



• วารสาร

# ส่งเสริมการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการ  
ส่งเสริมการลงทุน  
www.boi.go.th

ปีที่ 23 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2555

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 23 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2555

www.boi.go.th



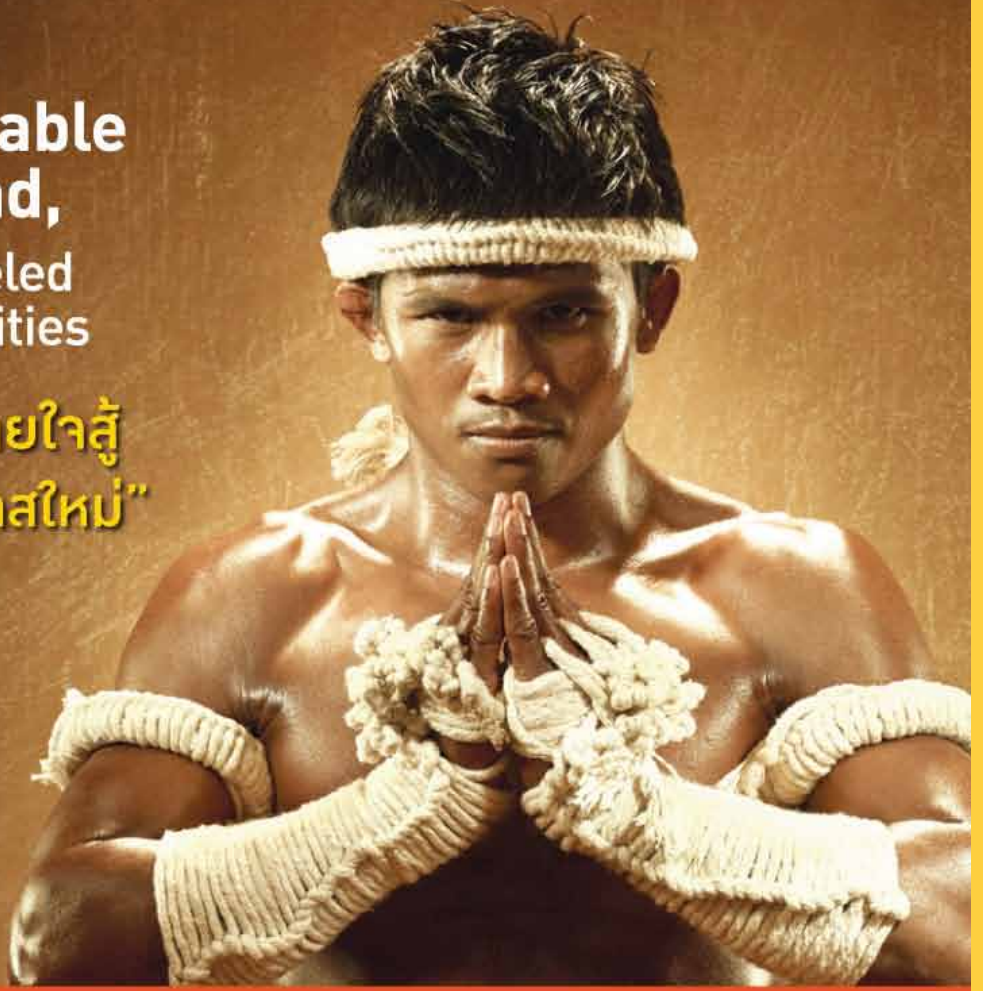
# โลจิสติกส์

## เชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน



# Unbeatable Thailand, Unparalleled Opportunities

“ประเทศไทยใจสู้  
ก้าวสู่ออกาสใหม่”



## ประเทศไทยใจสู้ ก้าวสู่ออกาสใหม่

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ออกมาตรการฟื้นฟูการลงทุนจากวิกฤตศุลกาภิ และสร้างเสริมกำลังใจให้นักลงทุนด้วยแคมเปญ “Unbeatable Thailand, Unparalleled Opportunities” หรือ “ประเทศไทยใจสู้ ก้าวสู่ออกาสใหม่”

Unbeatable Thailand สะท้อนถึง “จิตวิญญาณความเป็นนักสู้ของคนไทย” ไม่ว่าจะเผชิญปัญหาหรือภัยธรรมชาติ ก็สามารถพลิกฟื้นและฟื้นตัวกลับขึ้นมาได้อย่างรวดเร็ว เหนือกว่ากับจุดแข็งของประเทศไทยในหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือที่ทันสมัยที่สุดหลายท่า ซึ่งไม่มีใครสามารถแข่งขันได้ โครงสร้างพื้นฐานที่ดี ฐานฐานเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง รวมถึงความหลากหลายทางเศรษฐกิจและทรัพยากร ซึ่งเหล่านี้ร่วมทำให้ประเทศไทยเป็นแหล่งรองรับการลงทุนที่มีความพิเศษไม่เหมือนใคร

ส่วน Unparalleled Opportunities ก็คือ “โอกาสที่มีในที่สุดในประเทศไทย” ไม่ว่าจะเปิดโอกาสในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการใหม่ๆ โอกาสในการเป็นแหล่งผลิตเพื่อขยายตลาดของประชาชนเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งมีประชากรรวม 600 ล้านคน และโอกาสทางธุรกิจที่ผนวกรวมในเศรษฐกิจไทยที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

## มาตรการฟื้นฟูการลงทุนจากวิกฤตศุลกาภิ

- การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรที่นำมาทดแทนเครื่องจักรที่เสียหาย ขณะนี้ มีผู้ประกอบการนำเข้าเครื่องจักรเพื่อทดแทนเครื่องจักรที่เสียหาย มีมูลค่ารวมกว่า 87,000 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมที่ประสบอุทกภัย
- การขยายระยะเวลาในการยกเว้นและลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล แก่กิจการที่ได้รับส่งเสริมซึ่งได้รับความเสียหายจากภัย มีผู้ยื่นขอรับส่งเสริมขั้นต้นและขยายกิจการแล้วรวม 37 โครงการ เงินลงทุนรวม 25,717 ล้านบาท อาทิ กิจการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ กิจการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน กิจการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก กิจการผลิตกระดาษและเบ็ดกระดาศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีต่อแผนบริหารกิจการร่วมของรัฐบาล
- การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแก่เงินอุดหนุนที่ลงทุนระบบป้องกันอุทกภัย เพื่อสนับสนุนให้เงินอุดหนุนที่ลงทุน ส่วนอุตสาหกรรม และเขตปกครองอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สำหรับป้องกันอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- มาตรการส่งเสริมให้เกิดโครงการลงทุนใหม่ในพื้นที่ประสบอุทกภัย เพื่อก่อสร้างให้เกิดโครงการลงทุนใหม่ ของผู้ประกอบการรายใหม่ และกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรายเดิม ขยายการลงทุนในนิคม/สวน/เขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดประสบภัย และระดมเศรษฐกิจ

บีโอไอ พร้อมสนับสนุนนักลงทุนไทยให้ได้รับโอกาสใหม่ในอนาคต ขอให้เรามุ่งมั่นนำ “จิตวิญญาณความเป็นนักสู้” ของคนไทยเป็นพลังเดินทาง ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนของอาเซียนต่อไป



  
THAILAND BOARD OF INVESTMENT  
Your partner for sustainable investment  
[www.boi.go.th](http://www.boi.go.th)

# ASID

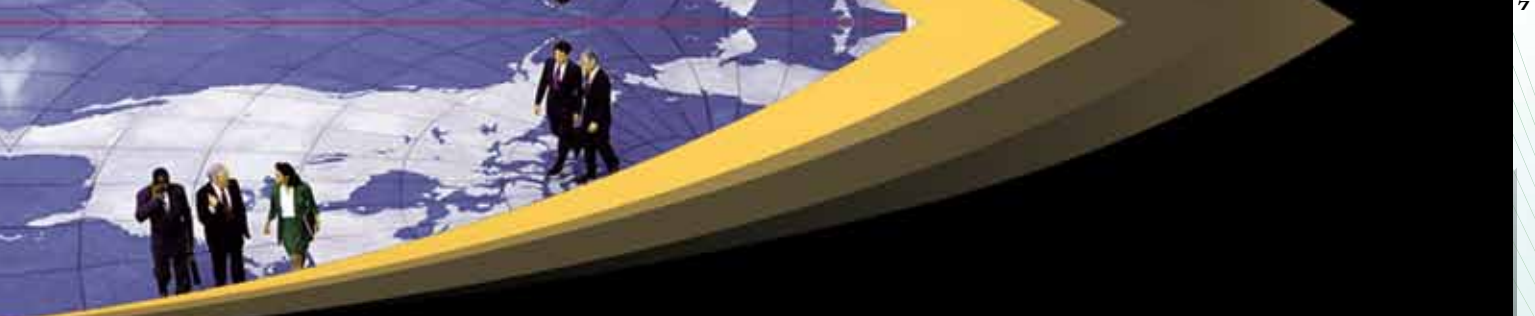
▶▶ ASEAN Supporting Industry Database



## 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

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



# Providing efficient services thru modern technology to facilitate members and investors

“ ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย  
เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่สมาชิกและนักลงทุน ”



## บริการสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

- ออกเอกสารสิ่งปล่อย (การนำเข้า) วัตถุดิบ และเอกสารวัตถุดิบซี (การส่งออก) วัตถุดิบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Raw Materials Tracking System : RMTS)
- ออกเอกสารสิ่งปล่อย (การนำเข้า) เครื่องจักรและอุปกรณ์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronics Machine Tracking System : eMT)
- บริการฝึกอบรมและสัมมนาในหัวข้อด้านการ ภาษีอากร และสิทธิผู้ส่งเสริมการลงทุน

## บริการสำหรับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

- ให้คำปรึกษาและเผยแพร่ข้อมูลด้านธุรกิจและการลงทุน
- บริการจับคู่ทางธุรกิจ นำนักลงทุนพบปะแลกเปลี่ยนและเจรจาทางการลงทุน การศึกษาสู่ทางและเปิดโอกาสด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
- บริการฝึกอบรมและสัมมนาในหลักสูตรที่หลากหลายทั้งภายในและภายนอกองค์กร (Public Training and In house Training)

## บริการสำหรับสมาชิกสมาคมสโมสรนักลงทุน

- กิจกรรมการบรรยายพิเศษโดยผู้ทรงคุณวุฒิในหัวข้อต่างๆ
- กิจกรรมการเยี่ยมชมโรงงานอุตสาหกรรมที่ประสบความสำเร็จ
- สิทธิประโยชน์พิเศษเฉพาะสมาชิก เช่น เข้าร่วมกิจกรรมโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายหรือได้รับส่วนลดในอัตราพิเศษ การรับข้อมูลข่าวสารจากสมาคมเป็นประจำ รับส่วนลดพิเศษในการใช้บริการต่างๆ ของสมาคม เป็นต้น

บริการข้อมูลข่าวสารที่เชื่อมโยงเครือข่ายการลงทุนที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านทางเว็บไซต์ของสมาคม <http://www.ic.or.th>

### สมาคมสโมสรนักลงทุน

เลขที่ 1 อาคารศิวินาแอนด์ที ชั้น 12,16 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
โทรศัพท์ 0 2936 1429 โทรสาร 0 2936 1441-2 E-mail: ic-investor@ic.or.th website: <http://www.ic.or.th>



# วารสารส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

## สารบัญ CONTENTS



ปีที่ 23 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2555

### โลจิสติกส์ เชื่อมโยงอาเซียน

- 6 ..... เจาะลึกระเบียงเศรษฐกิจ GMS เชื่อมโยง 6 ประเทศลุ่มน้ำโขง  
12 ..... การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ ความสำคัญต่อประเทศไทย  
19 ..... เปิดโลกโลจิสติกส์

### จับกระแสโลก

- 27 ..... โอกาสโลจิสติกส์ไทยใน AEC

### เก็บตกจากโรดโชว์

- 34 ..... การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม เพื่อรองรับระเบียงเศรษฐกิจ  
ของภาคการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย  
37 ..... การพัฒนาเศรษฐกิจของจีนในทศวรรษใหม่  
46 ..... งาน Intersolar Europe 2012 ที่เยอรมนี

### บทความพิเศษ

- 49 ..... มั่นทกการเยือนพม่า ของบีโอไอเชียงใหม่  
53 ..... กฟพ. มุ่งมั่น สร้างความมั่นคงระบบไฟฟ้าของไทย

### สัมภาษณ์พิเศษ

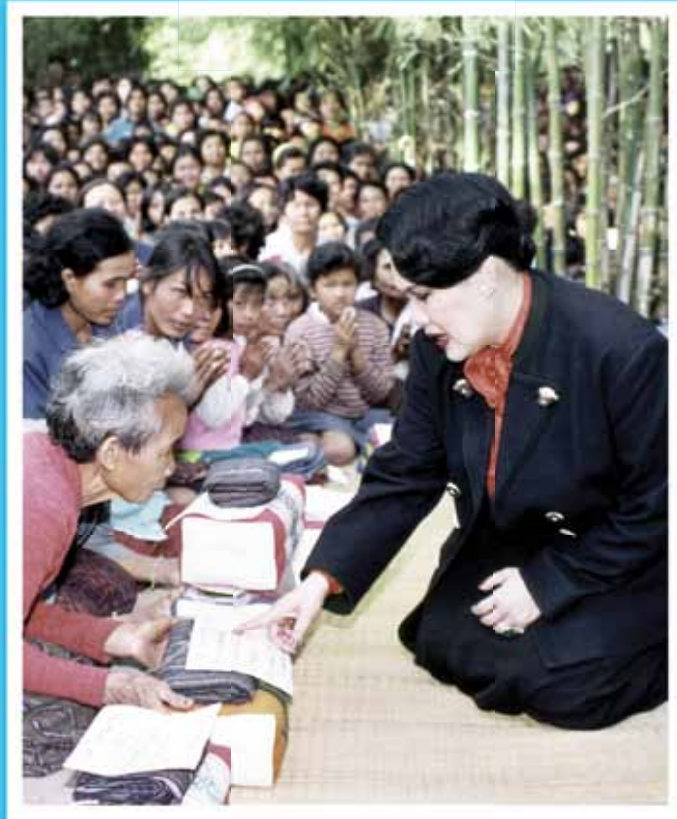
- 61 ..... เวทีอาเซียน ในมุมมองของไทยซัมมิท  
65 ..... นานาสาระกับบีโอไอ

### กฎและระเบียบควรรู้

- 68 ..... กวาระการส่งเสริมการลงทุน

### ภาวะการส่งเสริม การลงทุน

- 69 ..... โครงการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน



## แปดทศวรรษ มิ่งมหाराชินี

รักแม่แผ้วหวังกำลังใจ

คือพลังแห่งททัย

มิ่งมหाराชินี ปณิธาน

ศุภฤกษ์ ศุภศิริ ศุภสรานู

แปดทศวรรษวาร

น้อมถวายชัยมงคล ทรงพระเจริญ

ขอพระองค์ทรงพระเจริญ

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม ขอเดชะ ข้าพระพุทธเจ้า กลุ่ม ปตท.

เนาวรัตน์ พงษ์ไพบูลย์ ผู้ประพันธ์

ล้านดวงใจ  
ถวายแม่





ปีที่ 23 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2555

## วารสารส่งเสริมการลงทุน

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น กุญแจสำคัญอย่างหนึ่ง คือ การพัฒนาความร่วมมือภายในภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง โดยภายใต้โครงการนี้เป็นการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีนเฉพาะมณฑลยูนนานและมณฑลกว่างซี

ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้มีการสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศ ในกลุ่ม GMS เข้าด้วยกัน โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่

- 1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)
- 2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และ
- 3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

การพัฒนานี้มุ่งหวังที่จะนำไปสู่ความร่วมมือ ในการพัฒนาสาขาที่มีศักยภาพร่วมกัน ครอบคลุมถึงการกำผ่านแดน การลงทุน การขนส่ง และการเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อประโยชน์ ในการสนับสนุนการค้าเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อย่างมั่นคงในกลุ่มประเทศอาเซียนแบบไร้พรมแดน

โดยประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางที่สำคัญที่จะเชื่อมต่อไป ยังมาเลเซียและสิงคโปร์ และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จะเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ที่จังหวัด พิษณุโลกและตาก

การใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ อันเป็นผลมาจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงในภูมิภาค ก่อให้เกิดโอกาสในเชิงเศรษฐกิจต่อ ประเทศไทยเป็นอย่างดี

วารสารส่งเสริมการลงทุนในฉบับนี้ จึงได้รวบรวมเรื่อง ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ที่มีความสำคัญต่อประเทศและอาเซียน ถึง 5 บทความ และเรื่องราวที่น่าสนใจเช่นเคย

บก.เถล

สิงหาคม 2555

กองบรรณาธิการ

### เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

### คณะที่ปรึกษา

ดร.อรรชกา สีบุญเรือง  
นางศิริธนา สุจิตต์  
นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย  
นายไพฑูริย์ แก้วแสง  
นางสาวดวงใจ อัครจินตติรส  
นางวาสนา มุกดาพันธ์

เลขาธิการฯ  
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน  
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน  
รองเลขาธิการฯ  
รองเลขาธิการฯ  
รองเลขาธิการฯ และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ

### กองบรรณาธิการ

นางวารานันท์ เอยสอาด  
นางนุชยาพร วิริยะศรี  
นางนงนารถ วงษ์เกษม  
นางสาวสุนันดา อักษรกิจ

บรรณาธิการบริหาร  
หัวหน้ากองบรรณาธิการ  
ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ  
ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

### คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์ ฌนาสวัสถ์  
ดร.บงกช อนุรัตน์  
นางสาวรัตนวิมล เจริญสุริยธรรม  
นางสาวพรรณิณี เจริญสุธา  
นายสุทธินันต์ กิตติพิทักษ์กุล  
นางสาววันเพ็ญ ทรัพย์จิตต์วิวัฒน์  
นางสุภาวดี เจริญธรรม  
นางสาวทรงสิทธิ์ ธนิตวงษ์  
นางสาวปิยะวรรณ ชัยนิมา  
นายอัคร: อมรศักดิ์บำรุง  
นางสาวฐิติมา ศิริทรัพย์  
นางสาวศศิญา อัครสมบัติ  
นายธรรมรัตน์ รัตนพันธ์  
นางสาวณภัทร กัทพันธ์  
นางสาววรรณิมา พิภพพิทยาสิทธิ์  
นางสาวช่อแก้ว ประสงค์สม  
นางสาวอุทัยวรรณ เดชมงคล  
นางสาววิมลลา พิภพทองหล่อ  
นางสาวอรภาวดี สุวสานนท์  
นางสาวยอดกมล สุทธิพงษ์  
นางสาวนิพนธ์ภาณุ ฤกษ์ชัยจินดา  
นายธีระพงษ์ อดิชาติธนนท์  
นางสาวสุวิดา อังวงษ์  
นายสถาปนา พรหมบุญ  
นางสาววันทนา ทาตาส  
นายวุฒิชัย กสิพงษ์  
นางสาวรัชชกร ไชยชำนาน

### กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน  
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน  
555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8188, 8184 และ 6196  
โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316  
อีเมล : head@boi.go.th  
เว็บไซต์ : www.boi.go.th

### ออกแบบและพิมพ์

บริษัท พรินท์ ซีดี จำกัด  
29/45-46 ซ. วัดลามจาน ถ. พระรามที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330



# เจาะลึกระเบียงเศรษฐกิจ GMS เชื่อมโยง 6 ประเทศลุ่มน้ำโขง

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจนับเป็นมาตรการสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาภูมิภาค โดยเฉพาะโครงการระเบียงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้มีบทบาทสำคัญทั้งการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการลงทุนไม่เฉพาะโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นทางกายภาพเท่านั้น แต่รวมถึงการพัฒนากฎระเบียบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าและพู่โดยสารข้ามแดนอีกด้วย



วิวัฒนาการของแนวคิดเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจแบ่งได้เป็น 4 ระดับ คือ

1. ระเบียงการขนส่ง (Transport Corridor) เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การสร้างถนน สะพานเชื่อมต่อกัน
2. ระเบียงที่เชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multi - Modal Corridor) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่หรือภูมิภาคต่างๆ เข้าด้วยกันด้วยการบูรณาการระบบขนส่งหลายรูปแบบ
3. ระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางด้านกฎระเบียบ มีกรอบข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกให้คน สินค้า และยานพาหนะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี เช่น ข้อตกลง CBTA (Cross - Border Transport Agreement) ภายใต้กรอบความร่วมมือของ GMS
4. ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เป็นเส้นทางที่มีการดึงดูดการลงทุน และการสร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจให้กับ หน่วยเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่บนระนาบของระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสูงสุดของการสร้างระเบียงทางเศรษฐกิจตามหลักทฤษฎี อย่างไรก็ตาม การที่จะบรรลุเป้าหมายนี้จะต้องมีการเชื่อมโยงหรือบูรณาการในเชิงกายภาพ และระบบโลจิสติกส์ให้ดีเสียก่อน





## สามกลยุทธหลัก ผลักดันกรอบ GMS ให้เป็นจริง

กรอบความร่วมมือมีชื่อ GMS (Greater Mekong Sub - Region) เป็นความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลักโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุน และบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน ยกกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก

กรอบความร่วมมือข้างต้นกำหนดกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) รัฐบาลจากประเทศสมาชิก GMS จึงได้กำหนดแนวพื้นที่เศรษฐกิจในกลุ่มแม่น้ำโขงจำนวน 9 เส้นทางหลัก ให้เป็นแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจของอนุภูมิภาค

### เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - หุงเต่า หรือ ว่างเตา
R2	โคจรชายเชื่อมโยงแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย - คุณหมิง <ul style="list-style-type: none"> <li>• R3A (ไทย - ลาว - จีน)</li> <li>• R3B (ไทย - พม่า - จีน)</li> </ul>
R10	เส้นทางเลียบริมชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

## ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้

ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor : NSEC) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง - กรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร สามารถจำแนกเป็น 2 เส้นทาง คือ

## “ เส้นทาง R3A ช่วยลดเวลาการเดินทาง ระหว่างนครคุนหมิง - กรุงเทพฯ จาก 48 ชั่วโมง เหลือเพียง 20 ชั่วโมง ”

เส้นทางหมายเลข 3A (R3A หรือ R3E) เชื่อมโยงจีน - ลาว - ไทย โดยผ่าน 3 ประเทศ คือ จีนตอนใต้มีความยาว 700 กิโลเมตร ลาว 250 กิโลเมตร และ ไทย 850 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทาง คือ นครคุนหมิง ลิบสองปันนา มิ่งล่า (ชายแดนจีนตอนใต้) บ่อหาน บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยทราย (ลาว) อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กรุงเทพมหานคร

ขณะนี้เส้นทาง R3A ก่อสร้างเสร็จแล้ว ยกเว้นเฉพาะสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 หรือสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงของ - ห้วยทราย โดยประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้ร่วมกันเปิดเส้นทาง R3E อย่างเป็นทางการในช่วงการประชุมผู้นำ GMS ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนมีนาคม 2551 ณ ประเทศลาว

เส้นทาง R3A ช่วยลดเวลาการเดินทางระหว่างนครคุนหมิง - กรุงเทพฯ จาก 48 ชั่วโมงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง รัฐบาลของ ไทย ลาว และจีน ได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจจากเส้นทางดังกล่าว โดยไทยได้วางแผนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงราย และการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน ส่วนลาวอยู่ระหว่างการเตรียมการพัฒนาพื้นที่จุดแวะพัก (Rest Areas) บนเส้นทางที่แขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา โดยขอการสนับสนุนทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

สำหรับจีน กำหนดนโยบายมุ่งใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อกระจายสินค้าจากจีนตอนใต้ ลำเลียงวัตถุดิบ(ทรัพยากรธรรมชาติและสินค้าเกษตร) และส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว ในภูมิภาค GMS ไปสู่การพัฒนาพหุคูณนาน เป็นประตูทางออกสู่อาเซียนและเอเชียใต้ รวมทั้งสนับสนุนการขนส่งสินค้าบนเส้นทางดังกล่าวเพื่อยืนยันการบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน



ส่วนเส้นทางหมายเลข 3B (R3B หรือ R3W) เชื่อมโยงจีน - พม่า - ไทย ระยะทางประมาณ 1,850 กิโลเมตร กล่าวคือจีน เมืองลา (Mong La) เชียงตุง (Kengtong) ทำซีเหล็ก (พม่า) แม่สาย เชียงราย ตาก กรุงเทพฯ แม้ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3B ไม่ได้ได้รับความสนใจมากนักจากนักธุรกิจและผู้เดินทาง เนื่องจากช่วงเส้นทางที่ผ่านพม่ามักมีปัญหาด้านความปลอดภัยและปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์นอกระบบ ประกอบกับถนนมีความสูงชัน

อนึ่ง สำหรับเส้นทางออกทะเลของมณฑลยูนนานของจีนนอกจากเส้นทาง R3 แล้ว ยังมีเส้นทาง R5 ไปยังท่าเรือไฮฟองของเวียดนาม กล่าวคือ นครคุนหมิง หมี่เหลอ หยินซ้อ โคหยวน เม่งซ้อ เฮียโค่ว (จีน) ลาว ไคซานอย ไฮฟอง มีข้อได้เปรียบ คือ ระยะทางเพียงประมาณ 900 กิโลเมตรเท่านั้น นอกจากนี้ ยังผ่านด่านชายแดนน้อยกว่าเส้นทางระหว่างนครคุนหมิง - กรุงเทพฯ

“ **เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตกสามารถเปิดใช้แล้วในช่วงไทย - เวียดนาม ส่วนช่วงที่อยู่ในประเทศพม่ากำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง** ”

## ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก

ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข R2 หรือ R9 มีระยะทางยาว 1,450 กิโลเมตร อยู่ในเขตไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กิโลเมตร เส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้ และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม

ซึ่งมีท่าเลที่ตั้งติดกับชายแดนลาว

จากนั้นจะใช้ทางหลวงหมายเลข 9 ในลาว ผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตใน ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ไปจนถึงชายแดนอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศพม่าจนถึง อ่าวเมะตะมะที่เมืองเมะล่ายหรือมะละแหม่ง (Mawlamyine / Mawlamyaing) นับเป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งอาจจะสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและตะวันออกกลางต่อไป

ความจริงแล้ว R2 บินเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้ว การพัฒนาจึงเป็นเพียงทำการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีความมาตรฐานมากขึ้น รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ปัจจุบันเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตกสามารถเปิดใช้แล้วในช่วง ไทย - เวียดนาม ส่วนช่วงที่อยู่ในประเทศพม่ากำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ภายหลังเปิดใช้ถนนสาย EWEC ระหว่างไทยและเวียดนามแล้ว พบว่าการท่องเที่ยวขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยการท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมมากสำหรับนักท่องเที่ยวไทย คือ การเดินทางไปเที่ยวทะเลที่เวียดนาม ถือเป็นกาไปเที่ยวเมืองนอกที่ประหยัดที่สุด

สำหรับตอนกลางของลาวจะได้ประโยชน์จากแนวระเบียงเศรษฐกิจในการออกทะเล อย่างไรก็ตาม สำหรับในด้านการท่องเที่ยวแล้ว ลาวได้รับประโยชน์ค่อนข้างน้อย เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่ค่อยหยุดจับจ่ายหรือรับประทานอาหารในลาวมากนัก เพราะแหล่งท่องเที่ยวยังไม่ดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว ดังนั้น รัฐบาลลาว จึงมีนโยบายเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนร้านอาหารและโรงแรม

นอกจากนี้ รัฐบาลลาว ยังมีนโยบายเปิดประเทศเพื่อรับการลงทุนจากต่างประเทศ โดยใช้ลาวเป็นฐานการผลิต โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน แขวงสะหวันนะเขต ตามแนวทางหลวงหมายเลข 9 มีศักยภาพที่เหมาะสมต่อการลงทุนด้านเกษตรและเหมืองแร่ เพื่อยกระดับจากเพียงระเบียงการขนส่ง (Transport Corridor) ไปสู่การเป็นระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) อย่างแท้จริง



:: ด่านภาษีเหล็กของพม่า  
จุดยุทธศาสตร์ในระยะเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ ตามแนว R3A

## ระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้

ระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor - SEC) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างพม่า - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทางย่อยโดยเรียงตามแนวบนลงล่าง

- **เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor)** หรือ R1 เริ่มจากกรุงเทพฯ กบินทร์บุรี อรัญประเทศ ปอยเปต จังหวัดบันเตียเม็ยเจย พระตะบอง โพธิ์สัตรี ผ่านพนมเปญ จังหวัดกันตล จังหวัดโปรเวง จังหวัดสวายเรียง ผ่านชายแดนเวียดนามที่ด่านบาเวต (Bavet) หมกบาย (Moc Bay) จังหวัดเตนินห์ ไปยังนครโฮจิมินห์ซิตี้ และสิ้นสุดที่เมืองหวุงเตาหรือวังเทา (Vang Tau) เมืองท่าและเมืองตากอากาศริมทะเลของเวียดนาม โดยการก่อสร้างสำคัญในโครงการนี้ คือ จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือสะพานเนี้ยกเลียง (Neak Loeung) ทางตอนใต้ของกัมพูชา เพื่อข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเป็นโครงการใช้เงินกู้ของประเทศญี่ปุ่น
- **เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor)** เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังอรัญประเทศ (ส่วนนี้จะเป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมราฐ สตริงเตร็ง รัตนคีรี และไปสิ้นสุดที่เมืองกวีญิน (Quy Nhon) ทางตอนกลางของเวียดนาม

- **เส้นทางเลียบบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor)** หรือ R10 เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกของไทยเลียบบอ่าวไทย มาออกที่จังหวัดตราด ข้ามมายังเกาะกง สระแอมเบิล สีนุวิลล์ กัมปอต ของกัมพูชา และไปสิ้นสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can นับเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา
- **เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Intercorridor Link)** เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและลาว โดยจะเชื่อมเส้นทาง 3 เส้นก่อนหน้า (และเส้นทางหลักสาย East - West) ในแนวตั้งไปไปยังเมืองท่าสินุวิลล์ของกัมพูชา

ปัจจุบันระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ได้ขยายแนวเส้นทางไปทางตะวันตก ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ด้านพุน้ำร้อน ไปสิ้นสุดที่เมืองทวาย ซึ่งกลุ่มอิตาเลียนไทยมีแผนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม



:: เมืองทวาย จุดสิ้นสุดระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้

## ระเบียงโลจิสติกส์ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน

นอกจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจแล้ว ประเทศสมาชิกในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังตกลงร่วมมือลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดน จึงจัดทำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก



ความสะดวกในการขนส่งระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม เป็นโครงการนำร่อง โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียได้ให้ความช่วยเหลือยกเว้นค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ ทั้ง 3 ประเทศ ได้ลงนามความตกลงเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์

ต่อมาได้มีการแก้ไขข้อตกลงให้ประเทศอื่นๆ เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงฯ และเปลี่ยนชื่อเป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transportation Facilitation Agreement – GMS CBTA)” โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญ 3 ประการ

1. อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภาคีทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร
2. เพื่อให้กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนมีความเรียบง่าย (Simplified) และเป็นไปในแนวทางเดียวกันหรือสอดคล้องกัน (Harmonized)
3. เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

เพื่ออำนวยความสะดวก ข้อตกลง GMS CBTA ได้กำหนดว่าประเทศภาคีจะต้องดำเนินการโดยใช้มาตรการอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้การทำพิธีการข้ามแดนเป็นไปอย่างเรียบง่ายและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นต้นว่า

**การตรวจปล่อยใบบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection – SWI)** โดยแต่ละประเทศต้องจัดให้มีการทำพิธีการขาเข้าและขาออกเพียงอย่างละ 1 ที่ สำหรับการตรวจตราและควบคุมเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนของบุคคล ยานพาหนะ และสินค้า ซึ่งต้องกระทำร่วมกัน (Jointly) และพร้อมกัน (Simultaneously)

**การตรวจเบ็ดเสร็จที่จุดเดียว (Single Stop Inspection – SSI)** ให้เจ้าหน้าที่ของ 2 ประเทศ ที่มีชายแดนติดกันช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการปฏิบัติหน้าที่เท่าที่จะทำได้ และการตรวจตราและควบคุมของเจ้าหน้าที่จาก 2 ประเทศ ต้องกระทำร่วมกัน (Jointly) และพร้อมกัน (Simultaneously) ที่ด่านขาเข้าเพียงที่เดียว (ด่านขาออกไม่มีอีกต่อไป) โดยเจ้าหน้าที่ของประเทศขาออกต้องไปปฏิบัติหน้าที่ในประเทศขาเข้า

นอกจากนี้ มีการประสานงานและความร่วมมือระหว่าง

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่จุดข้ามแดนของประเทศภาคีทั้ง 2 ฝ่าย โดยใช้เวลาปฏิบัติงานในการทำพิธีการข้ามแดนให้ตรงกัน และร่วมกันพิจารณาหาทางให้มีการแจ้งล่วงหน้าซึ่งกันและกันในเรื่องข้อมูลข่าวสารและพิธีการข้ามแดน

“ **ประเทศภาคีต้องยอมให้รถของประเทศอื่นๆ ก็ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ภายใต้ข้อตกลงนี้ เข้ามาในอาณาจักรของตน** ”

## แลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร

นอกจากนี้ ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังได้กำหนดว่า ประเทศภาคีต้องยอมให้รถยนต์พาหนะของประเทศอื่นๆ ที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ภายใต้ข้อตกลงนี้เข้ามาในอาณาจักรของตน ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องจดทะเบียนในประเทศภาคีโดยถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่ว่าจะเป็รถที่มีพวงมาลัยซ้ายอยู่ทางซ้ายหรือทางขวา และไม่ว่าจะทำการในเชิงพาณิชย์ หรือเพื่อสินค้า หรือเพื่อส่วนตัว อยู่ในสภาพที่มีความเหมาะสมในการเดินทาง

ตัวอย่างหนึ่งของการดำเนินการภายใต้ความตกลงนี้คือ ไทยและกัมพูชาได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งผ่านพรมแดน โดยตกลงเริ่มทดลองดำเนินการผ่านจุดผ่านแดนนำร่องอรัญประเทศ ปอยเปต นับตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2555 เป็นต้นมา โดยทั้ง 2 ฝ่ายตกลงให้รถบรรทุกและรถบัสของอีกฝ่ายหนึ่งในระยะทดลองจำนวน 40 คันต่อวัน เดินทางในประเทศของตนเอง โดยกรณีของไทยได้จำแนกเป็นรถบรรทุก 30 คัน เช่น รถบรรทุกของเครือ SCG และรถบัส 10 คัน ของบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นระยะเวลา 6 เดือน หากไม่มีปัญหาใดๆ อาจเพิ่มจำนวน 150 คัน และในอนาคต ภายหลังกปี 2558 อาจเพิ่มขึ้นเป็น 500 คัน



นายจรรุพงค์ เรืองสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของกัมพูชา ได้ทำพิธีเปิดเดินรถขนส่งระหว่างประเทศไทย - กัมพูชา วันที่ 14 มิถุนายน 2555 ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา ด้านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและประเทศกัมพูชา อาจเปิดเส้นทางเดินรถ 2 ทาง คือ พนมเปญ - พัทยา และพนมเปญ - กรุงเทพฯ

ความตกลงเรื่องการแลกเปลี่ยนสิทธิ์การจราจรข้ามต้นได้ช่วยลดปัญหาความยุ่งยาก ในการที่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนในการขนส่งชิ้นส่วนระหว่างไทยและกัมพูชาอย่างมาก จากเดิมรถบรรทุกไม่สามารถเดินทางตรงไปยังกรุงพนมเปญได้ ต้องเปลี่ยนรถบรรทุกบริเวณชายแดน แต่ปัญหาได้คลี่คลายลงนับตั้งแต่กลางปี 2554 เป็นต้นมา โดยได้รับอนุญาตให้สามารถขนส่งตรงโดยรถบรรทุกไทยตรงไปยังกรุงพนมเปญโดยไม่ต้องเสียเวลาเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุก ทำให้ลดเวลาเดินทางจากเดิม 15 ชั่วโมง เหลือ 10 ชั่วโมง

ภาพ :: [http://ww1.prweb.com/prfiles/2010/07/27/4316654/0\\_MekongRiver.jpg](http://ww1.prweb.com/prfiles/2010/07/27/4316654/0_MekongRiver.jpg)





# การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ ความสำคัญต่อประเทศไทย

ปัจจุบันการจัดการโลจิสติกส์ เป็นเป้าหมายสำคัญ ที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เนื่องจากด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ และการเปิดเสรีทางการค้า ที่ส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจมากขึ้น ภาคธุรกิจจึงต้องยกระดับความสามารถ ในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ เสนอต่อลูกค้า

การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งในการประกอบธุรกิจทั่วไปผู้ประกอบการจะคำนึงถึงต้นทุนการผลิตเป็นหลัก และพยายามหาวิธีลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลง เพื่อต่อสู้กับคู่แข่งรายอื่นๆ ที่อยู่ในตลาด เนื่องจากการเพิ่มราคาสินค้าเพื่อรักษาระดับรายได้ให้เท่าเดิมนั้น ค่อนข้างจะเป็นไปได้ยาก สำหรับลักษณะโครงสร้างตลาดและภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน

เมื่อต้นทุนเป็นตัวแปรที่ผู้ประกอบการต่างหันมาให้ความสำคัญ ซึ่งนอกจากต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานต่างๆ แล้ว ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นส่วนของต้นทุนที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ต้นทุนโลจิสติกส์เกิดขึ้นจากกิจกรรมที่รองรับกระบวนการโลจิสติกส์ ประเภทต้นทุนหลักๆ ได้แก่ การให้บริการลูกค้า การขนส่ง การจัดเก็บสินค้า กระบวนการสั่งซื้อและข้อมูลการสั่งซื้อ ปริมาณการสั่งซื้อ และการจัดเก็บสินค้าคงคลัง และแนวคิดต้นทุนรวมเป็นเรื่องสำคัญในการบริหารกระบวนการทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ

จุดมุ่งหมายของทุกองค์กรก็คือ การลดต้นทุนรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ มากกว่าการมองในแต่ละกิจกรรมเดี่ยวๆ ซึ่งต้นทุนต่างๆ เหล่านี้ สะท้อนออกมาจากทั้งกิจกรรมหลัก และกิจกรรมเสริมในกระบวนการโลจิสติกส์

นอกจากในระดับจุลภาคแล้ว โลจิสติกส์ยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ และขับเคลื่อนต้นทุนของภาคธุรกิจให้สามารถแข่งขันได้ บนเวทีการค้าระหว่างประเทศ

“

โลจิสติกส์

ยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ  
และขับเคลื่อนต้นทุนของภาคธุรกิจ  
ให้สามารถแข่งขันได้

บนเวทีการค้าระหว่างประเทศ ”

”

ในระดับภาคอีกด้วย โดยเฉพาะระบบการคมนาคมขนส่งซึ่งมีผลโดยตรงต่อกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม และกระจายสินค้าจากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ เป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านของต้นทุนการผลิตสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์

จากข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 มีข้อมูลว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2553 อยู่ที่ร้อยละ 15.2 และคาดว่าในปี 2554 จะเป็นร้อยละ 14.5 ซึ่งจากต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศอื่น เช่น สหรัฐอเมริกา ในปี 2553 พบว่ามีต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ ร้อยละ 8.3 ทำให้เห็นได้ว่า

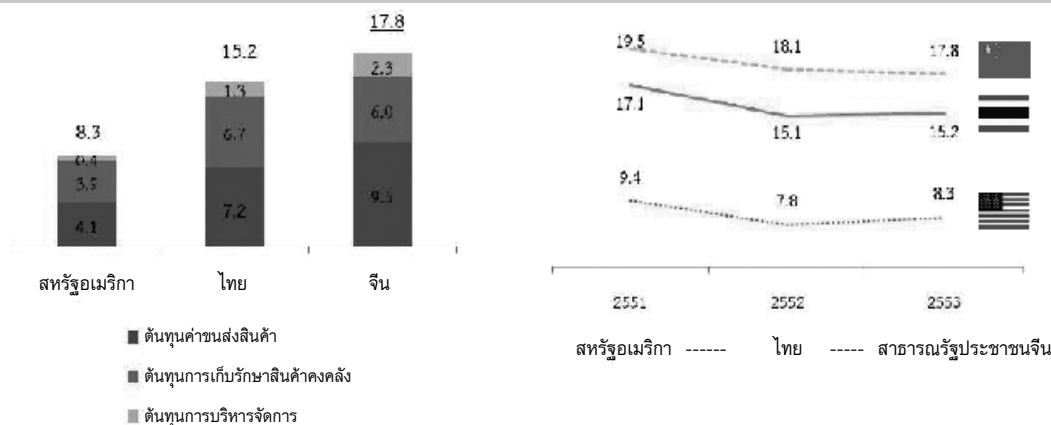


ประเทศไทยยังมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง และเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์กับประเทศอย่างฮ่องกง สิงคโปร์ เกาหลี หรือมาเลเซีย ซึ่งถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ไม่แตกต่างไปจากประเทศไทยมากนัก ก็พบว่าต้นทุนตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยสูงกว่าประเทศเหล่านี้เช่นกัน

ดังนั้นนอกจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ การศึกษา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และปัจจัยทางด้านสังคมแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อยกระดับศักยภาพ ในเรื่องการแข่งขันให้มีประสิทธิภาพและขีดความสามารถสูงขึ้น ให้มีการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

## เปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ประเทศสหรัฐอเมริกามีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าประเทศไทย แต่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP สูงกว่า และมีแนวโน้มลดลงสวนทางกับประเทศอื่น



ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของจีนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากความเหลื่อมล้ำของคุณภาพและความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างมณฑลชายฝั่งทะเลตะวันออกและฝั่งตะวันตก

## โลจิสติกส์ระหว่างจีนกับอาเซียน

เมื่อพูดถึงความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ระหว่างจีนกับอาเซียน คงต้องมุ่งไปที่กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) เป็นหลัก เพราะมีการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์เกิดขึ้นอย่างมากในบริเวณนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือกันระหว่าง 6 ประเทศ (GMS) ได้แก่ จีน พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา และไทย ในกรณีของจีนนั้นน่าสนใจเพราะประเทศจีนนั้นไม่ได้เป็นสมาชิกโดยตรง แต่ให้มณฑลยูนนานและกว่างซีเป็นสมาชิก ปัจจุบันกลุ่มประเทศทั้งหมดนี้ให้ความสำคัญกับเรื่องโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เพราะมองว่า ถ้าสามารถบูรณาการระบบโลจิสติกส์เข้าด้วยกันได้ จะสามารถกระตุ้นการบูรณาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคได้



## “ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือกันระหว่าง 6 ประเทศ (GMS) ได้แก่ จีน พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา และไทย ”

ที่ผ่านมา เมื่อมีการกล่าวถึงการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เรามักจะพูดถึงเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายถนนและทางรถไฟ ซึ่งช่วงที่ผ่านมา มีการเข้ามาสนับสนุนในเรื่องนี้กันมาก ไม่ว่าจะเป็นธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฯลฯ ส่วนประเทศไทยเองก็ค่อนข้างกระตือรือร้นในการสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคเช่นกัน

### การเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้

การเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้ กระทำโดยผ่านระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC)

ซึ่งถ้ามองจากประเทศไทยแล้ว ระเบียงนี้จะเริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ ขึ้นมาทางภาคเหนือที่เชียงใหม่ หลังจากนั้นจะมีเส้นทางที่ตัดผ่านไปสู่จีนอยู่ 3 เส้นทาง คือ เส้นทางแรก เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านประเทศพม่าบริเวณแม่สาย - ท่าขี้เหล็ก เส้นทางที่สอง (ซึ่งได้รับการสนับสนุนมากในปัจจุบัน) เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านเชียงของ-ห้วยทราย-บ่อเต็น ส่วนเส้นทางที่สาม เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำโดยผ่านแม่น้ำโขง ซึ่งเส้นทางนี้ไทยจะเสียเปรียบเนื่องจากต้องเดินทางทวนกระแสน้ำ

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของจีน ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ไม่ใช่เพียงเส้นทางจากคุนหมิง - กรุงเทพฯ แต่ยังรวมถึงเส้นทางคุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง และคุนหมิง - หานหนิง - ฮานอย ซึ่งมุมมองดังกล่าวของจีน เกิดจากความต้องการให้มณฑลทางตอนใต้มีทางเลือกในการออกสู่ทะเล และถ้าจะเปรียบเทียบกันแล้ว เส้นทางคุนหมิง - กรุงเทพฯ ค่อนข้างเสียเปรียบเส้นทางอื่นๆ ในแง่กายภาพ เพราะเป็นเส้นทางที่ยาวถึงประมาณ 1,800 กิโลเมตร แต่เส้นทางคุนหมิง -

ฮานอย - ไฮฟองนั้นมีระยะทางเพียงประมาณ 900 กิโลเมตรเท่านั้น นอกจากนั้น เส้นทางคุนหมิง - กรุงเทพฯ ยังต้องผ่านชายแดนหลายครั้ง และทุกครั้งมักจะเกิดความล่าช้าและต้นทุนที่สูงขึ้นเสมอ ซึ่งตรงนี้เองจะเป็นปัญหาและอุปสรรคสำคัญของการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคในปัจจุบัน

### แนวคิดระเบียบเศรษฐกิจ

คำว่าระเบียบเศรษฐกิจนั้นไม่ใช่สิ่งใหม่ เพราะเป็นคำที่ใช้มาตั้งแต่ประมาณปี 2534 -2535 อย่างไรก็ตาม ยังมีความเข้าใจต่อความหมายของระเบียบเศรษฐกิจในทางที่แตกต่างกัน เช่น ถ้ามองในแง่โครงสร้างพื้นฐานแล้ว ระเบียบเศรษฐกิจก็เป็นเพียงเส้นทางคมนาคมขนส่ง โดยทั่วไป เราสามารถแบ่งวิวัฒนาการของระเบียบเศรษฐกิจได้เป็น 4 ระดับ คือ

1. ระเบียบการขนส่ง (Transport Corridor) นั่นคือ เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การสร้างถนน สะพานเชื่อมต่อกัน
2. ระเบียบที่เชื่อมโยงหลายจุด (Multi - Modal Corridor) หมายถึง เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่หรือภูมิภาคต่างๆ เข้าด้วยกันด้วยการบูรณาการระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้
3. ระเบียบโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) คือ เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางด้านกฎระเบียบ มีกรอบข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกให้คน สินค้า และยานพาหนะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี เช่น ข้อตกลง CBTA (Cross-Border Transport Agreement) ภายใต้กรอบความร่วมมือของ GMS
4. ระเบียบเศรษฐกิจ (Economic Corridor) คือ เป็นเส้นทางที่มีการดึงดูดการลงทุน และการสร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจให้กับหน่วยเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่บนระนาบของระเบียบเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสูงสุด ของการสร้างระเบียบทางเศรษฐกิจตามหลักทฤษฎี อย่างไรก็ตาม การที่จะบรรลุถึงจุดนี้จะต้องมีการเชื่อมโยง บูรณาการในเชิงกายภาพ และระบบโลจิสติกส์ที่ดีเสียก่อน





ในปี 2535 ซึ่งเป็นปีเริ่มต้นของกรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การเชื่อมโยงการคมนาคมหลักๆ อยู่ในประเทศไทย ซึ่งนโยบายของประเทศไทยในขณะนั้น คือ การเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ได้ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการมองความสามารถว่าจะเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างไร ตลอดจนว่าทศวรรษที่ผ่านมา มีการเชื่อมโยงทางโครงสร้างพื้นฐานกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทางด้านถนน การสื่อสาร พลังงาน ฯลฯ ซึ่งถึงแม้จะเป็นการเชื่อมโยงที่ยังไม่สมบูรณ์ แต่สามารถมองได้ว่ายังมีพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) มีการสร้างเกือบเสร็จสิ้นแล้ว โดยมีการบูรณะถนนในประเทศลาว ให้ไทยสามารถเชื่อมโยงไปถึงท่าเรือดานังของเวียดนามได้ แต่ในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ยังติดอยู่ที่ประเทศลาวและประเทศพม่า ซึ่งไทยยังไม่สามารถเชื่อมโยงไปได้อย่างสมบูรณ์นัก ปัจจุบันไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศลาวได้เกือบสมบูรณ์แล้ว ยังขาดแค่เพียงสะพานเชื่อมระหว่างเชียงของกับหัวเวียง และตามแผนการบูรณาการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 การเชื่อมโยงทางกายภาพทั้งหมดจะครบสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม จุดที่น่าเป็นห่วงคือ ประเทศพม่า ซึ่งหลายฝ่ายมองว่าการดำเนินการตามแผนบูรณาการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพม่าอาจจะไม่ราบรื่นนัก สำหรับประเทศอื่นๆ ไม่น่าจะมีปัญหาอะไรมากนัก

**“ นโยบายของประเทศไทยในขณะนี้ คือ การเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการมองความสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ”**

อันที่จริงแล้ว ดูเหมือนโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพจะไม่ใช่อุปสรรคมากเท่ากับเรื่องของการบูรณาการ กฎ ระเบียบ และแนวปฏิบัติของประเทศสมาชิก เพราะในความเป็นจริง การสร้างโครงสร้างพื้นฐานนั้นถ้ามีเงินทุนก็สามารถสร้างได้ (นอกจากนี้ยังมีองค์การระหว่างประเทศและหลายหน่วยงาน



ที่แสดงความพร้อมที่จะให้การสนับสนุนด้านการเงิน) แต่สิ่งที่ท้าทายที่สุดก็คือเรื่องของกรอบข้อตกลง ที่จะนำมาใช้เพื่อที่จะทำให้สินค้า ยานพาหนะ และคน สามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีในอนุภูมิภาค ซึ่งจำเป็นที่ทุกประเทศต้องปรับกฎระเบียบ แนวปฏิบัติของหน่วยงาน และของเจ้าหน้าที่ให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน กรณีตัวอย่างที่เห็นคือ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองที่สร้างเสร็จแล้วยังไม่สามารถใช้ได้เพราะทั้งสองประเทศ (ไทยและลาว) ยังไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องระเบียบและแนวปฏิบัติบางเรื่อง

## ประสิทธิภาพของระเบียงเศรษฐกิจ

ทฤษฎีด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานมองว่า ความเข้มแข็งและความสามารถของห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบนั้น ขึ้นอยู่กับข้อต่อที่อ่อนที่สุด นั่นคือ สมาชิกคนไหน (หรือจุดใดจุดหนึ่ง) ในห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพน้อยที่สุด จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพโดยรวมของห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ ซึ่งแนวคิดนี้อาจสามารถนำมาใช้มองระเบียงทางด้านเศรษฐกิจได้ เช่น หากมีการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ 4 ประเทศ คือ จีน พม่า ลาว และไทย ตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจ และหากเกิดมีปัญหาในพม่าซึ่งทำให้สินค้า หรือยานพาหนะไม่สามารถผ่านไปได้อย่างสะดวกแล้ว ก็จะส่งผลกระทบต่อความสามารถและประสิทธิภาพโดยรวมของระเบียงเศรษฐกิจนี้

อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริง จะมองในเรื่องของต้นทุนเพียงอย่างเดียวไม่ได้ แต่ต้องพิจารณาเวลาที่สูญเสียไปด้วย ดังนั้น ที่กล่าวไปก่อนหน้านี้ว่าประสิทธิภาพโดยรวมของระเบียงเศรษฐกิจนั้นขึ้นอยู่กับ ข้อต่อที่อ่อนแอที่สุดก็หมายความว่า ถึงแม้จะมีการพัฒนาหรือสนับสนุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานมากเท่าใด แต่หากไม่สามารถแก้ปัญหาในเรื่องการข้ามพรมแดนได้ (เช่น กฎ ระเบียบ แนวปฏิบัติ ฯลฯ) ก็จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพโดยรวมของตัวเส้นทาง



ดังนั้น ประเด็นเรื่องของการผ่านแดนเป็นสิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญในเชิงนโยบายว่าจะเดินไปข้างหน้าอย่างไร เนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ใช่เฉพาะหน่วยงานด้านการค้าการลงทุน แต่มีหน่วยงานด้านความมั่นคงด้วย

นอกจากนั้น สิ่งที่ต้องพิจารณาคือ นอกจากต้นทุนและเวลาจะมีผลต่อประสิทธิภาพของระเบียบเศรษฐกิจแล้ว เรื่องของทัศนคติ และความเชื่อถือของผู้ใช้บริการ ก็มีผลอย่างมากเช่นกัน

## ประเด็นทางด้านโลจิสติกส์ในส่วนของ การเชื่อมโยงระหว่างไทยกับจีนตอนใต้

ประเด็นด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคที่ควรให้ความสำคัญในตอนนี้ มีหลายประเด็น ซึ่งทั้งหมดนั้นมีผลต่อประสิทธิภาพโดยรวมของระเบียบเศรษฐกิจ ประเด็นที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

- การไหลเวียนของสินค้า (Trade Flows) เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นค้าชายแดน (Border Trade) การค้าผ่านแดน (Transit) แต่สิ่งที่มองไม่เห็นคือ ในความเป็นจริงใครเป็นคนควบคุมการไหลเวียนของตัวสินค้า เป็น SMEs หรือ พ่อค้าชายแดน หรือเป็นบริษัทขนาดใหญ่
- โดยทั่วไประบบโลจิสติกส์จะถูกขับเคลื่อนโดยอุปสงค์ (Demand-driven) ดังนั้น ความจำเป็นของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงขึ้นอยู่กับปริมาณอุปสงค์โดยรวมในปัจจุบันและในอนาคตเป็นหลัก (เช่น อุปสงค์ในการขนส่งสินค้า และอุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสาร)
- ช่องว่างในการสื่อสารข้อมูล ระหว่างหน่วยงานกลางกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติตรงชายแดน และ ช่องว่างระหว่างภาครัฐกับเอกชน ซึ่งช่องว่างเหล่านี้ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็ว
- ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการหากสินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายข้ามแดนได้รับความเสียหาย ซึ่งมีกฎเกณฑ์ที่น่าจะนำมาปรับใช้ได้ เช่น ข้อตกลง CBTA Annex 13a ที่เกี่ยวกับการขนส่งภายใต้กรอบ GMS หรือในประเทศไทยก็มีพระราชบัญญัติการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้กระทรวงคมนาคม



- การอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนหรือ จุดผ่านแดนต่างๆ ซึ่งตรงนี้สำคัญมาก อย่างที่แสดงให้เห็นแล้วว่าต้นทุนและการสูญเสียเวลาเกิดขึ้นมากบริเวณที่เป็นจุดผ่านแดน หากจะให้ระบบการไหลเวียนสินค้าและผู้คนเป็นไปได้อย่างอิสระเหมือนในสหภาพยุโรปแล้ว กระบวนการที่เป็นข้อจำกัดบริเวณชายแดนควรถูกยกเลิก แต่ประเด็นคือ ประเทศในอนุภูมิภาคมีความพร้อมหรือสามารถที่จะทำเช่นนั้นได้หรือไม่

โดยรวมแล้ว การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ยังมีบางส่วนที่ขาดแต่ก็ยังมีกำลังกันอยู่และดูเหมือนจะมีความก้าวหน้าไปได้เรื่อยๆ เช่น สะพานระหว่างหัวทราย - เชียงของ แต่ในส่วนของกฎระเบียบและกรอบข้อตกลง (Software) นั้น ยังมีข้อจำกัดอยู่มาก โดยเฉพาะการนำข้อตกลงที่มีอยู่ไปปฏิบัติ

“ ปัญหาใหญ่ อยู่ที่เรื่องของการผ่านแดน ซึ่งตรงนี้ต้องขจัดออกไป เพื่อให้การเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ”



ทั้งนี้ เพราะข้อตกลงต่างๆ มีต่อการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ และเมื่อประเมินภาพรวมที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ทั้งหมดแล้ว พบว่าปัญหาใหญ่อยู่ที่เรื่องของการผ่านแดน ซึ่งตรงนี้ที่ต้องขจัดออกไป เพื่อให้การเชื่อมโยงทั้งอนุภูมิภาคเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้แล้ว ประเด็นสำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ เรื่องของรูปแบบการค้าในอนุภูมิภาคซึ่งอาจมีผลต่ออุปสงค์รวมของระบบโลจิสติกส์ โดยในปัจจุบันการค้าในอนุภาคนั้นยังคงเป็นการค้าชายสินค้าในระดับชายแดน (Border Trade) อยู่มากเมื่อเทียบกับการค้าผ่านแดน (Transit Trade) ดังนั้น GMS ในปัจจุบันจึงยังคงเป็นเพียงระเบียงขนส่ง (Transport Corridors) ไม่ใช่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) อย่างเต็มตัว

ระบบโลจิสติกส์ของ GMS นั้นอาจมองในภาพรวมได้ 4 มิติ คือ

- (1) โครงสร้างพื้นฐาน
- (2) กฎระเบียบ
- (3) ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์
- (4) เจ้าของสินค้า/ผู้ผลิตที่เป็นลูกค้าของระบบ

ในมิติด้านโครงสร้างพื้นฐานนั้น ที่ผ่านมามีการประเมินโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ว่าแต่ละประเทศมีสถานะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร ซึ่งพบว่าแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันและระดับความเชื่อมโยงนั้นยังมีจุดอ่อนอยู่

ในด้านกฎระเบียบ/ข้อตกลงต่างๆ อาจแบ่งได้เป็น 2 ระดับคือ โลจิสติกส์ภายในประเทศและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (อนุภูมิภาค)

โดยโลจิสติกส์ภายในประเทศส่วนใหญ่ยังเป็นเรื่องของภาคเอกชนที่ต้องให้บริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ตนเองสามารถแข่งขันได้ แต่ระดับอนุภูมิภาคมักจะมีการดำเนินการที่ซ้ำซ้อนกัน ระหว่างกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุน และกระทรวงด้านการขนส่ง/คมนาคม เช่น ในประเด็นที่เกี่ยวกับการตั้ง “ศูนย์กระจายสินค้า” ซึ่งทั้งสองหน่วยงานมีสิทธิ์และเสียงในการกำหนดสถานที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือตัวคลังสินค้า

## “เมื่อมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก จำนวนเอกสารก็เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการมากขึ้น”

นอกจากนี้ ในระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ก็จะมีกรมศุลกากรซึ่งเป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่มีบทบาทเกี่ยวข้อง ดังนั้น ในระดับระหว่างประเทศ ระบบโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลายหน่วย และเมื่อมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก จำนวนเอกสารก็เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการมากขึ้น ประเด็นหนึ่งที่ได้เห็นได้ชัด คือ เรื่องของการออกใบอนุญาตให้สิทธิเกี่ยวกับการทำโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งมีปัญหาว่าระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ หรือกรมศุลกากร ใครควรมีบทบาทอย่างแท้จริงในการออกใบอนุญาตดังกล่าว

ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีความสำคัญ คือ เป็นผู้อำนวยการความสะดวกให้สินค้าสามารถเคลื่อนย้ายได้ จากแหล่งกำเนิดถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นยัง เป็นผู้ดำเนินการทางด้านพิธีการศุลกากร และการเคลื่อนย้าย/การจัดเก็บทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

โดยในปัจจุบันธุรกิจนี้มีการแข่งขันสูงมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการแข่งขันระหว่าง SMEs กับบริษัทข้ามชาติ ซึ่งผู้ให้บริการภายในประเทศเอง ไม่ค่อยได้มีโอกาสทำงานร่วมกัน เนื่องจากปริมาณสินค้านั้นมีค่อนข้างน้อย จึงไม่จำเป็นต้องสร้างเครือข่ายในภูมิภาค ส่วนปัญหาสำคัญที่สุดสำหรับผู้ให้บริการ





ในระดับภูมิภาคคือ เรื่องของการรับประกันการบริการ เนื่องจากมีความไม่แน่นอนเกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณจุดข้ามแดน ทำให้ลูกค้าเกิดความไม่แน่ใจว่าสินค้าจะไปถึงจุดหมายปลายทางเมื่อใด

สำหรับมิติด้านตัวผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ผลิตนั้น ในส่วนของการส่งออก ทุกประเทศค่อนข้างจะอำนวยความสะดวกให้เป็นอย่างดี แต่ในส่วนของการนำเข้านั้นค่อนข้างจะมีปัญหาอยู่มาก โดยในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีนถ้าต้องขนส่งผ่านประเทศลาว จะยังพบข้อจำกัดอยู่มากในเรื่องของกฎระเบียบ ส่วนถ้าขนส่งผ่านพม่า ก็จะไม่สามารถคาดการณ์ได้เลยว่าจะเกิดอะไรกับตัวสินค้า

## ไทย ความสำเร็จเปรียบ และสิ่งควรปรับปรุง

เมื่อพิจารณาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ พบว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านโลจิสติกส์พอสมควรเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ใน GMS เนื่องจากมีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมของการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ GMS ยังมีความจำเป็นที่ประเทศสมาชิกต้องมีนโยบายร่วมกัน และแต่ละประเทศก็ต้องประสานนโยบายโลจิสติกส์ของตนให้เข้ากับกรอบ GMS ด้วย

แต่ระบบโลจิสติกส์จะต้องมาพร้อมกับการสร้างฐานอุตสาหกรรมรองรับ เพื่อให้การเชื่อมโยงสามารถเกิดขึ้นได้ เพราะโลจิสติกส์จะเกิดขึ้นได้เมื่อมีความต้องการด้านการขนส่งสินค้าและปัจจัยการผลิต ในปัจจุบันญี่ปุ่นมีความสนใจเรื่องของการเชื่อมโยงฐานอุตสาหกรรมในอาเซียน ในจุดนี้ประเทศไทยควรต้องสร้างสภาพแวดล้อมที่อำนวยความสะดวกต่อการสร้างฐานอุตสาหกรรมดังกล่าว

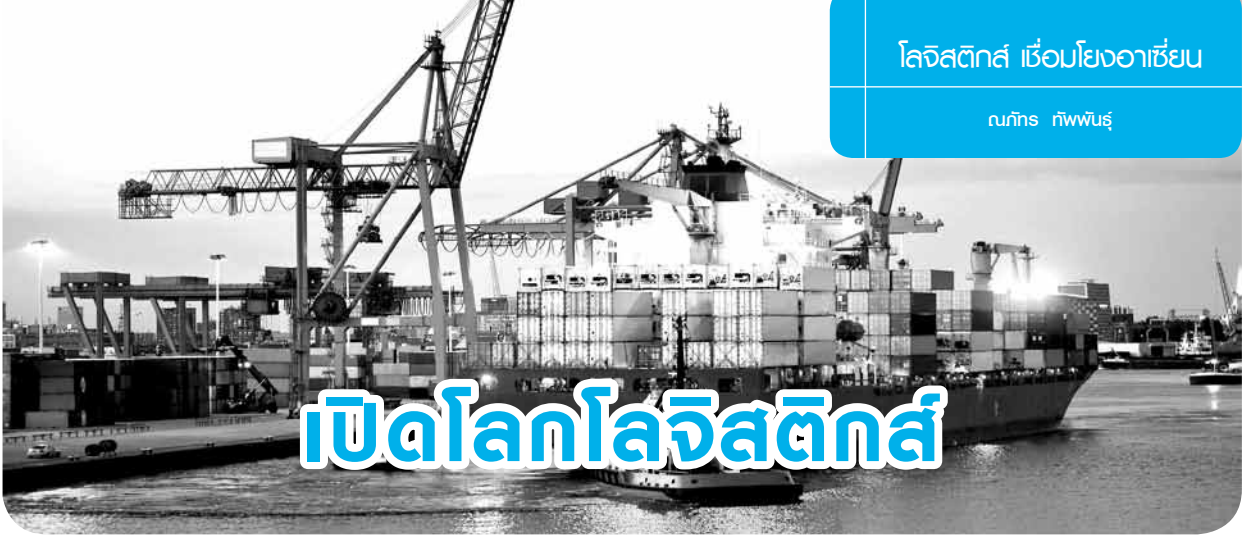
ปัจจุบันแม้ว่าไทยจะมีหน่วยงานกลางที่ดูแลภาพรวมของโลจิสติกส์ (คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ) แต่ก็ยังไม่มีผลการผลักดันอย่างจริงจังว่าจะดำเนินนโยบายทางด้านโลจิสติกส์อย่างไร สิ่งที่ประเทศไทยต้องทำต่อไปคือการผลักดันกรอบความร่วมมือระบบโลจิสติกส์ในระดับอนุภูมิภาค โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานของโลจิสติกส์ร่วมกันของทั้งภูมิภาค

ปัญหาเรื่องการผ่านแดน ควรได้รับการแก้ไขทั้งในระดับ GMS และระดับอาเซียนด้วย ซึ่งไทยควรมีบทบาทในการผลักดันเรื่องนี้ในทั้งสองเวที การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 คงไม่ประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติได้หากประเด็นปัญหาเรื่องการผ่านแดนของสินค้าและปัจจัยการผลิตยังไม่ได้รับการแก้ไข

“ ระบบโลจิสติกส์  
จะต้องมาพร้อมกับ

การสร้างฐานอุตสาหกรรมรองรับ ”





# เปิดโลกโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์นั้นมีมาตั้งแต่กำเนิดมนุษยชนบนโลก ย้อนไปถึงยุคดึกดำบรรพ์ที่ต้องมีการสู้รบแย่งแย่งทรัพยากรธรรมชาติและเก็บรักษาไว้ให้พวกพ้องของตน ซึ่งต้องมีกระบวนการขนย้าย จัดเก็บ การคำนวณอายุของทรัพยากรหรือ Expired Date จะได้ว่าต้องบริโภคอันไหนก่อนอันไหนหลัง แม้กระทั่ง สังคมในปัจจุบันที่ห่างไกลในชนบท เช่น ชาวนา จะต้องรู้ว่าจะต้องเริ่มไถกลบ หว่านเมล็ดพันธุ์ เก็บเกี่ยว นำข้าวเปลือกไปจัดเก็บ นำมาส่งโรงสี โรงสีนำไปจัดเก็บ บรรจุถุง เหล่านี้ล้วนเป็นกระบวนการโลจิสติกส์โดยธรรมชาติ ที่อาศัยประสบการณ์การเรียนรู้ของมนุษย์

ระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยเห็นได้ชัดในสมัยสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง รัชกาลที่ 5 ภายหลังจากที่ทรงเสด็จประพาสยุโรป เมื่อปี 2440 (ร.ศ. ๑๑๕) และปี 2450 (ร.ศ. ๑๒๕) เพื่อทรงเจริญสัมพันธไมตรีกับกว่า 10 กว่าประเทศในยุโรป ที่พระองค์ทรงเห็นความเจริญก้าวหน้าในด้านต่างๆ ของชาวตะวันตกและนำมาริเริ่มโครงการต่างๆ เช่น การสร้างถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ ระบบไปรษณีย์ – โทรเลข และชุดคูคลองเพื่อเชื่อมคลองต่างๆ ซึ่งถือว่าเป็นรากฐานของระบบโลจิสติกส์ไทย

ในปัจจุบันโลกได้มีวิวัฒนาการในทุกๆ ด้านโดยเฉพาะด้านสารสนเทศ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในระบบโลจิสติกส์จึงทำให้การคำนวณการจัดเก็บ การจัดส่งมีประสิทธิภาพตรงเวลา สินค้าที่จัดเก็บมีความเหมาะสม มากยิ่งขึ้น

คำว่า **โลจิสติกส์ (Logistics)** หมายถึง ระบบการจัดการการขนส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่น จากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่

แต่คำนิยามที่นิยมใช้กันในปัจจุบันคือ คำนิยามที่บัญญัติขึ้นโดย สภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกา (Council of Logistics Management) คือ

**“Logistics Management is that part of the supply chain process that plans, implements and controls the efficient, effective flow and storage of goods, service and related information form the point - of - origin to the point - of - consumption in order to meet customers’ requirements.”** และมีผู้แปลเป็นภาษาไทยไว้ดังต่อไปนี้

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งรวมเรื่องของการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน และการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค” (ที่มา [www.greenlogisticsthai.org](http://www.greenlogisticsthai.org))

## ประเภทของธุรกิจโลจิสติกส์

กิจกรรมโลจิสติกส์นั้นประกอบไปด้วยหลายส่วน ตั้งแต่การเริ่มวางแผนการผลิตสินค้าจนกระทั่งสินค้าไปอยู่ในมือผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้จัดแบ่งโครงสร้างของโลจิสติกส์ไทย เป็น 5 ประเภท ได้แก่



**การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding)** ที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้า ทั้งภายในและส่งออกต่างประเทศ ทั้งทางถนน รถไฟ ทะเล และอากาศ

**การจัดเก็บ** ดูแล บริหารสินค้าคงคลัง และกระจายสินค้า  
**การให้บริการทางพิธีการนำเข้าและส่งออก** (รวมการให้บริการด้านพิธีการศุลกากร)

**การให้บริการเสริมอื่นๆ** ที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์ เช่น ด้านสารสนเทศหรืองานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์

**การให้บริการด้านพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์** รวมการให้บริการจัดส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

“ **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น มีหลายระดับแบ่งตามความสามารถ และความซับซ้อนของการให้บริการ ได้เป็น 5 ระดับ** ”

## ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 5 ระดับ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นมีหลายระดับแบ่งตามความสามารถและความซับซ้อนของการให้บริการ โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ

- 1) ผู้จัดหาบริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) หรือ (Asset Based Logistics : 2PL) คือ การจัดการด้านการปฏิบัติงานโลจิสติกส์แบบดั้งเดิมง่ายๆ ที่ยังไม่มีระบบเทคโนโลยี หรือบริการอื่นมาสนับสนุนมากนัก และมีขอบข่ายการให้บริการอย่างจำกัด ส่วนใหญ่ผู้ให้บริการด้านนี้จะ เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่นำมาให้เช่าหรือให้บริการ ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นคนไทย เช่น เจ้าของคลังสินค้าแบ่งคลังสินค้าให้เช่า เจ้าของรถบรรทุกให้เช่ารถบรรทุก รถเทรลเลอร์ เป็นต้น
- 2) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 3 (Third Party Logistics : 3PL/TPL หรือ Forwarding Logistics หรือ Contract Logistics) มีความสามารถในการบริหารซัพพลายเชนให้แก่ลูกค้า เช่น การบริหารคลังสินค้า การจัดเก็บ การทำบรรจุภัณฑ์ การจัดส่งสินค้าไปยังมือลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 3) ผู้ให้บริการประเภท LLP (Lead Logistics Provider : LLP) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท LLP จะเน้นในการให้บริการแบบเป็นศูนย์กลาง ในการดำเนินงาน และติดต่อประสานงานกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์อื่นๆ (Single Point Contact) ให้กับผู้ใช้บริการ ซึ่งผู้ใช้บริการไม่จำเป็นต้องประสานงานกับผู้ขนส่ง หรือผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการที่เป็น LLP จะทำหน้าที่ในการประสานงานให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ทำให้เกิดความสะดวกในการบริหารจัดการ LLP โดยส่วนใหญ่จะมีเครือข่ายการขนส่งที่กว้างและครอบคลุมทั้งระดับภูมิภาคของโลก หรืออาจขยายขอบเขตให้ครอบคลุมทั่วโลกได้
- 4) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 4 (Fourth Party Logistics : 4PL) หมายถึง ผู้ให้บริการที่มีการพัฒนารูปแบบการให้บริการด้านโลจิสติกส์จาก LSP และ 3PL โดยมีลักษณะคล้ายกับผู้ให้บริการประเภท LLP แต่มีการเพิ่มการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น การเปิดให้บริการแบบออนไลน์



โดยให้ลูกค้าเข้าไปตรวจสอบความเคลื่อนไหวได้พร้อมๆ กัน รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาเครือข่ายการจัดการภายในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ให้กับผู้ใช้บริการ ประสานงานระหว่างลูกค้าและ 3PL หลายราย

ดังนั้นการดำเนินงานของ 4PL จะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับซัพพลายเชนทั้งระบบของลูกค้าทั้งภายในและนอกองค์กรของลูกค้าตั้งแต่จัดหาวัตถุดิบในการผลิต ผู้ผลิตที่มีคุณภาพ ผู้ให้บริการด้านขนส่งและประกันภัย ผู้ให้บริการด้านบรรจุภัณฑ์ โกดังสินค้า ผู้แทนจำหน่าย ผู้ค้าปลีกและผู้บริโภค

- 5) รูปแบบการจัดการแบบร่วมกัน (Joint Service Company : JSC) จะเป็นการร่วมมือและร่วมบริหารงานของบริษัทผู้ให้บริการด้านซัพพลายเชนและเป็นรูปแบบองค์กรที่มี “นวัตกรรม” ใหม่ๆ อยู่เสมอ โดยองค์กรนี้จะให้บริการด้านซัพพลายเชนที่เป็นแบบ One Stop Shop สำหรับลูกค้า เป็นการรวมตัวกันของผู้ให้บริการในด้านต่างๆ เช่น ผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยี สถาบันการเงิน และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ รวมตัวกันเป็นองค์กรแบบ JSC หัวใจของความสำเร็จในส่วนนี้ คือ เทคโนโลยีทางด้านข่าวสาร ข้อมูลและระบบ (ที่มา : กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม)

**“ ผู้ประกอบการ  
ธุรกิจบริการโลจิสติกส์  
ที่เป็นคนไทยในปัจจุบันเกือบทั้งหมด  
เป็นผู้ให้บริการแบบ 2PL  
ซึ่งเป็นการให้บริการ  
ขนส่งหรือการให้เช่าคลังสินค้า ”**

โครงสร้างการขนส่งภายในประเทศ  
(หน่วย : ล้านบาท)

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณ	สัดส่วน (%)
ถนน	419.30	82.60
ระบบราง	11.40	2.20
น้ำ	77.10	15.20
อากาศ	0.11	0.02
<b>รวม</b>	<b>507.90</b>	<b>100.00</b>

สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยในปัจจุบันเกือบทั้งหมด เป็นผู้ให้บริการแบบ 2PL ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งหรือการให้เช่าคลังสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการคนไทยมีลักษณะเป็น SMEs แบบธุรกิจครอบครัว ดำเนินธุรกิจแบบอนุรักษ์นิยม ไม่มีการขยายธุรกิจ และยังไม่มีความพร้อมที่จะทันสมัยเข้ามาปรับใช้ เนื่องจากมีเงินลงทุนน้อย การทำธุรกิจแบบนี้จึงเป็นธุรกิจที่ไม่ซับซ้อนและใช้เงินลงทุนไม่มากนัก

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย สามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่มหลัก คือ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ ตัวแทนออกของ ตัวแทนขนส่ง และคลังสินค้า ในปี 2554 ประเทศไทยมีผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน 18,399 ราย และดำเนินการกรรมด้านขนส่งประมาณ 12,000 ราย สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ประมาณ 3.0 - 3.8 แสนล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 3 ของ GDP ก่อให้เกิดการจ้างงานกว่า 3.5 ล้านคน (ที่มา : สศช.)

ดัชนีโลจิสติกส์ (หน่วย : พันล้านบาท)

	ปี 2552	ปี 2553
การบริหารจัดการ	131.2	145.1
การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	636.5	722.5
ค่าขนส่งสินค้า	675.2	776.4
<b>รวม</b>	<b>1,442.9</b>	<b>1,644.0</b>

ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังเป็นการขนส่งทางบกเป็นหลักกว่าร้อยละ 82 ต่อปี และขนส่งทางรางร้อยละ 2 ขนส่งทางน้ำอีกประมาณร้อยละ 15 โดยผลกระทบจากราคาน้ำมันที่นับวันจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไทยซึ่งพึ่งพาการขนส่งทางบกเป็นหลัก ไม่สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลงได้



ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 และ 2552 มีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท และ 1.44 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 15.2 และ 15.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2554 นั้น เนื่องจากการคำนวณต้องใช้จีดีพี ต้นทุน รายได้ และภาษีของภาคขนส่งเป็นตัวอ้างอิง ซึ่งต้องรอให้การคำนวณทั้งหมดเสร็จสิ้นภายในปี 2555 ต้นทุนที่แท้จริงของต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2554 จึงน่าจะออกมาได้ในช่วงต้นปี 2556

จากการคาดการณ์เบื้องต้น สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีในปี 2554 น่าจะลดลงเหลือร้อยละ 14.5 ของจีดีพี เนื่องจากผลกระทบอุทกภัยในช่วงไตรมาส 3 – 4 ของปี 2554 ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ซัพพลายเชนหยุดชะงักกระทบต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

จากการสำรวจของ World Bank's Logistics Per-

formance Index (LPI) ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ในปี 2553 ซึ่งพิจารณาจากตัวชี้วัด ได้แก่ พิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ความตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 35 ของโลก ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านอื่น เช่น มาเลเซียอยู่ที่ 29 ฟิลิปปินส์อยู่ที่ 44 อินโดนีเซียอยู่ที่ 75 เวียดนามอยู่ที่ 53 แต่ในปี 2554 ประเทศไทยตกมาที่อันดับ 38 ในขณะที่ประเทศคู่แข่งสำคัญ คือ มาเลเซียยังอยู่คงเดิม ส่วนอันดับหนึ่งของโลกได้แก่ สิงคโปร์ ซึ่งขึ้นมาแทนที่เยอรมนี

Us:ine	LOGISTIC COST PER GDP/YEAR 2010
อินเดีย	ร้อยละ 13 - 14
สิงคโปร์	ร้อยละ 7 - 8
มาเลเซีย	ร้อยละ 12 - 13
เวียดนาม	ร้อยละ 19 - 20
อินโดนีเซีย	ร้อยละ 24

### ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทยเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน (Logistics Performance Index)

	สิงคโปร์	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม	พม่า	ไทย
ลำดับ (Rank)	1	2	26	29	52	53	129	38
1. พิธีการศุลกากร	4.10	3.97	3.80	3.86	2.63	2.65	2.24	2.96
2. โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	4.12	3.52	3.54	2.80	2.68	2.10	3.08
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.99	4.18	3.47	3.45	2.97	3.14	2.47	3.21
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.07	4.08	3.46	3.40	3.14	2.68	2.42	2.98
5. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.07	4.09	3.61	3.43	3.30	3.16	2.34	3.18
6. ความตรงต่อเวลา	4.39	4.28	3.25	3.28	3.30	3.64	2.59	3.63

:: ที่มาของข้อมูล : The World Bank Year 2011



สำหรับแถบอาเซียนนั้นไทยเป็นรองเฉพาะสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยจุดด้อยที่สุดของไทยตามผลการสำรวจของ World Bank คือ ด้านพิธีการศุลกากร และ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ แต่ในความเป็นจริงแล้วประเทศไทยยังมีจุดด้อยและจุดแข็งในอีกหลายด้าน ได้แก่





## จุดด้อย

## กฎหมายและระเบียบ

1. กฎหมายและวิธีปฏิบัติบางส่วนยังล้าสมัยไม่รองรับวิธีการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป
2. กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ยังไม่มีความสะดวกและชัดเจน
3. ยังไม่มีหน่วยงานภาครัฐฯ หรือหน่วยงานร่วมภาครัฐฯ และเอกชนเข้ามาบูรณาการและดำเนินการด้านโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม

## โครงสร้างพื้นฐาน

1. ขาดการวางแผนการเชื่อมโยงของการขนส่งแบบต่างๆ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งบางรูปแบบยังเป็นไปอย่างจำกัด
2. ระบบขนส่งทางรางไม่ประสิทธิภาพ ขาดการพัฒนาและปรับปรุงอย่างจริงจัง

## บุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์

1. ขาดบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญอย่างแท้จริง รวมทั้งขาดแรงงานที่มีทักษะ และความรู้ทั้งด้านภาษา เทคโนโลยีสารสนเทศ และทักษะในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ

## การพัฒนาของพื้นที่ให้บริการทางโลจิสติกส์

1. ไม่มีเงินทุนที่จะพัฒนาการบริการให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ไม่มีเครือข่ายที่จะเข้าถึงลูกค้า เพื่อก้าวไปสู่การให้บริการโลจิสติกส์ระดับประเทศ

## ปัญหาทางการเมือง

1. ปัญหาการเมือง เช่น การเปลี่ยนรัฐบาล ปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ทำให้การดำเนินการตามนโยบายของรัฐไม่ต่อเนื่อง และต้องหยุดชะงักเป็นระยะ

## จุดแข็ง

1. เนื่องจากไทยตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด จึงเป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางไปได้ยังหลายประเทศ นอกจากนี้พื้นที่ทางภาคใต้ของไทยยังติดชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ฝั่ง โดยเฉพาะฝั่งอันดามันสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกได้
2. ผู้ประกอบการไทยยังมีความชำนาญและเชี่ยวชาญในพื้นที่และการขนส่งทางถนน รวมทั้งยังมีข้อจำกัดด้านกฎหมาย ทำให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ต่างชาติยังว่าจ้างผู้ประกอบการไทยเพื่อดำเนินกิจการในส่วนนี้
3. ด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของประเทศไทยค่อนข้างมีความพร้อม ถ้าเทียบกับเพื่อนบ้านบางประเทศที่ยังต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนามากกว่า
4. มีความตื่นตัวในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น โดยมีการบรรจุในหลักสูตรระดับมหาวิทยาลัย คาดว่าจะมีบุคลากรในด้านนี้เพียงพอ




ในปัจจุบันบริษัทฯ ซ้ำมาชาติด้านโลจิสติกส์ระดับ Top Ten ของโลก ได้เข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย โดยในปี 2554 ได้มีการจัดอันดับ Global Freight Forwarders

ที่ใหญ่ที่สุด (จากการสำรวจของ Armstrong & Associates Inc - [http://www.3plogistics.com/top25\\_ff.htm](http://www.3plogistics.com/top25_ff.htm)) พิจารณาจากรายได้ และเครือข่ายให้บริการ ดังนี้



A&A Rank	Provider	Net Revenue (U\$Millions)	Gross Revenue (U\$Millions)	Ocean TEUs	Airfreight (Metric Tons)
1-1	 DHL Supply Chain & Global Forwarding	19,816	30,486	2,772,000	2,458,000
2-1	 Kuehne + Nagel	5,727	19,476	2,945,000	948,000
3-1	 DB Schenker Logistics	9,120	18,999	1,647,000	1,225,000
4-1	 Panalpina World Transport	1,423	6,887	1,241,000	892,000
5-1	 UPS Supply Chain Solutions	6,022	8,670	700,000	862,000
6-1	 Sinotrans	1,044	6,286	6,944,000	384,100
7-1	 CEVA Logistics	5,670	9,091	672,000	536,000
8-1	 Expeditors International of Washington	1,693	5,968	879,713	807,211
9-1	 Bolloré/SDV Logistics	1,233	6,163	705,000	500,000
10-1	 DSV	1,661	7,587	710,000	250,000
11-1	 Nippon Express	1,476	18,450	830,900	855,400
12-1	 Pantos Logistics	2,972	2,972	1,512,444	330,485



A&A Rank	Provider	Net Revenue (US\$Millions)	Gross Revenue (US\$Millions)	Ocean TEUs	Airfreight (Metric Tons)
13-1	 Agility	1,701	5,266	550,000	490,000
14-1	 Kintetsu World Express	468	3,057	465,047	869,225
15-1	 Hellmann Worldwide Logistics	937	4,687	407,665	513,278

## บีโอไอกับธุรกิจโลจิสติกส์

บีโอไอได้เปิดให้การส่งเสริมฯ ในธุรกิจโลจิสติกส์ ตั้งแต่ระดับต้นน้ำจนถึงปลายน้ำโดยมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องกว่า 10 ประเภทกิจการ ได้แก่ กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล สถานีตรวจปล่อย และบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ สนามบินพาณิชย์ เดินเรือหรือจอดเรือท่องเที่ยว กระเช้าไฟฟ้า กิจการเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับประกอบการค้าเสรี เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนระหว่างประเทศ ศูนย์กระจายสินค้า ขนส่งมวลชน และสินค้าขนาดใหญ่ (รถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชน ส่งทางท่อ ทางอากาศ ทางเรือ เรือเฟอร์รี่ เรือกลด้นลากจูง)

## การเปิดเสรีธุรกิจโลจิสติกส์รับ AEC

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 12 ผู้นำอาเซียน ยืนยันพันธกรณีที่จะเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY: AEC) ภายในปี 2555 โดยจะมีการเปิดเสรีภาคบริการ 5 สาขาเร่งรัด ได้แก่ คอมพิวเตอร์ สุขภาพ ท่องเที่ยว ขนส่งทางอากาศ และโทรคมนาคม ภายในปี 2553 และสาขาโลจิสติกส์ภายในปี 2556 ส่วนสาขาอื่นๆ ให้เปิดตลาดเสรีภายในปี 2558 ตามลำดับ ทั้งนี้จะมีการเปิดให้นักลงทุนต่างชาติในกลุ่มอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในกิจการต่างๆ ได้เพิ่มมากขึ้น เพื่อลดข้อจำกัดต่อผู้ให้บริการในภาคบริการ ให้เข้ามาจัดตั้งกิจการในประเทศสมาชิก

สัดส่วนการถือหุ้นนักลงทุนอาเซียน	ปี 2549 (ร้อยละ)	ปี 2551 (ร้อยละ)	ปี 2553 (ร้อยละ)	ปี 2556 (ร้อยละ)
สาขาเร่งรัด	49	51	70	-
สาขาโลจิสติกส์	-	49	51	70



และครอบคลุมกิจกรรมบริการโลจิสติกส์ 11 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ดังนี้

- 1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo Handling Services)
- 2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing Services)
- 3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services)
- 4) บริการเสริมอื่นๆ (Other Auxiliary Services)
- 5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services)
- 6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services)
- 7) บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services)
- 8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation Excluding Cabotage)
- 9) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (Air Freight Services)
- 10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight Transport Services)
- 11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Freight Transport Services)

ภาพ :: <http://www.fschina.com/upload/Image/ximen.JPG>

ภาพ :: [http://eswexports.com/esw\\_back.jpg](http://eswexports.com/esw_back.jpg)

ภาพ :: [http://4.bp.blogspot.com/-iTmSujXa5rY/UAq6BZ87HSI/AAAAAAAAAho/8uNK6kT\\_ovl/s1600/AMOCC-CT-2012-108-070.JPG](http://4.bp.blogspot.com/-iTmSujXa5rY/UAq6BZ87HSI/AAAAAAAAAho/8uNK6kT_ovl/s1600/AMOCC-CT-2012-108-070.JPG)



# โอกาสโลจิสติกส์ไทยใน AEC

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ( Asean Economic Community) เป็นการพัฒนามาจากการเป็น สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (The Association of South East Asian Nations : ASEAN) ที่ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ก่อตั้งแรกเริ่ม 5 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ต่อมาในปี 2527 บรูไน ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก ตามมาด้วย เวียดนามในปี 2538 ลาวและพม่าในปี 2540 และในปี 2542 กัมพูชา ก็ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกลำดับที่ 10 ทำให้ปัจจุบันอาเซียนเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มีประชากรรวมกันประมาณ 500 ล้านคน

ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 9 ที่อินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2546 ผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงกันที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ซึ่งประกอบด้วย 3 เสาหลัก คือ

1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
(Asean Economic Community : AEC)
2. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน  
(Socio - Cultural Pillar)
3. ประชาคมความมั่นคงอาเซียน  
(Political and Security Pillar)

เดิมกำหนดเป้าหมายที่รวมเป็นประชาคมอาเซียน ในปี 2563 แต่ต่อมาได้ตกลงกันเลื่อนกำหนดให้เร็วขึ้นเป็นปี 2558 และก้าวสำคัญต่อมา คือ การจัดทำปฏิญญาอาเซียน (ASEAN Charter) ซึ่งมีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี 2552 นับเป็นการยกระดับความร่วมมือของอาเซียนเข้าสู่มิติใหม่ในการสร้างประชาคม โดยมีพื้นฐานที่แข็งแกร่งทางกฎหมายและมีองค์กรรองรับการดำเนินการเข้าสู่เป้าหมายดังกล่าวภายในปี 2558 สำหรับเสาหลักการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC )ภายในปี 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า

บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนที่เสรี

ต่อมาในปี 2550 อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจให้เห็นภาพรวมในการมุ่งไปสู่ AEC ซึ่งประกอบด้วยแผนงานเศรษฐกิจในด้านต่างๆ พร้อมกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนในการดำเนินมาตรการต่างๆ จนบรรลุเป้าหมายในปี 2558 รวมทั้งการให้ความยืดหยุ่นตามที่ประเทศสมาชิกได้ตกลงกันล่วงหน้าในอนาคต AEC จะเป็นอาเซียนบวกสาม โดยจะเพิ่มประเทศ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เข้ามาอยู่ด้วย และต่อไปก็จะมีการเจรจา อาเซียนบวกหก จะมีประเทศจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดียต่อไป

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC จะเกิดขึ้นอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มกราคม 2558 หรืออีกไม่ถึง 3 ปี นับจากวันนี้ ซึ่งการรวมตัวดังกล่าว คาดว่าจะทำให้ภูมิภาคนี้เปลี่ยนแปลงอย่างมาก

“ไทยจะเป็นศูนย์กลาง  
การท่องเที่ยว และการบิน  
เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่กลาง Asean”



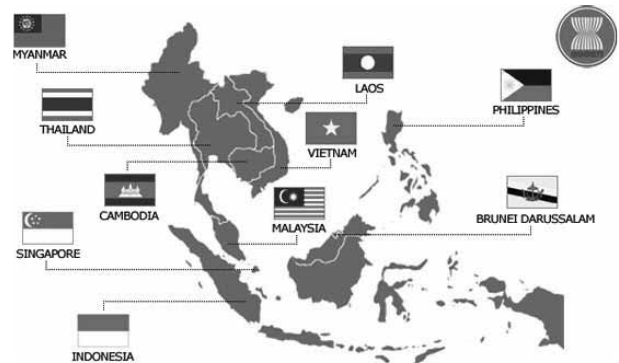
## AEC กับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับไทย

คำถามหนึ่ง ที่มักถามกันบ่อยคือ “AEC จะทำให้ไทย ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง” ผู้เขียนได้รวบรวมข้อมูล จากหลายแหล่ง พอจะประมวลถึงการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะ เกิดขึ้นกับประเทศไทย ดังนี้

- ไทยจะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และการบิน เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่กลาง Asean และอาจจะส่งผล ต่อเนื่องไปยังการจัดการประชุมนิทรรศการต่างๆ ศูนย์กระจายสินค้า การบริการด้านการแพทย์และ สุขภาพ และการเติบโตของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว
- การค้า น่าจะมีการขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 25 ในบางอุตสาหกรรมที่ไทยมีจุดแข็ง เช่น รถยนต์ การท่องเที่ยว การคมนาคม แต่อุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานเป็นหลัก เช่น ภาคการเกษตร ก่อสร้าง อุตสาหกรรมสิ่งทอจะได้รับผลกระทบ เนื่องจาก อาจมีการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีค่าแรง ถูกกว่า

สำหรับความเสียเปรียบของไทย จากการเกิดขึ้น AEC ก็มีหลายเรื่อง เช่น

- คนไทยที่ใช้ภาษาอังกฤษได้ บางส่วนจะสมองไหล ไปทำงานเมืองนอก โดยเฉพาะบุคลากรในอุตสาหกรรม ซอฟต์แวร์ แพทย์ และบริการ เพราะคนไทยมี ความเชี่ยวชาญใน 3 ศาสตร์นี้เหนือกว่าชาติอื่นใน อาเซียนอย่างมาก แต่ปัจจุบันได้ค่าแรงถูกเมื่อเทียบกับรายได้ในประเทศแถบนี้ ซึ่งผู้ประกอบการใน ไทยอาจต้องปรับค่าจ้างให้สู้กับบริษัทต่างชาติให้ได้ ไมเช่นนั้นจะเกิดภาวะสมองไหล
- กรุงเทพฯ จะแออัดอย่างหนัก เนื่องจากมีตำแหน่ง เป็นตรงกลางของอาเซียนและเป็นเมืองหลวงของ ไทย โดยอาจมีสำนักงานของต่างชาติมาตั้งมากขึ้น การจราจรอาจจะกลับมาเป็นปัญหาใหญ่อีกครั้ง



## East - West Economic Corridor จุด เสริมของไทยที่ฟ้าประทาน

สืบเนื่องจากที่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และ จีน ได้ริเริ่มโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัว ทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ และ ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยสนับสนุนให้มีการติดต่อและการแข่งขันระหว่างกันนั้น รัฐบาลจากประเทศสมาชิก GMS จึงได้กำหนดแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ในลุ่มแม่น้ำโขงจำนวน 9 เส้นทางหลัก ให้เป็นแนวพัฒนาพื้นที่ เศรษฐกิจของอนุภูมิภาค และหนึ่งในเส้นทางที่ขณะนี้กำลังเริ่ม ปรากฏผลเชิงรูปธรรมได้แก่ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEK) หรือ เส้นทางหมายเลข 9 (R 9) ซึ่งจะมีการขนส่งจาก ทำเทียบเรือทางทะเลฝั่งขวาไปยังฝั่งซ้าย เวียดนาม-ไทย-พม่า มีระยะทางติดต่อกันโดยประมาณ 1,300 กิโลเมตร อยู่ในเขต ประเทศไทยถึง 950 กิโลเมตร ลาว 250 กิโลเมตร เวียดนาม 84 กิโลเมตร

เส้นทางดังกล่าวเริ่มต้นที่ เมืองท่าดานัง ประเทศ เวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว ผ่านเข้าแขวง สะหวันนะเขตในประเทศ ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่ จังหวัด มุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก



สุดท้ายที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จากนั้นเข้าไปยังประเทศพม่าไปเรื่อยๆ ถึงอำเภอตะมะ ที่เมืองเมะลาโย หรือมะละแหม่ง เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่อินเดีย

การพัฒนาเส้นทางดังกล่าว จะส่งผลดีต่อไทย คือ การที่ไทยอยู่ตรงกลางและมีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเส้นทางนี้ ทำให้สามารถส่งสินค้าไปยังท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งทางฝั่งตะวันออกและตะวันตก นอกจากนั้น พม่ายังมี โครงการ “ทวาย” ที่เป็นศูนย์อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ รวมทั้งท่าเรือขนาดใหญ่ ที่ปัจจุบันบริษัท Italian - Thai Development PLC ได้รับสัมปทานในการก่อสร้างแล้ว มีเส้นทางสอดคล้องกับ East West Economic Corridor โดยทวายจะกลายเป็นทางออกสู่ทะเลจุดใหม่ที่สำคัญมากต่ออาเซียน เพราะในอดีตทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียจำเป็นต้องใช้ท่าเรือของสิงคโปร์เท่านั้น

ขณะเดียวกันโครงการทวายนี้ยังเป็นต้นทางรับสินค้าจากฝั่งมหาสมุทรอินเดียหรือสินค้าที่มาจากฝั่งยุโรปและตะวันออกกลาง โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มพลังงานไม่ว่าจะเป็นน้ำมัน ก๊าซ ซึ่งจะถูกนำเข้ามาและแปรรูปในโรงงานปิโตรเคมีภายในพื้นที่โครงการทวาย เพื่อส่งผ่านไทยเข้าไปยังประเทศกลุ่มอินโดจีน เช่น ลาว กัมพูชา และไปสิ้นสุดปลายทางยังท่าเรือด่านงประเทศเวียดนาม และจะถูกส่งออกไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ญี่ปุ่น และจีน

**“ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทย สูงถึงร้อยละ 15.2 ของจีดีพี ซึ่งสูงกว่าสิงคโปร์ และมาเลเซีย ที่มีต้นทุนเพียง ร้อยละ 8 และ 13 ตามลำดับ ”**

## โลจิสติกส์ไทยในสายตานาการโลก

ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาและจัดทำดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistic Performance Index : LPI) เพื่อวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ ทั่วโลกโดยนำ

ปัจจัยที่นำมาเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญได้แก่ พิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การส่งสินค้าระหว่างประเทศ ชีตความสามารถการให้บริการโลจิสติกส์ การติดตามสถานการณ์ส่งสินค้า (Tracking & Tracing) ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ และการส่งมอบตรงเวลา (Timeliness)

เมื่อทำการวิเคราะห์ศักยภาพเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ในปี 2553 พบว่า สิงคโปร์เป็นประเทศที่ศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์สูงที่สุด โดยคะแนน LPI คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 99.2 เนื่องจากสิงคโปร์มีศักยภาพทางด้านพิธีการศุลกากรเป็นอันดับ 2 ของโลก มีศักยภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการค้าและการขนส่งเป็นอันดับ 4 ของโลก มีศักยภาพทางด้านต้นทุนค่าขนส่งที่สามารถแข่งขันได้ เป็นอันดับ 1 ของโลก มีศักยภาพทางด้านชีตความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์เป็นอันดับ 6 ของโลก มีศักยภาพทางด้านความสามารถในการตรวจสอบและค้นหาสินค้าต่างๆ เป็นอันดับ 6 ของโลก และมีศักยภาพทางด้านความสามารถในการขนส่งให้ถึงจุดหมายภายใต้เวลาที่กำหนด เป็นอันดับ 14 ของโลก

จากการสำรวจข้างต้น ส่งผลให้สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีศักยภาพทางการค้าระหว่างประเทศอันดับต้นๆ ของโลก ในขณะที่ประเทศมาเลเซียและไทยนั้น ถือว่ามีศักยภาพในระดับใกล้เคียงกัน คือ เป็นอันดับที่ 29 และ 35 ของโลกตามลำดับ โดยจุดที่ทำให้ไทยเสียเปรียบทางด้านโลจิสติกส์ต่อมาเลเซีย คือ การกำหนดต้นทุนที่แข่งขันได้กล่าว คือ ไทยมีความสามารถในการกำหนดต้นทุนที่แข่งขันได้เพียงอันดับที่ 30 ของโลก ในขณะที่มาเลเซียนั้นมีศักยภาพเป็นอันดับที่ 13 ของโลก ทั้งนี้ เนื่องมาจากมาเลเซียมีระบบเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพเป็นอันดับต้นของโลก ทั้งการก่อสร้างถนนขนส่งทางบก ระบบการขนส่งทางราง ทางน้ำและทางอากาศ

ดังนั้น หากจะมองลำดับเฉพาะภายในอาเซียน ไทยถือว่าอยู่ในอันดับกลางๆ แต่หากมองไปถึงด้านต้นทุน เราพบว่า ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทยสูงถึงร้อยละ 15.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ซึ่งยังห่างไกลจากสิงคโปร์และมาเลเซียที่มีต้นทุนในระดับเพียงร้อยละ 8 และร้อยละ 13 ตามลำดับ ความแตกต่างดังกล่าวจะมีผลต่อชีตความสามารถในการแข่งขันของไทยและความพร้อมของไทยในการเปิดการค้าเสรีภายใต้การเปิดเสรีภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 เป็นอย่างมาก



## บทบาทการส่งเสริมของภาครัฐ เพื่อช่วยยกระดับโลจิสติกส์ไทย

หลังจากที่เราได้เห็นถึงผลการศึกษาของธนาคารโลก เรื่อง ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัดแล้ว พบว่า ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายหรือการสนับสนุนของภาครัฐแต่ละประเทศด้วย สำหรับประเทศไทย ภาครัฐมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการคมนาคมทั่วประเทศ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว และรองรับปริมาณขนส่งระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านที่น่าจะขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น จากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558

การพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้ง กระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านด้วย ดังนั้นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะได้รับผลต่อเนื่องจากการพัฒนาเครือข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศได้นำพาความเจริญและส่งเสริมเศรษฐกิจในภาคต่างๆ ของไทย อีกทั้งประเทศไทยต้องการผลักดันบทบาทในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) ด้านโลจิสติกส์ในอาเซียน จากจุดแข็งในด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่งเป็นเส้นทางผ่านที่เชื่อมถึงเกือบทุกประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน

### ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย พร้อมหรือไม่พร้อม

นับไปอีกเพียงไม่ถึง 2 ปี AEC ก็เกิดขึ้นแล้ว และหากมองในแง่พื้นที่ภูมิศาสตร์ จะพบว่า ไทยเราโชคดีเป็นอย่างมากในพื้นที่ภูมิศาสตร์ของเรา ตั้งอยู่ในจุดที่เป็นศูนย์กลางด้วยตัวเองอยู่แล้ว รวมทั้ง มีโครงการ East West Economic Corridor ที่จะมาเป็นส่วนช่วยเสริมโอกาสธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย เนื่องจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์นี้ ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย รวมทั้งสามารถส่งต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนาม และมณฑลตอนใต้ของประเทศจีน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่

กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆ ของไทย

แต่ในส่วนของความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย จะมีผลกระทบอย่างไรบ้าง เราจะแข่งขันกับบริษัทต่างชาติที่จะเข้ามาทำธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยได้หรือไม่ ในส่วนของธุรกิจโลจิสติกส์ ได้มีการวิเคราะห์กันแล้วว่า AEC จะเปิดให้การลงทุนด้านการบริการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนเป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น

ประเทศในกลุ่มอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนหรือถือหุ้นในธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอื่นได้ถึงร้อยละ 70 เพื่อจะลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับการส่งออกของอาเซียน และเพิ่มการค้าระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกันเอง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์หลายราย ได้มีความมั่นใจต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในปี 2558 นี้ว่า เป็นจุดสำคัญในการเปิดช่องให้ธุรกิจของไทยที่มีความพร้อม สามารถขยายความร่วมมือไปยังประเทศสมาชิก ส่วนปัญหาที่น่าเป็นห่วงมากที่สุดขณะนี้คือ ปัญหาด้านต้นทุนพลังงาน

นอกจากนั้น ธุรกิจโลจิสติกส์ยังถือได้ว่าเป็นธุรกิจ ที่ต้องอาศัยความชำนาญของผู้ประกอบการโดยตรง ดังนั้น จึงเป็นเรื่องยากที่จะได้รับผลกระทบจากการเข้ามา ของผู้ประกอบการจากต่างประเทศด้วยเหตุนี้จึงน่าจะเป็นการเอื้อให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันมากยิ่งขึ้น เพราะการทำธุรกิจทางด้านบริการขนส่ง ในแต่ละประเทศ ย่อมจะมีความแตกต่างกันออกไปตามโครงสร้างพื้นฐานและความพร้อม มั่นใจว่าการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะไม่ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการไทยได้รับผลกระทบตรงข้าม เราจะเห็นโอกาสของความร่วมมือระหว่างกันมากขึ้น

หากจะมองเจาะลงไปในตัวธุรกิจโลจิสติกส์พบว่า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยร้อยละ 70 เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ในลักษณะเจ้าของคนเดียว บริหารธุรกิจแบบครอบครัว และส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์กลุ่มที่เป็นการขนส่งเท่านั้น ผิดกับผู้ประกอบการต่างชาติที่แม้มีจำนวนน้อยกว่า แต่มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่าทุนของผู้ประกอบการไทยรวมกัน มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ และให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจรมากกว่า





เมื่อเรามองภาพรวมทั้งหมดแล้ว จะพบว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีความมั่นใจต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในปี 2558 นี้ เนื่องด้วยความพร้อมด้านภูมิศาสตร์ของไทย รวมถึงความมั่นใจที่จะแข่งขันหรือขยายความร่วมมือไปยังประเทศสมาชิกด้วย อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องต้นทุนพลังงาน ถือเป็นปัญหาส่วนหนึ่งที่ลดทอนความ

สามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย แต่ก็ น่าจะแก้ไขได้ด้วยการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ และการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร ดังนั้น ภายหลังการสำรวจ AEC กับโอกาสโลจิสติกส์ไทย เราน่าจะตอบได้อย่างมั่นใจว่า “ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย พร้อมแล้วสำหรับสนามแข่งขันใน AEC”

## จุดแข็งจุดอ่อนกลุ่มประเทศอาเซียน

### ประเทศสิงคโปร์

#### จุดแข็ง

- รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีสูงสุดของอาเซียน และติดอันดับ 15 ของโลก
- การเมืองมีเสถียรภาพ
- เป็นศูนย์กลางทางการเงินระหว่างประเทศ
- แรงงานมีทักษะสูง
- ชำนาญด้านการจัดการทรัพยากรบุคคล และธุรกิจ
- มีที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางเดินเรือ

#### จุดอ่อน

- พึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบและขาดแคลนแรงงานระดับล่าง
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจสูง

#### ประเด็นที่น่าสนใจ

- พยายามขยายโครงสร้างเศรษฐกิจมายังภาคบริการมากขึ้น เพื่อลดการพึ่งพาการส่งออกสินค้า

### ประเทศอินโดนีเซีย

#### จุดแข็ง

- ขนาดเศรษฐกิจใหญ่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ตลาดขนาดใหญ่ (ประชากรมากเป็นอันดับ 4 ของโลก และมากที่สุด ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้)
- มีชาวมุสลิมมากที่สุดในโลก
- มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและจำนวนมาก โดยเฉพาะถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โลหะต่างๆ
- ระบบธนาคารค่อนข้างแข็งแกร่ง

#### จุดอ่อน

- ที่ตั้งเป็นเกาะและกระจายตัว
  - สาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะการคมนาคม และการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- #### ประเด็นที่น่าสนใจ
- การลงทุนส่วนใหญ่เน้นใช้ทรัพยากรในประเทศเป็นหลัก

### ประเทศมาเลเซีย

#### จุดแข็ง

- รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีอยู่ในอันดับ 3 ของอาเซียน
- มีปริมาณสำรองน้ำมันมากเป็นอันดับ 3 และก๊าซธรรมชาติมากเป็นอันดับ 2 ของเอเชียแปซิฟิก
- ระบบโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร

- แรงงานมีทักษะ

#### จุดอ่อน

- จำนวนประชากรค่อนข้างน้อย ทำให้ขาดแคลนแรงงาน
- โดยเฉพาะระดับล่าง

#### ประเด็นที่น่าสนใจ

- ตั้งเป้าหมายเป็น “ประเทศพัฒนาแล้ว” ในปี 2563
- ฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญที่คล้ายคลึงกับไทย
- มีนโยบายพัฒนาการผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างจริงจัง



## ประเทศบรูไน



## จุดแข็ง

- รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีอยู่ในอันดับ 2 ของอาเซียน และอันดับ 26 ของโลก
- การเมืองค่อนข้างมั่นคง เป็นผู้ส่งออกน้ำมัน และมีปริมาณสำรองน้ำมันอันดับ 4 ของอาเซียน

## จุดอ่อน

- ตลาดขนาดเล็ก ประชากรประมาณ 4 แสนคน
- ขาดแคลนแรงงาน

## ประเด็นที่น่าสนใจ

- มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจใกล้ชิดกับสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย
- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศพึ่งพาสินคอปรีเป็นหลัก
- ให้ความสำคัญกับความมั่นคงทางอาหารค่อนข้างมาก

## ประเทศเวียดนาม



## จุดแข็ง

- ประชากรจำนวนมากอันดับ 14 ของโลก (ประมาณ 90 ล้านคน)
- มีปริมาณสำรองน้ำมันมากเป็นอันดับ 2 ของเอเชียแปซิฟิก
- มีแนวชายฝั่งทะเลยาวกว่า 3,200 กิโลเมตร
- การเมืองมีเสถียรภาพ
- ค่าจ้างแรงงานเกือบต่ำสุดในอาเซียน รองจากกัมพูชา

## จุดอ่อน

- ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร
- ต้นทุนที่ดินและค่าเช่าสำนักงานค่อนข้างสูง

## ประเด็นที่น่าสนใจ

- มีรายได้และความต้องการสูงขึ้นจากเศรษฐกิจที่โตเร็ว

## ประเทศฟิลิปปินส์



## จุดแข็ง

- ประชากรจำนวนมากอันดับ 12 ของโลก (มากกว่า 100 ล้านคน)
- แรงงานทั่วไปมีความรู้ - สื่อสารภาษาอังกฤษได้

## จุดอ่อน

- ที่ตั้งห่างไกลจากประเทศสมาชิกอาเซียน
- ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสวัสดิภาพทางสังคมยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร

## ประเด็นที่น่าสนใจ

- สภาพแรงงานมีบทบาทค่อนข้างมาก และมีการเรียกร้องเพิ่มค่าแรงอยู่เสมอ
- การลงทุนส่วนใหญ่เป็นการรองรับความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก

## ประเทศกัมพูชา



## จุดแข็ง

- มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะน้ำ ป่าไม้ และแร่ชนิดต่างๆ
- ค่าจ้างแรงงานต่ำสุดในอาเซียน (1.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวัน)

## จุดอ่อน

- ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร
- ต้นทุนสาธารณูปโภค (น้ำ ไฟฟ้า และการสื่อสาร) ค่อนข้างสูง

## ขาดแคลนแรงงานมีทักษะ

## ประเด็นที่น่าสนใจ

- ประเด็นขัดแย้งระหว่างไทย - กัมพูชาอาจบั่นทอนโอกาสการขยายการค้า - การลงทุนระหว่างกันในอนาคตได้



**ประเทศลาว****จุดแข็ง**

- มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะน้ำและแร่ชนิดต่างๆ
- การเมืองมีเสถียรภาพ
- ค่าจ้างแรงงานค่อนข้างต่ำ (2.06 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวัน)

**จุดอ่อน**

- ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร
- พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงและภูเขา การคมนาคมไม่สะดวก ไม่มีทางออกสู่ทะเล

**ประเด็นที่น่าสนใจ**

- การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน พลังงานน้ำ และเหมืองแร่

**ประเทศพม่า****จุดแข็ง**

- มีทรัพยากรธรรมชาติ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนมาก
- มีพรมแดนเชื่อมโยงจีนและอินเดีย
- ค่าจ้างแรงงานค่อนข้างต่ำ (2.5 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวัน)

**จุดอ่อน**

- ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร
- ความไม่แน่นอนทางการเมือง และนโยบาย

**ประเด็นที่น่าสนใจ**

- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในประเทศเชิงรุก ทั้งทางถนน รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ

**ประเทศไทย****จุดแข็ง**

- เป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรหลายรายการรายใหญ่ของโลก
- ที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงคมนาคมด้านต่างๆ

- สาธารณูปโภคพื้นฐานทั่วถึง

- ระบบธนาคารค่อนข้างเข้มแข็ง

- แรงงานจำนวนมาก

**จุดอ่อน**

- แรงงานส่วนใหญ่ยังขาดทักษะ

- เทคโนโลยีการผลิตส่วนใหญ่ยังเป็นชั้นกลาง

**ประเด็นที่น่าสนใจ**

- ตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางอาเซียนในหลายด้าน อาทิ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการท่องเที่ยว
- ดำเนินงานตามแผนปรับตัวสู่ AEC ปี 2553 - 2554 ได้ร้อยละ 64 สูงกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของอาเซียนที่ร้อยละ 53 สะท้อนการเตรียมพร้อมอย่างจริงจัง



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม เว็บไซต์ <http://www.thai-aec.com>



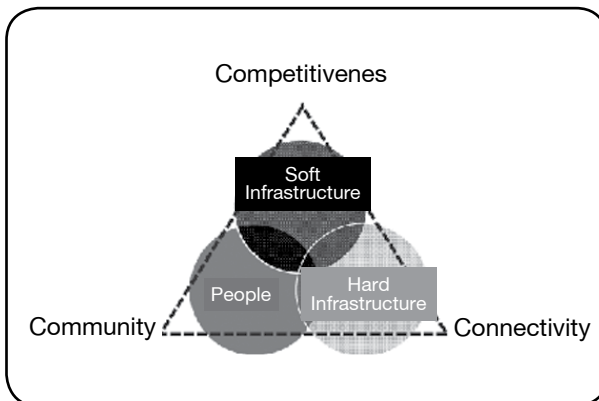
# การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม เพื่อรองรับระเบียงเศรษฐกิจ ของการนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย

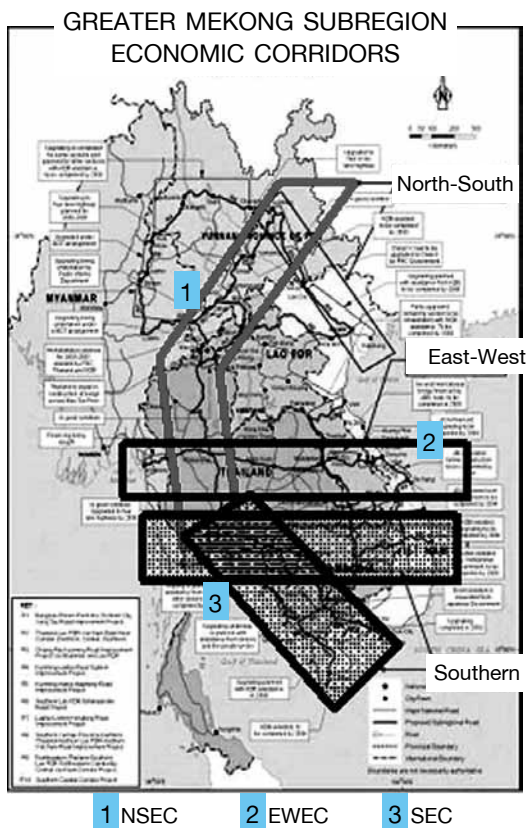
ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา เอเชียได้ก้าวเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกมากขึ้นเป็นลำดับ ส่งผลให้ความมั่งคั่งของประเทศในเอเชียเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ประกอบกับวิกฤติเศรษฐกิจโลกที่เกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้ประเทศเศรษฐกิจหลักต่างได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง

ดูเหมือนว่าปัญหาต่างๆ จะยังไม่ยุติลงในระยะเวลานี้ อันใกล้ ทำให้หลายฝ่ายมองว่าเอเชียกำลังก้าวขึ้นมาเป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของโลกตัวใหม่ ถนนทุกสายที่กำลังมุ่งหน้าเข้าสู่เอเชียในขณะนี้ไม่ว่าจะเป็นการค้า การลงทุน รวมถึงเงินทุน กำลังผลักดันทิศทางเศรษฐกิจโลกให้เข้าสู่ยุคสมัยแห่งเอเชียอย่างแท้จริง ซึ่งเราควรต้องรู้จักใช้ประโยชน์จากยุคสมัยแห่งเอเชียให้เต็มประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมสนับสนุนการค้า การลงทุน ของประเทศ ทั้งนี้แนวคิดการพัฒนาแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและกว่างสี) ไม่แตกต่างจากการรวมกลุ่มในกรอบความร่วมมืออื่นๆ นั่นคือ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของการขนส่งและกฎระเบียบที่จะเอื้ออำนวยให้เกิดการลงทุน เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือวัตถุดิบได้อย่างรวดเร็ว

ซึ่งการที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้ ต้องเกิดจากการเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ (Hard Infrastructure) ที่สำคัญกว่านั้นก็คือ ต้องเกิดจากความเชื่อมโยงทางด้านระบบและกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ (Soft Infrastructure) ซึ่งจะเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพได้นั้น จำเป็นต้องอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกัน นอกจากนี้ความเชื่อมโยงระหว่างกันของทั้ง 6 ประเทศในกลุ่ม GMS ยังช่วยลดช่องว่างในการพัฒนาและช่วยเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างประชาชน (People) อีกด้วย





จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่าระเบียงเศรษฐกิจ มีส่วนสำคัญในการพัฒนาการเจริญเติบโตของประเทศ ทั้งนี้ใน ส่วนของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ซึ่งเป็น หน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจหลัก ดังนี้

- 1) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมส่งเสริมและสนับสนุน เอกชน หรือองค์กรของรัฐจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
- 2) จัดให้มีและให้บริการในระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ ซึ่งจำเป็นแก่การประกอบอุตสาหกรรม
- 3) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนลงทุนและให้บริการ ในระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่ง จำเป็นแก่การประกอบอุตสาหกรรม
- 4) จัดให้มีระบบและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การป้องกันและบรรเทาอุบัติภัยจากอุตสาหกรรม
- 5) อนุญาต อนุมัติ การประกอบกิจการในนิคม อุตสาหกรรมและจัดให้ได้เพิ่มเติมซึ่งสิทธิประโยชน์ สิ่งจูงใจ และการอำนวยความสะดวกแก่การ ประกอบอุตสาหกรรม จะต้องเผชิญกับบริบทการ

เปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่ทวีความเข้มข้นมากขึ้น ซึ่งจะ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนของประเทศ

“ กนอ. มีแผนจัดตั้งนิคมฯ ชายแดน 2 โครงการ คือ นิคมฯ บริเวณด่านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และ นิคมฯ เชียงของ จังหวัดเชียงราย ”

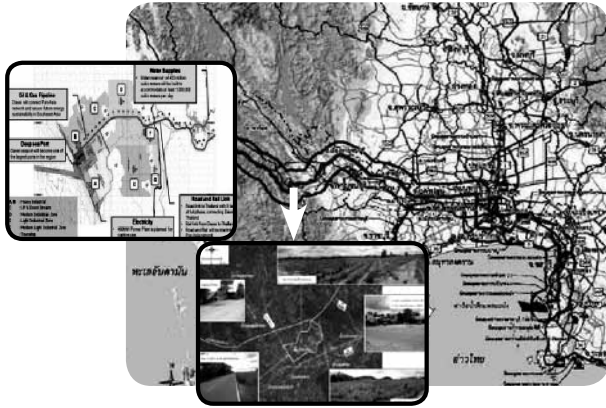
ดังนั้น กนอ. ต้องมีการเตรียมความพร้อมในหลายๆ ด้านเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการลงทุนของ ประเทศ โดยในปี 2555 กนอ. มีแผนที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ชายแดน ซึ่งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณด่านพุน้ำร้อน จังหวัด กาญจนบุรี และโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จังหวัดเชียงราย

โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายคือ Logistics และศูนย์ กระจายสินค้า

## 1. โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณด่าน พุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี

### 1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้เกิดศูนย์กลางความเจริญด้านอุตสาหกรรม และเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค โดยเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้า ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง กับตลาดตะวันตก รวมถึงโครงการทวาย และมีโอกาสสร้างเส้นทางลัดโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- 2) เพื่อให้เกิดการกระจายการลงทุนสู่ภูมิภาค ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ และลดการ อพยพแรงงานเข้ามาในกรุงเทพฯ
- 3) เพื่อให้เกิดการให้กิจการรวมตัวจัดตั้งโรงงาน ในบริเวณเดียวกันอย่างเป็นระบบและระเบียบ ซึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 4) ในการผลิต ตลอดจนจนสามารถที่จะควบคุม และกำจัดมลพิษได้สะดวกและประหยัด



1.2 พื้นที่ตั้งโครงการ บริเวณชายแดนพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี พื้นที่ประมาณ 300 ไร่

1.3 ประโยชน์ของโครงการ สร้างรายได้และการทำงานจำนวนไม่น้อยกว่า 5,000 - 6,000 ราย ลดปัญหาแรงงานต่างด้าว ปัญหาด้านสาธารณสุข และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ชั้นในของประเทศ และสร้างความเข้มแข็งให้ภาคอุตสาหกรรมไทย โดยเฉพาะโลจิสติกส์

## 2. โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จังหวัดเชียงราย

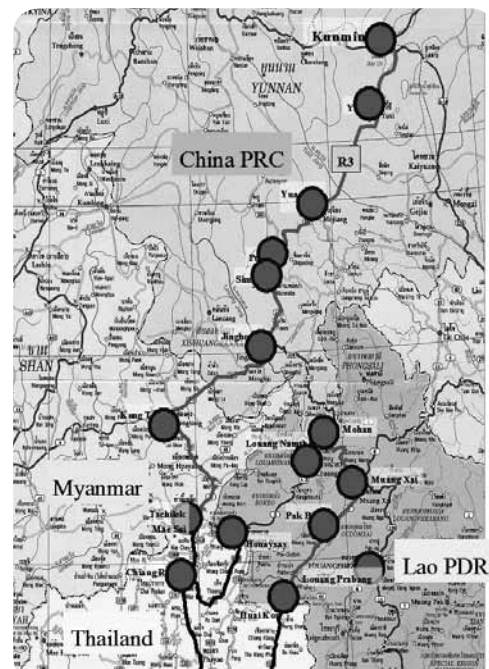
### 2.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้เกิดศูนย์กลางความเจริญด้านอุตสาหกรรม และเป็นประตูการค้าสู่จีน โดยเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศบนเส้นทาง NSEC และมีโอกาสสร้างเส้นทางลัดโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- 2) เพื่อให้เกิดการกระจายการลงทุนสู่ภูมิภาค ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ และลดการอพยพแรงงานเข้ามาในกรุงเทพฯ
- 3) เพื่อให้เกิดการรวมตัวจัดตั้งโรงงานในบริเวณเดียวกันอย่างเป็นระบบและระเบียบ ซึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการผลิต ตลอดจนสามารถที่จะควบคุมและกำจัดมลพิษได้สะดวกและประหยัด

2.2 พื้นที่ตั้งโครงการ ตำบลศรีดอนชัย และตำบลสถาน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย พื้นที่ประมาณ 200 ไร่



2.3 ประโยชน์ของโครงการ เป็นการสร้างรายได้และการทำงานจำนวนไม่น้อยกว่า 4,000 - 5,000 ราย ลดปัญหาแรงงานต่างด้าว ปัญหาด้านสาธารณสุข และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ชั้นในของประเทศ และสร้างความเข้มแข็งให้ภาคอุตสาหกรรมไทย โดยเฉพาะโลจิสติกส์





# การพัฒนาเศรษฐกิจของจีน ในทศวรรษใหม่

ปี 2555 เป็นปีที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากจีนกำลังเข้าสู่ช่วงปีแรกของแผนการพัฒนาประเทศ  
ในเวลา 5 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นการปรับโฉมรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจปฏิรูปครั้งที่ 2 ที่มุ่งสู่ยุทธศาสตร์พออยู่พอ  
กินอย่างทั่วถึง โดยเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับมหภาค และรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจไว้ ซึ่งไปสอดคล้อง  
กับแผนการพัฒนาประเทศ 10 ปีของทวีปยุโรป

เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2555 มีการจัดเสวนาใน  
หัวข้อ “การเปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนใน  
ทศวรรษใหม่กับการลงทุนไทย - จีน” โดยมี นายโชคดี แก้วแสง  
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นประธาน  
ในพิธีเปิด และมีการบรรยายพิเศษในหัวข้อ “เมื่อจีนเปลี่ยนจาก  
โรงงานเป็นตลาดของโลก นักลงทุนไทยจะปรับตัวอย่างไร”  
วิทยากรคือ อาจารย์วิบูลย์ ตังกิตติภากรณ์ ประธานกรรมการ  
บริษัท ที่ปรึกษากฎหมายฟาร์อีส จำกัด



:: อาจารย์วิบูลย์ ตังกิตติภากรณ์  
ประธานกรรมการบริษัท ที่ปรึกษากฎหมายฟาร์อีส จำกัด



:: นายโชคดี แก้วแสง  
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

“ แนวโน้มของโลกในปี 2568  
จะเป็นโลกแห่งการปฏิรูป  
ที่ระบบทุนนิยมเริ่มคลอนแคลน  
ทำให้ระบบสังคมนิยมแบบจีน  
เป็นที่ยอมรับมากขึ้น ”



## จีนเปลี่ยนจากโรงงานเป็นตลาดของโลก

อาจารย์วิบูลย์ กล่าวถึง แนวโน้มของโลกในปี 2568 ว่าจะเป็นโลกแห่งการปฏิรูปที่ระบบทุนนิยม เริ่มคลอนแคลน ซึ่งจะทำให้ระบบสังคมนิยมแบบจีนเริ่มเป็นที่ยอมรับ การปรับความสมดุลของเศรษฐกิจโลกรอบใหม่เริ่มก่อตัวขึ้น การจัดสรรผลประโยชน์ทางทรัพยากรและพลังงานเริ่มมีความขัดแย้งกันมากขึ้น การรักษาสันติภาพและการลดภาวะโลกร้อนเริ่มเป็นที่สนใจมากยิ่งขึ้น ความมั่งคั่งและเศรษฐกิจกำลังถูกเปลี่ยนจากตะวันตกไปสู่ตะวันออก และมีแนวโน้มที่จะเป็นเช่นนี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง การรวมตัวเป็นหนึ่งเดียวของเอเชียจะนำไปสู่การสร้างระบบภูมิภาคที่มีความเข้มแข็งยิ่งขึ้น รวมถึงรูปแบบการพัฒนาของจีนจะเป็นที่ยอมรับมากขึ้นในอนาคต

## ประวัติศาสตร์กับการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน

สำหรับจีนนั้นมีวิวัฒนาการทางประวัติศาสตร์ทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจมาอย่างยาวนาน สามารถแบ่งช่วงเวลาของการพัฒนาฯ ได้ดังนี้

**ปี 2494 - 2523** เป็นช่วงเวลา 20 ปีแห่งการปลดปล่อยพลังงานการผลิต ซึ่งในช่วงนี้เกิดเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อเศรษฐกิจของจีนคือ การประชุมของสองสภาที่กำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศสู่สังคมนิยมวิเศษ โดยใช้นโยบายเศรษฐกิจวางแผนฉบับที่ 1 ถึงฉบับที่ 5 นอกจากนั้นในการประชุมคณะกรรมการพรรคเต็มคณะครั้งที่ 3 สมัยที่ 11 ยังได้มีการสรุปบทเรียนจากนโยบายที่ผิดพลาดในยุคสังคมนิยมเศรษฐกิจวางแผนและเริ่มยุทธวิธี “คำหึงข้ามห้วย” ทดลองเศรษฐกิจสินค้า

**ปี 2524 - 2543** ช่วงเวลา 20 ปีแห่งการปฏิรูปเปิดเสรีที่คัดค้าน “ลัทธิคัมภีร์นิยม” มีการปลดปล่อยทางด้านความคิดโดยมองปัญหา และจัดการกับปัญหาตามสภาพที่เป็นจริง ดำเนินนโยบายปฏิรูป และเปิดประเทศ รวมทั้งการเน้นยุทธศาสตร์ 3 อย่างก้าวสู่เศรษฐกิจการตลาด ซึ่งประกอบด้วย

**ขั้นที่ 1 “อยู่อุ่นกินอิ่ม”** อยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจีนฉบับที่ 6 (ปี 2524 - 2528) และแผนฯ ฉบับที่ 7 (ปี 2529 - 2533)

**ขั้นที่ 2 “พอยู่พอกิน”** อยู่ในแผนฯ ฉบับที่ 8 (ปี 2534 - 2538) และแผนฯ ฉบับที่ 9 (ปี 2539 - 2543)

**ขั้นที่ 3 “อยู่ดีกินดี”** อยู่ในแผนฯ ฉบับที่ 10 (ปี 2544 - 2548) และแผนฯ ฉบับที่ 11 (ปี 2549 - 2553)



## แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจีน

สำหรับแผนฯ ดังกล่าว ณ ปัจจุบันนี้ จีนกำลังอยู่ในช่วงของแผนฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งแต่ละแผนฯ ที่จีนดำเนินการมานั้น นับตั้งแต่ฉบับที่ 1 เป็นต้นมาล้วนแต่มีความน่าสนใจ ซึ่งบางแผนฯ ก็ทำให้จีนประสบความสำเร็จ แต่ก็ยังมีบางแผนฯ ที่ทำให้จีนไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการ จึงต้องกลับมาทบทวนใหม่





## รายละเอียดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจีน ฉบับที่ 1 - 12

แผนฯ ฉบับที่	ระหว่างปี	รายละเอียด
1	2496 - 2500	เร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรม "ตามให้ทัน ดันให้แซง" นับเป็นยุทธศาสตร์ก้าวอย่างสูงเสี่ยง
2	2501 - 2505	ก้าวกระโดดครั้งใหญ่ แต่ถดถอยครั้งใหญ่กว่า จึงเป็นยุทธศาสตร์ก้าวอย่างที่หกดคะแนน
3	2509 - 2513	เตรียมรับมือภัยนอก การเมืองครอบงำเศรษฐกิจ เกิดวิกฤติปฏิวัติวัฒนธรรม เป็นก้าวอย่างที่ถดถอย
4	2514 - 2518	การต่อสู้ทางสากลตึงเครียด ยึดแนวทางซ้ายจัด เศรษฐกิจเสถียร เป็นก้าวอย่างที่น่าไปสู่ความหายนะ
5	2519 - 2523	สิ้นสุดแก๊งสี่คน เข้าสู่จุดหักเห คัดค้านลัทธิคัมภีร์นิยม มองหาทิศทางใหม่ ใช้ยุทธวิธี "คลำหินข้ามห้วย"
6	2524 - 2528	เปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่ 1 จากปลดปล่อยสู่การปฏิรูปยุทธศาสตร์ 3 ก้าวอย่าง
7	2529 - 2533	เศรษฐกิจร้อนแรง แนวทางยังสับสน วางแผน หรือการตลาด สังคมนิยม หรือทุนนิยม
8	2534 - 2538	บรรลุยุทธศาสตร์อยู่คู่กันอีก แนวโน้มในทิศทาง มุ่งสู่เศรษฐกิจการตลาดสังคมนิยมแบบจีน
9	2539 - 2543	เกิดวิกฤติต้มยำกุ้งในไทย ส่งผลกระทบต่อจีน ทำให้เงินเฟ้อรุนแรง เศรษฐกิจชะลอตัว ต้องเพิ่มการลงทุนเพื่อกระตุ้นการบริโภค
10	2544 - 2548	บรรลุยุทธศาสตร์พออยู่พอกิน เศรษฐกิจการตลาดเข้าแทนที่ เศรษฐกิจการวางแผนอย่างสมบูรณ์
11	2549 - 2553	เปิดศักราชใหม่ เน้นวิจัยพัฒนาอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ การศึกษาและวิทยาศาสตร์ ช่วยสร้างชาติได้
12	2554 - 2558	ปรับโฉมรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจปฏิรูปครั้งที่ 2 มุ่งยุทธศาสตร์พออยู่พอกินอย่างแท้จริง



## เหตุที่เศรษฐกิจจีนเติบโตไม่สมดุล

จะเห็นได้ว่าในช่วง 30 ปีของการปฏิรูปเปิดเสรีนั้น ส่งผลทำให้การเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของจีนเกิดความไม่สมดุลขึ้น โดยมีสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคต่างๆ หลายประการ

- ประการแรก** โครงสร้างการผลิตด้อยประสิทธิภาพ และสิ้นเปลืองพลังงาน
- ประการที่สอง** การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมีลักษณะที่โตโดยอาศัยต้นทุนแรงงานต่ำ และใช้ทรัพยากรแบบสิ้นเปลือง
- ประการที่สาม** เศรษฐกิจขยายตัวในเชิงปริมาณมากกว่าขยายตัวในเชิงมูลค่า
- ประการที่สี่** นวัตกรรมด้านเทคโนโลยี และทรัพย์สินทางปัญญายังล่าช้า
- ประการที่ห้า** โครงสร้างทางเศรษฐกิจไม่สอดคล้องกับการขยายตัวของโครงสร้างด้านการบริโภค
- ประการที่หก** การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ไม่สมดุล ก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ และความไม่ยุติธรรมในการใช้ทรัพยากร
- ประการที่เจ็ด** อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง แต่อัตราการจ้างงานต่ำ
- ประการที่แปด** การขยายอุปสงค์ภายในประเทศต่ำลง แต่การพึ่งพาต่างประเทศเพิ่มขึ้น
- ประการที่เก้า** นโยบายเดินออกไป ยังไม่เป็นเอกภาพ

“ จีนต้องปรับเปลี่ยน

ระบบการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่  
ด้วยการปฏิรูป

โดยเน้นให้สอดคล้องกับสถานการณ์  
ทั้งภายใน และภายนอกประเทศ  
ที่แปรเปลี่ยนไป ”



## เปลี่ยนโฉมการพัฒนาตามแผนฯ 12

เมื่อการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเกิดความไม่สมดุล โดยมีสาเหตุมาจากปัจจัยทางด้านต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น จีนจึงต้องดำเนินการปรับเปลี่ยนระบบการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ ด้วยการปฏิรูปอีกครั้ง ทั้งนี้เพื่อเปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนาใหม่ โดยเน้นให้สอดคล้องกับสถานการณ์ใหม่ทั้งภายในและภายนอกประเทศที่แปรเปลี่ยนไป ซึ่งประเด็นหลักๆ ของการเปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนาตามแผนฯ ฉบับที่ 12 มุ่งให้ความสำคัญในเรื่องต่อไปนี้

**ประการแรก** การเปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนา ด้วยการสร้างมิติใหม่ในด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์

**ประการที่สอง** สร้างความเข้มแข็งด้านการเกษตร เอื้อประโยชน์ต่อการเกษตรด้วยการเร่งรัดการพัฒนาชนบทใหม่แบบสังคมนิยม



- ประการที่สาม** ยกระดับการปรับเปลี่ยนรูปแบบ ที่เน้น การยกระดับความสามารถในการแข่งขัน เชิงสมรรถนะ
- ประการที่สี่** การสร้างระบบสิ่งแวดล้อมทางธุรกิจ ผลักดันการพัฒนาธุรกิจบริการครั้งใหญ่
- ประการที่ห้า** การจัดวางผังการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ เน้นสร้างความสมดุลในการพัฒนาภูมิภาค พัฒนาลังคมเมืองให้เข้มแข็งและมั่นคง
- ประการที่หก** เน้นการพัฒนาในแนวทางสีเขียว มุ่งสร้าง สังคมในรูปแบบการใช้ทรัพยากรอย่าง ประหยัด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ประการที่เจ็ด** การขับเคลื่อนด้านนวัตกรรม ดำเนิน ยุทธศาสตร์โดยใช้วิทยาศาสตร์และ การศึกษาพัฒนาประเทศ สร้างทรัพยากร มนุษย์เพื่อสร้างชาติให้เข้มแข็ง
- ประการที่แปด** การพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างระบบ บริการสาธารณะพื้นฐานที่สมบูรณ์แบบ
- ประการที่เก้า** ผลประโยชน์ร่วมกันด้วยการยกระดับ การเปิดเสรีทางการค้ากับต่างประเทศ โดยเปลี่ยนจากการยึดการส่งออก และ ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเป็น หลัก มาเป็นการให้ความสำคัญกับการ นำเข้าและส่งออก ทั้งนี้การดึงดูด การลงทุน และการไปลงทุนนอกประเทศ ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน
- ประการที่สอง** เปิดเสรีทางการค้าในมิติต่างๆ ใหม่ อย่างต่อเนื่อง คัดค้านลัทธิกีดกันทาง การค้าในรูปแบบต่างๆ
- ประการที่สาม** ยกระดับคุณภาพ และมูลค่าเพิ่มของ สินค้าทั้งในภาคการค้าทั่วไป และ การค้าที่รับจ้างผลิตเพื่อการส่งออก
- ประการที่สี่** เร่งการขยายตัวและเติบโตไปสู่ระดับสูง ของห่วงโซ่อุตสาหกรรมเพิ่มการส่งออก ผลิตภัณฑ์ภายใต้เครื่องหมายการค้าของ ตัวเอง
- ประการที่ห้า** พัฒนาการค้า บริการ และธุรกิจรับจ้าง ผลิตครั้งใหญ่ ปรับสัดส่วนการค้าและ บริการให้เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ประการที่หก** รักษาความสมดุลระหว่างการนำเข้า และส่งออก เพิ่มการนำเข้าเทคโนโลยี และอุปกรณ์ที่ก้าวหน้า ชิ้นส่วนอุปกรณ์ ที่สำคัญ และวัสดุด้านพลังงาน
- ประการที่เจ็ด** ดำเนินยุทธศาสตร์ “เดินออกไป” ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกแก่ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพ ไปลงทุนยังต่างประเทศ

## “ การเปลี่ยนโฉมรูปแบบ การพัฒนาเศรษฐกิจของจีน นับจากนี้จีนไม่ใช่โรงงานของโลก แต่เป็นตลาดใหญ่ของโลก ”

### เศรษฐกิจจีนเริ่มแข่งขันสหรัฐฯ

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนโฉมรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจ ของจีน จะทำให้จีนไม่ใช่โรงงานของโลกอีกต่อไป โดยฐาน การผลิตของจีนจะเริ่มทยอยย้ายออกนอกประเทศ แต่จีนจะเป็น ตลาดใหญ่ของโลก ทั้งนี้การนำเข้าเพื่อสนองตอบอุปสงค์ภายใน ประเทศจะเริ่มมากขึ้น เป็นผลจากที่จีนดำเนินการปฏิรูปเปิดเสรี 30 ปี ได้ส่งผลทำให้ความร่วมมือระหว่างจีนกับประเทศในทวีป

นอกจากนี้ยังต้องเสริมด้วยการเปิดเสรีในภูมิภาคให้ สมบูรณ์ โดยการปรับโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศให้มี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ต้องดำเนินนโยบาย “เชิญเข้ามา และเดิน ออกไปอย่างบูรณาการ” รวมถึงต้องเข้าร่วมกิจกรรมจัดการ เศรษฐกิจโลก และร่วมมือกับภูมิภาคอย่างจริงจัง

อย่างไรก็ตาม แผนฯ 12 ยังเน้นการยกระดับการเปิด เสรีทางการค้าอย่างต่อเนื่อง ด้วยการดำเนินยุทธวิธิการรุกสู่ เศรษฐกิจยุคโลกาภิวัตน์ ดังนี้

- ประการแรก** พัฒนาคือความสัมพันธ์ทางการค้าในรูปแบบ พหุภาคี ที่เอื้อประโยชน์ต่อกันและกัน อย่างเข้มข้น



เอเชียพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ณ ปัจจุบัน  
สกุลเงินหยวนเริ่มเป็นที่ยอมรับแล้วในภูมิภาคนี้

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเศรษฐกิจที่มีลักษณะเฉพาะ  
ของจีน ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนเริ่ม  
แข่งขันสหรัฐฯ จนทำให้สหรัฐฯ ถึงกับตื่นตระหนกกับ “ภัย  
คุกคามจากจีน” เกรงว่าอิทธิพลของเศรษฐกิจจีนจะเข้าครอบงำ  
เศรษฐกิจของสหรัฐฯ จึงต้องหามาตรการเพื่อตอบโต้การค้าของ  
จีนตลอดเวลา ทำให้สงครามเศรษฐกิจระหว่างจีนและสหรัฐฯ  
กำลังจะปะทะกันอีกครั้งในภูมิภาคนี้ หลังจากที่ทั้งสองฝ่ายได้  
ปะทะกันมาแล้วใน “สงครามตัวแทนทางลัทธิการเมือง”

ทั้งนี้กระทรวงพาณิชย์ของสหรัฐฯ ได้ใช้มาตรการ  
ป้องกันการค้าที่สมดุลกับสินค้าจีน ที่ส่งไปจำหน่ายในสหรัฐฯ ซึ่ง  
ทั้งสองสภาฯ ของสหรัฐฯ ได้ตรากฎหมายให้ใช้มาตรการป้องกันการ  
อุดหนุนกับสินค้าจีนที่ส่งไปจำหน่ายในสหรัฐฯ ภายหลังจาก  
ศาลสูงยกคำฟ้องของกระทรวงพาณิชย์ โดยศาลวินิจฉัยว่า  
มาตรการป้องกันการอุดหนุนไม่อาจที่จะใช้บังคับประเทศที่มี  
ระบบเศรษฐกิจที่ไม่ใช่หลักการตลาด

สินค้าจากจีนที่ส่งไปจำหน่ายในสหรัฐฯ ถูกต่อต้าน  
ด้วย 2 มาตรการคือ

1. มาตรการป้องกันการทุ่มตลาด
2. มาตรการป้องกันการอุดหนุน

เมื่อจีนจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตออกนอกประเทศ  
ก็มีปัจจัยด้านต่างๆ ที่จะต้องนำมาพิจารณา เช่น ปัจจัยภายนอก  
คือ การกีดกันทางการค้า การต่อต้านการทุ่มตลาด ข้อตกลงเสรี  
ทางการค้าระหว่างอาเซียน - จีน ส่วนปัจจัยภายใน ซึ่งเป็น  
นโยบายการสร้างนวัตกรรมภายในของจีน มาตรการคุ้มครอง  
สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร และพลังงาน รวมถึงค่าแรงงานที่สูงขึ้น

“ภูมิภาคเอเชีย คือ เป้าหมายที่เหมาะสม  
สำหรับการย้ายฐานการผลิตของจีน  
เนื่องจากในอนาคตอาเซียน  
อาจกลายเป็น  
ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของโลก”

“ จีนได้ประกาศว่าจะลงทุน  
ในประเทศอาเซียนอย่างจริงจัง  
นับเป็นโอกาสดีที่ไทยจะปรับกลยุทธ์  
การส่งเสริมการลงทุน  
ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ข้างต้น ”

อาจกล่าวได้ว่า ภูมิภาคเอเชียคือ เป้าหมายที่เหมาะสม  
สำหรับการย้ายฐานการผลิตของจีน เนื่องจากในอนาคตอาเซียน  
อาจกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของโลก โดยจีนได้ประกาศ  
ว่าจะลงทุนในประเทศอาเซียนอย่างจริงจัง ในด้านการก่อสร้าง  
ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และโทรคมนาคม โดยจะเพิ่มวงเงิน  
สินเชื่อจากเดิมอีก 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ประกอบด้วยสินเชื่อ  
เงื่อนไขพิเศษจำนวน 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

การที่จีนประกาศออกมาเช่นนี้ นับเป็นโอกาสดีที่  
ประเทศไทยจะปรับกลยุทธ์การส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้อง  
กับสถานการณ์ข้างต้น เพื่อรองรับการเคลื่อนทุนครั้งใหญ่ของ  
จีนในครั้งนี้

## ไทยคือหนึ่งในประเทศเป้าหมาย

ดังนั้น เมื่อจีนต้องย้ายฐานการผลิตออกนอกประเทศ  
ไทยคือหนึ่งในประเทศเป้าหมาย ภาครัฐจำเป็นต้องเตรียมความพร้อม  
เพื่อตั้งรับการย้ายฐานดังกล่าว ทั้งนี้ภาครัฐควรดำเนินการดังนี้

- ประการแรก** ภาครัฐต้องมีนโยบายที่ชัดเจน กฎเกณฑ์  
ต้องสมบูรณ์ และการบังคับใช้กฎระเบียบ  
ต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้อง  
เป็นเอกภาพ และมีประสิทธิภาพ
- ประการที่สอง** ภาครัฐต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจัง  
และส่งเสริมอย่างต่อเนื่องในนโยบาย  
ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน  
ของผู้ประกอบการภายในประเทศ
- ประการที่สาม** ผู้ประกอบการภายในประเทศจะต้อง  
ตื่นตัว และพัฒนาประสิทธิภาพการ  
ผลิตของตนเองอย่างจริงจัง โดยไม่



หวังพึ่งการช่วยเหลือจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว

**ประการที่สี่** รัฐบาลต้องรู้จักการใช้เงินจากกองทุนจีน – อาเซียน และเงินกู้พิเศษจีน – อาเซียน ให้เกิดประโยชน์กับโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่

**ประการที่ห้า** รัฐบาลต้องมีนโยบายส่งเสริมตลาดทุนตลาดเงิน และตลาดประกันภัย เพื่อรองรับการลงทุนจากกองทุนต่างๆ ของจีน

นอกจากนี้ไทยยังเป็นจุดเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่มีเส้นทางการคมนาคมขนส่งผ่านหลายเส้นทาง เช่น R3, R9, R12, R8, R7 - 6 และ R13 ซึ่งจะ

ทำให้ระบบโลจิสติกส์สินค้าไทยเข้าสู่ตลาดจีนได้สะดวกมากขึ้น สำหรับนักลงทุนไทย และผู้ที่จะทำการค้ากับจีน ต้อง

- ปรับวิสัยทัศน์ใหม่ ในการทำความเข้าใจนโยบายใหม่ของจีน ทั้งนี้การลงทุนที่น่าสนใจของนักลงทุนไทยคือ
- ภาคบริการ ซึ่งเป็นความสามารถเฉพาะตัวของคนไทย และสินค้าที่สามารถสนองความต้องการของเศรษฐกิจใหม่
  - ภาคอุตสาหกรรม ที่มีกระบวนการผลิตลดการใช้พลังงาน และทรัพยากร รวมถึงรักษาสีสิ่งแวดล้อม และลดการเกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
  - ภาคอุตสาหกรรมที่มีการสร้างนวัตกรรม

“พื้นที่เป้าหมายที่เหมาะสมไปลงทุน  
ของผู้ประกอบการไทยคือ  
พื้นที่บริเวณภาคกลาง ภาคตะวันตก  
และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”

โดยพื้นที่เป้าหมายของจีนที่เหมาะสมไปลงทุนของผู้ประกอบการไทยคือ พื้นที่บริเวณภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ตาม ก่อนที่ผู้ประกอบการไทยจะเข้าไปลงทุนในตลาดจีนนั้น มาตรการที่ผู้ประกอบการต้องทำความเข้าใจให้ถ่องแท้มากที่สุด ประกอบด้วย กฎระเบียบทางการค้า ความปลอดภัยทางด้านชายแดน ภาษีศุลกากร คุณภาพสินค้า และการกักกันโรค รวมถึงพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และภาษี

## ความพร้อมของผู้ประกอบการไทย

สำหรับการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยเพื่อเข้าสู่ตลาดจีนนั้น อาจารย์วิบูลย์มีคำแนะนำที่น่าสนใจดังนี้

**ประการแรก** ผู้ส่งออกของไทย จะต้องให้ความสำคัญกับการเรียนรู้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (NTB) ของจีน ซึ่งมีหน่วยงาน CIQ<sup>1</sup> 35 หน่วยงานของกระทรวง AQSIQ<sup>2</sup> ของจีน ทำหน้าที่ตรวจตราสินค้าขาเข้าอย่างเข้มงวดทั่วทุกด้านของจีน

**ประการที่สอง** ต้องศึกษาทำความเข้าใจเรื่องกฎหมายและกฎระเบียบบริหารที่เกี่ยวข้องให้ถี่ถ้วน และชัดเจน โดยเฉพาะกฎหมายดังต่อไปนี้

- กฎหมายตรวจสอบและกักกันโรคเพื่อการนำเข้าและส่งออก
- ข้อกำหนดว่าด้วยการบังคับใช้ตามกฎหมายตรวจสอบและกักกันโรคเพื่อการนำเข้าและส่งออก
- กฎหมายว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
- กฎระเบียบว่าด้วยการบังคับใช้ตามกฎหมายว่าด้วยการกำหนดมาตรฐาน



1 CIQ : China Entry-Exit Inspection and Quarantine หน่วยงานย่อยของ AGSIQ ของจีน มีจำนวน 35 แห่ง ณ ด่านนำเข้า-ส่งออก ทั้งสิ้น ทำหน้าที่ตรวจสอบสินค้า

2 AQSIQ : Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine หน่วยงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคของจีน มีฐานะเทียบเท่ากระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย แบ่งออกเป็น 19 กรม มี CIQ ที่ด่านนำเข้า-ส่งออก จำนวน 35 แห่ง และมี 2 หน่วยงานหลัก

คือ CNCA : Certificate and Accreditation Administration และ SAC : The Standardization Administration

## กฎหมายว่าด้วยการกำหนดมาตรฐาน แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

กฎหมายฉบับนี้ เริ่มบังคับใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2532 ประกอบด้วย มาตรฐานแห่งชาติ มาตรฐานแขนงอุตสาหกรรม มาตรฐานท้องถิ่น และมาตรฐานวิสาหกิจ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1. มาตรฐานแห่งชาติ

- มาตรฐานบังคับที่จำเป็นต้องมี ไม่มีไม่ได้ โดยใช้สัญลักษณ์ GB มีจำนวน 3,084 มาตรฐาน
- มาตรฐานสมัครใจ สัญลักษณ์คือ GB/T มีจำนวน 18,231 มาตรฐาน
- มาตรฐานชี้แนะ สัญลักษณ์คือ GB/Z มีจำนวน 95 มาตรฐาน

### 2. มาตรฐานแขนงอุตสาหกรรม

มีจำนวน 33,552 มาตรฐาน

- สัญลักษณ์ HG ใช้กับสินค้าในกลุ่มยางล้อพาหนะ
- สัญลักษณ์ QC ใช้กับสินค้าในกลุ่มยานยนต์

### 3. มาตรฐานท้องถิ่น

กรณีที่ไม่มีมาตรฐานแห่งชาติหรือมาตรฐานแขนงอุตสาหกรรมรองรับ สำนักงานกำกับด้านคุณภาพและเทคนิคในระดับมณฑล ทำหน้าที่ในการออกมาตรฐานแบ่งออกได้เป็น มาตรฐานบังคับ (DB+\*) และสมัครใจ (DB+\*/T) โดยต้องรายงานตรงต่อ SAC มีจำนวนประมาณ 10,340 มาตรฐาน

### 4. มาตรฐานวิสาหกิจ

สัญลักษณ์คือ Q+\* เป็นมาตรฐานที่กำหนดขึ้นภายในหน่วยงานวิสาหกิจ ในกรณีที่ไม่มีมาตรฐานแห่งชาติ มาตรฐานแขนงอุตสาหกรรม หรือมาตรฐานท้องถิ่นรองรับ

ทั้งนี้ มาตรฐานที่มีการกำหนดใช้ในประเทศจีน เป็นมาตรฐานที่เกี่ยวกับสินค้า 6,561 มาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 30.64 มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ หลักเกณฑ์ และการจัดการ 13,163 มาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 61.48 และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม 1,686 มาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 7.87

## รายการสินค้าที่จะต้องมีเครื่องหมายบังคับ (CCC Mark)

กลุ่มที่	ประเภทสินค้า
1	ลวด และเคเบิล
2	สวิตช์แผงวงจรไฟฟ้า ซึ่งนำไปต่อกับอุปกรณ์ป้องกัน หรืออุปกรณ์เชื่อมต่อ
3	อุปกรณ์เครื่องใช้แรงดันไฟฟ้าต่ำ
4	เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดเล็ก
5	เครื่องมือไฟฟ้า
6	เครื่องเชื่อมโลหะ
7	เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน และที่คล้ายกัน
8	อุปกรณ์เครื่องเสียง และวีดีโอ (แต่ไม่รวมอุปกรณ์ป้องกันเสียงสะท้อนที่ใช้เพื่อการบริหารกระจายเสียง และที่ใช้ในยานยนต์)



กลุ่มที่	ประเภทสินค้า
9	อุปกรณ์สารสนเทศ
10	เครื่องอุปกรณ์สำหรับให้แสงสว่างที่ใช้ความดันไฟฟ้าเกิน 36 โวลต์
11	เครื่องอุปกรณ์โทรคมนาคมรวม
12	ยานพาหนะ และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย
13	ผลิตภัณฑ์ยางล้อรถ
14	กระจกนิรภัย
15	เครื่องจักรทางการเกษตร
16	น้ำยางข้น (latex) ถูยางอนามัย
17	เครื่องมือทางการแพทย์
18	อุปกรณ์ผจญเพลิง
19	อุปกรณ์สัญญาณกันขโมย
20	Wireless local area network
21	Indoor decorating and refurbishing materials

ดังนั้น หากผู้ประกอบการไทยมีความสนใจจะเข้าไปลงทุนในจีน จำเป็นต้องศึกษาข้อมูลต่างๆ ให้รอบด้าน และถ่องแท้ เพื่อจะได้ไม่เกิดปัญหาติดขัด หรือเกิดข้อผิดพลาดแบบ

ร้ายแรง จนกระทั่งถูกเพิกถอนการดำเนินธุรกิจในจีน และหาวิธีการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น ดีกว่าไปตามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว





# ดูงาน Intersolar Europe 2012 ที่เยอรมนี

ในช่วงวันที่ 13 - 15 มิถุนายน 2555 ที่นครมิวนิก ประเทศเยอรมนี คณะผู้แทนจากภาครัฐและเอกชน จำนวนกว่า 66,000 คน จาก 160 ประเทศทั่วโลก เดินทางมาร่วมออกงานนิทรรศการ และเยี่ยมชมงาน Intersolar Europe 2012 ซึ่งเป็นงานนิทรรศการอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก

จุดเริ่มต้นของงาน Intersolar เกิดขึ้นเมื่อ 21 ปีที่แล้ว ณ เมืองฟอร์ซโฮล์ม เมืองเล็กๆ ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศเยอรมนี โดยคณะทำงานเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมเพื่อประชาสัมพันธ์การใช้พลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งมีบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับพลังงานแสงอาทิตย์ 5 ราย มาจัดแสดงผลภัณฑ์งานดังกล่าวได้เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามความสนใจในอุตสาหกรรมพลังงานทดแทนที่เพิ่มขึ้น และเพื่อให้งานดังกล่าวสามารถรองรับจำนวนผู้เข้าร่วมออกงานนิทรรศการได้มากขึ้น ผู้จัดได้ย้ายสถานที่จัดงานไปที่เมืองฟรายบวร์กในปี 2543 และที่นครมิวนิกในปี 2551 ตามลำดับ

“งาน Intersolar Europe 2012 แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตพลังงานจากเซลล์แสงอาทิตย์”

ในปีนี้ งาน Intersolar Europe 2012 ใช้พื้นที่จัดแสดง 1.7 แสนตารางเมตร มีบริษัท 1,909 ราย จาก 49 ประเทศร่วมออกนิทรรศการ ซึ่งรวมถึงบริษัท บางกอกโซลาร์ จำกัด จากประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ผลิตแผงเซลล์แสงอาทิตย์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ร่วมออกงานนิทรรศการด้วย

บริษัทที่เข้าร่วมออกงานนิทรรศการจำนวนมากที่สุด ได้แก่ บริษัทจากประเทศเยอรมนี จำนวน 871 ราย ตามด้วยบริษัทจากประเทศจีน 388 ราย อิตาลี 78 ราย สเปน 48 ราย ไต้หวันและออสเตรเลียมีจำนวนเท่ากัน คือ 46 ราย แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มความสนใจในการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ที่แพร่กระจายไปทั่วทุกมุมโลก



:: พาวิลเลียนของประเทศเม็กซิโก และมาเลเซียในงาน Intersolar Europe 2012

งาน Intersolar Europe 2012 แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตพลังงานจากเซลล์แสงอาทิตย์ (Photovoltaic: PV Systems) และการผลิตพลังงานความร้อนจากแสงอาทิตย์ (Solar Thermal) ในรูปแบบต่างๆ





หนึ่งในนวัตกรรมที่น่าสนใจ คือ รถพลังงานแสงอาทิตย์ Grand Turismo ของบริษัท SolarWorld AG ผู้ผลิตเซลล์แสงอาทิตย์ครบวงจร ซึ่งมีฐานการผลิตใหญ่อยู่ที่เมืองฟรายบวร์ก ประเทศเยอรมนี และฮิลส์โบโรห์ ประเทศสหรัฐฯ รถดังกล่าวออกแบบโดยนักศึกษาของมหาวิทยาลัยโบคุม ขับเคลื่อนด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ทั้งสิ้น และอยู่ระหว่างการทำสถิติโลกในการเดินทางรอบโลกด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ โดยเริ่มเดินทางจากออสเตรเลียปีที่แล้ว และคาดว่าจะเดินทางกลับถึงออสเตรเลียในเดือนพฤศจิกายน 2555 นี้



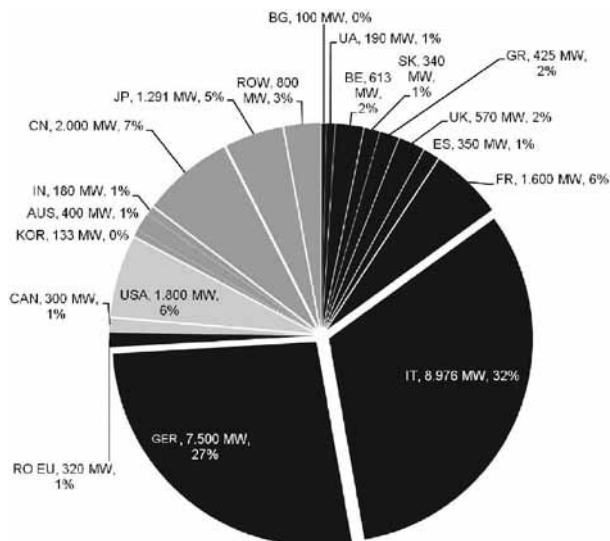
:: snwพลังงานแสงอาทิตย์ Grand Turismo  
ที่ได้รับเงินสนับสนุนจากบริษัท SolarWorld AG

## ภาพรวมอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์ของโลก

จากข้อมูลสมาคมอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์เยอรมนี (BSW - Solar) ในปี 2554 ทั่วโลกมีการติดตั้งแผงเซลล์แสงอาทิตย์ ซึ่งมีกำลังผลิตรวมทั้งสิ้นประมาณ 27.9 จิกะวัตต์ (GW) เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ซึ่งมีการติดตั้งแผงเซลล์แสงอาทิตย์กำลังผลิตรวม 17.1 จิกะวัตต์

ประเทศที่มีการผลิตอันดับหนึ่งคือ อิตาลี มีกำลังการผลิตเพิ่ม 8.98 จิกะวัตต์ คิดเป็นร้อยละ 32 ของกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นของโลก อันดับที่สองได้แก่ เยอรมนี 7.5 จิกะวัตต์ ร้อยละ 27 และจีน 2 จิกะวัตต์ ร้อยละ 7 ตามลำดับ

## ตลาดแผงเซลล์แสงอาทิตย์โลกปี 2554 (Global PV Market)



ที่มาของข้อมูล : BSW - Solar

## แนวโน้มอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์ของเยอรมนี

ในปี 2554 เยอรมนีมีกำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์รวม 24 จิกะวัตต์ หรือ 18 พันล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง (KWh) ซึ่งสูงกว่าการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานน้ำเป็นครั้งแรก สมาคมอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์เยอรมนี (BSW - Solar) ประเมินการว่า การผลิตพลังงานจากแสงอาทิตย์ของเยอรมนีจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ในช่วง 4 ปีข้างหน้า และการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์จะเพิ่มจากร้อยละ 3.2 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 7 ของการผลิตพลังงานทั้งหมด ภายในปี 2559

อุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์เป็นที่นิยมมากขึ้น เนื่องจากต้นทุนการผลิตลดลงในขณะที่รัฐบาลเยอรมนียังคงให้เงินสนับสนุน ส่งผลให้ปัจจุบันต้นทุนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ต่ำกว่าค่าไฟฟ้าสำหรับผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการผลิตที่ต่ำลงทำให้รัฐบาลเยอรมนีมีแนวโน้มที่จะปรับลดการสนับสนุนทางการเงิน แก่การผลิตไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ในอนาคตอันใกล้



จากต้นทุนการผลิตที่ต่ำลง ในปีนี้ คาดว่าการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ในประเทศต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น จะเพิ่มสูงขึ้น เช่นเดียวกับประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

นอกเหนือจากการผลิตไฟฟ้าจากเซลล์แสงอาทิตย์แล้ว แนวโน้มใหม่ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง คือ การผลิตพลังงานความร้อนจากแสงอาทิตย์ (Solar Thermal) ซึ่งสมาคมอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์เยอรมนีคาดการณ์ว่า ตลาดพลังงานความร้อนจากแสงอาทิตย์ในเยอรมนีจะสามารถขยายตัวได้ถึง 7 เท่าภายในปี 2573 หรือในอีก 18 ปีข้างหน้า



ภาพ :: <http://www.sonnek.at/2012/06/16/intersolar-europe-2012-trends-in-der-photovoltaik>



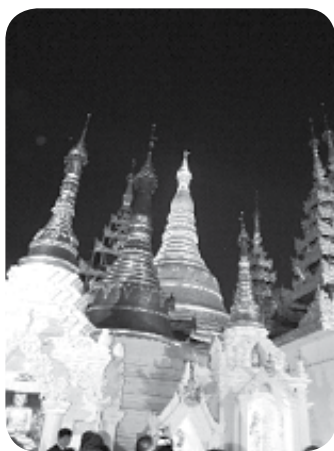


# บันทึกการเยือนพม่า ของบีโอไอเชียงใหม่

ระหว่างวันที่ 27 - 31 พฤษภาคม 2555 ที่ผ่านมา ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 จังหวัดเชียงใหม่ หรือบีโอไอ เชียงใหม่ ได้จัดกิจกรรมการสร้างเครือข่ายและเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการไทยไปต่างประเทศ โดยนำกลุ่มผู้ประกอบการจากภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เดินทางไปนครย่างกุ้ง ประเทศพม่า เพื่อให้ผู้ประกอบการได้สัมผัสบรรยากาศการลงทุน และรับรู้ข้อมูลโดยตรงจากพม่า ซึ่งกำลังได้รับความสนใจอย่างมาก ในฐานะตลาด และแหล่งลงทุนแห่งใหม่

สภาพอากาศที่นครย่างกุ้งสดชื่นแจ่มใสมาก และโชคดีที่ไม่เจอฝน จุดแรกที่คณะเดินทางไป คือ ไปไหว้พระขอพรจากสิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองของพม่า ที่มหาเจดีย์ชเวดากอง เจดีย์ทองคำเหลืองอร่าม ซึ่งตั้งตระหง่านอยู่ใจกลางนครย่างกุ้ง

ข้อสรุปที่ได้จากการบรรยายของเจ้าหน้าที่สถานทูต คือ การมองไปข้างหน้าของรัฐบาลไทยและพม่า ที่จะร่วมส่งเสริมความร่วมมือที่ตั้งอยู่บนผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น โครงการทวายที่จะส่งผลประโยชน์ต่อทั้งภูมิภาค



ในเช้าวันรุ่งขึ้น คณะฯ ได้เข้าพบและประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่สถานทูตไทย ณ นครย่างกุ้ง พร้อมกับคณะที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ ซึ่งมีนักลงทุนไทยจากส่วนกลางร่วมคณะ 71 คน สมทบกับคณะเดินทางมาจากเชียงใหม่ รวมทั้งสิ้น 107 คน

“ความร่วมมือไทยและพม่า  
ที่มีศักยภาพคือ  
โครงการระเบียงเศรษฐกิจ  
ตะวันออก ตะวันตก  
หรือ East West Economic  
Corridor : EWEC”





ความร่วมมือไทยและพม่าที่มีศักยภาพ คือ โครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก ตะวันตก หรือ East West Economic Corridor : EWEC ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากเมืองมะละแหม่ง ผ่านเมืองเมียวดี ก่อนจะเข้าสู่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และผ่านจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ชามสะพานมิตรภาพแห่งที่สอง เข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต ประเทศลาว ผ่านแดนสะหวัน เข้าสู่ประเทศเวียดนาม ที่เมืองลาวบาว ผ่านเมืองเว้ ดองฮา และสิ้นสุดที่เมืองดานัง เมืองท่าสำคัญของเวียดนาม และการสร้างความสอดคล้องของระบบเศรษฐกิจให้พม่าผนวกประเทศเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในภูมิภาคและโลกได้ เช่น ครม. ด้านการเงินการธนาคารและตลาดหลักทรัพย์

จากนั้นคณะของเราได้เข้าร่วมประชุม และเจรจาธุรกิจกับ The Union of Myanmar Federation of Chamber Of Commercial & Industry (UMFCCI) ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมอินยาเลค นครย่างกุ้ง โดยประธาน UMFCCI กล่าวต้อนรับและนางหิรัญญา สุจินัย ที่ปรึกษาด้านการลงทุน กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ

ในส่วนนี้ Dr. U Aung Khin Myint (Joint Secretary General) ได้บรรยายภาพรวมเศรษฐกิจของพม่า เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างไทย - พม่าไว้อย่างชัดเจน ทั้งยังได้กล่าวถึงเงื่อนไขในการเข้ามาลงทุนและสิทธิประโยชน์ของนักลงทุนต่างชาติ ตามกฎหมายการลงทุน ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้อย่างเป็นทางการภายในปลายปีนี้

สำหรับในช่วง Business Matching นักลงทุนไทยได้รับความสนใจจากนักธุรกิจ และนักลงทุนพม่าเป็นอย่างมาก โดยบีโอไอได้ประสานความร่วมมือ กับ UMFCCI ทำการประชาสัมพันธ์การมาเยือนของคณะนักลงทุนไทยในครั้งนี้เป็นการล่วงหน้า ทำให้นักธุรกิจพม่าได้รับทราบถึงข้อมูล ฝ่ายไทยและมีการนัดหมาย เข้าพบปะเจรจาเป็นจำนวนหลายกลุ่ม เช่น กลุ่มอาหารและการแปรรูปสินค้าเกษตร ขนส่งห้องเย็น เสื้อผ้าสำเร็จรูป เซรามิกส์ เครื่องใช้ ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะ กลุ่มบรรจุภัณฑ์ กลุ่มพลังงานเชื้อเพลิง



วันที่สามคณะฯ ได้เดินทางไปเมืองมัณฑะเลย์ เพื่อเข้าเยี่ยมชมกิจการผลิตผลิตภัณฑ์จากนม ซึ่งได้ดำเนินธุรกิจจากรุ่นสู่รุ่น มาเป็นระยะเวลาเกือบ 20 ปี ซึ่งผลิตผลิตภัณฑ์จากน้ำนมดิบ เป็นเนย และน้ำนม ส่งจำหน่ายทั้งในนครย่างกุ้งและเมืองมัณฑะเลย์

“ โรงงานเล็กๆ ที่เห็น  
มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 3 พันล้านจ๊าด  
คำนวณเป็นเงินไทย  
ประมาณ 150 ล้านบาท ”

เนื่องจากเมืองมัณฑะเลย์มีปัญหาด้านพลังงานไฟฟ้า ไม่เพียงพอ กระแสไฟฟ้าดับบ่อย และไม่เป็นเวลา ทำให้การควบคุมสายการผลิตเป็นไปได้ยาก จึงใช้เครื่องจักรที่ไม่ต้องพึ่งพากระแสไฟฟ้าในการขับเคลื่อน โดยการใช้แรงงานคน (อัตราแรงงานวันละประมาณ 2,100 - 3,000 จ๊าด หรือประมาณ 100 - 150 บาท) ในการขับเคลื่อนและใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากเศษวัสดุทางการเกษตร (Biomass) เพื่อทำความร้อนในการฆ่าเชื้อ โรงงานดังกล่าวเป็น 1 ใน 6 โรงงานผลิตนม เนย ทำให้มีต้นทุนในการจัดหาวัตถุดิบที่ค่อนข้างสูง โรงงานเล็กๆ ที่เห็นมีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 3 พันล้านจ๊าด คำนวณเป็นเงินไทยประมาณ 150 ล้านบาท





ในภาคบ่ายได้ประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับ นักลงทุนไทย และ Mandalay Region Chamber of Commerce Industry (MRCCI) โดย นายบุญชัย นพบุรุษานนท์ ทายาท เจ้าของกิจการโรงแรมมณฑลทะเลย์ ฮิลล์ รีสอร์ท เล่าถึงประสบการณ์ ลงทุนในพม่าว่า เป็นเรื่องที่นักลงทุนไทยต้องศึกษากฎหมาย วิถี ปฏิบัติ และขั้นตอนต่างๆ รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุนให้ มาก เนื่องจากหากมองปัจจัยพื้นฐานในการลงทุนยังค่อนข้างต่ำ เช่น ระบบสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า น้ำประปา รวมถึงเส้นทางคมนาคม) โดยเฉพาะไฟฟ้าซึ่งเป็นปัจจัยหลักของโรงแรม จำเป็น ต้องใช้เครื่องสำรองไฟขนาดใหญ่ถึง 3 เครื่อง ค่าแรงงานถึงแม้ จะมีอัตราค่าจ้างที่ต่ำ แต่มาตรฐานของแรงงานยังต่ำกว่าไทย เครื่องใช้สอยที่จำเป็นต่างๆ ในโรงแรมเกือบทุกชนิด ต้องนำเข้า จากประเทศไทย โดยจะต้องสำแดงทุกชนิดสินค้า ทำให้มีต้นทุน ในการดำเนินการสูง

ข้อเสนอแนะของนายบุญชัยฯ ในการเข้าไปลงทุนใน พม่า คือ ควรจะหาคู่ค้า และทำการค้าให้เกิดความเข้าใจกันก่อน ส่วนรัฐบาลไทยควรส่งเสริมด้านการทำการค้าชายแดนให้จริงจัง เพื่อที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ เนื่องจากสินค้าไทยเกือบ ทุกชนิด นับตั้งแต่สินค้าอุปโภค บริโภค เสื้อผ้า รองเท้า เป็นที่นิยม ของชาวพม่าเป็นอย่างมาก

Mr. Maung Maung (Joint Secretary MRCCI) ได้บรรยายข้อมูลทั่วไปของพม่า และนโยบายที่กำลังจะเกิดขึ้น โดยระบุว่า อุตสาหกรรมของพม่าที่มีศักยภาพสูงในการลงทุน ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร ป่าไม้ การประมง/เลี้ยงสัตว์ ธุรกิจ ด้านพลังงาน การผลิตพลังงาน และเหมืองแร่

วันที่ 4 ของการเดินทาง คณะฯ ได้ออกเดินทางจาก เมืองมณฑลทะเลย์ กลับมานครย่างกุ้ง เพื่อเข้าเยี่ยมชมโรงงาน Myanmar C.P. Livestocks ในโอกาสนี้ได้รับฟังการบรรยาย สรุปรจาก นายพงษ์ธร กวะนา (Vice President, Accounting

& Finance Ofce) และนายเขียนชัย พงศ์ศิริแสน รองกรรมการ ผู้จัดการธุรกิจฟาร์ม ซึ่งสรุปได้ดังนี้

- เครื่องซีพีเข้าไปลงทุนโดยเริ่มจาก FEED หรืออาหาร สัตว์ และ FARM หรือการเลี้ยงสัตว์ก่อน และ มองหาโอกาสในการขยายสู่ธุรกิจสัตว์น้ำ หลังจากนั้น จะเข้าไปสู่ธุรกิจอาหารเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม ถือเป็นกลยุทธ์หลักที่ใช้ในเมืองไทย และทุกประเทศ ที่เข้าไปลงทุนรวมทั้งประเทศพม่า
- การลงทุนของซีพีจะคำนึงถึง 3 ประโยชน์เป็นหลัก คือ การเกิดประโยชน์กับประเทศนั้นๆ ประชาชน รวมทั้งเกษตรกรประเทศนั้นต้องได้ประโยชน์ และ บริษัทต้องได้ประโยชน์เช่นกัน เพื่อสร้างความรู้สึก ประทับใจให้เกิดขึ้นกับเจ้าของประเทศ

## “หลังจากซีพีเข้าไปผลิตเนื้อสัตว์ เกิดความสม่ำเสมอเรื่องชีพพลาย ที่เข้าไปสู่ตลาดให้คนบริโภค และเกษตรกรมีการปรับ มาเลี้ยงไก่ที่โตเร็ว”

- เครื่องซีพีเข้าไปลงทุนในพม่า เมื่อ 15 ปีที่แล้ว ใน ตอนนั้นพม่าขาดแคลนเนื้อไก่ ไม่มีไก่ขาว ส่วนไก่ พื้นเมืองเลี้ยงแบบชาวบ้าน มีปัญหาเรื่องโรค ราคา ไก่แพงมาก ไม่พอต่อการบริโภค แต่หลังจากซีพี เข้าไปผลิตเนื้อสัตว์ เกิดความสม่ำเสมอเรื่องชีพพลาย ที่เข้าไปสู่ตลาดให้คนบริโภค และเกษตรกรมีการ ปรับมาเลี้ยงไก่ ที่โตเร็วเหมือนในเมืองไทยและ ยุโรป จนเข้าใจการทำงานของซีพีว่า เข้าไปช่วย พัฒนาเหมือนในประเทศจีน อินโดนีเซีย และเวียดนาม ทำให้ได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากรัฐบาล
- พม่ามีสินค้าประเภทอาหาร เช่น ไข่กรอก มีแบรนด์ สินค้าของซีพีจำหน่ายในห้างสรรพสินค้า มีไก่ย่าง หักดาว ซีพีเฟรชมาร์ท และปัจจุบันจึงนับได้ว่าซีพี ได้เป็นผู้นำในเรื่องอาหารสัตว์ อาหารสัตว์น้ำ



เนื้อไก่ และมีแผนจะเพิ่มสินค้าหลัก คือ อาหารสำเร็จรูปขึ้นมาอีกประเภทหนึ่ง

- การขยายธุรกิจใหม่มาคงดำเนินการไม่ได้เร็วมาก แม้จะเปิดประเทศก็ตาม แต่ช่วงแรกต้องใช้เวลาปรับตัวเหมือนกัน เพราะเรื่องการเมืองต้องปรับตัว เศรษฐกิจค่อยเป็นค่อยไปในช่วงต้น เพียงแต่ต้องเตรียมตัวเองให้พร้อม เวลาเขาปรับตัวเปลี่ยนแปลง ต้องปรับให้ทันเพื่อไม่ให้เสียโอกาสทางการตลาด



สินค้าที่ควรจะไปจำหน่ายในพม่า ควรเป็นสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากชาวพม่าส่วนใหญ่จะมีรายได้น้อย และอำนาจในการซื้อค่อนข้างต่ำ ดังนั้นสินค้าที่นำไปจำหน่ายควรเป็นสินค้าปัจจัยสี่ คือ สินค้าที่เกี่ยวกับอาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค ตลอดจนสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น รองเท้าแตะ หมวกพลุ เป็นสินค้าที่ราคาถูก แต่ขายกันได้เรื่อยๆ ดีกว่าขายสินค้าราคาแพง แต่กว่าจะขายได้แต่ละชิ้นใช้เวลานาน

การลงทุนที่ไทยมีโอกาสมาก คือ อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ที่ใช้วัตถุดิบในพม่า ทั้งพืชผลการเกษตร ประมง การแปรรูปไม้ และกิจกรรมต่อเนื่องด้านอัญมณี ที่ประเทศไทยมีแรงงานฝีมือมาก การเข้าไปลงทุนปลูกพืชที่ใช้ผลิตพลังงานทดแทนอื่นๆ ได้แก่ อ้อย มันสำปะหลัง และปาล์มน้ำมัน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนพลังงานในประเทศ นอกจากนี้ ไฟฟ้ายังเป็นปัญหาที่ยังต้องลงทุนอีกมาก ไทยอาจเข้าไปช่วยเหลือในด้านนี้ โดยเฉพาะพื้นที่ที่ไทยจะเข้าไปลงทุนก่อน



โรงแรมและการท่องเที่ยว เป็นอีกธุรกิจที่ไทยน่าจะเข้าไปลงทุนอย่างยิ่ง เพราะพม่ามีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่ง ทั้งทางด้านศาสนา ด้านศิลปวัฒนธรรม รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่สวยงาม ชายทะเล เกาะแก่งต่างๆ ที่ยังเป็นธรรมชาติอยู่มาก ซึ่งการท่องเที่ยวน่าจะเป็นแหล่งรายได้เงินตราต่างประเทศที่สำคัญของพม่า ทำให้พม่ามีอำนาจในการซื้อเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากในพม่ามักจะมีเหตุการณ์บางอย่างที่นักลงทุนต้องให้ความสำคัญ ผู้ที่จะเป็นที่เล็งใจให้ดีที่สุด คือ ผู้ประกอบการที่ลงทุนในพม่าจะช่วยให้ นอกจากนี้ยังมีสมาคมผู้ประกอบการไทยในพม่าอีกด้วย



หากสนใจเข้าร่วมกิจกรรมศึกษาดูงานกับบีโอไอเชียงใหม่ ด้วยบรรยากาศสนุกสนาน พร้อมความรู้และประสบการณ์ สามารถติดตามข่าวการจัดกิจกรรมของบีโอไอเชียงใหม่ได้ที่ เว็บไซต์ [chiangmai.boi.go.th](http://chiangmai.boi.go.th)



# กพพ. มุ่งมั่น สร้างความมั่นคง ระบบไฟฟ้าของไทย

กพพ. มั่นใจ สามารถจัดหาไฟฟ้าได้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ แต่ยังคงพึ่งพา  
ก๊าซธรรมชาติต่อไปอีก โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ถูกเลื่อนเข้าระบบเป็นปี 2566 เร่งเพิ่มโรงไฟฟ้าถ่านหิน  
สะอาด และพลังงานหมุนเวียน เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า



:: นายสุกัณห์ ปัทมสรวิวัฒน์  
ผู้อำนวยการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

นายสุกัณห์ ปัทมสรวิวัฒน์ ผู้ว่าการการไฟฟ้าฝ่ายผลิต  
แห่งประเทศไทย (กพพ.) กล่าวว่า ปัจจุบันกระทรวงพลังงาน  
ได้ทำการปรับปรุงแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย  
(PDP 2010) เป็นครั้งที่ 3 โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะ  
รัฐมนตรี (ครม.) เรียบร้อยแล้ว สารสำคัญคือ เป็นแผนที่เน้น  
การผลิตไฟฟ้าในอีก 20 ปีข้างหน้า เมื่อพิจารณารายละเอียด  
ในแผนฯ จะพบว่าสัดส่วนการผลิตไฟฟ้ายังจำเป็นต้องพึ่งพา  
ก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก แต่อาจจะลดปริมาณลงจากร้อยละ 70  
เหลือประมาณร้อยละ 60

อย่างไรก็ตาม กระทรวงฯ ยังต้องการกระจายเชื้อเพลิง  
ที่นำมาผลิตไฟฟ้าให้หลากหลายมากขึ้น แต่ก็ยังมีข้อจำกัดใน  
หลายๆ เรื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างโรงไฟฟ้าบาง  
ประเภทที่ยังถูกต่อต้าน และคัดค้านจากหลายๆ ฝ่าย เนื่องจาก  
เป็นห่วงเรื่องสภาพสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

## แผน PDP 2010 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3

แผน PDP 2010 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 (ปี 2555 –  
2573) สรุปได้ดังนี้ เมื่อสิ้นแผนฯ ในปลายปี 2573 จะมีกำลัง  
ผลิตไฟฟ้ายรวมสุทธิ 70,686 เมกะวัตต์ ประกอบด้วยกำลังผลิต  
ไฟฟ้าในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2554 เท่ากับ 32,395 เมกะวัตต์  
กำลังผลิตของโรงไฟฟ้าใหม่รวม 55,130 เมกะวัตต์ หักด้วย  
กำลังผลิตโรงไฟฟ้าเก่าที่หมดอายุจำนวน 16,839 เมกะวัตต์

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เห็นภาพกำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ของ  
แต่ละช่วงของแผน PDP 2010 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 สามารถ  
สรุปได้ดังนี้

กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ ช่วงปี 2555 – 2562 เป็น  
โครงการโรงไฟฟ้าตามแผนฯ โดยมีภาวะผูกพัน หรือมีแผนการ  
ดำเนินงานที่ชัดเจนแล้ว กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ที่เพิ่มขึ้นในช่วงนี้  
รวม 23,325 เมกะวัตต์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- รับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน (ในประเทศ  
และต่างประเทศ) 8,194 เมกะวัตต์



- โรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration 5,107 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม 6,551 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าถ่านหิน / ลิกไนต์ 3,473 เมกะวัตต์

**กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ ช่วงปี 2563 - 2573** เป็นโครงการโรงไฟฟ้าใหม่ที่ระบบไฟฟ้าต้องการในแต่ละปี เพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้ไฟฟ้า และทดแทนโรงไฟฟ้าเก่าที่หมดอายุ โดยกำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ที่เพิ่มขึ้นช่วงนี้รวม 31,805 เมกะวัตต์ มีรายละเอียดดังนี้

- รับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน (ในประเทศ และต่างประเทศ) 6,387 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration 1,368 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้ากังหันแก๊ส (3 X 250 เมกะวัตต์) 750 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (21 X 900 เมกะวัตต์) 18,900 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าถ่านหิน (3 X 800 เมกะวัตต์) 2,400 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ (2 X 1,000 เมกะวัตต์) 2,000 เมกะวัตต์

**กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ในช่วงปี 2555 – 2573** เท่ากับ 55,130 เมกะวัตต์ แยกตามประเภทโรงไฟฟ้างดังนี้

1. โรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน 14,580 เมกะวัตต์
  - ในประเทศ 9,481 เมกะวัตต์
  - รับซื้อจากต่างประเทศ 5,099 เมกะวัตต์
2. โรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration 6,476 เมกะวัตต์
3. โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม 25,451 เมกะวัตต์
4. โรงไฟฟ้าพลังความร้อน 8,623 เมกะวัตต์
  - โรงไฟฟ้าถ่านหินสะอาด 4,400 เมกะวัตต์
  - โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ 2,000 เมกะวัตต์
  - โรงไฟฟ้ากังหันแก๊ส 750 เมกะวัตต์
  - รับซื้อจากต่างประเทศ 1,473 เมกะวัตต์

## เลื่อนโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ออกไปอีก 3 ปี

สำหรับโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์นั้น ตามแผนเดิมจะลออกการก่อสร้างออกไปแล้ว 3 ปี และแผนฯ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 ก็ให้ชะลอออกไปอีก 3 ปี รวมทั้งลดการก่อสร้างจาก

เดิมกำหนดสร้างทั้งหมด 4 โรง กำลังผลิต 4,000 เมกะวัตต์ เหลือเพียง 2 โรง กำลังผลิต 2,000 เมกะวัตต์เท่านั้น



โดยสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลตัดสินใจเลื่อนกำหนดการเข้าระบบของโครงการโรงไฟฟ้างดังกล่าว เนื่องจากเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2554 ได้เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวและคลื่นสึนามิทางชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศญี่ปุ่น ทำให้เกิดปัญหาอย่างรุนแรงต่อเตาปฏิกรณ์ของโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ฟูกูชิมะไดอิจิ และเกิดการรั่วไหลของสารกัมมันตรังสี รวมถึงส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการยอมรับการพัฒนาโรงไฟฟ้างดังกล่าวในประเทศไทย

## “เลื่อนการเข้าระบบของโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์จากเดิมโรงแรกจะเข้าระบบปี 2563 เลื่อนออกไปเป็นปี 2566”

กระทรวงพลังงาน จึงเสนอให้มีการปรับเปลี่ยนกำหนดการจ่ายไฟฟ้าเข้าระบบในเชิงพาณิชย์ของโครงการโรงไฟฟ้าฯ ตามแผน PDP 2010 ออกไปก่อน โดยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 ครม. มีมติเห็นชอบการปรับปรุงแผน PDP 2010 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 ตามมติ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2554 โดยเห็นชอบให้ปรับเปลี่ยนกำหนดการเข้าระบบของโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ออกไป 3 ปี (จากแผนเดิมโรงแรกจะเข้าระบบในปี 2563 เลื่อนออกไปเป็นปี 2566)





ทั้งนี้ เพื่อให้มีการทบทวนมาตรการความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ และการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เช่น ด้านกฎหมาย การกำกับดูแล และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการเตรียมแผนรองรับเพิ่มเติม

## “ แผนฯ ฉบับล่าสุด กำหนดให้มีการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ”

ดังนั้นในแผนฯ ฉบับล่าสุด ก็ยังต้องพึ่งพาก๊าซธรรมชาติต่อไป รวมถึงมีการนำนโยบายของรัฐบาลไปเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการสนับสนุนให้มีการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้มีการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 รวมทั้งมีการส่งเสริมการอนุรักษ์ และการใช้พลังงานอย่างประหยัด

นอกจากนั้น กระทรวงฯ ยังมีแผนเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ไฟฟ้าขึ้น ซึ่งเป็นแผนในระยะยาว โดยภาพรวมแล้วระบบการผลิตไฟฟ้าก็ต้องพึ่งพาก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก มีถ่านหินอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก และการรับซื้อไฟจากต่างประเทศ ส่วนที่เหลือเป็นการพัฒนาพลังงานหมุนเวียน เช่น ลม น้ำ แสงอาทิตย์ และขยะ

จากภาพที่สามารถมองเห็นได้ในระยะสั้น จึงไม่น่าจะมีปัญหาในเรื่องของความมั่นคง หากสามารถดำเนินการไปได้ตามแผนที่กำหนดไว้ จึงมั่นใจว่าประเทศไทยจะมีไฟฟ้าใช้อย่างเพียงพอแน่นอน

แต่ก็มีข้อกังวลคือ ก๊าซธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศและที่ซื้อจากประเทศเพื่อนบ้าน สามารถใช้ได้ถึงปี 2575 หรืออีกเพียง 20 ปีเท่านั้น หลังจากนั้นถ้ายังไม่สามารถหาซื้อเพลิงที่มีความมั่นคงและราคาไม่แพงจนเกินไปนักได้ ก็จำเป็นที่จะต้องนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว ซึ่งมีราคาที่สูงกว่าก๊าซธรรมชาติมากเมื่อเปรียบเทียบราคาต่อหน่วย

อย่างไรก็ตาม หากสามารถดำเนินการทุกอย่างตามแผนฯ ที่ได้กำหนดไว้ ไม่น่าจะเกิดปัญหาเรื่องการขาดแคลน เพียงแต่ว่าในอนาคตจากโครงสร้างของโรงไฟฟ้าประเภทต่างๆ

ที่จะดำเนินการก่อสร้างนั้น อาจมีความเสี่ยงในเรื่องราคาของเชื้อเพลิงที่จะนำมาใช้ เนื่องจากปัจจุบันราคาค่าไฟฟ้าต่อหน่วยของไทยมีราคาถูก เมื่อเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน หากในอนาคตราคาเชื้อเพลิงสูงขึ้นก็จะทำให้ราคาค่าไฟฟ้าแพงขึ้นตามสภาพของโครงสร้างเชื้อเพลิงที่กำหนดไว้ในแผน แต่จะไม่เกิดปัญหาต่อความมั่นคงของระบบไฟฟ้าแต่อย่างใด



## สถานการณ์การใช้ไฟฟ้าในระบบของ กฟผ.

ในปี 2555 ความต้องการพลังงานไฟฟ้าสูงสุดเกิดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 26 เมษายน 2555 เวลา 14.30 น. อยู่ที่ระดับ 26,121.1 เมกะวัตต์ เพิ่มขึ้นจากความต้องการพลังงานไฟฟ้าสูงสุดในปี 2554 จำนวน 2,220.9 เมกะวัตต์ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.24 ซึ่งความต้องการพลังงานไฟฟ้าสูงสุดในปี 2554 อยู่ที่ระดับ 23,900.2 เมกะวัตต์

สำหรับความต้องการพลังงานไฟฟ้าสุทธิของระบบ กฟผ. ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2555 (มกราคม – พฤษภาคม) มีค่าเท่ากับ 71,698.4 ล้านหน่วย เพิ่มขึ้นจากความต้องการพลังงานไฟฟ้าสุทธิของในช่วงเดียวกันของปี 2554 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 65,552.0 ล้านหน่วย เป็นจำนวน 6,146.4 ล้านหน่วย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.38

## กฟผ. มั่นใจไฟฟ้าเพียงพอ

สำหรับแนวโน้มการใช้ไฟฟ้าในปี 2555 น่าจะเพิ่มขึ้นตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ กฟผ. จึงดำเนินการตามแผนฯ โดยในช่วงระหว่างปี 2555 – 2562 จะ



มีโรงไฟฟ้าใหม่ที่ทยอยจ่ายไฟเข้าระบบ รวม 3,883.7 เมกะวัตต์ ประกอบด้วย

1. โรงไฟฟ้าวังน้อย ชุดที่ 4  
กำลังผลิต 768.7 เมกะวัตต์
2. โรงไฟฟ้าจะนะ ชุดที่ 2  
กำลังผลิต 782.2 เมกะวัตต์
3. โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ชุดที่ 2  
กำลังผลิต 800 เมกะวัตต์
4. โรงไฟฟ้าถ่านหินสะอาด เครื่องที่ 1  
กำลังผลิต 800 เมกะวัตต์
5. โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน  
(ลม แสงอาทิตย์ น้ำ ชยะ)  
กำลังผลิต 732.8 เมกะวัตต์

นอกจากนี้ ยังมีโครงการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) ทั้งหมด 4,400 เมกะวัตต์ การรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก (SPP) รวมทั้งหมด 6,430.50 เมกะวัตต์ รวมถึงการรับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 6 โครงการ รวม 4,012 เมกะวัตต์ ได้แก่

1. โครงการเทิน - หินบูน ส่วนขยาย
2. โครงการหงสาสิกไนต์ เครื่องที่ 1 - 3
3. โครงการน้ำจิม 3
4. โครงการเซเปียน
5. โครงการน้ำเจียบ
6. โครงการไชยะบุรี

พร้อมทั้งมีการวางแผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มความสามารถในการส่งพลังไฟฟ้าและรองรับกำลังผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงานไฟฟ้าและระบบไฟฟ้ามีความเชื่อถือได้ ลดปัญหาการเกิดไฟฟ้าตกไฟฟ้างดับ

**“ การกำหนดไว้ในแผนฯ  
ให้สามารถซื้อไฟจากต่างประเทศ  
ได้ร้อยละ 15  
มีข้อดีที่ไม่ต้องลงทุนก่อสร้างเขื่อน  
หรือโรงไฟฟ้าเอง ”**

การกำหนดไว้ในแผนฯ ให้สามารถซื้อไฟจากต่างประเทศได้ร้อยละ 15 นั้น ก็มีข้อดีที่เราไม่ต้องลงทุนก่อสร้างเขื่อนหรือโรงไฟฟ้าเอง และประเทศเพื่อนบ้านโดยส่วนใหญ่มีทรัพยากรในการผลิตไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะโรงไฟฟ้าพลังน้ำซึ่งมีราคาคงที่ จึงทำให้ราคาค่าไฟฟ้าภายในประเทศไม่แพงจนเกินไป

แต่การรับซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศก็มีความเสี่ยงคือ หากมีการซื้อในปริมาณที่สูงเกินไป และวันหนึ่งประเทศนั้นไม่ส่งไฟมาให้ โดยเกิดปัญหาความขัดแย้งกันขึ้น ก็จะส่งผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าภายในประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ขณะนี้การเจรจาซื้อไฟฟ้าจากลาว มีความคืบหน้าเป็นอย่างมาก โดยเพิ่มปริมาณการซื้อไฟฟ้า ณ ปัจจุบันเป็น 7,000 เมกะวัตต์ และเรื่องที่ต้องบริหารความเสี่ยงคือ การกระจายการซื้อไฟไปยังประเทศอื่นๆ ด้วย ไม่ว่าจะเป็น พม่า กัมพูชา ลาว ฯลฯ

ส่วนการร่วมทุนก็มีนโยบายให้บริษัทในเครือ กฟผ. เข้าไปดำเนินการ ปัจจุบันมีอยู่หลายโครงการ เช่น พม่า มี บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ไปร่วมพัฒนาไม่ว่าจะเป็นโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำฮัยยี และโครงการสาละวิน ซึ่งทั้งสองโครงการเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีศักยภาพในการผลิตไฟฟ้าได้มากถึง 7,000 เมกะวัตต์ แต่โครงการที่มีขนาดใหญ่เช่นนี้ก็ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการมาก และการที่พม่าเปิดประเทศและเปิดเสรีมากขึ้น ให้ต่างประเทศเข้าไปลงทุนได้ ก็เป็นจังหวะและโอกาสที่ดีที่นักลงทุนจากประเทศไทย จะเข้าไปร่วมพัฒนาโรงไฟฟ้าในพม่า

สำหรับกัมพูชา ก็บริษัทโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำสตึงนัม ซึ่ง กฟผ. ได้มอบหมายให้ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ในฐานะตัวแทนจากประเทศไทยไปร่วมพัฒนาแล้ว โดยทิศทางถือว่าการซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยแล้ว ยังเกิดประโยชน์กับประเทศที่เราไปลงทุนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งลาวนั้นมีความสนใจอย่างมาก ทั้งนี้เพื่อจะให้เกิดจ้างงานมากขึ้น และยังได้ใช้ไฟฟ้าอีกส่วนหนึ่งด้วย

นอกจากบริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนลแล้ว บริษัทผลิตไฟฟ้า (มหาชน) จำกัด และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง (มหาชน) จำกัด ก็มีการลงทุนในหลายประเทศในภูมิภาค เช่น ประเทศลาว ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย เป็นต้น

# “ โรงไฟฟ้า ที่เหมาะสมกับประเทศไทย คือ โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ เนื่องจากมีปริมาณสำรองมาก สามารถใช้งานได้อีกกว่า 200 ปี ”

## เพิ่มโรงไฟฟ้านิวเคลียร์มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการกระจายการผลิตไฟฟ้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านแล้ว กฟผ. ก็ยังต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าภายในประเทศควบคู่ไปด้วย โดยโรงไฟฟ้าที่ควรจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับประเทศไทยมากคือ กลุ่มของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ เนื่องจากถ่านหินเป็นแหล่งเชื้อเพลิงที่มีปริมาณสำรองมากสามารถใช้งานได้อีกกว่า 200 ปี

แหล่งถ่านหินที่อยู่ใกล้ประเทศไทย คือ อินโดนีเซีย และออสเตรเลีย ซึ่งทั้งสองประเทศมีถ่านหินสำรองในปริมาณมาก การขนส่งสะดวก และมีราคาถูก ในขณะที่เดียวกันหลายฝ่ายก็กังวลเรื่องสภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพอนามัย

ปัจจุบันโรงไฟฟ้านิวเคลียร์สมัยใหม่จะใช้เทคโนโลยีที่เรียกว่า Clean Coal Technology ซึ่งภายในโรงไฟฟ้าฯ จะมีการติดตั้งอุปกรณ์ และระบบเพื่อกำจัดสิ่งที่เป็นพิษ และมลภาวะตั้งแต่กระบวนการที่อยู่ในโรงไฟฟ้า ดังนั้นสิ่งที่ปล่อยออกสู่ภายนอกจึงอยู่ในปริมาณที่น้อยมาก เช่น มีการติดตั้งเครื่องดักจับก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ที่จะสามารถดักจับก๊าซดังกล่าว ซึ่งเป็นสารที่สร้างความระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจได้ถึงร้อยละ 99

เพราะฉะนั้น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจึงมีน้อยมาก โดยจะคัดเลือก และนำเข้าเฉพาะถ่านหินที่มีคุณสมบัติดี มีสารซัลเฟอร์ต่ำ แต่ให้ค่าความร้อนสูง ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะยิ่งช่วยเสริมสร้างความมั่นใจให้กับทุกฝ่ายได้คลายความกังวลได้

ปัจจุบันโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ทั่วโลกสามารถสร้างในเมืองได้อย่างปลอดภัย โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและปลอดภัยในการควบคุม ดังนั้น กฟผ. จึงมั่นใจว่าโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงนั้น มีความเหมาะสมกับประเทศไทย และควรที่จะเพิ่ม

โรงไฟฟ้าดังกล่าวมากขึ้นด้วย

จากการที่ได้ร่วมเดินทางกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน และคณะผู้สื่อข่าว เพื่อเยี่ยมชมโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่ประเทศออสเตรเลียนั้น รัฐมนตรีฯ ยังให้สัมภาษณ์ว่าประเทศไทยน่าจะมีโรงไฟฟ้าประเภทนี้ร้อยละ 50 แต่สำหรับความเห็นส่วนตัวเห็นว่า หากสร้างได้ประมาณร้อยละ 30 ก็ถือว่าดีแล้ว ทั้งนี้ เพื่อจะช่วยถ่วงในเรื่องราคาค่าไฟในอนาคตไม่ให้เกิดแพงเกินไป และเกิดผลดีต่อผู้ประกอบการธุรกิจต่างๆ ด้วย



ประเทศไทยถือว่ามีความมั่นคงทางไฟฟ้าสูง เมื่อเทียบกับประเทศในอาเซียนด้วยกัน ในอดีตมีทั้งความมั่นคงและราคาถูก แต่ในอนาคตตามโครงสร้างนี้ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าราคาค่าไฟฟ้าจะถูกกว่าประเทศคู่แข่งในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับประเทศเวียดนาม เนื่องจากเวียดนามมีแผนสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ถึง 4 โรง กำลังผลิต 4,000 เมกะวัตต์ โดย 2 โรงแรกเลือกใช้เทคโนโลยีของรัสเซีย อีก 2 โรงใช้ของญี่ปุ่น

ขณะเดียวกันก็มีสัดส่วนของโรงไฟฟ้าพลังน้ำและถ่านหินควบคู่ไปด้วย ดังนั้นในระยะยาวด้วยโครงสร้างทางเชื้อเพลิงจะทำให้ราคาค่าไฟฟ้าในเวียดนามถูกกว่าไทย แม้ว่าปัจจุบันจะยังมีปัญหาเรื่องความมั่นคงของระบบไฟฟ้าก็ตาม แต่ถ้าได้มีการพัฒนาปรับปรุงไปอีกสักระยะหนึ่ง ปัญหาเหล่านี้ก็จะหมดไป

ส่วนอินโดนีเซีย และมาเลเซีย นั้น เป็นสองประเทศที่มีโครงสร้างการใช้เชื้อเพลิงดีกว่าเรา และมีศักยภาพทางด้านแหล่งเชื้อเพลิงที่จะนำมาผลิตไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็ถ่านหิน หรือก๊าซธรรมชาติ ในอนาคตเมื่อเปรียบเทียบกับราคาค่าไฟฟ้าของไทยอาจจะแพงกว่า แม้วันนี้ราคาจะใกล้เคียงกันก็ตาม แต่ในเรื่องของความมั่นคงของประเทศไทยนั้น ด้วยความเชื่อมั่น และนโยบายของรัฐบาล รวมถึงการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



เรื่องความมั่นคงของระบบไฟฟ้านั้นสามารถดูแลได้

ทั้งนี้ เรื่องที่เป็นห่วงคือ อาจมีประชาชนบางส่วนที่อาจจะไม่ให้การยอมรับการสร้างโรงไฟฟ้าบางประเภท ซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญมาก เนื่องจากในความเป็นจริงเรามีความจำเป็นต้องใช้ไฟฟ้า ยิ่งในอนาคตหากเรามีรถไฟรางคู่ ก็ต้องใช้ไฟฟ้า หรือต่อไปรถยนต์ที่วิ่งก็อาจเป็นรถยนต์ไฟฟ้า โดยรูปแบบของการใช้ไฟฟ้ามีผลกระทบต่อเมื่อเทียบกับรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน และรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าก็มีปัญหาเรื่องมลภาวะน้อยกว่ามาก

โดยภาคอุตสาหกรรมก็มีความต้องการใช้ไฟฟ้าสูง จึงต้องจัดหาให้เพียงพอ และราคาที่เหมาะสมด้วย ซึ่งเป็นเรื่องที่ทำหายในระยะยาว แต่เมื่อมองในระยะสั้น และกลางแล้ว ไม่น่ามีปัญหาเรื่องความมั่นคง ในระยะยาวอาจกระทบบ้างหากไม่สามารถพัฒนาโรงไฟฟ้าได้ แต่ก็ยังเชื่อว่าเมื่อถึงเวลาประชาชนจะเข้าใจว่ามีความจำเป็น ก็ต้องตัดสินใจดำเนินการทันที

## “ความมั่นคง ของระบบไฟฟ้าในอาเซียน ไทยสามารถรักษาความมั่นคงฯ ได้ดีที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย”

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงเรื่องความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศต่างๆ ในอาเซียน นับว่าไทยเป็นประเทศที่สามารถรักษาความมั่นคงฯ ได้ดีที่สุดในอาเซียน เมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย ที่ไฟฟ้ายังติดๆดับๆ ส่วนเวียดนามนั้นเรียกได้ว่า ไฟฟ้ายังขาดแคลน ใครที่เคยไปเที่ยวหรือนักลงทุนที่ไปลงทุนในเวียดนามจะทราบดี เนื่องจากบ่อยครั้งที่เห็นบริษัท ห้างร้านต่างๆ ปิดกิจการตั้งแต่ช่วงกลางวัน เพราะไฟฟ้ายดับ

อาจกล่าวได้ว่าในประเทศกลุ่มอาเซียน ไทยมีระบบไฟฟ้าที่มั่นคงกว่าประเทศอื่นๆ จึงเป็นจุดเด่นที่ทำให้นักลงทุนจากต่างประเทศ นำเรื่องนี้ไปประกอบการพิจารณาเพื่อตัดสินใจในการเข้ามาลงทุน

## ไทยพัฒนาพลังงานหมุนเวียนเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน สำหรับการส่งเสริมและพัฒนาพลังงานหมุนเวียน จะพบว่าประเทศไทยมีโครงการพัฒนาพลังงานดังกล่าวที่เป็นรูปธรรมมากกว่าประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างในการอุดหนุนที่มีราคาค่อนข้างสูง ทำให้ ณ วันนี้มีโครงการพัฒนาพลังงานหมุนเวียนเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากจากภาคเอกชน ทั้งลม น้ำ แสงอาทิตย์ และชีวมวลต่างๆ

## “ กฟผ. สนองนโยบาย ด้านพลังงานของรัฐบาล ที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ ของพลังงานหมุนเวียน และลดการนำเข้าพลังงาน จากต่างประเทศ ”

ในส่วนของ กฟผ. ก็ได้พัฒนาพลังงานดังกล่าวเช่นกัน คือ การใช้ประโยชน์จากน้ำที่ระบายทางด้านท้ายเขื่อนของกรมชลประทาน ทั้งนี้เพื่อสนองนโยบายด้านพลังงานของรัฐบาลที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของพลังงานหมุนเวียน และลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ กำหนดดำเนินการในเบื้องต้นจำนวน 12 โครงการ

สำหรับโครงการแรกที่ดำเนินการแล้วเสร็จคือ โครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนเจ้าพระยา จังหวัดชัยนาท โครงการต่อไปที่จะดำเนินการประกอบด้วย เขื่อนนเรศวร เขื่อนแควน้อย เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เขื่อนขุนด่านปราการชล เขื่อนแม่งอง ฯลฯ อย่างไรก็ตาม แม้จะดำเนินการครบทั้ง 12 โครงการแล้ว กฟผ. ก็ยังคงพิจารณาเขื่อนอื่นๆ ที่มีความเหมาะสมต่อไป

การที่ในแผนฯ กำหนดให้พัฒนาพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือกร้อยละ 25 ภายใน 10 ปี ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขที่สูงหากเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในโลก โดยส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาพลังงานดังกล่าวประมาณร้อยละ 10 – 20 แต่ก็ต้องยอมรับว่าพลังงานหมุนเวียนนั้นมีข้อดีคือ ช่วยลดการปล่อย



ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ รวมถึงทำให้การใช้พลังงานจากฟอสซิลน้อยลง

ส่วนข้อดีของการใช้พลังงานหมุนเวียนคือ ต้นทุนทางด้านราคายังอยู่ในระดับสูง การกำหนดให้พลังงานเหล่านี้อยู่ในแผนฯ ในอัตราที่สูง จะส่งผลทำให้ราคาค่าไฟฟ้าผันแปร (FT) เพิ่มสูงขึ้น และโดยธรรมชาติของพลังงานเหล่านี้ มักเป็นพลังงานที่ไม่มีความเสถียร ไม่ว่าจะเป็น ลม หรือแสงอาทิตย์ ล้วนขึ้นอยู่กับธรรมชาติ ดังนั้นจึงไม่สามารถใช้พลังงานดังกล่าวเป็นพลังงานหลักได้



## กำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน

จากนโยบายของรัฐบาลที่มีเป้าหมายจะใช้พลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก เพื่อทดแทนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ภายใน 10 ปี แผนฯ จึงได้บรรจุโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่จำนวน 14,580.4 เมกะวัตต์ เมื่อรวมกับกำลังผลิตในปีปัจจุบันจำนวน 6,340.2 เมกะวัตต์ และหักออกด้วยกำลังผลิตที่หมดอายุจำนวน 374.3 เมกะวัตต์ จะทำให้กำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน รวมสุทธิ ณ สิ้นแผนฯ ในปี 2573 เท่ากับ 20,546.3 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29 ของกำลังผลิตไฟฟ้าทั้งระบบ แบ่งเป็นพลังงานหมุนเวียนในประเทศ 13,688.3 เมกะวัตต์ และพลังงานหมุนเวียนจากต่างประเทศ 6,858 เมกะวัตต์ สรุปตามประเภทเชื้อเพลิงได้ดังนี้

**โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่ ช่วงปี 2555 - 2564 จำนวนรวม 9,377.4 เมกะวัตต์** โครงการในช่วงนี้ จะสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก 10 ปี ของกระทรวงพลังงาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พลังงานแสงอาทิตย์ 1,806.4 เมกะวัตต์

- พลังลม 1,774.3 เมกะวัตต์
- พลังน้ำ (ในประเทศ และรับซื้อจากต่างประเทศ) 3,061.4 เมกะวัตต์
- ชีวมวล 2,378.7 เมกะวัตต์
- ก๊าซชีวภาพ 22.1 เมกะวัตต์
- ชยะ 334.5 เมกะวัตต์

**โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่ ช่วงปี 2565 - 2573 จำนวนรวม 5,203.0 เมกะวัตต์** สำหรับโครงการฯ ในช่วงนี้ จะพิจารณาตามศักยภาพในขนาดของแต่ละชนิดเชื้อเพลิง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พลังงานแสงอาทิตย์ 1,995.7 เมกะวัตต์
- พลังลม 199.4 เมกะวัตต์
- พลังน้ำ (ในประเทศ และรับซื้อจากต่างประเทศ) 2,742.5 เมกะวัตต์
- ชีวมวล 223.5 เมกะวัตต์
- ก๊าซชีวภาพ 24.1 เมกะวัตต์
- ชยะ 17.8 เมกะวัตต์





## “ การพัฒนาพลังงานหมุนเวียน ควรเน้นไปที่ชุมชน เนื่องจากมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก และให้ชุมชนเป็นเจ้าของ ”

### พลังงานหมุนเวียนเหมาะกับชุมชน

จะเห็นได้ว่าในช่วงที่ผ่านมา มีผู้ให้ความสนใจลงทุนเรื่องพลังงานหมุนเวียนกันเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เป็นผลสืบ

เนื่องมาจากการที่รัฐบาลมีนโยบายให้เงินอุดหนุนในอัตราที่ค่อนข้างสูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ที่จากเดิมเคยกำหนดไว้ 8 บาท ปัจจุบันลดเหลือ 6.50 บาท

ในส่วนของ กฟผ. มีความเห็นว่า การพัฒนาพลังงานดังกล่าว ควรเน้นไปที่ชุมชนมากกว่า เนื่องจากมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก และให้ชุมชนเป็นเจ้าของ รวมถึงควรกระจายเป็นหน่วยย่อยๆ เพื่อให้ทั่วถึงทั้งชุมชน ซึ่งจะทำให้ชุมชนนั้นๆ สามารถใช้ศักยภาพของชุมชนที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่ วันไหนมีลมก็ใช้ลม มีแสงอาทิตย์ก็ใช้แสงอาทิตย์ ซึ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นความไม่แน่นอนของพลังงานดังกล่าว ดังนั้นโรงไฟฟ้าประเภทนี้จึงเหมาะที่จะเป็นโรงไฟฟ้าที่ช่วยเสริมระบบไฟฟ้าหลักมากกว่า (ข้อมูล ณ วันที่ 22 มิถุนายน 2555)

ภาพ

[http://jamebond2507.blogspot.com/2011/07/blog-post\\_23.html](http://jamebond2507.blogspot.com/2011/07/blog-post_23.html)

[http://www.chaoprayanews.com/wp-content/uploads/2010/07/10\\_UAE.jpg](http://www.chaoprayanews.com/wp-content/uploads/2010/07/10_UAE.jpg)

[http://www.terna.it/Portals/0/immagini/Azienda/ChiStamo/Asset/hires/DSC\\_7222.jpg](http://www.terna.it/Portals/0/immagini/Azienda/ChiStamo/Asset/hires/DSC_7222.jpg)

[http://3.bp.blogspot.com/-5dgLp72fABc/T9Wy0A\\_cLCI/AAAAAAAAAC8/aho-gyYVZYA/s1600/DSC00215.jpg](http://3.bp.blogspot.com/-5dgLp72fABc/T9Wy0A_cLCI/AAAAAAAAAC8/aho-gyYVZYA/s1600/DSC00215.jpg)





# เวทีอาเซียน ในมุมมองของไทยซัมมิต

การที่ผู้ประกอบการไทยจะก้าวขึ้นมาขึ้นในเวทีอาเซียนได้นั้น นับว่าไม่ใช่เรื่องง่าย หากแต่กลุ่มบริษัท ไทยซัมมิต โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด ผู้ประกอบธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์คือหนึ่งในนั้น วารสารส่งเสริมการลงทุนฉบับนี้ได้รับเกียรติจากคุณชนาพรรณ จังรุ่งเรืองกิจ รองประธานกรรมการกลุ่มบริษัทไทยซัมมิตฯ มาบอกเล่าเรื่องราว การออกไปลงทุนในอาเซียนของบริษัทไทยซัมมิตฯ ตลอดจนมุมมองต่อการเปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจไทย ภายหลังเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

## ไทยซัมมิตกับการลงทุนในอาเซียน

การลงทุนของกลุ่มบริษัท ไทยซัมมิตในอาเซียน เริ่มต้นตั้งแต่เมื่อ 20 กว่าปีที่ผ่านมา ก่อนที่ AEC จะเป็นประเด็นที่ทุกคนกล่าวถึง โดยเริ่มแรกจากการลงทุนที่ประเทศมาเลเซีย จากนั้นก็ขยายการลงทุนไปยังอินโดนีเซียและเวียดนาม นอกจากนี้ประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้ว บริษัทฯ ยังมีฐานการลงทุนในจีน อินเดีย และญี่ปุ่น ทั้งนี้เพื่อเป็นการขยายตลาด เนื่องจากประเทศที่เลือกไปลงทุนเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่



:: คุณชนาพรรณ จังรุ่งเรืองกิจ  
รองประธานกรรมการกลุ่มบริษัทไทยซัมมิต

## วิกฤติและโอกาสภายใต้ AEC

การก้าวสู่ AEC ถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทย เพราะการเข้าร่วมกลุ่มกันย่อมทำให้มีตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น โดยทุนสำรองของอาเซียนตั้งแต่ปี 2552 อยู่ที่ 4.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งนับว่ามากกว่าทุนของสหรัฐอเมริกา ซึ่งแสดงให้เห็นว่าตลาดอาเซียนเป็นตลาดที่มีศักยภาพ อีกทั้งชนชั้นกลางที่อยู่ในวัยทำงานของอาเซียนมีจำนวนมาก ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้มีอำนาจซื้อสูง ดังนั้น อาเซียนจึงเป็นตลาดที่น่าสนใจ นอกจากนี้ ปัจจุบันประเทศในภูมิภาคยุโรปและสหรัฐอเมริกากำลังเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ความสนใจของทุกคนจึงหันมาที่ภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย แต่ในอาเซียนเองก็มีคู่แข่งสำคัญคือจีนและอินเดีย

ซึ่งเป็นประเทศดังกล่าวล้วนเป็นประเทศใหญ่ ดังนั้นถ้าอาเซียนเราไม่รวมกันให้เป็นตลาดที่ใหญ่ขึ้น สุดท้ายการลงทุนจากต่างประเทศ (FDI) ก็จะไปที่จีนและอินเดีย จึงกล่าวได้ว่าการรวมตัวกันเป็น AEC จะทำให้ไทยมีที่ยืนในโลกได้ (Global player) แต่ทั้งนี้ในอาเซียนเอง ประเทศไทยก็ควรจะมีจุดยืนในฐานะผู้นำ โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศใน CLMV เนื่องจากประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานและยังมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ไทยเองก็ยังขาดความพร้อมในบางเรื่อง เช่น เรื่องของภาษา และเมื่อมองถึงการแข่งขันในอาเซียน



ด้วยกันเองก็จะรุนแรงมากขึ้น เพราะเมื่อมีการเปิดเสรีตลาดอาเซียน ย่อมหมายถึงคู่แข่งที่อยู่ในอาเซียนก็สามารถจะเข้ามาในประเทศไทยได้มากขึ้นเช่นกัน

เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ประกอบการ SMEs อาจต้องปรับตัวหลายด้านทั้งในแง่เงินทุน เทคโนโลยี และภาษา เพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขัน เมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียน จึงมีคำถามว่า SMEs ไทยมีความพร้อมแค่ไหนที่จะรองรับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีประเด็นในเรื่องของการแย่งแรงงาน โดยเฉพาะแรงงาน มีฝีมือ เนื่องจากเมื่อรวมกันเป็น AEC แล้ว แรงงานก็จะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี ซึ่งเป็นไปได้ว่าจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของแรงงานมีฝีมือของไทย ไปยังประเทศที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน

## อุตสาหกรรมที่ประเทศไทยจะได้เปรียบและเสียเปรียบ

อุตสาหกรรมที่ประเทศไทยจะได้เปรียบน่าจะเป็นธุรกิจการบิน เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งที่ถือเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน จะเห็นได้จาก ปัจจุบันหากจะเดินทางไปประเทศเพื่อนบ้านของเรา ส่วนใหญ่จะไม่มีเที่ยวบินตรง แต่ต้องมาต่อเครื่องที่ประเทศไทย อีกอุตสาหกรรมหนึ่งที่ประเทศไทยน่าจะได้ประโยชน์จากการรวมตัวเป็น AEC ได้แก่ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว เนื่องจากประเทศไทยมีชื่อเสียงในเรื่องของสถานที่ท่องเที่ยวอยู่แล้ว ประกอบกับเมื่อต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย จึงทำให้เกิดความต้องการในธุรกิจสนับสนุนการ ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวในที่สุด

สำหรับอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยจะเสียเปรียบ คงจะเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงาน และไม่ได้อาศัยเทคโนโลยีในการผลิตมากนัก เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ ธุรกิจดังกล่าวในประเทศไทยก็อาจต้องเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากมีหลายประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าเรา

## ความพร้อมและการปรับตัวของภาคธุรกิจไทยเพื่อรองรับ AEC

ผู้ประกอบการที่มองว่าน่าเป็นห่วง คือ กลุ่มผู้ประกอบ-

การธุรกิจในระดับ SMEs เพราะหากไม่ผลิตสินค้าที่เป็น Commodity ก็ต้องผลิตสินค้าที่มีความเป็นเอกลักษณ์ไม่เหมือนใคร (Unique) จึงจะสามารถขายได้ และการจะผลิตสินค้าที่ Unique ในอาเซียน หมายความว่าต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับตลาดในอาเซียนมากพอ เช่น ข้อมูลความต้องการของตลาด หรือราคาสินค้าของประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ซึ่งตรงนี้ธุรกิจที่เป็น SMEs จะมีความพร้อมที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลเหล่านี้ได้มากนักน้อยเพียงใด

ในส่วนของธุรกิจขนาดใหญ่ คงต้องปรับตัวโดยการออกไปหาตลาดมากขึ้น เพราะไม่ได้หมายความว่าเมื่อเปิดเสรีอาเซียนแล้ว ตลาดจะเข้ามาหาเรา แต่เราต้องออกไปหาตลาด นั่นก็หมายถึงว่าเราต้องขยายฐานการผลิตของเราไปอยู่ในอาเซียนด้วย อย่างเช่นในประเทศไทยมียอดผลิตรถมอเตอร์ไซด์ปีละ 2 ล้านคัน บริษัทไทยซัมมิทเองผลิตเบาสำหรับรถมอเตอร์ไซด์โดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 70 หากจะเพิ่มส่วนแบ่งให้ได้ตลาดทั้งหมดของประเทศไทยก็คงเป็นไปได้ แต่เมื่อเราขยายไปตลาดต่างประเทศ ยอดผลิตรถมอเตอร์ไซด์ที่อินเดียอยู่ที่ 13.3 ล้านคัน ที่เวียดนาม 3.3 ล้านคัน และที่อินโดนีเซีย 7.2 ล้านคัน เมื่อรวมกับ 2 ล้านคันที่ผลิตในประเทศไทย ยอดผลิตก็กลายเป็น 26 ล้านคัน จึงเห็นว่าหากเรายังผลิตอยู่แต่ในประเทศไทย เราก็คงไม่มีทางที่จะขยายตลาดได้มากเท่านี้

การปรับตัวที่สำคัญอีกประการหนึ่งของธุรกิจขนาดใหญ่ คือ เรื่องแรงงาน เนื่องจากปัญหาที่หลายธุรกิจเผชิญอยู่คือเรื่องการขาดแคลนแรงงาน ยกตัวอย่างในอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี 2554 ยอดการผลิตรถยนต์อยู่ที่ 1.47 ล้านคัน







ซึ่งเราใช้แรงงานอยู่ที่ 450,000 คน และด้วยเป้าหมายของประเทศไทยที่จะเป็นฐานการผลิตอันดับ 10 ของโลก ซึ่งหมายความว่า จะต้องผลิตให้ได้ปีละ 2.5 ล้านคัน คาดว่าจะต้องเพิ่มแรงงานในอุตสาหกรรมนี้อีก 150,000 คน

แต่คำถามมีอยู่ว่าแรงงานเหล่านี้จะหามาจากไหน ซึ่งปัญหาการขาดแคลนแรงงานนั้นสามารถแก้ไขได้ 2 วิธีด้วยกัน

**วิธีแรก** หากผู้ประกอบการมีโรงงานในประเทศที่มีค่าแรงต่ำกว่า ก็อาจจะ Outsource ไปให้โรงงานในประเทศนั้นๆ เพื่อผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีมากนัก จากนั้นก็ส่งชิ้นส่วนมาผลิตในประเทศไทยในขั้นตอนที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

**วิธีที่สอง** ผู้ประกอบการควรลงทุนในระบบอัตโนมัติมากขึ้นเพื่อให้ขั้นตอนการผลิตที่ต้องใช้แรงงานมีน้อยลง

**“การปรับตัวที่สำคัญอีกประการหนึ่งของธุรกิจขนาดใหญ่ คือ เรื่องแรงงาน เนื่องจากปัญหาที่หลายธุรกิจเผชิญอยู่ คือ เรื่องการขาดแคลนแรงงาน”**

## บทบาทของภาครัฐต่อการปรับตัวของภาคเอกชนไทย

รัฐบาลต้องให้ความช่วยเหลือใน 3 ประการ

**ประการแรก** คือ เรื่องการศึกษา รัฐบาลควรปลูกฝังให้มีการใช้ภาษาอังกฤษตั้งแต่ระดับประถม และการเรียนต้องเน้นการสื่อสารมากกว่าการเรียนในตำรา นอกจากเรื่องภาษาแล้ว รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการเรียนในสายอาชีพ (ประกาศนียบัตรวิชาชีพ หรือปวช. และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง หรือ ปวส.) เนื่องจากเป็นสายที่ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการด้วยเหตุที่ว่าคนที่จบการศึกษาในสายอาชีพมักจะมีความพร้อมที่จะลงไปทำงานจริงหน้างานได้มากกว่าผู้ที่จบในระดับมหาวิทยาลัย แต่เนื่องจากภาพลักษณ์ของผู้ที่จบการศึกษาในสายอาชีพในประเทศไทยไม่ดีนัก เด็กไทยจึงมีแนวโน้มที่จะเลือกเรียนวิชาสายอาชีพลดน้อยลง

ซึ่งถ้าเทียบกับประเทศญี่ปุ่นแล้วจะเห็นว่าสายอาชีพของเขา มีความแข็งแกร่งมากและมีในทุกสายงาน ดังนั้น

ภาครัฐคงต้องหันมาส่งเสริมการเรียนในสายอาชีพอย่างจริงจังพร้อมๆ กับการปรับปรุงภาพลักษณ์ของผู้ที่จบการศึกษาในสายนี้ นอกจากนี้ สิ่งที่สองกันในระดับ ปวช. และปวส. ควรมีการปรับปรุงให้ทันสมัยเพื่อให้ทันกับความต้องการของภาคเอกชน อย่างเช่นบริษัทฯ เองแรกเริ่มตั้งใจจะให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่นักศึกษา แต่มาพบว่าเทคโนโลยีที่อาจารย์ใช้สอนเป็นเทคโนโลยีที่ล้าสมัยแล้ว จึงกลายเป็นว่าต้องมาให้ความรู้กับอาจารย์ผู้สอนก่อน

**ประการที่สอง** คือ การพัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภคและโลจิสติกส์ จริงๆ แล้วระบบสาธารณูปโภคของไทยถ้าเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน จัดว่าค่อนข้างดี แต่รัฐบาลคงต้องมีการลงทุนในด้านนี้เพิ่มเติมด้วย เพราะขณะที่ประเทศอื่นๆ รอบข้างเขามีการพัฒนาในเรื่องนี้กันอย่างต่อเนื่อง ถ้าไม่พัฒนาให้ตีมากขึ้น เราก็คงจะอยู่ในสถานะที่ล้าหลังประเทศอื่นๆ

ในส่วนของระบบโลจิสติกส์ หากเทียบต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ของไทยก็ยังถือว่าสูงอยู่ ในเมื่อประเทศไทยต้องการจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน รัฐบาลก็ควรที่จะเร่งปรับปรุงท่าเรือ ถนน สนามบิน ตลอดจนผลักดันเรื่องรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคได้มากขึ้น

**ประการสุดท้าย** คือ การสนับสนุนจากภาครัฐให้ภาคเอกชนออกไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการให้ความช่วยเหลือในด้านข้อมูลเชิงลึกหรือแหล่งเงินทุนนำที่จะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบตรงนี้อย่างจริงจัง





## ยุทธศาสตร์ในการดำเนินธุรกิจของไทยข้ามภูมิภาคใต้ AEC

ยุทธศาสตร์ของเราในช่วง 5 ปีคือการทำให้ฐานการผลิตของเราที่อยู่ในต่างประเทศมีความแข็งแกร่งขึ้น และมีมาตรฐานเดียวกันกับที่อยู่ในประเทศไทย ตอนนี้หลักๆ แล้วคงยังไม่มีการลงทุนในประเทศใหม่ แต่จะเน้นการขยายการลงทุนในประเทศที่มีฐานการผลิตอยู่แล้ว และคงต้องดูว่าทำอย่างไรจะทำให้ฐานการผลิตที่เราที่มีอยู่สามารถเกื้อกูลกันได้จริงๆ แล้วสำหรับกลุ่มบริษัทไทยข้ามภูมิภาคนั้น เรามองไปไกลกว่าอาเซียน เรามองไปที่เอเชีย เนื่องจากเรามีโรงงานอยู่ที่จีน อินเดีย และญี่ปุ่นด้วย

สำหรับแผนการดำเนินธุรกิจในช่วง 2 - 3 ปีจากนี้ จะให้ความสำคัญกับการลงทุนเพิ่มทั้งในและต่างประเทศ โดยสัดส่วนการลงทุนจะแบ่งเป็นการขยายการลงทุนที่ประเทศไทยประมาณ 5 พันล้านบาท เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และการเกิด AEC โดยในอนาคตจะมีรถรุ่นใหม่ๆ ออกมาจำนวนมากทั้งรถอีโคคาร์ รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถมอเตอร์ไซด์ ส่วนอีกประมาณ 4 พันล้านบาทจะเป็นขยายการลงทุนในต่างประเทศในประเทศที่เราที่มีฐานการผลิตอยู่แล้ว เช่น ในเวียดนาม อินโดนีเซีย จีน และอินเดีย

## ปัญหาและอุปสรรคที่ไทยข้ามภูมิภาคต้องเผชิญ และต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือ

ปัญหาที่กลุ่มบริษัทฯ ต้องเผชิญในการออกไปลงทุนในอาเซียนที่สำคัญได้แก่ การขาดแคลนแรงงานที่จะไปประจำในต่างประเทศ เนื่องจากคนที่จะไปควรที่จะมีทักษะทางภาษา ทั้งภาษาอังกฤษและภาษาพื้นเมืองของประเทศนั้นๆ อีกทั้งควรเป็นคนที่มีความรู้ทั้งในด้านการจัดการทั่วไปและงานในโรงงาน ซึ่งคนเหล่านี้หาได้ไม่มากนัก ภาคเอกชนจึงต้องมีการเตรียมความพร้อมให้กับกลุ่มคนเหล่านี้

สำหรับปัญหาที่ต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือมีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ **ประการแรก** เป็นเรื่องการให้ความช่วยเหลือในช่วงเริ่มตั้งโรงงาน เป็นต้นว่า หากเราต้องการข้อมูลทางด้านกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ของประเทศนั้นๆ จะเป็นหน่วยงานใดที่จะเข้ามาช่วยเหลือ และ**ประการที่สอง** เมื่อเราออกไปตั้งโรงงานแล้วเกิดปัญหาในการดำเนินธุรกิจ เราควร

## “ ปัญหาที่พบอยู่ในเวลานี้ คือ ในการออกไปลงทุนในต่างประเทศ เป็นการไปในลักษณะออกไปคนเดียว ”

จะไปหาหน่วยงานใด ยกตัวอย่างประเทศญี่ปุ่นเขาก็มีหน่วยงาน JETRO คอยดูแลให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ แต่ของไทยเราเองยังไม่มีหน่วยงานใดที่จะเข้ามาดูแลในเรื่องนี้ อย่างจริงจัง แม้ว่าจะมีบีโอไอ แต่ความช่วยเหลือที่ได้จากบีโอไอเองก็ยังจำกัดอยู่ เนื่องจากนโยบายของประเทศไทยยังไม่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการ ที่จะไปลงทุนในต่างประเทศมากนัก

นอกจากนี้ ปัญหาที่พบอยู่ในเวลานี้ คือ ในการออกไปลงทุนในต่างประเทศ เป็นการไปในลักษณะออกไปคนเดียว โดยต้องไปใช้บริการธนาคารของต่างชาติ และใช้ Local Supplier ซึ่งในความเป็นจริงไม่มีผู้ประกอบการคนไหนสามารถแข็งแกร่งโดยอยู่ได้คนเดียว แต่เราต้องแข็งแกร่งทั้ง Supply chain

จึงมีความคิดว่ารัฐบาลน่าจะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยออกไปลงทุนเป็น Cluster โดยอาจเลือกส่งเสริมฯ บางอุตสาหกรรมก่อน เนื่องจากเป็นไปไม่ได้ที่จะส่งเสริมฯ ทุกๆ กลุ่มอุตสาหกรรมพร้อมๆ กัน และคงต้องมาเลือกอีกว่าในอาเซียนเราควรจะไปลงทุนในประเทศไหนก่อน เพราะจริงๆ แล้วหากพิจารณาจากในเชิงที่ตั้งหรือเชิงความสามารถพื้นฐานของแต่ละประเทศ ประเทศในอาเซียนก็เปรียบเสมือนมี Tier คือมีทั้งประเทศที่เป็น Tier 1 และ Tier 2 และในการออกไปลงทุนในประเทศที่เป็น Tier 1 กลยุทธ์ก็ย่อมแตกต่างจากการไปลงทุนในประเทศที่เป็น Tier 2 เพราะฉะนั้นคงต้องมาดูว่าจะทำอย่างไรที่จะให้มันเกื้อกูลกันได้

## “ กล่าวโดยรวมแล้ว การรวมกลุ่ม เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ถือเป็นพัฒนาการที่ดี แต่ก็อยู่บนเงื่อนไขที่ว่า เราต้องเร่งปรับตัวในด้านต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์ จากโอกาสที่จะเกิดขึ้นนี้อย่างเต็มที่ ”



# นานาสาระกับบีไอไอ

## การขออนุญาตเปิดดำเนินการ

1. การเปิดดำเนินการจะต้องแนบสำเนา **INVOICE / BILL OF LADING / AIRWAY BILL** ที่ยืนยันวันเริ่มมีรายได้ ตามโครงการ อยากรทราบว่ามี **INVOICE / BILL OF LADING / AIRWAY BILL** หมายถึงอะไร

**ตอบ** **INVOICE** หมายถึง ใบกำกับราคาสินค้า หรือใบแจ้งรายการสินค้าที่ขายให้ ที่ผู้ขายออกให้กับผู้ซื้อ เป็นเอกสารที่แสดงจำนวนและราคาของสินค้าไว้เพื่อเรียกเก็บเงิน เมื่อผลิตสินค้าหรือส่งสินค้าแล้ว

**BILL OF LADING** หมายถึง ใบตราส่งสินค้า เป็นเอกสารซึ่งผู้ขนส่ง (CARRIER) ออกให้แก่ผู้ส่งสินค้า (CONSIGNOR) เพื่อเป็นหลักฐานการรับขนของ (CARRIAGE OF GOODS) ให้ตามข้อตกลง

**AIRWAY BILL** หมายถึง ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ เป็นเอกสารที่ผู้รับจ้างส่งสินค้าออกให้ในฐานะผู้ส่งสินค้าต้องนำ AIRWAY BILL มาเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารส่งออกที่ส่งไป เรียกเก็บเงินหรือ ให้ผู้ซื้อใช้เป็นหลักฐานประกอบในการรับสินค้าต่อไป

2. หากเลยวันครบกำหนดเปิดดำเนินการไปแล้ว บริษัทยังสามารถยื่นขออนุญาตเปิดดำเนินการย้อนหลังได้หรือไม่
- ตอบ** หากโครงการดังกล่าวยังไม่ถูกยกเลิกเพิกถอนก็สามารถยื่นได้ โดยปกติแล้ว หากพ้นกำหนดเปิดดำเนินการตามโครงการ แล้วบริษัทไม่มีการติดต่อใดๆ บีไอไอจะมีหนังสือเตือนให้รายงานการปฏิบัติตามเงื่อนไขการเปิดดำเนินการ หากบริษัทยังไม่ดำเนินการ บีไอไอก็จะดำเนินการเพิกถอนโครงการต่อไป

3. การขออนุญาตเปิดดำเนินการนั้น ควรขอให้ครบกำหนดเปิดดำเนินการก่อนจึงขออนุญาตหรือไม่

**ตอบ** ควรรอจนครบกำหนดเปิดดำเนินการแล้ว จึงจะขออนุญาตเปิดดำเนินการ เพราะหากบริษัทยื่นขออนุญาตเปิดดำเนินการแล้ว มีการซื้อเครื่องจักรและทรัพย์สินอื่นๆ มาภายหลัง ก็จะไม่สามารถนำมูลค่าทรัพย์สินเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าเงินลงทุนได้

4. แนวทางการรายงานมูลค่าเงินลงทุนเพื่อยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล มีอย่างไรบ้าง

**ตอบ** แนวทางการรายงานมูลค่าเงินลงทุนเพื่อยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ตามรายการเงินลงทุน มีดังนี้

- จะนับขนาดเงินลงทุนเฉพาะรายการที่มีหลักฐานพิสูจน์ได้ว่า
  - เป็นการลงทุนเฉพาะของโครงการนี้ และจะต้องมีผู้ใช้ในโครงการที่ได้รับการส่งเสริมนั้นจริง ณ สถานประกอบการในวันตรวจสอบ
  - ต้องได้มานับตั้งแต่วันที่ยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ จนถึงวันครบกำหนดเปิดดำเนินการ โดยพิจารณาจากวันที่นำเข้าตามใบขนฯ หรือวันที่ได้มา (วันรับมอบ) หากได้มาก่อนต้องได้รับอนุมัติให้ใช้ในโครงการ
  - มีการลงทุนจริงตามรายการเงินลงทุน ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ป.1/2545 ลงวันที่ 28 มกราคม 2545 เรื่อง การกำหนดความหมายรายการเงินลงทุนเท่านั้น หรือเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติที่สำนักงานกำหนด
- วันยุติการนับขนาดการลงทุน จะต้องไม่เกินวันครบกำหนดเปิดดำเนินการ



**5. หากบริษัทเช่าโรงงาน โดยทำสัญญาเช่าปีต่อปี จะสามารถนำค่าเช่านั้น มารวมเป็นมูลค่าเงินลงทุนเพื่อยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้หรือไม่**

**ตอบ** ไม่ได้ กรณีการเช่าอาคารหรือโรงงานนั้น ให้ใช้ค่าเช่าตามสัญญาการเช่า โดยจะต้องมีระยะเวลาการเช่ามากกว่า 3 ปี ซึ่งจัดทะเบียนกับสำนักงานที่ดินแล้ว จึงจะนำมารวมเป็นมูลค่าเงินลงทุนได้

**6. การก่อสร้างโรงงานเอง กับการว่าจ้างบริษัทรับเหมาก่อสร้าง มีวิธีการกรอกข้อมูลต้นทุนได้อย่างไร**

**ตอบ** กรณีที่ก่อสร้างเอง การคำนวณต้นทุนเริ่มตั้งแต่ค่าเขียนแบบ ค่าธรรมเนียมขออนุญาต ค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรง ค่าทำฐานราก จนกระทั่งโรงงานเสร็จ แต่หากเป็นกรณีว่าจ้างบริษัทรับเหมาก่อสร้าง ต้นทุนคือจำนวนเงินที่กิจการตกลงตามสัญญาก่อสร้าง ทั้งนี้ ให้ใช้ราคาทุนหรือราคาที่ได้มา

**7. ค่าเครื่องจักร จะหมายความถึงค่าอะไรบ้าง**

**ตอบ** ค่าเครื่องจักร หมายถึง เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เป็นไปตามคำจำกัดความว่าด้วย “เครื่องจักร” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ป.1/2545 และต้องมีอยู่ในโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ นั้นจริงในวันเปิดดำเนินการ

- มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ระบุไว้ดังนี้  
เครื่องจักร หมายความว่า เครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม และเครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้างโรงงาน ซึ่งรวมถึงส่วนประกอบ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และโครงโรงงานสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งเป็นโรงงานด้วย
- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ป.1/2545 ระบุเกี่ยวกับเครื่องจักรไว้ว่า

ค่าเครื่องจักร ค่าติดตั้ง ค่าทดลองเครื่อง หมายถึง

1. กรณีซื้อเครื่องจักร ได้แก่ ค่าเครื่องจักร และให้รวมถึงค่าติดตั้ง ค่าทดลองเครื่อง ค่าวิชาการที่รวมอยู่ในต้นทุนเครื่องจักร เช่น ค่าวิศวกร ค่าออกแบบสำหรับกิจการซอฟต์แวร์และกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ให้รวมถึงค่าเครื่องคอมพิวเตอร์และโปรแกรมด้วย
2. กรณีการเช่าซื้อ หรือเช่าแบบลิสซิ่ง ให้ใช้มูลค่าตามสัญญาเช่าซื้อ หรือเช่าแบบลิสซิ่ง
3. กรณีเช่าเครื่องจักร ให้ใช้มูลค่าตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ จะต้องมีการทำสัญญาเช่ามากกว่า 1 ปี
4. กรณีเครื่องจักรที่บริษัทในเครือให้มาโดยไม่คิดค่าตอบแทนและได้ระบุในคำขอฯ ให้ใช้มูลค่าตามบัญชีของบริษัทที่ให้เครื่องจักร โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ
5. กรณีจำนองเครื่องจักร ให้ใช้ราคาทุนตามบัญชี

**8. หากค่าเครื่องจักร ค่าติดตั้ง และค่าทดลองเครื่อง รวมอยู่ในค่าเครื่องจักรเป็นมูลค่าเดียวกัน บริษัทจำเป็นต้องแยกออกมา เพื่อกรอกข้อมูลมูลค่าการลงทุนตามแบบขออนุญาตเปิดดำเนินการหรือไม่**

**ตอบ** ค่าติดตั้งและค่าทดลองเครื่องสามารถรวมอยู่ในมูลค่าเครื่องจักรได้ โดยจะดูจากหลักฐานการชำระเงิน ทั้งนี้ กรณีบันทึกเป็นสินทรัพย์ ต้องแสดงไว้ในงบการเงินที่มีผู้สอบบัญชีตรวจสอบรับรองการมีอยู่จริงของสินทรัพย์ในรอบบัญชีนั้น ส่วนกรณีบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย หรือไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ ต้องแนบเอกสารหลักฐานการซื้อ - ขายนั้นด้วย

**9. ค่าใช้จ่ายก่อนเปิดดำเนินการ คือค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง**

**ตอบ** ค่าใช้จ่ายก่อนเปิดดำเนินการ ให้หมายความถึง ค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งบริษัทใหม่ ได้แก่ ค่าเดินทาง ค่าทนายความ ค่าธรรมเนียม และค่าหนังสือบริคณห์สนธิ โดยให้ใช้มูลค่าที่บันทึกบัญชีไว้ และแนบเอกสารหลักฐานมาด้วย



## 10. มูลค่าทรัพย์สินอื่นๆ ประกอบไปด้วยอะไรบ้าง

**ตอบ** มูลค่าทรัพย์สินอื่นๆ หมายถึง

1. ค่าอุปกรณ์สำนักงานและยานพาหนะ (เฉพาะกรณีขอรับการส่งเสริมฯ ในนามบริษัทที่จะจัดตั้งใหม่ และขอรับการส่งเสริมฯ เพื่อโยกย้ายสถานประกอบการเท่านั้น)
2. ค่าสัมปทาน ค่าประทานบัตร และสิทธิทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องทรัพย์สินกรรมชาติที่จ่ายให้กับรัฐ โดยให้ใช้มูลค่าที่บันทึกบัญชีไว้ พร้อมแนบเอกสารหลักฐานด้วย

## 11. ในการขอรับการส่งเสริมฯ ในนามบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ การขอรับการส่งเสริมฯ ขยายกิจการ และกรณีขอรับการส่งเสริมฯ โยกย้ายสถานประกอบการ การกรอกมูลค่าการลงทุนจะแตกต่างกันอย่างไร

**ตอบ** กรณีขอรับการส่งเสริมฯ ในนามบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่นั้น เงินลงทุนจะประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ค่าเครื่องจักร ค่าใช้จ่ายก่อนเปิดดำเนินการ และมูลค่าทรัพย์สินอื่นๆ กรณีขอรับการส่งเสริมฯ ขยายกิจการ เงินลงทุนจะประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง และค่าเครื่องจักร ส่วนกรณีโยกย้ายสถานประกอบการ เงินลงทุนจะประกอบด้วยค่าก่อสร้าง และมูลค่าสินทรัพย์อื่นๆ

## 12. ค่าปรับปรุงที่ดิน สามารถรวมเป็นมูลค่าการลงทุนในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้หรือไม่

**ตอบ** ค่าปรับปรุงที่ดิน ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าที่ดิน ไม่อนุญาตให้รวมเป็นมูลค่าการลงทุนที่จะใช้สิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้

## 13. การตรวจสอบสถานประกอบการ บีโอไอจะตรวจสอบในด้านใดบ้าง

**ตอบ** เน้นมีการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมฯ ดังนี้

1. ตรวจสอบที่ตั้งโรงงาน/สถานประกอบการ
2. ตรวจสอบกรรมวิธีการผลิต ต้องมีกรรมวิธีการผลิตจริงตามที่ได้รับอนุมัติ
3. ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่นับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ โดยรายละเอียดเครื่องจักรจะต้องตรงกับรายการเครื่องจักรในแบบคำขออนุญาตเปิดดำเนินการ และจะต้องอยู่ในสถานประกอบการครบทุกรายการ และเครื่องจักรที่มีอยู่จะต้องสอดคล้องกับกรรมวิธีการผลิตที่ได้รับอนุมัติและมีเครื่องจักรครบทุกกระบวนการผลิต
4. ตรวจสอบชนิดผลิตภัณฑ์หรือกิจการ ต้องทำการผลิตผลิตภัณฑ์หรือประกอบกิจการตรงกันที่ระบุในบัตรส่งเสริมฯ และ/หรือตามที่ได้รับอนุมัติ
5. ตรวจสอบกำลังการผลิต ตรวจสอบว่าขั้นตอนการผลิตที่สำคัญมีอะไรบ้าง และคำนวณกำลังการผลิตของเครื่องจักร เช่น การจับเวลาการทำงานจริงของเครื่องจักร รายงานผลการผลิตประจำวัน/สัปดาห์/เดือน Spec ของเครื่องจักร เป็นต้น

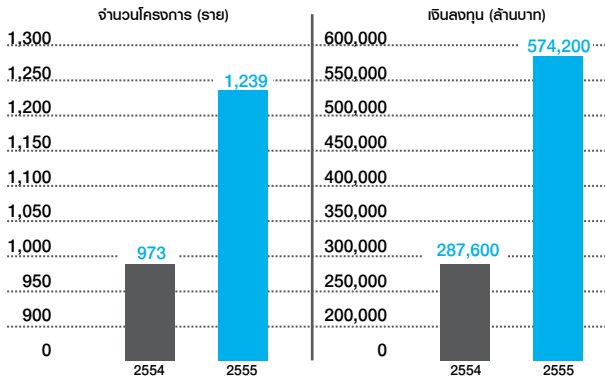
วันที่บีโอไอไปตรวจสอบสถานประกอบการนั้น บริษัทจะต้องเตรียมผู้มีหน้าที่และความรู้ในการจัดทำบัญชีของบริษัทไปชี้แจงต่อเจ้าหน้าที่ของบีโอไอด้วย โดยผู้ที่มีหน้าที่ในการจัดทำบัญชีของบริษัท จะต้องนำทะเบียนสินทรัพย์ และหลักฐานประกอบการซื้อและชำระเงิน เช่น ใบส่งของ/ใบกำกับสินค้า ใบขนสินค้าขาเข้า ใบเสร็จรับเงิน เป็นต้น เพื่อมาพิสูจน์รายการเงินลงทุนของโครงการ

ข้อมูล ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2555

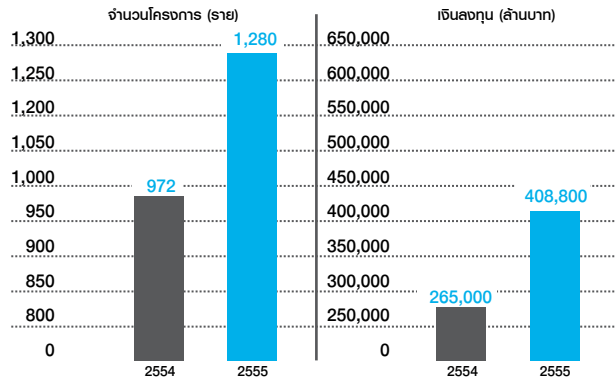


# ภาวะการส่งเสริมการลงทุน มกราคม-กรกฎาคม 2555 เปรียบเทียบกับ ปี 2554

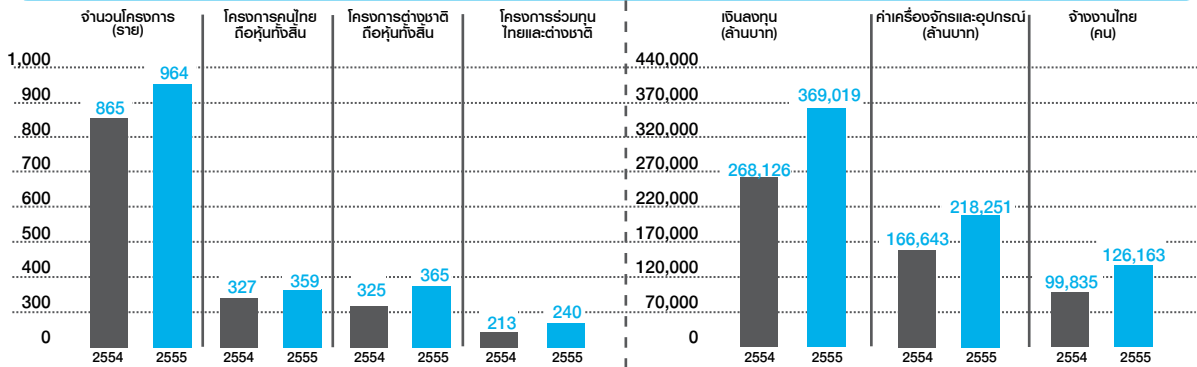
## การขอรับการส่งเสริมการลงทุน



## การอนุมัติให้การลงทุน



## การออกบัตรส่งเสริมการลงทุน



## จำแนกการออกบัตรตามหมวดประเภทกิจการ

ประเภทผลิตภัณฑ์	จำนวนโครงการ (ราย)		เงินลงทุน		ทุนจดทะเบียนไทย		ทุนจดทะเบียนต่างชาติ		จ้างแรงงาน (คน)	
	ม.ค. - ก.ค. 2554	ม.ค. - ก.ค. 2555	ม.ค. - ก.ค. 2554	ม.ค. - ก.ค. 2555	ม.ค. - ก.ค. 2554	ม.ค. - ก.ค. 2555	ม.ค. - ก.ค. 2554	ม.ค. - ก.ค. 2555	ม.ค. - ก.ค. 2554	ม.ค. - ก.ค. 2555
เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร	112	131	36,736	30,840	3,917	5,228	255	1,430	11,093	18,653
เหมืองแร่ เชรามิกส์ และโลหะขั้นพื้นฐาน	16	30	14,940	24,528	211	276	1,335	5,722	1,779	2,635
อุตสาหกรรมเบา	64	61	7,789	10,191	361	345	1,001	460	12,852	11,680
ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง	207	225	51,613	67,440	369	642	4,907	10,495	25,859	28,515
อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า	133	143	52,497	58,414	240	164	1,062	4,456	31,626	36,603
เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก	113	135	22,881	34,525	577	2,885	1,221	5,049	9,876	16,975
บริการ และสาธารณูปโภค	220	239	81,670	143,080	11,221	11,836	1,564	1,363	6,750	11,102
<b>รวม</b>	<b>865</b>	<b>964</b>	<b>268,126</b>	<b>369,019</b>	<b>16,896</b>	<b>21,376</b>	<b>11,346</b>	<b>28,973</b>	<b>99,835</b>	<b>126,163</b>

หมายเหตุ

- เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ
- เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง อยุธยา และภูเก็ต
- เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัด โดยแบ่งเป็นเขต 3 พิเศษ จำนวน 23 จังหวัด ได้แก่ ศรีสะเกษหนองบัวลำภู สุรินทร์ ยโสธร มหาสารคาม นครพนม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ สกลนคร บุรีรัมย์ อำนาจเจริญ เขียวภูมิหนองคาย อุบลราชธานี อุตรดิตถ์แพร่ พะเยา น่าน สตูล ปัตตานี ยะลา บึงกาฬ และนราธิวาส และเขต 3 ใน 36 จังหวัดที่เหลือ สำหรับกิจการขนส่งทางเรือ หรืออากาศ ได้รวมไว้ใน เขต 3

ข้อสังเกต

- 1) ในแต่ละเดือนสถิติการอนุมัติให้การลงทุนส่งเสริมฯ ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับสถิติการขอรับการส่งเสริมฯ ในเดือนเดียวกัน เนื่องจากปกติสำนักงานฯ จะใช้เวลาพิจารณาอนุมัติโครงการที่ขอรับการส่งเสริมฯ ภายในกำหนดเวลา 15 - 90 วันทำการ
- 2) สถิติไม่นับรวมโครงการซึ่งไม่มีการลงทุนเพิ่ม ได้แก่ โยกย้ายสถานประกอบการ รับโอนกิจการ

# โครงการอนุมัติ ให้การส่งเสริมการลงทุน เดือนกรกฎาคม 2555



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. ไทยแอมคอสทีอาร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง (BLOCKED RUBBER) 8,000 ตัน	1.16	99.00	315	จ.กระบี่ (เขต 3)
2. นายพีรเจต จังรุ่งเรืองกิจ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พืช พัก พลัมบรรจุภาชนะพนิค และแช่แข็ง 20,000 ตัน	1.11	195.00	452	จ.เชียงราย (เขต 3)
3. ณชนน สยามอินเตอร์ฟู้ด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการรับจ้างแช่แข็ง 2,000 ตัน บริการรับฟักห้องเย็น 700 ตัน	1.19	55.00	94	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
4. ศรีเจริญ ปาล์มออยล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 40,770 ตัน และน้ำมันเมล็ดในปาล์ม 3,240 ตัน	1.12	175.34	20	จ.กระบี่ (เขต 3)
5. โนมสมุทรมารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสำเร็จรูปและ กึ่งสำเร็จรูปแช่แข็ง 5,000 ตัน	1.11	100.00	99	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)
6. ไทย อกริ ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-ออสเตรเลีย-ฝรั่งเศส)	พืช พัก บรรจุภาชนะพนิค 260 ตัน	1.11	35.10	56	จ.ลำพูน (เขต 3)
7. พงษ์จิตต์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารจากถัวยัง 9,500 ตัน พืช พัก พลัมอบแห้ง 3,000 ตัน และสิ่งปรุงแต่งอาหาร 10,000 ตัน	1.11	94.80	345	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
8. น้ียงศรีทอง (ระยอง) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ียงข้น (CONCENTRATE LATEX) 29,300 ตัน สกินครีมและ / หรือสกินบล็อก (SKIM CREPE / SKIM BLOCK) 2,100 ตัน	1.16	316.00	74	จ.ระยอง (เขต 2)
9. เอ แอล ปาล์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบและเมล็ดใน ปาล์มอบแห้ง 14,850 ตัน	1.12	320.00	150	จ.ชุมพร (เขต 3)
10. จีเอฟพีที ซีมิส (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	เนื้อไก่ปรุงสุกแช่แข็ง 8,070 ตัน	1.11	364.00	431	จ.ชลบุรี (เขต 2)
11. อายิโนะโมะโต๊ะ โพรเซินฟู้ดส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	อาหารสำเร็จรูปหรือ กึ่งสำเร็จรูปแช่แข็ง 11,016 ตัน	1.11	1,138.00	500	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)

หมวด 1 วัตถุประสงค์และวัตถุประสงค์พิเศษ



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
12. ไทย ฟู้ดส์ สโวน โลว์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ลูกสุกร 88,400 ตัว	1.5	183.00	135	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
13. โขภวัยพิบูล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เบหมีกึ่งสำเร็จรูป 8,640 ตัน	1.11	81.68	102	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
14. ชิก ฟู้ดส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	เครื่องดื่มจาก พืช พัก โพลี บรรจุภาชนะพนิค 10,000 ตัน	1.11	157.98	125	จ.ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3)
15. เอเชียนน้ำมันปาล์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 82,080 ตัน และเมล็ดในปาล์มอบแห้ง 21,600 ตัน	1.12	79.00	123	จ.กระบี่ (เขต 3)
16. นิติยา ไทยคอรีโปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สิ่งปรุงแต่งอาหาร 1,392 ตัน	1.11	20.00	88	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
17. ยูนิ โบโอแมส จำกัด (ร่วมทุนไทย-เกาหลี)	ซีลียอดัดก่อน/แชง 120,000 ตัน	1.17	105.55	95	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
18. ตระกูลเศรษฐกิจ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อบพืชและโซล 120,000 ตัน	1.7	235.00	34	จ.เลย (เขต 3)
19. ศรีสวปาล์มออยส์ กรุ๊ป จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบและเมล็ดใน ปาล์มอบแห้ง 9,400 ตัน	1.12	126.50	83	จ.กระบี่ (เขต 3)
20. นางสาวสินีนาก อรรถมานะ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันสังเคราะห์จากเศษพลาสติก 6,300 ตัน	1.18	108.10	44	จ.ชลบุรี (เขต 2)
21. เซก้าแลนดลาเท็กซ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำยางข้น (CONCENTRATE LATEX) 13,190 ตัน	1.16	32.90	23	จ.สงขลา (เขต 3)
22. จิตรมาศเทรดดิ้ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสำเร็จรูปแช่แข็ง 500 ตัน ซอสสำเร็จรูปแช่แข็ง 200 ตัน และผลไม้ทอดแช่แข็ง 200 ตัน	1.11	23.25	65	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
23. ราชนูรีอาหาร จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสัตว์ 792,000 ตัน	1.6	16.00	230	จ.ราชบุรี (เขต 2)
24. เวอร์จัน เอฟ แอนด์ บี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนมขบเคี้ยว 600 ตัน	1.11	49.50	250	จ.กาญจนบุรี (เขต 2)
25. ซีฟิว (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์อาหาร 62,000 ตัน	1.11	160.52	1,834	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
26. ซีฟิว (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไก่ย่างแชง 128,420 ตัน และอาหารสำเร็จรูป กึ่งสำเร็จรูป จากเนื้อไก่แช่แข็ง 9,000 ตัน	1.9	49.89	2,457	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
27. อายีนโมโมตี้ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	ผงชูรส (MONOSODIUM GLUTAMATE) 46,000 ตัน และ GLUTAMIC ACID 5,000 ตัน	1.11	575.00	151	จ.กำแพงเพชร (เขต 3)
28. ซีแอนด้อ โรซบิล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ข้าวคัดคุณภาพ 21,600 ตัน	1.14	38.10	41	จ.ปทุมธานี (เขต 1)





บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
29. โอออบิค จำกัด (ร่วมทุนไทย-ฟิลิปปินส์)	ปุ๋ยอินทรีย์ 10,800 ตัน	1.4	84.00	58	จ.กาญจนบุรี (เขต 2)
30. เมืองใหม่ กัททรี จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-มาเลเซีย)	ยางแท่ง (BLOCKED RUBBER) 696 ตัน	1.16	35.00	15	จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
31. MR. YOSUKE SAWAIRI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	อาหารทะเลอบแห้ง 660 ตัน	1.11	26.60	40	จ.พังงา (เขต 3)
32. ลักษณะธนากุล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไม้ไผ่ 51,859,200 ฟอง	1.5	106.00	8	จ.ลำพูน (เขต 3)
33. นายชูวิทย์ จิธรสมบุญ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 2,340,000 ตัว	1.5	75.00	18	จ.บุรีรัมย์ (เขต 3)
34. นายชูวิทย์ จิธรสมบุญ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เลี้ยงไก่เนื้อ 2,340,000 ตัว	1.5	75.00	18	จ.บุรีรัมย์ (เขต 3)
35. บลูฟาร์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสัตว์น้ำ 72,000 ตัน อาหารสัตว์บก 27,360 ตัน อาหารสัตว์เลี้ยง 8,640 ตัน	1.6	258.00	50	จ.นครปฐม (เขต 1)
36. ไทยยูเนียน ฟีดมิลล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสัตว์น้ำ 100,000 ตัน	1.6	433.00	120	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)
37. ธรณีโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ต่างชาติ)	สัตว์น้ำแช่แข็ง 15,840 ตัน	1.11	652.89	154	จ.ตรัง (เขต 3)
38. สยาม มอดิฟายด์สตาร์ช จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แป้งแปรรูป (MODIFIED STARCH) 7,200 ตัน	1.13	279.00	19	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
39. เบกาโกร จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - แคนาดา)	อาหารสัตว์ 432,000 ตัน	1.6	1,152.50	198	จ.ลพบุรี (เขต 3)

หมวด 2 เครื่องจักร และอิเล็กทรอนิกส์  
และโลหะขั้นมูลฐาน

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. ยามาฮิน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การตัดและแปรรูปโลหะ: 2,400 ตัน	2.18	38.00	5	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
2. ไทย-เยอรมัน โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ฝรั่งเศส - อิตาลี - สิงคโปร์)	ท่อเหล็กไร้สนิม 10,800 ตัน	2.14	514.00	45	จ.ระยอง (เขต 2)
3. สยาม เซรา เอพ บี จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเหล็กถลุง 2,200 ตัน (COLD FORGING PARTS)	2.16	222.00	37	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)



## หมวด ๑ อุตสาหกรรมเบา

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. โอเอสซีเอ็ม อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น)	ของเล่นบังคับวิทยุพร้อมรีโมท 357,000 ชุด	3.12	25.79	90	จ.สงขลา (เขต 3)
2. เมดทีค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ถุงยางอนามัย 196,992,000 ชิ้น	3.9	82.10	150	จ.ชัยภูมิ (เขต 3)
3. ฟอรัมซ่า อาร์ท จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ไม้กรอบรูป 18,000,000 ชุด และกรอบรูป 250,000 ชิ้น	3.15	60.00	300	จ.ชลบุรี (เขต 2)
4. ไทยชากาอะเรซ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	พาลูกไม้ 756,000 ตารางเมตร	3.1	64.40	20	จ.ลำพูน (เขต 3)
5. เอชเลอร์ ไทยนิท จำกัด (ร่วมทุนไทย - สวิตเซอร์แลนด์)	ผ้าทัก (KNITTED FABRIC) 2,700,000 เมตร	3.1	52.00	6	จ.เพชรบุรี (เขต 3)
6. ตันยา คอลเลคชั่นส์ จำกัด (ร่วมทุนอินเดีย - สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์)	เครื่องประดับและชิ้นส่วน 57,000 ชิ้น	3.7	28.00	182	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
7. ซีวา จิวเวลส์ จำกัด (หุ้นอินเดียทั้งสิ้น)	เครื่องประดับและชิ้นส่วน 200,000 ชิ้น	3.7	25.50	51	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
8. พอร์เวิร์ด พรีเมนด์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ออังก)	ของเล่น 10,950,000 ชิ้น	3.12	12.00	417	จ.นครราชสีมา (เขต 3)

## หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. MR. ZHAO YAN (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น CASING, TUBING และ LINE PIPE 20,000 เมตรกตัน	4.3	45.00	40	จ.ชลบุรี (เขต 2)
2. นิตใต้ โทก (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องอัดอากาศหรือก๊าซ 1,320,000 เครื่อง และอุปกรณ์เครื่องอัดอากาศหรือก๊าซ 1,320,000 ชุด	4.2	62.50	100	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
3. ซัมมิต แพลมบิง โอโต บอดีเวิร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนตัวถังรถยนต์จากการขึ้นรูป 7,200,000 ชิ้น	4.10	345.00	142	จ.ชลบุรี (เขต 2)
4. เอกโค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์ 950 ชุด	4.2	45.70	27	จ.ชลบุรี (เขต 2)
5. เอ็มเอสเอสแอล ดับเบิลยูเอช (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชุดสายไฟสำหรับยานพาหนะ 3,500,000 ชุด	4.10	210.00	635	จ.ระยอง (เขต 2)
6. MR.GREGORY HORWILL (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับยานพาหนะ เช่น CANOPY WINDOW 25,000 ชิ้น	4.10	10.50	19	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
7. โอ.ดี.ไอ. เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป เช่น STUD, CLAMP 1,000,000 ชิ้น เครื่องจักรและอุปกรณ์ เช่น เครื่องผสมอาหารสัตว์ สายพานลำเลียง 1,150 ชุด	4.2 และ 4.3	4.00	121	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
8. ยูนิออน เซอมีซี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สลักภัณฑ์ 1,100,000,000 ชิ้น	4.3	187.40	110	จ.นครราชสีมา (เขต 3)
9. ยูนิตี้ เพาเวอร์สกรีน จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	อุปกรณ์ของรถก่อสร้าง และท่าเหมือง เช่น ห้องควบคุม (CABIN) 2,000 ชุด และชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 3,600 ชิ้น	4.2	190.00	297	จ.ระยอง (เขต 2)
10. นางสาวธัญฉวีศรีคม เหลืองวัฒนกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น แผ่นหลังคาเหล็กและกรอบหลังคา 800 ชิ้น	4.3	12.00	10	จ.นครราชสีมา (เขต 3)
11. ดี เมทัลซิก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น แผ่นหลังคาเหล็ก และกรอบหลังคา 1,800 ชิ้น	4.3	1.90	6	กรุงเทพฯพนาคร (เขต 1)
12. ไทย เยอรมัน โบรมิซซิ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับ งานอุตสาหกรรม 120 เครื่อง	4.2	70.40	75	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
13. ฉัตรพร อีโอบ (2005) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อุปกรณ์จับยึด 100,000 ชุด ชิ้นส่วนเครื่องจักรและอุปกรณ์ ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 170 ชิ้น	4.2 และ 4.3	15.00	140	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
14. เอส เอ็น ซี ชาวด์ พรูฟ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แผ่นฉนวนกันความร้อนและ กันเสียงสำหรับยานพาหนะ: (FELT SHEET) 3,500,000 ตารางเมตร	4.10	200.00	39	จ.ชลบุรี (เขต 2)
15. MR. JAE HO YU (ร่วมทุนไทย-เกาหลีใต้)	แม่พิมพ์ (MOULD) 80 ชุด และการซ่อมแซมแม่พิมพ์ (REPAIR MOULD) 100 ชุด	4.2	159.20	20	จ.ชลบุรี (เขต 2)
16. ซัมมิก แอดวานซ์ แมททีเรียล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะป้อนขึ้นรูป (BLANK PART) 355,000 ชิ้น	4.3	270.00	15	จ.ชลบุรี (เขต 2)
17. คิตากาวา (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง เช่น OIL PUMP COVER และ BEARING RETAINER 996,000 ชิ้น	4.10	539.90	122	จ.ชลบุรี (เขต 2)
18. ทาคาตะ - ทีโอเอ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ออสเตรเลีย - ญี่ปุ่น)	เข็มขัดนิรภัยและชิ้นส่วนสำหรับ เข็มขัดนิรภัย 4,800,000 ชุด ถุงลมนิรภัย 4,400,000 ชุด พวงมาลัยและโครงพวงมาลัย 4,204,000 ชุด	4.10	318.50	308	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
19. ซียูอีแอล จำกัด (ร่วมทุนไทย-เยอรมัน)	โครงสร้างโลหะสำหรับงานก่อสร้าง หรืองานอุตสาหกรรม PLATFORM และการซ่อม PLATFORM 34,320 ตัน	4.19	493.30	1,190	จ.ชลบุรี (เขต 2)
20. บิอช ออโตโมทีฟ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์เบรก (TANDAM MASTER CYLINDER) 1,970,000 ชุด	4.10	417.50	37	จ.ระยอง (เขต 2)
21. MR. AKIRA KONDO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานพาหนะ: 24,776,433 ชิ้น	4.10	160.00	46	จ.ชลบุรี (เขต 2)
22. เอ.ไอ. อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น LEVER GOVERNOR, TILLER และ FORK SHIFT 560 ตัน	4.3	5.50	28	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
23. พรอสแพค กูล แอนด์ ดาย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์เพื่อการซ่อมแซมแม่พิมพ์ 360 ชุด	4.2	3.00	47	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
24. มิตรชัยไทรนัตติง เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	วงล้อสำหรับเจียรไน (GRINDING WHEEL) 828 ตัน	4.2	25.00	74	จ.ชลบุรี (เขต 2)
25. ไทย ทาซึมุ เทคโนโลยี จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น BRACKET 2,553,600 ชิ้น	4.10	220.00	58	จ.ชลบุรี (เขต 2)
26. มิตรศาสตร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น STRIKING BLADE, OIL NOZZLE, HAMMER 3,000 ตัน	4.3	29.00	138	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
27. ไทยซัมมิท เอนจิเนียริ่ง จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น CONNECTING ROD 1,034,400 ชิ้น	4.10	200.00	28	จ.ระยอง (เขต 2)
28. MR. YUSUKE KURATA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนรถยนต์ เช่น WATER PUMP BODY และ OIL PUMP COVER 810,000 ชิ้น	4.10	160.00	38	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
29. มิตรชัย ไทรนัตติง เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	วงล้อสำหรับเจียรไน (GRINDING WHEEL) 1,230 ตัน	4.2	220.00	70	จ.ชลบุรี (เขต 2)
30. MR. MASAKI FUKUDA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป สำหรับยานพาหนะ: เช่น กอหรือข้อต่อของ POWER STEERING PUMP 2,000,000 ชิ้น	4.10	118.60	41	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
31. ทานากะ พริซซัน (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป เช่น VALVE SPRING RETAINER 200 ตัน	4.3	178.40	10	จ.ลำพูน (เขต 3)
32. สยามชามิการ์ฟิตติงส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ประกอบ ห้องน้ำและห้องครัว เช่น ก๊อกน้ำ วาล์วและฟิทบัว 1,067 ตัน	4.3	480.00	377	จ.นครราชสีมา (เขต 3)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
33. โคเซ อลูมิเนียม (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	วงล้ออลูมิเนียมอัลลอย 800,000 วง	4.10	650.10	300	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
34. ซากามิ พรีโซ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เช่น PROCESSED PRINTED CIRCUIT BOARD 550,000 ชิ้น และชิ้นส่วนที่ใช้กับเครื่องจักร เช่น แผ่น CARRIER 730,000 ชิ้น	4.2 และ 5.5	304.00	47	จ.ระยอง (เขต 2)
35. ทานากะ พรีซิชัน (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: เช่น ROCKER ARM 13,020,000 ชุด	4.3	2,961.50	298	จ.ลำพูน (เขต 3)
36. เอ็นจิค สปาร์คปลิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	OXYGEN SENSOR สำหรับยานพาหนะ: 2,788,200 ชิ้น	4.10	110.50	19	จ.ชลบุรี (เขต 2)
37. สยามเอทิดอุตสาหกรรม จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	DRUM BRAKE 640,000 ชิ้น	4.10	105.60	18	จ.ชลบุรี (เขต 2)
38. สยามเอทิดอุตสาหกรรม จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	CARRIER DIFFERENTIAL CASE 256,000 ชิ้น	4.10	130.00	18	จ.ชลบุรี (เขต 2)
39. คุมิ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: เช่น TRUNK SIDE เป็นต้น 595,020 ชิ้น	4.3	134.80	40	จ.สระบุรี (เขต 2)
40. เอ็มเอนด์ค พรีซิชัน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น CYLINDER BLOCK และ CRANK CASE 216 ตัน	4.3	70.00	20	จ.ระยอง (เขต 2)
41. ยูนิออน เซอิมซ์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การเคลือบผิว (SURFACE TREATMENT) 3,528,000,000 ชิ้น	4.4	60.60	20	จ.นครราชสีมา (เขต 3)
42. ยาจิม่า ทิคเน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักรและชิ้นส่วนเครื่องจักร ที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม และการซ่อมแซมหรือดัดแปลง เครื่องจักรที่ผลิตเอง 350 ชุด ชิ้นส่วนเครื่องจักรที่มีการออกแบบ ทางวิศวกรรม 1,750 ชิ้น	4.2	25.00	21	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
43. ดอง มิน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น HUB WHEEL, CASE COVER และ CASE MISSION 310 ตัน	4.3	70.00	100	จ.ชลบุรี (เขต 2)
44. อาซาฮี เทค (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น FRAME, PLATE และ COVER 800 ตัน	4.3	65.80	50	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
45. สยามโอซิน จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)	กรอบประตูรถยนต์ (DOOR FRAME FOR AUTOMOBILE) 453,600 ชุด	4.10	191.60	44	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
46. MR. SEIJI YAMAGUCHI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น LINEAR SHAFT 1,480 ตัน	4.3	240.00	92	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
47. วาย เอส ภัณฑิลา จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานพาหนะ เช่น PANEL SUB ASSY และ PILLAR SUB ASSY 7,100,000 ชิ้น	4.10	88.90	33	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
48. เจตาแบก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องจักรและอุปกรณ์ เช่น BOILER, ECONOMIZER, DEAERATOR 250 ชุด	4.2	91.00	400	จ.ระยอง (เขต 2)
49. ซินเซอิ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การเคลือบผิว (SURFACE TREATMENT) 120,849 ตัน	4.4	104.60	176	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
50. เอพ - เทค เอ็มเอฟพี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานพาหนะ เช่น SUBFRAME, LOWER & UPPER ARM, AXLE BEAM และ ARM TRAILING 5,500,000 ชิ้น	4.10	1,179.10	442	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
51. มียาเกะ เซกิ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป เช่น เฟือง และ BALANCE WEIGHT 1,008 ตัน	4.3	195.50	56	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
52. โคเซ อลูมิเนียม (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	วงล้ออลูมิเนียมอัลลอย 1,200,000 วง	4.10	975.00	300	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
53. ซีเิด: โคทียิว (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องตัดท่อ (TUBE BENDER MACHINE) 40 ชุด ชิ้นส่วนเครื่องจักร เช่น TOOLING 50 ชุด และการซ่อมแซมอุปกรณ์- เครื่องจักร 10 ชุด	4.2 และ 4.17	10.00	16	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
54. เคพีเอ็น ซากากุชิ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 240 ตัน	4.3	43.00	14	จ.ชลบุรี (เขต 2)
55. โกลด์ เทรสเซอร์ โมลด์ จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนแม่พิมพ์และ ชิ้นส่วนเครื่องจักร 8,500 ชิ้น	4.2	45.10	25	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
56. MR. YUKIHIKO NAGAOKA (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ไต้หวัน)	แม่พิมพ์และการซ่อมแซมแม่พิมพ์ ที่ผลิตเอง 130 ชุด	4.2	11.00	22	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)
57. MR. YUKIHIKO NAGAOKA (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - ไต้หวัน)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น SAFETY PLATE และ BACK PLATE 400 ตัน	4.3	15.10	26	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)
58. ฮิวฟร็อบเบอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ไต้หวัน)	ยางรถจักรยานยนต์ 3,600,000 เส้น	4.10	250.00	265	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
59. สยามคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์เครื่องจักร กลทางการเกษตร เช่น จอบหมุน (ROTARY TILLERS) 57,000 ชุด	4.2	279.60	47	จ.ปทุมธานี (เขต 1)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
60. ไทย บียอนด์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: เช่น PLUNGER, CYLINDER และ PLATE ASSY 2,940 ชิ้น	4.10	640.00	57	จ.ระยอง (เขต 2)
61. เอ็มเอนด์ที อีลีคโตรนิกส์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	คันเกียร์ (SHIFT LEVER) 2,463,600 ชุดชิ้นส่วนสำหรับ ระบบส่งกำลัง เช่น CRANK CASE และ PIN ASSY 820,000 ชิ้น FLANGE ASSY 700,000 ชิ้น ชิ้นส่วนสำหรับเบรก เช่น WAY ASSY และ BOLT UNION 8,500,000 ชิ้น	4.10	399.20	100	จ.ระยอง (เขต 2)
62. จีบูฮิน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ: เช่น RING GEAR และ PLATE 1,168,000 ชิ้น	4.10	318.20	18	จ.ระยอง (เขต 2)
63. ยูอาสะ ชาโต (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ: เช่น CRANK SHAFT 115,000 ชิ้น	4.3	560.00	17	จ.ระยอง (เขต 2)

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. เอส เอ็น ซี พอร์เมอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-ต่างชาติ)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับผลิตภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า 8,800 ชิ้น	5.3 และ 5.5	68.00	62	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
2. ไพรบิล ซอร์ซ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องใช้ไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น ชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ HEATER และไอเออร์ 2,963,300 ชิ้น	5.3 และ 5.5	18.70	164	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
3. โตชิบา เซมิคอนดักเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	SEMICONDUCTOR 12,939,000,000 ชิ้น	5.5	9,228.80	1,646	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
4. ทีดีเค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เช่น RARE EARTH MAGNET WITH PLATING 40,135,000 ชิ้น	5.5	499.40	184	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
5. MR. DAVID MARCEL LUC TEIRLYNCK (หุ้นลักเซมเบิร์กทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	5.00	-	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
6. ฮิวแมนิตี้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	20.00	15	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
7. แดชัง เม็กเทิลส์ จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และ เครื่องใช้ไฟฟ้า 600 ชิ้น	5.3	30.00	65	จ.ชลบุรี (เขต 2)

หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
8. ชิงเกิ้ล พอยท์ พาร์ค (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์ผลิตกันที่อิเล็กทรอนิกส์ เช่น LENS 21,424,500 ชิ้น	5.5	190.00	759	จ.สิงห์บุรี (เขต 3)
9. โอแกสติก พลาสติก กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น ยางประตูตู้เย็น (DOOR GASKET) 5,040,000 ชิ้น	5.3	90.60	140	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
10. ทีเอสพี - ที จำกัด (หุ้นฮ่องกง - เกาหลี)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 3,600 ชิ้น	5.5	14.10	3	จ.ลำพูน (เขต 3)
11. เอลซีล เอเชีย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับยานยนต์ ได้แก่ ELECTRONIC CONTROL UNIT 2,115,500 ชิ้น	5.5	845.00	98	จ.ชลบุรี (เขต 2)
12. โรม อินทิเกรตเต็ด ซีลเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	TRANSISTOR และ DIODE 2,721,600,000 ชิ้น	5.5	1,068.90	85	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
13. ฟานาโซนิค แมนูแฟจเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	PHOTO - MOS RELAY 92,500,000 ชิ้น	5.5	683.80	74	จ.ขอนแก่น (เขต 3)
14. เอส เอส บี (กรุงเทพ) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.50	141	จ.นนทบุรี (เขต 1)
15. MR. SAVRAJ SINGH NARULA (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	6.28	15	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
16. พรีเมียม เทคโนโลยี เอเชีย จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.90	11	จ.เชียงใหม่ (เขต 3)
17. เอ ซี เอ็ม อาร์ท จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	31.00	26	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
18. สตูดิโอ ตรี จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.00	12	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
19. ดูกอมมัน เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอุปกรณ์โทรคมนาคม 70,000 ชิ้น	5.5	15.00	80	จ.สระบุรี (เขต 2)
20. คา รัม อินดัสตรี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เกาหลี)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น หลอดไฟ, เครื่องซักผ้า, ตู้เย็น, โทรทัศน์ และเครื่องปรับอากาศ 150 ตัน	5.5	5.00	5	จ.ชลบุรี (เขต 2)
21. คา รัม อินดัสตรี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - เกาหลี)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น หลอดไฟ, เครื่องซักผ้า, ตู้เย็น, โทรทัศน์ และเครื่องปรับอากาศ 970 ตัน	5.3 และ 5.5	23.00	12	จ.ระยอง (เขต 2)





บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
22. โอซ ออลฮีด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	จอแสดงผล 8,000 ตารางเมตร	5.4	38.50	33	จ.เพชรบุรี (เขต 3)
23. พูโน (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น - ฮ่องกง)	เครื่องรับโทรทัศน์ เช่น LCD และ LED TELEVISION 6,028,500 เครื่อง	5.4	4,099.40	2,850	จ.นครราชสีมา (เขต 3)
24. พานาโซนิค แมนูแฟกเจอร์ อยุธยา จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	WIRING DEVICE 138,638,000 ชิ้น BREAKER 15,768,000 ชิ้น	5.3 และ 5.5	631.60	931	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
25. คีตีด (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับ HARD DISK DRIVE เช่น MAGNET และ RARE EARTH MAGNET 466,560,000 ชิ้น	5.5	1,320.00	870	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
26. อินไวเซอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	22	จ.นนทบุรี (เขต 1)
27. เอเซอร์ คอมพิวเตอร์ จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	7.90	4	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
28. เอดีไอซี ซอฟต์แวร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - สวิตเซอร์แลนด์)	ซอฟต์แวร์	5.8	3.34	17	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
29. ที โอ แอนด์ โอ จำกัด (ร่วมทุนไทย - เบลเยียม)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	13	จ.ชลบุรี (เขต 2)
30. จูม เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เช่น INSULATOR, SHIELD FRAME และ SPRING 136,000,000 ชิ้น	5.5	44.90	50	จ.ระยอง (เขต 2)
31. เอ็ม เอ็ม ซี อิเล็กทรอนิกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เช่น SURGE SERIES 22,671,000 ชิ้น	5.5	30.00	38	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
32. ไทย เอ็นเจอาร์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	INTEGRATED CIRCUIT (IC) 58,116,000 ชิ้น	5.5	23.60	19	จ.ลำพูน (เขต 3)
33. อมาทาคิ โฟว (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนท่อโลหะสำหรับ เครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น ชิ้นส่วนท่อทองแดงขึ้นรูป 140,287,000 ชิ้น	5.3	226.70	124	จ.ชลบุรี (เขต 2)
34. ไทย ฮามูตา เทคโนโลยี จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	SEMICONDUCTOR เช่น INTEGRATED CIRCUIT 540,000,000 ชิ้น	5.5	100.00	65	จ.ลำพูน (เขต 3)
35. เบรดี เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป สำหรับ HARD DISK DRIVE เช่น DAMPER 925,056,000 ชิ้น	5.5	79.37	292	จ.ชลบุรี (เขต 2)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
36. โรม อินทกรเด็ด ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	TANTALUM CAPACITOR 144,000,000 ชิ้น	5.5	280.00	41	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
37. โรม อินทกรเด็ด ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	MICRO CHIP RESISTOR 9,460,800,100 ชิ้น	5.5	505.00	101	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
38. โรม อินทกรเด็ด ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	INTEGRATED CIRCUIT 390,620,100 ชิ้น และ: WAFER TESTING 8,410,000,000 ชิ้น	5.5	595.00	125	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
39. พานาโซนิค แมग्เนติกเอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	MAGNETIC RELAY 4,101,900 ชิ้น	5.5	119.30	60	จ.ขอนแก่น (เขต 3)
40. ฟุจิคุระ เอลโซเฮล จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ 102,000,000 ชิ้น	5.5	497.90	525	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
41. ไชโก อินสตรูเมนต์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	MINIATURE BALL BEARING 120,000,000 ชิ้น	5.5	825.10	159	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
42. ทรานสตรอน (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	ELECTRONIC CONTROL UNIT (ECU) 390,000 ชิ้น TRANSFER CASE CONTROL MODULE (TCCM) 64,600 ชิ้น DATA RECORDING MODULE (DRM) 180,000 ชิ้น	5.5	92.90	72	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
43. เอลิตโต้ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	CIRCUIT BREAKER 2,600,000 ชิ้น	5.3	463.37	216	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
44. คิวดีแอส จำกัด (ร่วมทุนไทย-อินเดีย)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.42	21	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
45. MR. JUNJI TETSUO (ร่วมทุนญี่ปุ่น - ฮ่องกง)	WIRE HARNESS สำหรับ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 7,900,000 ชิ้น	5.3	77.50	230	จ.ชลบุรี (เขต 2)
46. สี่มา เทคโนโลยี จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	THERMAL PROTECTOR 396,000,000 ชิ้น	5.5	438.00	160	จ.นครราชสีมา (เขต 3)

**หมวด 6 เคมีภัณฑ์  
กระดาษและพลาสติก**

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. ยูเนียนนิฟท์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	พลาสติกสำหรับงาน อุตสาหกรรมต่างๆ 220 ตัน	6.12	16.60	11	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
2. ทสียักษ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์พลาสติกหรือ เคลือบด้วยพลาสติก 2,000,000 ชิ้น	6.12	32.50	12	จ.ชลบุรี (เขต 2)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3. เอส.ที.โรซิ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	กระดาษเคลือบสารเคมี 28,704,000 ตารางเมตร	6.15	2.50	16	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
4. อิมโก้ พู๊ดแพ็ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พลาสติค 916 ตัน	6.12	70.00	8	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
5. มิตรพล โป๊ปพูล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แอลกอฮอล์ 95% และ เอทานอล 99.5% 79,200,000 ลิตร	6.1 และ 6.18	775.00	68	จ.ชัยภูมิ (เขต 3)
6. แอมพาเซ็ก (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนเบลเยียม - สหรัฐฯ)	MASTERBATCH 9,000 ตัน	6.12	307.60	34	จ.ระยอง (เขต 2)
7. 3 เอ็ม อินโนเวชั่น (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	แผ่นใยขัดยี่ห้อสก๊อตโบร่า 5,206,000 ตารางเมตร	6.12	369.60	44	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
8. ไทย เอ็นโอค จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยางสังเคราะห์ สำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 140 ตัน	6.12	335.00	24	จ.ชลบุรี (เขต 2)
9. แอลพลา แพคเกจจิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ขวดพลาสติก 40,000,000 ชิ้น	6.12	34.50	8	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
10. อวนชวน เอพดี แพคเกจจิ้ง จำกัด (ร่วมทุนไทย - ไต้หวัน)	ฉลากสินค้าพิมพ์ 838,656,000 ชิ้น	6.16	60.00	29	จ.ชลบุรี (เขต 2)
11. โพลเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์ - สหรัฐฯ)	WIPER 70,000,000 ชิ้น MOP 500,000 ชิ้น SWAB 500,000,000 ชิ้น SCRUB PAD 300,000 ชิ้น PILLOW WIPE 300,000 ชิ้น	6.12	125.00	200	จ.ชลบุรี (เขต 2)
12. แพน อินโนเวชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	COMPOUNDED RUBBER 26,910 ตัน	6.12	63.20	308	จ.ระยอง (เขต 2)
13. พี โอ อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	COMPOUNDED RUBBER 28,800 ตัน	6.12	37.20	414	จ.ระยอง (เขต 2)
14. ไทย อีฟเซท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บรรจุภัณฑ์พลาสติก 13,500 ตัน	6.12	106.00	16	จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
15. ไดโอ แมนูแฟเจอริง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ งานอุตสาหกรรม 1,357 ตัน	6.12	126.60	40	จ.ชลบุรี (เขต 2)
16. วาวา แพค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	กระสอบพลาสติกสาน 6,000 ตัน	6.12	160.00	630	จ.นครราชสีมา (เขต 3)
17. ไทเอช พลาส (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับงาน อุตสาหกรรมต่างๆ เช่น เครื่องใช้ ไฟฟ้าและยานยนต์ 1,300,000 ชิ้น	6.12	30.00	20	จ.ชลบุรี (เขต 2)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
18. อาโตโรซ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติก 1,150 ตัน	6.12	40.00	32	จ.ระยอง (เขต 2)
19. ไทย โยซิโมโตะ โค้กตั้ง จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เบรกลีบบิ้วด้วยพลาสติก 3,350 ตัน	6.12	78.00	40	จ.ชลบุรี (เขต 2)
20. โรงงานเกษิกรรมเทริกเตอร์ พาร์มา จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยาสำหรับรักษาคน ยาเม็ด 470 ตัน ยาแคปซูล 40 ตัน ยาผง 80 ตัน - ยาน้ำ 300 ตัน ยาครีม ยาซีฟิง ยาเจล 75 ตัน	6.5	210.50	200	จ.นครปฐม (เขต 1)
21. โคลอน อินดัสตรี (ประเทศไทย) จำกัด	ชิ้นส่วนพลาสติก 132,200,000 ชิ้น และผลิตภัณฑ์พลาสติก 19,800,000 ชิ้น	6.12	195.50	45	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
22. เบ็กเกอร์ พาร์มา จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สารเคมีทำความสะอาด 7,500 ตัน	6.2	111.70	91	จ.ลพบุรี (เขต 3)
23. ได - ดอง อีล็คทโรนิคส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติก 3,220 ตัน	6.12	78.30	124	จ.ชลบุรี (เขต 2)
24. เอ็มซีเอสโมบิลิตี้ อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แคลเซียมคาร์บอเนต 120,000 ตัน	6.1	164.00	50	จ.ลำพูน (เขต 3)
25. อีบีเออี อินดัสตรี (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	FOAM SHEET 1,480 ตัน	6.12	78.00	21	จ.ปราจีนบุรี (เขต 3)
26. ซินเทอร์ พลาส ไทย จำกัด (ร่วมทุนไทย - อินเดีย - สิงคโปร์ - ฮอร์แลนด์)	ผลิตภัณฑ์พลาสติก เช่น ถังพลาสติก ถังบำบัดน้ำเสีย และถังบรรจุสารเคมี 6,374 ตัน	6.12	134.00	59	จ.ลพบุรี (เขต 3)
27. กระดาษสไทย อุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	กระดาษแข็ง 172,300 ตัน	6.14	22.00	201	จ.กาญจนบุรี (เขต 2)
28. อินเตอร์ โปรไฟล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์พลาสติก และชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 4,220 ตัน	6.12	4.50	72	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
29. เจ.เอส. อุตสาหกรรมพลาสติก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ถุงพลาสติก 3,650 ตัน	6.12	28.00	48	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
30. อาซาฮิคาซอพลาสติก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	COMPOUNDED PLASTIC 6,500 ตัน	6.12	144.00	24	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
31. มิซูโน พลาสติก จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 540 ตัน	6.12	473.30	353	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
32. นิติโต้ เดนโท: แมกทีเรียล (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	INDUSTRIAL TAPE 3,500,000 ตารางเมตร	6.12	27.20	4	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
33. นิติโต้ เดนโท: แมกทีเรียล (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	ผลิตภัณฑ์จากยางสังเคราะห์ 5,360 ตัน	6.12	183.40	30	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
34. อาร์มสตรอง รัมเบอร์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ผลิตภัณฑ์จากสังเคราะห์ 220 ตัน	6.12	90.20	100	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
35. เทคโน เรซิน จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 1,680 ตัน	6.12	514.80	257	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
36. ทาคอิ พลาสติก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 620 ตัน	6.12	30.80	194	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
37. ไทย มิคา มิ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติก 14 ตัน	6.12	16.00	10	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
38. แอมพาเซ็ก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเบลเยียมทั้งสิ้น)	MASTERBATCH 600 ตัน	6.12	13.20	12	จ.ระยอง (เขต 2)
39. เอฟ.เค.ฟาโอ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติก และผลิตภัณฑ์พลาสติก 20 ตัน	6.12	14.20	21	จ.นนทบุรี (เขต 1)
40. ที ที แอนด์ เค โปรโมชัน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สิ่งพิมพ์ต่างๆ 420 ตัน	6.16	5.00	45	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
41. นาย กุสโรก โพธิ์พัฒนชัย (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติก และผลิตภัณฑ์พลาสติก 400 ตัน	6.12	6.00	15	จ.ราชบุรี (เขต 2)
42. กลุ่มสยามบรรจุภัณฑ์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	กล่องกระดาษลูกฟูก 59,900 ตัน	6.15	438.60	200	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
43. เพ็ทพอร์ม (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - อินเดีย)	ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป (PREFORM) 13,300 ตัน	6.12	325.70	35	จ.ระยอง (เขต 2)
44. MR. KATSUYA TAKAHADHI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	CO - POLYESTER RESIN 3,000 ตัน	6.11	620.00	41	จ.ชลบุรี (เขต 2)

**หมวด 7** ถึงการบริการ  
และสาธารณูปโภค

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
1. MR. NORIO TOMINAGA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	40.00	11	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
2. เค เอ็น ที อีทีเอสโรนด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	6.00	20	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3. นายคาซุโนริ สึรุมิ (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	5	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
4. MR. TATSURO SUZUKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	2	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
5. MR. TAKUROH SHIBUYA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	4	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
6. บอร์ดเวย์ อินดัสตรีส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	20.00	8	สระบุรี (เขต 2)
7. มาห์เล เซอร์วิสเซล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	15.00	45	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
8. จาโนเม (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	1.50	31	จ.สระบุรี (เขต 2)
9. ชูตทา มารีน ออยส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	150.00	18	ไม่ระบุที่ตั้ง
10. เมชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย พีพี 10 จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	198.59	35	ไม่ระบุที่ตั้ง
11. บิ๊กซี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	62.00	20	ไม่ระบุที่ตั้ง
12. อินพินิก กรีน จำกัด (ร่วมทุนไทย - จีน - ไต้หวัน) (โครงการที่ 1)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 5 เมกะวัตต์	7.1	383.00	14	จ.สระบุรี (เขต 2)
13. อินพินิก กรีน จำกัด (ร่วมทุนไทย - จีน - ไต้หวัน) (โครงการที่ 2)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 5 เมกะวัตต์	7.1	386.00	14	จ.สระบุรี (เขต 2)
14. MR. KAZUHIRO SHIOMI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	21.80	3	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
15. โอ.พี.พี. (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับ โรงงานอุตสาหกรรม	7.8.2	234.00	4	จ.ระยอง (เขต 2)
16. MR. SATOSHI TAJIMA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตกับที่ระหว่างประเทศ	7.12	15.00	5	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
17. MR. PAUL ANTHONY WRENTED (หุ้นแคนาดาทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	6.00	4	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
18. นายอนุตร จาติกวณิช (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	5.00	15	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภทกิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
19. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	40.10	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
20. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	79.90	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
21. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	52.00	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
22. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	55.90	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
23. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	109.90	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
24. ไทคอน อินดัสทรีแยล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ - สิงคโปร์ - จีน - ออสเตรเลีย)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	50.30	2	จ.ชลบุรี (เขต 2)
25. เหนราช สระเบอรี่ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม	7.8	25.70	26	จ.สระบุรี (เขต 2)
26. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
27. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
28. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
29. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
30. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
31. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
32. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
33. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
34. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
35. เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1,088 ตันกรอส	7.9	17.00	1	ไม่ระบุที่ตั้ง
36. กลีสูริย์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล	7.1	55.80	8	จ.นนทบุรี (เขต 1)
37. ยูนิไวส์ ออฟเซอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ขนส่งทางเรือ	7.9	101.78	7	ไม่ระบุที่ตั้ง
38. วายมายนิ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 50 กิโลวัตต์	7.1	16.50	5	จ.ร้อยเอ็ด (เขต 3)
39. โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุน ไทย - ดัทช์ - อังกฤษ)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 1.6 เมกะวัตต์	7.1	212.50	5	จ.ระยอง (เขต 2)
40. เทโบริน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	4.00	33	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
41. MR.HENRIK JUEL ANDERSEN (หุ้นเดนมาร์กทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	10.00	12	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
42. เหมราช สระบุรี ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม	7.8	103.10	26	จ.สระบุรี (เขต 2)
43. เหมราช สระบุรี ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม	7.8	136.50	17	จ.ชลบุรี (เขต 2)
44. เหมราช สระบุรี ที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม	7.8	60.70	26	จ.สระบุรี (เขต 2)
45. MR. KAZUO ASAI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	6.30	11	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
46. คอนเน็กซ์ ดิวอลอปเม้นท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยได้น้อย หรือปานกลาง 115 หน่วย	7.5	37.50	15	จ.นนทบุรี (เขต 1)
47. เรด ออเรนจ์ จำกัด (หุ้นฟินแลนด์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน 360 ตารางเมตร	7.5	1.20	4	จ.เชียงใหม่ (เขต 3)
48. ซีจัน กรีน เพาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยได้น้อย หรือปานกลาง 622 หน่วย	7.5	213.00	30	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
49. บีทีเอส แอสเสท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	โรงแรม 396 ห้อง	7.4	2,712.40	223	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)





บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
50. กรีน เพาเวอร์สเตชั่น (2552) จำกัด (ร่วมทุนไทย - มาเลเซีย)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9.8 เมกะวัตต์ และไอน้ำ 50 ตัน/ชั่วโมง	7.1	520.00	7	จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
51. สงขลาไบโอแมส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9.9 เมกะวัตต์	7.1	800.00	41	จ.สงขลา (เขต 3)
52. กรีน เมทาลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	คัตแยกวัดสุกไม้ใช้แล้ว 150,000 ตัน	7.27	551.00	19	จ.ชลบุรี (เขต 2)
53. สยามลัคกีมาริน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	378.00	16	ไม่ระบุที่ตั้ง
54. MR. AMIR MEHDIZADE (ร่วมทุนญี่ปุ่น - ลวิตเซอร์แลนด์)	บ้านพักและศูนย์สวัสดิการ สำหรับผู้สูงอายุ 5 หน่วย	7.4	10.00	16	จ.เชียงใหม่ (เขต 3)
55. MR. TAKU SONODA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	81.00	16	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
56. สมุทร กรีนเอนเนอร์จี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานลม 0.9 เมกะวัตต์	7.1	141.50	11	จ.สมุทรสาคร (เขต 1)
57. นอร์ทอีสท์ กรีนเอนเนอร์จี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 990 กิโลวัตต์	7.1	79.80	18	จ.สกลนคร (เขต 3)
58. สมประสงค์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 1.0 เมกะวัตต์	7.1	98.00	6	จ.อุดรธานี (เขต 3)
59. บางจากบีโตรีเนียม จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 41 เมกะวัตต์	7.1	2,892.40	9	จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
60. บางกะปิ คลีนเอนเนอจี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้า 127 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 30 ตัน/ชั่วโมง	7.1	5,200.00	48	จ.ปทุมธานี (เขต 1)
61. พูจิสึ เท็น (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	6.30	11	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
62. เอลดี บี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำส้มสายชูหมักจากน้ำฟักโดยเชื้อ จุลินทรีย์ด้วยกระบวนการหมัก แบบกึ่งต่อเนื่อง 144,000 ลิตร	7.19	30.00	15	จ.เชียงใหม่ (เขต 3)
63. วิซอาร์ที (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นอิสราเอลทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	3.00	2	จ.นนทบุรี (เขต 1)
64. MR. YASUSHI UMEDA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	4	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
65. MR. TAKEFUMI SAKOTA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	4	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
66. เอส.เอ็น.เอส.ซี. ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้รายได้น้อย หรือปานกลาง 71 หน่วย	7.5	30.70	7	จ.ปทุมธานี (เขต 1)



บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี)	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
67. โอควา เอเชีย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	บริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ 5,000,000 ชิ้นงาน	7.21	17.00	5	จ.ชลบุรี (เขต 2)
68. พุกเขา เรียวสอเสตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง 362 หน่วย	7.5	101.90	-	จ.สมุทรปราการ (เขต 1)
69. โคเพลี เอสอีเอ ยูทิลิตี้ จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	1.98	30	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
70. เอเอสที อินโฟเวชั่น จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	18.00	8	กรุงเทพมหานคร (เขต 1)
71. คิว - แพลน พาวเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 1.5 เมกะวัตต์	7.1	84.70	17	จ.ราชบุรี (เขต 2)
72. นางสาวฉวีรัตน์ ศรีสัตตบดินทร์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บ้านพักและศูนย์สวัสดิการ สำหรับผู้สูงอายุ 50 หน่วย	7.4	94.30	47	จ.หนองคาย (เขต 3)
73. พุกเขา เรียวสอเสตท จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือปานกลาง	7.5	139.20	-	จ.นครปฐม (เขต 1)
74. โซนา อิเล็กทริกซ์พีพลาย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ	7.1	27.80	17	จ.กาญจนบุรี (เขต 2)
75. ยูนิวัส ออฟเซอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	117.00	7	ไม่ระบุที่ตั้ง
76. ยูนิวัส ออฟเซอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	430.50	7	ไม่ระบุที่ตั้ง
77. ด่านช่าง โบโอ - เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้า 17,000 กิโลวัตต์ โอนำเชื้อเพลิงชีวมวล 130 ตัน/ชั่วโมง	7.1	458.00	29	จ.สุพรรณบุรี (เขต 3)
78. สยามฮิลทรีน อินดิสทรีอียลพาร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เขตอุตสาหกรรม 500 ไร่	7.8	684.00	37	จ.ระยอง (เขต 2)
79. กีนกุล พาวเวอร์เจน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 3,000 กิโลวัตต์	7.1	300.00	14	จ.พิจิตร (เขต 3)
<b>รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม</b>			<b>74,157.12</b>	<b>33,963</b>	<b>เขต 1 = 81</b> <b>เขต 2 = 118</b> <b>เขต 3 = 66</b> <b>ไม่ระบุที่ตั้ง = 17</b>

#### หมายเหตุ

เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นครบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม

สุพรรณบุรี อ่างทอง ระยอง และภูเก็ต

เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ



### Sign up for a free BUILD membership

to receive our weekly e-newsletter and keep you informed about our activities and events.

### BUILD, or the BOI Unit for Industrial Linkage Development

BUILD has played a vital role in developing the industrial linkage for more than 20 years. The duties of BUILD are to act as an intermediary between manufacturers of ready-made products and small-and medium-sized manufacturers of parts, which will result in the linkage of industries and the transfer of production technology, leading to the strong growth in supporting industries in Thailand. All this provides a sound base for the sustainable development of the country's industry as a whole.

### Please sign up at <http://build.boi.go.th>

Tel : +66(0)2 553 8111 Ext.7 Fax : +66(0)2 553 8325

Free online database  
Visit : [www.asidnet.org](http://www.asidnet.org)

Free Sourcing Services  
E-mail : [sourcing@boi.go.th](mailto:sourcing@boi.go.th)



# Unbeatable Thailand, Unparalleled Opportunities



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

คิดถึงการลงทุน คิดถึง

# บีโอไอ

หากท่านคิดจะลงทุน ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหน เป็นกิจการประเภทใด ขนาดการลงทุน เล็กหรือใหญ่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ พร้อมมอบสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ท่าน พร้อมคำปรึกษาแนะนำ และข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน

## OVERSEAS OFFICES

**BEIJING** : Thailand Board of Investment, Beijing Office  
Royal Thai Embassy, Bethmannstr. 58, 5.OG 60311 Frankfurt am Main Federal Republic of Germany  
Tel : 005 86 10 6532 4510 Fax : 005 86 10 6532 1620 E-mail : beijing@boi.go.th  
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 : 005 49 6992 91230 Fax : 005 49 6992 12320 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 : 005 8620 8387 7770 Fax : 005 8620 8387 2770 E-mail : guangzhou@boi.go.th

**LOS ANGELES** : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office  
Royal Thai Consulate-General, 611 North Larchmont Boulevard, 3<sup>rd</sup> Floor, Los Angeles CA 90004, U.S.A. Tel : 005 1 323 960 1199  
Fax : 005 1 323 960 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 : 005 1 212 422 9009 Fax : 005 1 212 422 9119 E-mail : nyc@boi.go.th

**OSAKA** : Thailand Board of Investment, Osaka Office  
Royal Thai Consulate-General, Bangkok Bank Building 7<sup>th</sup> Floor, 1-9-16 Kyutaro Machi, Chuo-Ku, Osaka 541-0056, Japan  
Tel : 005 81 66271 1395 Fax : 005 81 66271 1394 E-mail : osaka@boi.go.th

**PARIS** : Thailand Board of Investment, Paris Office  
Ambassade Royale de Thailande 8, Rue Greuze, 75116, Paris, France  
Tel : 005 33 1569 02600-1 Fax : 005 33 1569 02602 E-mail : par@boi.go.th

**SEOUL** : Thailand Board of Investment, Seoul Office #1804, 18<sup>th</sup> Floor, Coryo Daeyungak Tower, 25-5, Chungmuro 1-ga, Jung-gu, Seoul, 100-706, Korea  
Tel : 005 82 319 9998 Fax : 005 82 319 9997 E-mail : seoul@boi.go.th

**SHANGHAI** : Thailand Board of Investment, Shanghai Office  
Royal Thai Consulate-General 15<sup>th</sup> Floor, Crystal Century Tower, 567 Weihai Road, Shanghai 200041, P.R.C. Tel : 005 86 21 6288 9728-9 Fax : 005 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 : 005 61 29252 4882, 005 61 29252 4884 Fax : 005 61 29252 2883  
E-mail : sydney@boi.go.th

**STOCKHOLM** : Thailand Board of Investment, Stockholm Office  
Stureplan 4C 4<sup>th</sup> Floor, 114 35 Stockholm, Sweden  
Tel: 005 46 8463 1158 , 46 8463 1172 , 1174-5 Fax: 005 46 8463 1160  
E-mail : stockholm@boi.go.th

**TAIPEI** : Thailand Board of Investment, Taipei Office  
Taipei World Trade Center, 3<sup>rd</sup> Floor, Room 3E 39-40 No.5, Xin-Yi Road, Sec.5 Taipei 110, Taiwan R.O.C. Tel : 005 886 2234 56663 Fax : 005 886 2234 56623  
E-mail : taipei@boi.go.th

**TOKYO** : Thailand Board of Investment, Tokyo Office Royal Thai Embassy, 8<sup>th</sup> Floor, Fukuda Building, West 2-11-3 Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052, Japan  
Tel : 005 81 33582 1806 Fax : 005 81 33589 5176 E-mail : tyo@boi.go.th

## • หน่วยงานบริการอื่นๆ •

ศูนย์ประสานงานบริการด้านการลงทุน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทร : 02209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199 อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : www.osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทร : 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1194 อีเมล : visawork@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th

สมาคมสโมสรนักลงทุน

อาคารทีพีแอนด์ที ชั้น 16 เลขที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทร : 0 2936 1429 ต่อ 201-208 โทรสาร : 0 2936 1441-2

อีเมล : is-investor@ic.or.th เว็บไซต์ : www.ic.or.th

## • สำนักงานในส่วนภูมิภาค •

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)

ห้อง 108-110 อาคารเอสโพลด์ ซีเอสเอ เฟิร์ส เลขที่ 90 ถนนพหลโยธิน

ตำบลลาซา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

โทร. 0 5320 3397-400 โทรสาร 0 5320 3404

อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)

7-15 อาคารโฆเซยอร์ค ถนนตติงศ 1 อำเภอหาดใหญ่

จังหวัดสงขลา 90110

โทร. 0 7434 7161-5 โทรสาร 0 7434 7160

อีเมล : songkha@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)

2112/22 ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000

โทร. 0 4421 3184 - 6 โทรสาร : 0 4421 3182

อีเมล : korat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)

49/21-22 ถนนศรีวิชัย ตำบลเขาขมพู อำเภอเมือง

จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000

โทร. 0 7728 4637, 0 7728 4435 โทรสาร 0 7728 4638

อีเมล : surat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)

177/54 หมู่ 17 ต.มิตรภาพ อ.เมือง ข.ขอนแก่น 40000

โทร. 0 4327 1300-2 โทรสาร 0 4327 1303

อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พินบุรี)

59/15 อาคารวิทยวิภาวดี ชั้น 3 ถนนบรมไตรเสนภรต 2 ตำบลในเมือง

อำเภอเมือง จังหวัดพินบุรี 65000

โทร. 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777

อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (บุรีรัมย์)

46 หมู่ 5 ต.มิตรภาพ อ.เมืองบุรีรัมย์ ถนนพยุภิน ตำบลทุ่งขจร

อำเภอศรีราชา จังหวัดบุรีรัมย์ 20230

โทร : 0 3840 4900 โทรสาร : 0 3840 4997-9

อีเมล : chonburi@boi.go.th



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ : 0 2553 8111 โทรสาร : 0 2553 8222

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

