอตีพี โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น ชิ้นวางสินค้า 1,800 ตัน	4.3	30.00	30	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
35	นิฮะตะ เทคโค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ ยานพาหนะ: 80 ตัน	4.10	78.90	159	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
36	วัฒนไพศาลเอ็นยีเนียริ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	โครงสร้างโลหะสำหรับ งานอุตสาหกรรม 20,000 ตัน	4.19	119.00	246	ปราจีนบุรี (เขต 3)
37	ศรีราชา คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	โครงสร้างโลหะ: (STEEL STRUCTURES) และอุปกรณ์ สำหรับงานอุตสาหกรรม 18,000 ตัน	4.19	60.00	869	ชลบุรี (เขต 2)
38	นิฮะตะ เทคโค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ ยานพาหนะ: 211,200 ชิ้น	4.10	78.90	159	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
39	ทานาเบ: (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การหมุนเคลื่อนผิว 1,825 ตัน	4.4	9.60	16	ปราจีนบุรี (เขต 3)
40	แอร์ บอร์น ซีพเพอร์ต จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ซ่อมชิ้นส่วนอากาศยานและอุปกรณ์ เครื่องใช้บนอากาศยาน 131 ชิ้น	4.9	20.00	9	กรุงเทพฯ (เขต 1)
41	พีซีเอส - นิสชิน จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แม่พิมพ์ 75 ชุด และชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 1 ตัน	4.2	50.00	11	นครราชสีมา (เขต 3)
42	อินเธิค (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: เช่น เบาะรองนั่ง 5,460,000 ชิ้น	4.10	294.00	231	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า						
1	MR. TOMOHIRO MORIMOTO (ญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	30	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	MR. JOHN CHU (สหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	9.77	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
3	MR. ANTHONY JOHN BARRY (ร่วมทุนออสเตรเลีย - เนเธอร์แลนด์)	พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-COMMERCE)	5.9	1.50	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
4	อิมเมอร์สัน อิเล็กทริก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเครื่องทำความเย็น เช่น CONDENSING UNIT 10,000 ชิ้น	5.3	5.90	19	ระยอง (เขต 2)
5	พานาโซนิค อินดัสเทรียล ดีไวซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ยานพาหนะ: เช่น THERMISTOR SENSOR 13,665,600 ชิ้น	5.5	117.10	179	สมุทรปราการ (เขต 1)
6	ซีเลซติกา (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นแคนาดาทั้งสิ้น)	PRINTED CIRCUIT BOARD ASSEMBLY ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์และผลิตภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์สำเร็จรูปสำหรับ เครื่องมือแพทย์ อุปกรณ์ โทรคมนาคม 32,000,000 ชิ้น	5.4	3,106.00	2,530	ชลบุรี (เขต 2)
7	สเปนเซ็น (ไทยแลนด์) จำกัด (สหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	INTEGRATED CIRCUIT (IC) 260,000,000 ชิ้น และ IC TESTING 390,000,000 ชิ้น	5.5	3,067.90	260	นนทบุรี (เขต 1)
8	MR. ALEXANDER BRELL (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	5.9	4.00	120	กรุงเทพฯ (เขต 1)
9	มิทซูบิชิ อิเล็กทริก ไทย ออโต้ - พาร์ท จำกัด (ญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับยานพาหนะ: 950,000 ชุด	5.5	125.40	51	ระยอง (เขต 2)
10	แคนนอน โฮ-เทค (ประเทศไทย) จำกัด (ญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	PRINTED CIRCUIT BOARD 240,000 ตารางเมตร	5.5	1,580.00	200	นครราชสีมา (เขต 3)
11	โตโก รับเบอร์ เคมีคัล แอนด์ พลาสติก โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เช่น RUBBER ROLLER 24,000,000 ชิ้น	5.5	1,088.70	86	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
12	ฟูจิคุรุ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	FLEXIBLE PRINTED CIRCUIT ASSEMBLY (FPCA) 155,232,000 ชิ้น	5.5	490.80	650	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
13	ยูเอ็มซี อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	PRINTED CIRCUIT BOARD ASSEMBL (PCBA) 69,068,000 ชิ้น	5.5	1,900.00	2,965	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
14	แบงค็อก เอวีเอชเอ็น เทรนนิ่ง ซีมูลเตอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์)	พัฒนาศูนย์วิทยากรมนุษย์	7.18	400.00	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
15	DOVE TORABBIT ASIA (ร่วมทุนไทย - เกาหลี)	ซอฟต์แวร์	5.8	6.00	52	กรุงเทพฯ (เขต 1)
16	เจ็ทอะบรอด (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	3.00	13	กรุงเทพฯ (เขต 1)
17	MR. CHENG, TSABG - KUANG (หุ้นบริติชเวอร์จิน ไอส์แลนด์ทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	3.00	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
18	เคอซี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	SEMICONDUCTOR DEVICE 1,369,000,000 ชิ้น	5.5	27.30	82	ลำพูน (เขต 3)
19	อิชนิล โปรดักชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น CONTROLLER, SENSOR, PCBA และ SUB - ASSEMBLY PART 1,038,000 ชิ้น	5.5	131.00	100	ชลบุรี (เขต 2)
20	เอเพ็กซ์ เซอร์คิต (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	MULTI LAYER PRINTED CIRCUIT BOARD 600,000 ตารางเมตร	5.5	2,199.00	646	สมุทรสาคร (เขต 1)
21	ซีเทค เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเคย์แมนไอส์แลนด์ทั้งสิ้น)	HEAD STACK ASSEMBLY (HSA) 55,000,000 ชิ้น	5.5	1,003.70	955	สมุทรปราการ (เขต 1)
22	โตชิบาคอนซูมเมอร์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องซักผ้า 700,000 เครื่อง	5.2	567.70	535	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
23	โตรลิก เอเซีย จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เช่น PRINTED CIRCUIT BOARD ASSEMBLY, WIRE & CABLE ASSEMBLY, FILTER ROTARY ATTENUATOR 3,147,840 ชิ้น ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น KEYSRINGER และ ADVANCED INSTALLATION METER 150,000 ชิ้น	5.4 และ 5.5	32.50	39	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
24	แคนนอน โอ - เทค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	MULTI FUNCTION PRINTER / SCANNER 5,554,640 ชิ้น	5.5	650.00	8,014	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
25	พูจิกูระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	MICRO CO AXIAL CABLE ASSEMBLY 36,000,000 ชิ้น สินค้าทั้งสำเนียงรูปที่ผลิตเอง เช่น MICRO CO AXIAL LASERED CABLE และ SEMI - MICRO CO AXIAL CABLE ASSEMBLY 3,000,000 ชิ้น	5.5	275.70	2,105	ปทุมธานี (เขต 1)
26	พูจิกูระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	อุปกรณ์ระบายความร้อนสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น HEAT SPREADER 400,000 ชุด COLD PLATE 56,000 ชิ้น	5.5	58.90	151	ปทุมธานี (เขต 1)
27	พานาโซนิค เอเชียเอ็นวี ธิโวลด์ ออเรนจ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชุดทำความเย็น 364,320 ชิ้น ชิ้นส่วนชุดทำความเย็น เช่น CONDENSER และ EVAPORATOR 650,000 ชิ้น สินค้าทั้งสำเนียงรูปที่ผลิตเอง ได้แก่ SEMI - COOLING UNIT	5.3	127.30	59	ปทุมธานี (เขต 1)
28	อีวเทค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	WIRE 266,479,200 เมตร	5.5	85.00	19	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
29	ไซโก พรินซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น กล้องถ่ายรูป เครื่องเสียงดีครอยด์นาฬิกา เครื่องบันทึกเวลาและโทรศัพท์มือถือ 126,000 ตัน	5.5	338.60	50	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
30	ไซโก พริชชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนกล้องถ่ายรูป เช่น FOCAL - PLANE SHUTTER, APERTURE UNIT และ MIRROR BOX UNIT 6,800,000 ชิ้น	5.5	158.00	1,196	ปทุมธานี (เขต 1)
31	มูราตะ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	COIL MODULE 4,071,000 ชิ้น	5.5	65.60	58	ลำพูน (เขต 3)
32	ไทย ไทโย เดนโซ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องกำเนิดไฟฟ้า 390,185 ชุด	5.2	416.40	126	ปราจีนบุรี (เขต 3)
33	เบรดี เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนสิงคโปร์ - เยอรมนี - อังกฤษ)	FILTER FOR HARD DISK DRIVE 810,000,000 ชิ้น	5.5	77.00	19	ชลบุรี (เขต 2)
34	โอท็อบพลาสติก จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ชอฟต์แวร์	5.8	1.60	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
35	MR.TAKAMASA IWAMA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชอฟต์แวร์	5.8	6.19	4	กรุงเทพฯ (เขต 1)
36	MR.CHRITIAN MISCHLER (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ชอฟต์แวร์	5.8	2.00	2	กรุงเทพฯ (เขต 1)
37	นายสมชาย งานกิจเจริญลาภ (ร่วมทุนไทย - ฝรั่งเศส)	เครื่องทำน้ำร้อน 200,000 เครื่อง	5.2	50.00	28	ระยอง (เขต 2)
38	เอ แอนด์ ที โอที ดีไซน์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ออสเตรเลีย)	ชอฟต์แวร์	5.8	10.00	8	เชียงใหม่ (เขต 3)
39	MR. ARNON DAGAN (หุ้นอิสราเอล - โปแลนด์)	ชอฟต์แวร์	5.8	2.50	3	บุรีรัมย์ (เขต 3)
40	MR. CHRISTOPHER LOUIS ZIMKOWSKI (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ชอฟต์แวร์	5.8	9.00	5	ปทุมธานี (เขต 2)
41	MR. PETER GEOFFREY SHINKFELD (ร่วมทุนไทย - ออสเตรเลีย)	ชอฟต์แวร์	5.8	5.51	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
42	นายรามศวร์ ศิลปพรหม (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชอฟต์แวร์	5.8	8.00	3	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
43	นายคมจักร กำธรพสินี (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
44	นายศุภยศ ศิริจำรูญวิทย์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.30	3	กรุงเทพฯ (เขต 1)
45	MR.KIYOHISA SATO (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ซอฟต์แวร์	5.8	5.00	11	กรุงเทพฯ (เขต 1)
46	นายยุнос คิม (ร่วมทุนเกาหลี - ญี่ปุ่น)	ซอฟต์แวร์	5.8	11.00	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
47	เรสทอรอง ออฟ แบงค็อก จำกัด (ร่วมทุนสิงคโปร์ - ไทย)	ซอฟต์แวร์	5.8	11.00	3	กรุงเทพฯ (เขต 1)
48	MR.MORITZ ALEXY (หุ้นเยอรมนีทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.44	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)

หมวด 6 เคมีภัณฑ์ กระดาษและพลาสติก

1	MR.MASAKI TSUKMOTO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์พลาสติกหรือเคลือบด้วยพลาสติก 120 ตัน	6.12	10.00	21	สมุทรปราการ (เขต 1)
2	ไทย เอ บี เอส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ACRYLONITRILE BUTADIENE TYRENE (ABS) และ ACRYLONITRILE STYRENE (AS) RESIN 120,000 ตัน	6.11	27.50	125	ระยอง (เขต 2)
3	ซีเอ็ม โอเทคส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	เคมีภัณฑ์สำหรับงานอุตสาหกรรม เช่น สารเคมีขูดเคลือบผิวชิ้นงาน 789,000 ลิตร	6.2	1.70	4	ปทุมธานี (เขต 1)
4	อายากูโซะ พรีเมอรัม จำกัด (ร่วมทุนไทย - สเปน)	ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป (PREFORM) 6,720 ตัน	6.12	75.00	5	ชลบุรี (เขต 2)
5	ไทยพลาสติก และเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	PVC RESIN 80,000 ตัน	6.11	5.50	-	ระยอง (เขต 2)
6	ไทยพลาสติก และเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	VINYL CHLORIDE MONOMER (VCM) 390,000 ตัน	6.11	5.70	-	ระยอง (เขต 2)
7	ไทยพลาสติก และเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	PVC RESIN 100,000 ตัน	6.11	476.70	-	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / มาร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
8	ไทยพลาสติก และเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	COMPOUNDED PLASTICS 66,100 ตัน	6.12	19.20	-	สมุทรปราการ (เขต 1)
9	พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์ AROMATICS ได้แก่ PARAXYLENE 137,760 ตัน BENZENE 73,800 ตัน TOLUENE 46,700 ตัน ORTHO XYLENE 21,900 ตัน	6.11	2,289.00	138	ระยอง (เขต 2)
10	โทอะ เทค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ 125 ตัน	6.12	47.50	29	ชลบุรี (เขต 2)
11	ไทยเบ็ทซ์ พลาสติก จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	เม็ดพลาสติกรีไซเคิล 2,370 ตัน	6.12	24.00	22	ระยอง (เขต 2)
12	บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ก๊าซไนโตรเจน 5,000 ตัน	6.1	31.90	2	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
13	บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ก๊าซออกซิเจน 10,000 ตัน	6.1	78.50	2	เพชรบุรี (เขต 3)
14	บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ก๊าซไนโตรเจน 16,200 ตัน	6.1	97.70	2	ระยอง (เขต 2)
15	เทคส แพคกิ้ง (ศรีราชา) อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโฟม โฟมบรรจุภัณฑ์ ชิ้นส่วนต่างๆ ที่ทำจากโฟม 3,000 ตัน	6.12	34.60	60	ชลบุรี (เขต 2)
16	ที.ซี.เค. พลาสติก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พาเลทพลาสติก (PLASTIC PALLET) 2,700 ตัน	6.12	78.80	55	สิงห์บุรี (เขต 3)
17	อูบล บีเอชเค อินดัสเทรียล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สารเคมีทำความสะอาด สำหรับอุตสาหกรรม 1,800 ตัน	6.2	5.98	6	อุบลราชธานี (เขต 3)
18	มิสออน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์ดูแลเส้นผม 5,000 ตัน	6.9	230.00	24	ระยอง (เขต 2)
19	ซีซีแอล ลาเบล (ไทย) จำกัด (หุ้นแคนาดาทั้งสิ้น)	พิมพ์ฉลากสินค้า (PRINTED LABEL) 1,500,000,000 ชิ้น	6.16	70.00	17	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
20	ริเวอร์เบิร์ด พัลม แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	กระดาษอนามัย 23,400 ตัน	6.14	720.00	73	สระบุรี (เขต 2)
21	เทคโคโน แพคเกจจิ้ง อินดัสทรี จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 1,080 ตัน	6.12	20.00	22	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
22	ไอกีตัมบิว เอชแอลพี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ภาคพลาสติกสำหรับบรรจุ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ 1,850 ตัน	6.12	49.80	5	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
23	เยเนอรัล ออสปิตัล โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ยานัดน้ำ ยาปราศจากเชื้อ ใต้แก๊ว น้ำเกลือ 25,800,000 ลิตร น้ำยาล้างไต 13,800,000 ลิตร	6.5	683.50	453	ปทุมธานี (เขต 1)
24	เทอร์โมสเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 475 ตัน	6.12	23.60	36	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
25	ออกตี้ โพลีเมอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยางสังเคราะห์ต่างๆ เช่น ขอบยางกันการรั่วซึม 1,200 ตัน	6.12	35.40	17	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
26	พลาสติกแลนด์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขวดพลาสติก 10,890 ตัน	6.12	82.00	18	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
27	พลาสติกแลนด์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขวดพลาสติก 8,130 ตัน	6.12	82.00	18	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
28	เยเนอรัล ออสปิตัล โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	ยานัดน้ำปราศจากเชื้อ เช่น น้ำเกลือและน้ำยาล้างไต 32,100,000 ลิตร	6.5	480.00	176	ปทุมธานี (เขต 1)
29	เยเนอรัล ออสปิตัล โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ)	น้ำยาล้างไตทางช่องท้อง 18,768,000 ลิตร	6.5	649.40	308	ปทุมธานี (เขต 1)
30	ออกตี้ โพลีเมอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยางสังเคราะห์ เช่น ขอบยางกันการรั่วซึม 4,380,000 เมตร	6.12	6.98	17	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
31	เทอร์โมสเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 700 ตัน	6.12	12.20	36	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)

	บริษัท / มาร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
32	อิชูบุก เคมิคอล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	COMPOUNDED PLASTIC 5,500 ตัน	6.12	80.00	23	ชลบุรี (เขต 2)
33	เอเบิล เมตคอลล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำเกลือ 24,000,000 ขวด	6.5	180.00	73	มหาสารคาม (เขต 3)
34	ไทย โอ.พี.พี. จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สหรัฐฯ - ไต้หวัน)	พิมพ์ฉลากสินค้า 4,042,500 ตารางเมตร	6.16	105.20	17	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
35	MR.KAZAYUKI TAKUBO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น PULLEY และ CASE 13 ตัน ชิ้นส่วนพลาสติก เช่น CONNECTOR และ NOZZLE 12 ตัน	6.12	38.00	13	ปทุมธานี (เขต 1)
36	โคจิ พรินติ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ฉลากแม่พิมพ์ 9,768,000 ตารางเมตร	6.16	24.00	20	สมุทรสาคร (เขต 1)
37	อิวอนิก ยูไนเท็ด ซิลิกา (สยาม) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์)	SILICON DIOXIDE 20,000 ตัน	6.2	614.40	30	ระยอง (เขต 2)
หมวด 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค						
1	อะติกา (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นตุรกีทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและ การลงทุน	7.15	4.70	11	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	เอ็กซ์เซลเลนท์ เอ็นเนอร์ยี อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการด้านจัดการพลังงาน	7.17	1.00	7	สมุทรปราการ (เขต 1)
3	โคเฟส (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	บริการด้านจัดการพลังงาน	7.17	5.80	4	สระบุรี (เขต 2)
4	MR.HON SHUN CHAU (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ธุรกิจรับจ้างบริหารระบบธุรกิจ ระหว่างประเทศ	7.16	5.00	28	กรุงเทพฯ (เขต 1)
5	ไทยแท็งก์เทอร์มินัล จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์)	ขนถ่ายสินค้าเหลว 230,000 ตัน คลังเก็บสินค้าเหลวความจุ 30,500 ตัน	7.1	266.00	116	ระยอง (เขต 2)
6	บางกอก โกลเดนเนอร์ชั่น จำกัด (ร่วมทุนไทย - เนเธอร์แลนด์ - สิงคโปร์)	ไฟฟ้า 115 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 30 ตัน/ชั่วโมง	7.1	405.10	80	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
7	สมอทอง ไบโอแมส จำกัด (ร่วมทุนไทย - มาเลเซีย)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9.5 เมกะวัตต์	7.1	650.00	49	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
8	โอบก กบิรินทร์โรจิสติกส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เขตอุตสาหกรรม 1,075 ไร่	7.1	624.00	25	ปราจีนบุรี (เขต 3)
9	บ้านร่วมทางฝัน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 60 หน่วย	7.5	23.30	-	ปทุมธานี (เขต 1)
10	บ้านร่วมทางฝัน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
11	พเนสิ เอสเทล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
12	พเนสิ เอสเทล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (เฟส 4 อาคาร A และ C)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
13	พเนสิ เอสเทล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (เฟส 5 อาคาร B และ C)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
14	พเนสิ เอสเทล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (เฟส 5 อาคาร A และ D)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
15	บางกอก อินเตอร์เนชั่นแนล คุยเซ็น จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	30.00	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
16	MR.CHIE AOYAMA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดจำหน่ายชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	4	กรุงเทพฯ (เขต 1)
17	เอ.บี.เดคคอร์ดิสท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 159 หน่วย	7.5	39.50	11	นนทบุรี (เขต 1)
18	ลอร์อัล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นฝรั่งเศสทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	3.33	6	กรุงเทพฯ (เขต 1)
19	โอดิล คอนโซลิเตเตอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย	7.11	37.00	18	กรุงเทพฯ (เขต 1)
20	MR. YOSHIO FUJITA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดจำหน่ายชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	4.00	4	สมุทรปราการ (เขต 1)

	บริษัท / มาร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
21	MR.KAORU TAKEUCHI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑืระหว่างประเทศ	7.12	10.00	10	กรุงเทพฯ (เขต 1)
22	เศรษฐีสุพรรณ ไบโอริน เมาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 2 เมกะวัตต์	7.1	139.00	9	สุพรรณบุรี (เขต 2)
23	วี.โอ.เน็ต ไบโอดีเซล เอเชีย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 1.0 เมกะวัตต์	7.1	80.00	8	กาฬสินธุ์ (เขต 3)
24	สหกรณ์ท่าเข้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 1.82 เมกะวัตต์	7.1	94.90	15	ชุมพร (เขต 3)
25	เอกโก้ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เดนมาร์ก)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	60.00	40	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
26	อาร์ท อินพารโตซ์ (กรุงเทพฯ) จำกัด (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	ศูนย์แสดงศิลปวัฒนธรรม หรือศูนย์ศิลปหัตถกรรม	7.3	60.00	40	กรุงเทพฯ (เขต 1)
27	เอส.พี. อินเตอร์ มารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล 613,200 ตัน	7.1	104.25	10	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
28	บางกอก อินดิสทริบิวชัน จำกัด (ร่วมทุนไทย-สหรัฐฯ)	ก๊าซอุตสาหกรรม 35,000 ตัน	7.1	129.70	2	ชลบุรี (เขต 2)
29	MR.RICHARDS JOHN WILLIAM (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	5.50	19	กรุงเทพฯ (เขต 1)
30	เหมราช สระบุรี ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม 6 หน่วย	7.8	317.50	12	สระบุรี (เขต 2)
31	เหมราช สระบุรี ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม 2 หน่วย	7.8	96.70	12	สระบุรี (เขต 2)
32	เทคนิ วอเตอร์จีก จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑืระหว่างประเทศ	7.12	2.00	9	ระยอง (เขต 2)
33	อีจโก้ อินดิสทริบิวชัน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.12	10.00	1	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
34	พุกกะ เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 482 หน่วย	7.5	168.10	-	สมุทรปราการ (เขต 1)
35	พุกกะ เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 349 หน่วย	7.5	105.70	-	นครปฐม (เขต 1)
36	พุกกะ เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 298 หน่วย	7.5	70.90	-	ปทุมธานี (เขต 1)
37	ธีวาทัย จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม 5 หน่วย	7.8	155.30	2	ระยอง (เขต 2)
38	MR.YASUMASA OKAMOTO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	2.00	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
39	พุกกะ เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 206 หน่วย	7.5	68.30	-	นครปฐม (เขต 1)
40	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 8 อาคาร B และ C)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
41	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 6 อาคาร B และ C)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
42	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 6 อาคาร A และ D)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
43	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 7 อาคาร B และ C)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
44	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 7 อาคาร A และ D)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)
45	พนาลี เอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 474 หน่วย (แฟล 8 อาคาร A และ D)	7.5	75.50	-	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / การร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
46	เคซีเอฟ พลังงานสีเขียว จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 4 เมกะวัตต์	7.1	200.00	13	นครปฐม (เขต 1)
47	นกลิน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนถ่ายสินค้าสำหรับ เรือเดินทะเล (ขนถ่ายน้ำมัน) 3,579,672 ตัน	7.1	705.00	16	ไม่ระบุที่ตั้ง
48	ไอเอสซีเอ็ม เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น)	บริการตรวจวัดขนาดของชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ เช่น แผงวงจรรวม ความแม่นยำสูง (PRECISION INTEGRATED CIRCUIT SHEET:PICS) 350,000 ชิ้นงาน	7.21	18.50	156	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
49	กิน ทอสก์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ให้บริการแก่ธุรกิจสร้าง ภาพยนตร์ 2,190 ชิ้นงาน	7.6	49.30	22	กรุงเทพฯ (เขต 1)
50	เรดคอน ทรานสมิชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นมอริเชียสทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	20.00	7	ชลบุรี (เขต 2)
51	แอลไพน์ เทคโนโลยีส์ แมนูแฟจเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	1.50	10	ปราจีนบุรี (เขต 3)
52	สยามสีกัมมารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ	7.9	315.00	16	ไม่ระบุที่ตั้ง
รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม				53,797.40	35,528	เขต 1 = 90 เขต 2 = 100 เขต 3 = 42 ไม่ระบุที่ตั้ง = 2

หมายเหตุ เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สุพรรณบุรี และสมุทรสาคร

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง รยอง และภูเก็ต

เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ



พื้นที่ตรงนี้ นักลงทุน “มองเห็น”

“วารสารส่งเสริมการลงทุน”

วารสารรายเดือน เน้นด้วยเนื้อหา และข้อมูลด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้วยยอดพิมพ์ 4,000 ฉบับ เผยแพร่แก่สมาชิกที่เป็นนักธุรกิจ นักลงทุน รวมทั้งหน่วยงาน และองค์กรที่ดำเนินงานเกี่ยวกับเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมทั่วประเทศ

อัตราโฆษณาของ “วารสารส่งเสริมการลงทุน” ประจำปี 2556

ตำแหน่งโฆษณา	พิมพ์	อัตรา : หน้า : ครั้ง (บาท)	หมายเหตุ
1. ปกหลังนอก	4 สี	50,000	<ul style="list-style-type: none"> ลงโฆษณา 3 เดือน ลด 20% 6 เดือน ลด 35% อัตราค่าลงโฆษณาดังกล่าวเป็นราคาสุทธิ ไม่ต้องคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม และไม่มีการเงินได้หัก ณ ที่จ่าย
2. ปกหน้าใน	4 สี	35,000	
3. หน้า 1	4 สี	35,000	
4. ปกหลังใน	4 สี	30,000	
5. หน้า 2	4 สี	25,000	
6. หน้า 4	4 สี	25,000	
7. หน้าในบทความ	2 สี	15,000	

สนใจลงโฆษณา กรุณาติดต่อ

กองบรรณาธิการ “วารสารส่งเสริมการลงทุน” ศูนย์บริการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
โทรศัพท์ 0 2553 8111 ต่อ 8184, 8188 โทรสาร 0 2553 8222 อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

คิดถึงการลงทุน คิดถึง บีโอไอ

หากท่านคิดจะลงทุน ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหน เป็นกิจการประเภทใด
ขนาดการลงทุนเล็กหรือใหญ่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ
พร้อมมอบสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ท่าน พร้อม
คำปรึกษาแนะนำ และข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน

หน่วยงานบริการอื่นๆ

สมาคมส่งเสริมการลงทุน

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

ศูนย์ประสานงานบริการด้านการลงทุน

โทรศัพท์ 0 2209 1100 โทรสาร 0 2209 1199
อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

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

สำนักงานในส่วนภูมิภาค

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)

ห้อง 108 -110 อาคารแอร์พอร์ต บีซีเนิส ปาร์ค
เลขที่ 90 ถนนมหาราช ตำบลหายยา อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50100
โทรศัพท์ 0 5320 3397-400
โทรสาร 0 5320 3404
อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)

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

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)

177/54 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลโนนเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000
โทรศัพท์ 0 4327 1300-2 โทรสาร 0 4327 1303
อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (ชลบุรี)

46 หมู่ 5 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท
ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230
โทรศัพท์ 0 3840 4900 โทรสาร 0 3840 4997-9
อีเมล : chonburi@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)

7-15 อาคารโชยงศ์ ถนนจุฑิฑูทิศ 1
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
โทรศัพท์ 0 7434 7161-5
โทรสาร 0 7434 7160
อีเมล : songkhla@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)

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

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พิษณุโลก)

59/15 อาคารไทยทีวีทัศน์ ชั้น 3
ถนนบรมไตรโลกนาถ 2 ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777
อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

OVERSEAS OFFICES

BEIJING : Thailand Board of Investment, Beijing Office

Royal Thai Embassy, No.40 Guang Hua Road, Beijing 100600, P.R.C.
Tel : +86 10 6532 4510 Fax : +86 10 6532 1620 E-mail : beijing@boi.go.th

FRANKFURT : Thailand Board of Investment, Frankfurt Office

Royal Thai Embassy, Bethmannstr. 58, 5.OG 60311 Frankfurt am Main Federal Republic
of Germany Tel : +49 (0) 69 9291 230 Fax : +49 (0) 69 9291 2320 E-mail : fra@boi.go.th

GUANGZHOU : Thailand Board of Investment, Guangzhou Office

Investment Promotion Section, Royal Thai Consulate-General, Room 1216-1218,
Garden Tower, 368 Huanshi Dong Road, Guangzhou 510064, P.R.C.
Tel : +86 20 8333 8999 Ext. 1216-18, +86 20 8387 7770 Fax : +86 20 8387 2700
E-mail : guangzhou@boi.go.th

LOS ANGELES : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office

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

NEW YORK : Thailand Board of Investment, New York Office

61 Broadway, Suite 2810, New York N.Y. 10006, U.S.A.
Tel : +1(0) 212 422 9009 Fax : +1(0) 212 422 9119 E-mail : nyc@boi.go.th

OSAKA : Thailand Board of Investment, Osaka Office

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

PARIS : Thailand Board of Investment, Paris Office

Ambassade Royale de Thaïlande 8, rue Greuze, 75116 Paris, France
Tel : +33 (0) 1 5690 2600-1 Fax : +33 (0) 1 5690 2602 E-mail : par@boi.go.th

SEOUL : Thailand Board of Investment, Seoul Office

#1804, 18th Floor, Coryo Daeyungak Tower, 25-5, Chungmuro 1-ga, Jung-gu, Seoul,
100-706, Korea Tel : (822) 319-9998 Fax : (822) 319-9997 E-mail : seoul@boi.go.th

SHANGHAI : Thailand Board of Investment, Shanghai Office

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

SYDNEY : Thailand Board of Investment, Sydney Office

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

STOCKHOLM : Thailand Board of Investment, Stockholm Office

Stureplan 4C 4th Floor, 114 35 Stockholm, Sweden
Tel : +46 (0)8 463 11 58, +46 (0)8 463 11 74-75 Fax : +46 (0)8 463 11 60
E-mail : stockholm@boi.go.th

TAIPEI : Thailand Board of Investment, Taipei Office

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

TOKYO : Thailand Board of Investment, Tokyo Office

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