บทสรุปผู้บริหาร
โครงการพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมกับประเทศเพื่อนบ้าน (ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม ภายใต้กรอบ BIMSTEC: Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation)

ประเทศไทยได้ผลักดันให้เกิดกรอบความร่วมมือบิมสเทค (BIMSTEC) เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2540 โดยมีสมาชิก 7 ประเทศ คือ อินเดีย[1] บังคลาเทศ ศรีลังกา พม่า เนปาล ภูฏาน และไทย ภายใต้ชื่อกรอบความร่วมมือ Bangladesh – India – Myanmar – Sri Lanka – Thailand Economic Cooperation แต่หลังจากการประชุมระดับผู้นำกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือ BIMSTEC Summit ครั้งที่ 1 มีมติเปลี่ยนชื่อกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็น “ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลว่าด้วยความร่วมมือหลากหลายสาขาทางเศรษฐกิจและวิชาการ (Bay of Bengal Initiative Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation)” หรือ BIMSTEC เพื่อให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายและสมาชิกของกลุ่มมากขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2547 รัฐมนตรีเศรษฐกิจและการค้าของประเทศสมาชิก BIMSTEC ได้ร่วมลงนามกรอบความตกลงเขตการค้าเสรี BIMSTEC (BIMST – EC FTA) ณ จังหวัดภูเก็ต ประเทศไทย เพื่อร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีที่ครอบคลุมทั้งด้านการค้าสินค้า การค้าบริการ และการลงทุน รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยใช้อัตราภาษีปกติ (MFN Applied Rate) ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2552 เป็นอัตราฐานในการลดและยกเลิกภาษี ซึ่งแบ่งการลดและยกเลิกภาษีศุลกากรของสินค้าออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี (Fast Track) ทยอยลดภาษีเหลือ 0% ครอบคลุมสินค้า 10% ของพิกัดฯ 6 หลักในระบบ HS 2007 กลุ่มสินค้าลดภาษีปกติ (Normal Track) แยกเป็นกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี (Normal Track Elimination) ที่ทยอยลดภาษีเหลือ 0% ครอบคลุมสินค้า 50% ของพิกัดฯ และกลุ่มสินค้าทยอยลดภาษี (Normal Track Reduction) ทยอยลดภาษีเหลือ 1 – 5% ครอบคลุมสินค้า 21% ของพิกัดฯ และกลุ่มสินค้าไม่มีการลดภาษี (Negative List) ทั้งนี้ในแต่ละกลุ่มจะมีระยะเวลาการลด/ยกเลิกภาษีที่แตกต่างกันระหว่างประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ดังตารางที่ 1 และตารางที่ 2

[1]สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล ราชอาณาจักรภูฏาน ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้คำว่า อินเดีย บังกลาเทศ ศรีลังกา พม่า เนปาล และภูฏาน

ตารางที่ 1 กลุ่มสินค้าที่เร่งลดอัตราภาษี (Fast Track) ภายใต้เขตการค้าเสรี BIMSTEC

ประเทศ	สำหรับอินเดีย ศรีลังกา ไทย	สำหรับบังคลาเทศ ภูฏาน พม่า เนปาล
อินเดีย ศรีลังกาและไทย	1 ก.ค. 2555 – 30 มิ.ย. 2558	1 ก.ค. 2555 – 30 มิ.ย. 2556
บังคลาเทศ ภูฏาน พม่าและเนปาล	1 ก.ค. 2555 – 30 มิ.ย. 2560	1 ก.ค. 2555 – 30 มิ.ย. 2558

ที่มา: Framework Agreement on the BIMSTEC Free Trade Area (ข้อมูล ณ เดือน ก.พ. 2554)

ตารางที่ 2 กลุ่มสินค้าที่ลดอัตราภาษีปกติ (Normal Track) ภายใต้เขตการค้าเสรี BIMSTEC

ประเทศ	สำหรับอินเดีย ศรีลังกา ไทย	ประเทศด้อยพัฒนา
อินเดีย ศรีลังกาและไทย	1 ก.ค. 2556 – 30 มิ.ย. 2561	1 ก.ค. 2556 – 30 มิ.ย. 2559
บังคลาเทศ ภูฏาน พม่าและเนปาล	1 ก.ค. 2556 – 30 มิ.ย. 2566	1 ก.ค. 2556 – 30 มิ.ย. 2564

ที่มา: Framework Agreement on the BIMSTEC Free Trade Area (ข้อมูล ณ เดือน ก.พ. 2554)

นอกจากภายในกลุ่มประเทศ BIMSTEC จะมีการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจด้วยกันแล้ว ไทยและพม่า ยังเป็นสมาชิกของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS – EC)[2] โดยมีความร่วมมือ 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยแผนงานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญคือ การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor: NSC) ที่เชื่อมโยงไทย พม่า ลาว และจีน การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor: EWEC) ที่เชื่อมโยงพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม และการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ที่เชื่อมโยงไทย กัมพูชา และเวียดนาม

จากกรอบ BIMSTEC และ GMS ข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีความเชื่อมโยงกันทางด้านภูมิศาสตร์ เนื่องจาก GMS ประกอบด้วยกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงซึ่งมีการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่กลุ่ม BIMSTEC เป็นเขตเศรษฐกิจการค้าใหม่ทางตะวันตกของไทยที่มีเส้นทางสำคัญเชื่อมโยงถึงกันทางบก ดังนั้นหากสามารถเชื่อมโยงกรอบการพัฒนาความร่วมมือทั้งสองกรอบนี้เข้าด้วยกัน จะทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาค GMS ซึ่งมีไทยเป็นศูนย์กลางสามารถขยายตัวไปสู่กรอบ BIMSTEC และจะเป็นการเชื่อมโยงประเทศในเอเชียใต้กับภูมิภาค GMS และอาเซียน โดยไทยจะได้รับ

[2]ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงประกอบด้วย 6 ประเทศคือ กัมพูชา – จีน – พม่า – ลาว – เวียดนาม – ไทย หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ

ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา จากความสำคัญของกรอบความร่วมมือดังกล่าว จึงนำไปสู่เหตุผลความจำเป็นในการศึกษาวิเคราะห์เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมกับประเทศในกรอบ BIMSTEC ทั้งในภาพรวมและรายประเทศ ที่มีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาในกรอบ GMS ทั้งนี้เพื่อกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ผลิตภัณฑ์เป้าหมาย และพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกัน รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดเสรีอุตสาหกรรมภายใต้กรอบ BIMSTEC ตลอดจนการปรับโครงสร้างการผลิตของภาคอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงเขตการเสรีดังกล่าว เพื่อให้ความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของไทยต่อไป

งานวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 4 ประการด้วยกัน ได้แก่ 1) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ในเชิงลึกถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม นโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศสมาชิกในกรอบ BIMSTEC ความเชื่อมโยงทางด้าน Logistics และ Supply Chain กับประเทศในกรอบ GMS 2) เพื่อศึกษา วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมกับประเทศในกรอบ BIMSTEC ทั้งในภาพรวมและรายประเทศ ที่มีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาในกรอบ GMS โดยกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ผลิตภัณฑ์เป้าหมายและพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกัน 3) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมและการลงทุนกับประเทศสมาชิกในกรอบ BIMSTEC และกำหนดแนวทางและมาตรการในการส่งเสริมความร่วมมือด้านการลงทุนกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ทั้งในภาพรวมและรายประเทศ และ 4) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดเสรีสินค้าอุตสาหกรรมภายใต้กรอบ BIMSTEC ตลอดจนแนวทางการปรับโครงสร้างการผลิตของภาคอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงเขตการเสรีดังกล่าว

1. กรอบการดำเนินงานของโครงการ

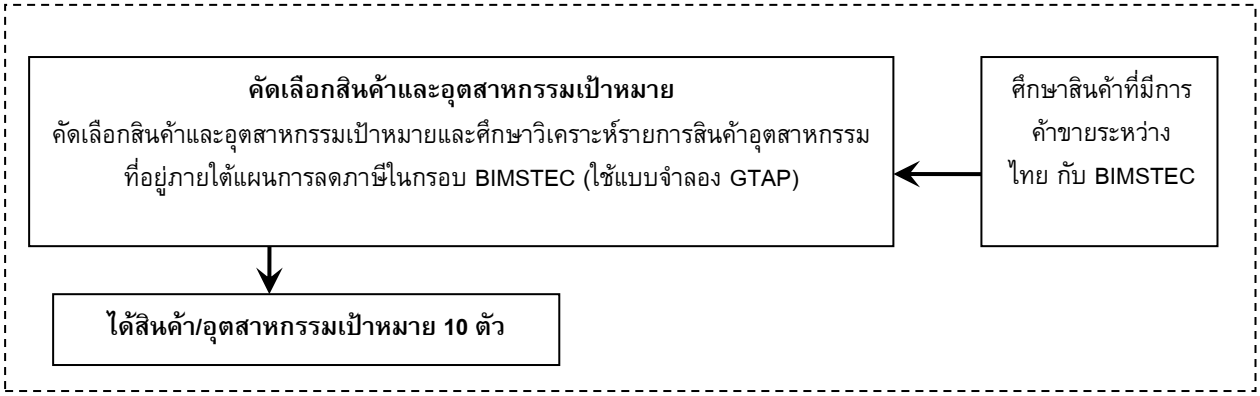
การกำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการลงทุนกับประเทศในกรอบ BIMSTEC ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ผลิตภัณฑ์เป้าหมาย และพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาในกรอบ GMS การดำเนินงานมีขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ ดังนี้

1.4.1 คัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต้น
1.4.2 คัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นสุดท้าย
1.4.3 คัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมตามความเชื่อมโยงด้าน Logistics และ Supply Chain
1.4.4 สัมภาษณ์เชิงลึก
1.4.5 จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนารายอุตสาหกรรมเป้าหมาย
1.4.6 สัมมนาเผยแพร่ผลงานและจัดอบรมถ่ายทอดความรู้

2. วิธีการศึกษา

2.1 แบบจำลอง GTAP (Global Trade Analysis Project)

การคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต้นนั้น ผู้วิจัยใช้แบบจำลอง GTAP (Global Trade Analysis Project) ในการคัดกรองสินค้า/อุตสาหกรรม เพื่อให้ได้สินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต้นจำนวน 10 ตัว



2.2 ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage: RCA)

เป็นเครื่องมือหรือเกณฑ์หนึ่งของการคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นสุดท้าย หลังจากที่ได้สินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต้นแล้วจำนวน 10 ตัว โดย RCA ใช้วิเคราะห์ศักยภาพของการส่งออกของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในตลาดของประเทศที่ 3 ว่ามีศักยภาพในการส่งออกไปประเทศที่ 3 หรือไม่

2.3 แบบจำลองส่วนแบ่งการตลาดคงที่ (Constant Market Share Model: CMS)

เป็นเครื่องมือหรือเกณฑ์อีกเกณฑ์หนึ่งของการคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นสุดท้าย เป็นแนวคิดของ Leamer and Stern (1970) โดยส่วนแบ่งตลาดคงที่เป็นทฤษฎีที่จะวัดการเพิ่มขึ้นของการส่งออกจากประเทศหนึ่งไปยังตลาดโลก ว่ามีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงมาจากเหตุอะไร โดยมีข้อสมมติฐานว่า ส่วนแบ่งการค้าของประเทศผู้ส่งออกในตลาดโลกจะไม่เปลี่ยน

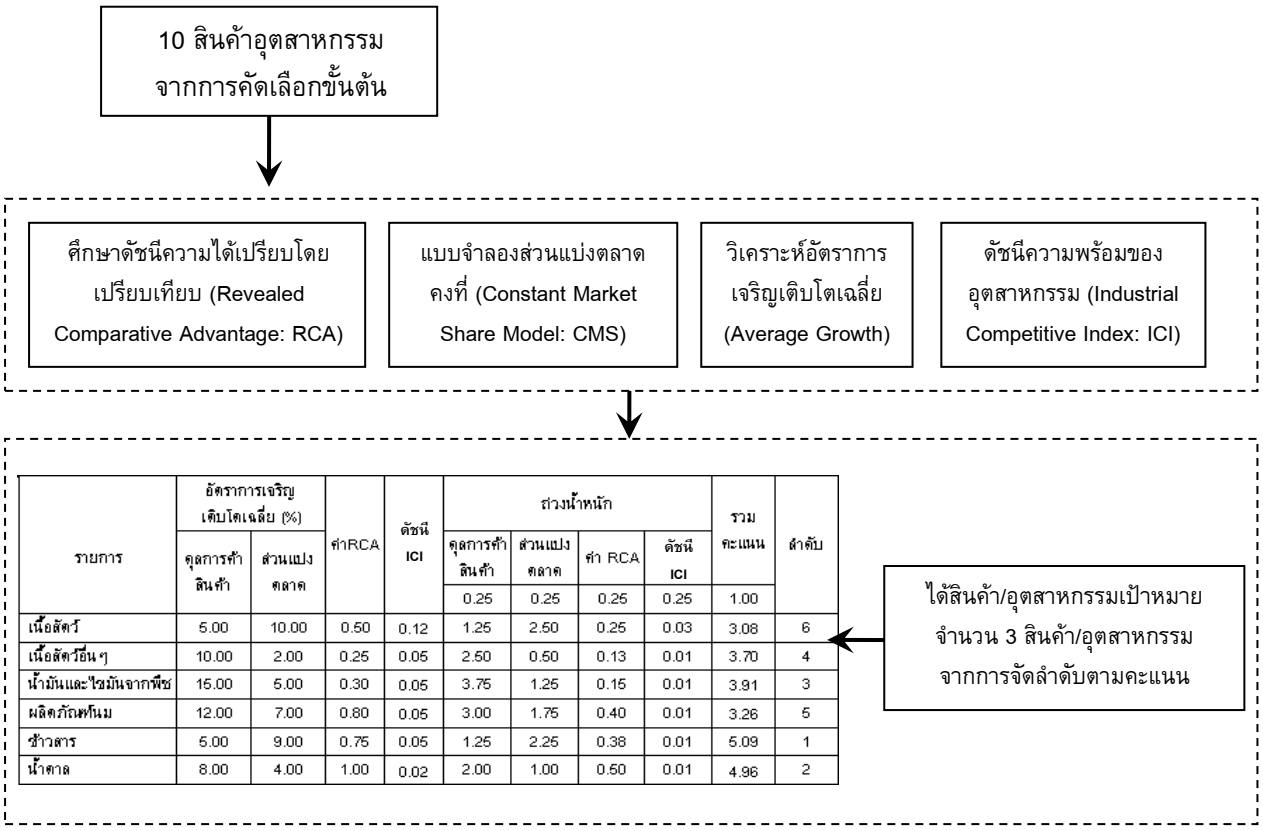
2.4 วิเคราะห์อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (Average Growth)

เป็นการคำนวณจากมูลค่าการส่งออกและนำเข้าของอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ทั้ง 10 รายการที่ผ่านการคัดเลือกในขั้นต้นแล้ว รวมถึงพิจารณาส่วนแบ่งตลาด (Market Share) เพื่อเป็นเกณฑ์ชี้วัดศักยภาพของอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ในด้านของทิศทางของดุลการค้าสินค้าว่ามีทิศทางที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงและมีอัตรามากน้อยเพียงใด รวมทั้งพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์นั้นๆ ด้วยว่าสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดได้หรือไม่

2.5 ศึกษาดัชนีความพร้อมของอุตสาหกรรม (Industrial Competitive Index: ICI)

เป็นการวัดศักยภาพของอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์โดยใช้กรอบแนวคิดของแบบจำลองไดมอนด์ หรือ Diamond Model ของ Prof. Michael E. Porter เป็นเกณฑ์การประเมินศักยภาพการลงทุนในอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ของไทยในกรอบความร่วมมือ BIMSTEC ในแต่ละอุตสาหกรรม

โดยเกณฑ์การคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นสุดท้ายทั้ง 4 เกณฑ์ที่กล่าวมา จะเป็นตัวคัดกรองสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต้นทั้ง 10 ตัวให้ได้สินค้า/อุตสาหกรรมขั้นสุดท้ายจำนวน 3 ตัว การพิจารณาจะให้คะแนนแต่ละอุตสาหกรรมทั้ง 10 ตัว ตามศักยภาพที่อุตสาหกรรมแต่ละตัวมี หลังจากนั้นจะรวมคะแนนและเลือกอุตสาหกรมที่มีคะแนนสูงสุด 3 อันดับแรกเป็นสินค้า/อุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นสุดท้าย

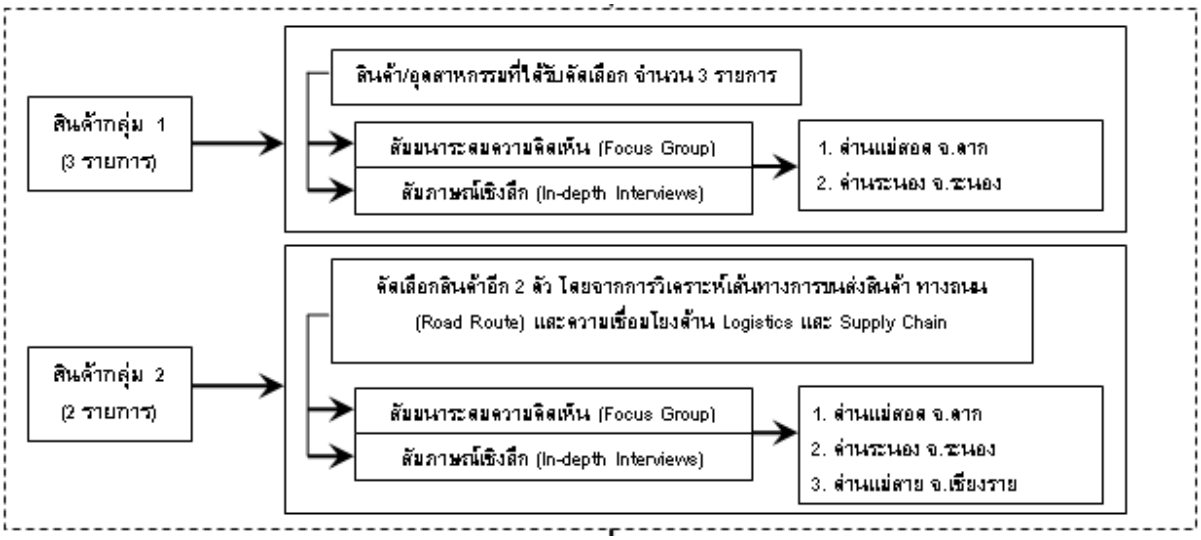


รายการ	อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (%)		ค่าRCA	ดัชนี ICI	ส่วนน้ำหนัก				รวมคะแนน	ลำดับ
	ดุลการค้าสินค้า	ส่วนแบ่งตลาด			ดุลการค้าสินค้า	ส่วนแบ่งตลาด	ค่า RCA	ดัชนี ICI		
					0.25	0.25	0.25	0.25	1.00	
เนื้อสัตว์	5.00	10.00	0.50	0.12	1.25	2.50	0.25	0.03	3.08	6
เนื้อสัตว์อื่นๆ	10.00	2.00	0.25	0.05	2.50	0.50	0.13	0.01	3.70	4
น้ำมันและไขมันจากพืช	15.00	5.00	0.30	0.05	3.75	1.25	0.15	0.01	3.91	3
ผลิตภัณฑ์นม	12.00	7.00	0.80	0.05	3.00	1.75	0.40	0.01	3.26	5
ข้าวสาร	5.00	9.00	0.75	0.05	1.25	2.25	0.38	0.01	5.09	1
น้ำตาล	8.00	4.00	1.00	0.02	2.00	1.00	0.50	0.01	4.96	2

2.6 การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขัน Diamond Model (Professor Michael E. Porter)

เป็นกรอบแนวคิดการวิเคราะห์ สำหรับการคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมตามความเชื่อมโยงด้าน Logistics และ Supply Chain เนื่องจากการคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมที่ได้จากขั้นตอนก่อนหน้านี้นั้น อาจทำให้รายการสินค้า/อุตสาหกรรมที่ผ่านการคัดเลือก ไม่มีสินค้า/อุตสาหกรรมที่มีการขนส่งผ่านทางพม่าซึ่งเป็นเส้นทางภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ดังนั้นจึงต้องทำการคัดเลือกสินค้า/อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเพิ่มเติมอีก 2 รายการ โดยพิจารณาเฉพาะสินค้าที่มีการขนส่งทางบกผ่านพม่า

สำหรับแนวทางในการคัดเลือก จะเป็นการนำแนวคิด Diamond Model ของ Professor Michael E. Porter มาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ ประกอบกับการจัดสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในพื้นที่ชายแดนประเทศไทยกับพม่า



2.7 จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนารายอุตสาหกรรมเป้าหมาย

จากการศึกษา วิเคราะห์ตามวิธีการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้น นำมาสู่การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนารายอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 5 รายการ โดยมีรายละเอียดของหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบในการดำเนินงานดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ตัวอย่างยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทยกับประเทศ BIMSTEC

ยุทธศาสตร์	กิจกรรม	หน่วยงานรับผิดชอบ
ด้านการผลิต	1) ส่งเสริมการลงทุนแปรรูปผลิตภัณฑ์ 2) ส่งเสริมการผลิตสินค้าที่ได้คุณภาพตรงตามมาตรฐานอย่างเคร่งครัด	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ
ด้านการส่งออกและนำเข้า	1) เจรจากฎระเบียบระหว่างประเทศ 2) จัดตั้งศูนย์คลังสินค้า (Warehousing Center)	ก.ต่างประเทศ ก.พาณิชย์ ก.คมนาคม กรมศุลกากร
ด้านโลจิสติกส์	1) สร้างการเชื่อมโยง (Connectivity) การขนส่งระหว่างประเทศ 2) พัฒนาเส้นทางการขนส่งทางบก	ก.คมนาคม กรมศุลกากร
การตลาด	1) ทำการตลาดเชิงลึก (Market Segmentation) 2) จับคู่ธุรกิจ (Business Matching)	ก.อุตสาหกรรม BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมฯ

3. พื้นที่อุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อการจัดทำยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม

การคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมมีด้วยกัน 3 ส่วน/พื้นที่ ดังนี้

3.1 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างไทย – อินเดีย

3.2 อุตสาหกรรมเป้าหมายพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมตามแนวชายแดนระหว่างไทย – พม่า

3.3 อุตสาหกรรมเป้าหมายพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างไทย – พม่า – อินเดีย

4.ผลการศึกษา อุตสาหกรรมเป้าหมายและยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม

4.1 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างไทย – อินเดีย

จากผลการศึกษาทำให้ได้อุตสาหกรรมเป้าหมาย 3 อุตสาหกรรม ได้แก่

1) อุตสาหกรรมน้ำตาล
2) อุตสาหกรรมพลาสติกและผลิตภัณฑ์
3) ยางและผลิตภัณฑ์

ซึ่งมียุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมน้ำตาล

สินค้าของอุตสาหกรรมน้ำตาลที่มีการส่งออกมาก คือ สินค้าน้ำตาลทรายรูปแบบต่างๆ ที่ตอบสนองการบริโภคในอินเดียที่มีประชากรจำนวนมาก และยังมีการส่งออกไปศรีลังกา บังกลาเทศ และพม่าด้วยตามลำดับ ดังนั้นเพื่อให้มูลค่าการค้าตลอดจนการลงทุนของอุตสาหกรรมน้ำตาลกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC เพิ่มขึ้น จึงควรมีกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุน ดังนี้

(1) กลยุทธ์พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปน้ำตาลเป็นผลิตภัณฑ์อาหารเพื่อการส่งออก โดยพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่แปรรูปจากน้ำตาล พัฒนาบรรจุภัณฑ์สินค้า ตลอดจนเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออก

(2) กลยุทธ์มาตรฐานสินค้าและความปลอดภัย โดยส่งเสริมการรักษามาตรฐานในการผลิตน้ำตาลทั้งผู้ผลิตรายเล็ก รายกลาง และรายใหญ่ และความปลอดภัยต่อสุขอนามัยของผู้บริโภค และการผลิตสินค้าที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างจุดเด่นให้แก่สินค้าของไทย

(3) กลยุทธ์สร้างสมดุลการผลิต การบริโภค และการส่งออกน้ำตาล เพื่อสร้างเสถียรภาพของราคาอ้อยและน้ำตาลภายในประเทศไม่ให้เกิดความผันผวน ความขาดแคลนสินค้าของผู้บริโภค รวมทั้งเป็นการประหยัดเงินงบประมาณของภาครัฐที่ไม่จำเป็นต้องเข้ามาช่วยเหลือหรือพยุงราคาสินค้าให้แก่เกษตรกร ก่อให้เกิดความยั่งยืนของอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลในระยะยาว

(4) กลยุทธ์ร่วมลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งการร่วมลงทุนเพาะปลูกอ้อยในพม่า ตลอดจนสร้างโรงงานแปรรูปน้ำตาลในพม่า เพื่อขายสินค้าน้ำตาลให้แก่พม่าและประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศสมาชิก BIMSTEC ที่อยู่ใกล้เคียง คือ อินเดีย และบังกลาเทศ

2) ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมพลาสติกและผลิตภัณฑ์

สินค้าเด่นของอุตสาหกรรมนี้ คือ เม็ดพลาสติก ประเภทโพลีอะซีทัล และโพลีคาร์บอเนต เพื่อผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ เครื่องจักรกล หรือชิ้นส่วนในงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ (H.S.3907) และโพลีเอทิลีนสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตบรรจุภัณฑ์อาหารหรือเครื่องดื่มในระบบพาสเจอร์ไรท์หรือยูเอชที และสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสายโทรศัพท์หรือสายไฟฟ้า (H.S.3901) ซึ่งกลยุทธ์ในการส่งเสริมและสนับสนุนมีดังนี้

(1) กลยุทธ์ด้านการผลิต ทั้งการเพิ่มมูลค่าพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก เพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินเดียที่กำลังขยายตัว สร้างความหลากหลายในตัวผลิตภัณฑ์พลาสติก เพื่อสนองความต้องการผู้บริโภคมากยิ่งขึ้น

(2) กลยุทธ์ด้านการตลาด โดยพัฒนาศูนย์รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกของสถานการณ์อุตสาหกรรมพลาสติกในประเทศและต่างประเทศ

(3) กลยุทธ์ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยภาครัฐควรเจรจาแบบรัฐบาลกับรัฐบาลเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือ BIMSTEC โดยเฉพาะปัญหาอัตราภาษีนำเข้าสูง ซึ่งเป็นอุปสรรคในการตัดสินใจการลงทุนผลิตในอินเดีย

3) ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์

สินค้าในกลุ่มนี้ที่ไทยส่งออกไปอินเดียเป็นจำนวนมาก คือ ยางแผ่นรมควัน และยางนอกที่ใช้กับรถยนต์ ซึ่งเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินเดียซึ่งเป็นผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ โดยเฉพาะเมืองเชนไน ที่มีค่ายรถยนต์จำนวนมากเข้าไปลงทุน ดังนั้นจึงควรมีการดำเนินกลยุทธ์ดังนี้

(1) กลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพวัตถุดิบ โดยส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการเพาะปลูกยางพาราให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพ

(2) กลยุทธ์การพัฒนาระบบตลาดภายในประเทศให้มีเสถียรภาพ โดยให้ข้อมูลข่าวสารด้านการเพาะปลูก แนวโน้มและสถานะปัจจุบันของนโยบายรัฐที่เกี่ยวข้องกับยางพารา ตลอดจนราคายางให้แก่เกษตรกรทราบอย่างทั่วถึง รวมถึงการวางแผนสร้างสมดุลการปลูก แปรรูป และการผลิตยางและผลิตภัณฑ์ภายในประเทศให้เพียงพอแก่ความต้องการใช้ในประเทศ การส่งออก ตลอดจนการรักษาเสถียรภาพของราคายางไม่ให้ผันผวนมากจนเกินไป

(3) กลยุทธ์การเพิ่มมูลค่ายางธรรมชาติเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะยางนอก ยางแผ่น ยางแท่ง ด้วยการวิจัยและคิดค้นเทคโนโลยีการแปรรูปผลิตภัณฑ์ให้มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐาน และตรงตามความต้องการของตลาด

(4) กลยุทธ์การร่วมลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินเดีย เนื่องจาก ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ในอินเดียกำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนประชากรของอินเดีย และฐานะที่ดีขึ้น

(5) กลยุทธ์การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการเจรจาแบบรัฐบาลกับรัฐบาลเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรค โดยเฉพาะปัญหาโควตาภาษีนำเข้ายางพาราของอินเดียที่ตั้งไว้สูงเพื่อป้องกันตลาดยางในประเทศของตน

4.2 อุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมตามแนวชายแดนระหว่าง ไทย – พม่า

ส่วนนี้เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ไทยมีความสามารถในการค้าการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่ติดกับพม่า 3 พื้นที่ คือ จังหวัดระนอง จังหวัดตาก และจังหวัดเชียงราย จากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ไดมอนด์ โมเดล การจัดสัมมนากลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่าสินค้าที่มีศักยภาพในการพัฒนาของจังหวัดระนอง คือ สินค้าอาหารทะเลและสินค้าประมงแปรรูป จังหวัดตาก คือ สิ่งทอ สำหรับจังหวัดเชียงราย พบว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าชายแดนในเขตพื้นที่ทางภาคเหนือ โดยมีรายละเอียดของยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางในการดำเนินงานในรายพื้นที่ ดังนี้

4.2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมตามแนวชายแดนระหว่างไทย – พม่า (สินค้าอาหารทะเลและสินค้าประมงแปรรูป จังหวัดระนอง)

1) การพัฒนาให้เป็นประตูการค้าการลงทุนเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

(1) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระบบราง เนื่องจากจังหวัดระนองมีที่ตั้งเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกรอบความร่วมมือ BIMSTEC ที่สำคัญยังเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดอันดามันที่กำหนดให้ระนองเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าฝั่งอันดามัน อีกทั้งรองรับแผนการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน รวมถึงสภาพภูมิประเทศของระนองที่เป็นภูเขาสูง ส่งผลให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งสูง ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ ควรพัฒนาให้เป็นระบบราง

(2) เพิ่มศักยภาพการใช้ท่าเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเล และให้ท่าเรือขนส่งสินค้าของจังหวัดระนองสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์จากฝั่งอ่าวไทยมายังฝั่งอันดามัน จะมีผลทำให้ท่าเรือขนส่งสินค้าที่จังหวัดระนองเป็นประตูการค้าการลงทุนเชื่อมโยงกับต่างประเทศและเป็นศูนย์กลางของการขนส่ง (Hub) และเป็นศูนย์กระจายสินค้าของประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ได้

(3) ส่งเสริมการค้าแบบ 2 ทาง กล่าวคือเมื่อท่าเรือระนองมีการเชื่อมโยงด้วยระบบรางแล้ว จะทำให้เกิดการนำเข้าสินค้ามาที่ท่าเรือระนอง ขณะเดียวกันจะมีการส่งออกสินค้าจากไทยด้วยเนื่องจากระบบการขนส่งดีขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนขนส่งทางเรือถูกลงเพราะมีการขนส่งทั้งขาเข้าและขาออก

(4) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าโดยใช้ท่าเรือที่ระนองอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันถนนมีสภาพคดเคี้ยว และมีเพียง 2 ช่องจราจรทำให้การเดินทางต้องใช้เวลานาน ดังนั้นควรพัฒนาเส้นทางถนนระหว่างจังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนองให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อให้การขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

2) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการค้า โดยใช้ประโยชน์จากเวทีการค้าในการเจรจาลดกฎระเบียบการนำเข้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก ซึ่งจะนำไปสู่การขยายตัวทางการค้าและการลงทุนในอนาคตต่อไป

(2) การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการค้าและการลงทุน โดยผลักดันให้มีการใช้แรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งดำเนินการให้แรงงานทำงานกับสถานประกอบการนั้นๆ อย่างน้อย 1 – 2 ปี เพื่อให้ธุรกิจสามารถประกอบกิจการได้อย่างต่อเนื่อง

3) การสร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC

บริเวณด่านการค้าชายแดนด้านจังหวัดระนอง – เกาะสอง ที่ไม่มีสถานการณ์ความขัดแย้ง ส่งผลให้บรรยากาศการค้าระหว่างกันมีอัตราการขยายตัวสูง รวมถึงความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนโดยเฉพาะการเข้าไปลงทุนของนักธุรกิจจากไทยในฝั่งพม่าเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นภาครัฐและเอกชนควรร่วมมือกันสร้างความสัมพันธ์ที่ดีโดยเฉพาะด้านการค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC เช่น จัดงานแสดงสินค้าไทยในประเทศกลุ่ม BIMSTEC จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนหรือจำหน่ายสินค้าระหว่างประเทศอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น

4) การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

(1) บริหารจัดการทรัพยากร สิ่งแวดล้อม และการประกอบการอุตสาหกรรม ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน จังหวัดระนองจึงควรกำหนดโซนนิ่ง (Zoning) ในการพัฒนาพื้นที่ว่าพื้นที่ใดควรส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม เพื่อทุกภาคส่วนและชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันตลอดจนสร้างรายได้ให้กับจังหวัดระนองได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

(2) การยกระดับเทคโนโลยีการผลิต เนื่องจากโรงงานผลิตปลาป่นของจังหวัดระนองยังมีปัญหาเรื่องเทคโนโลยีการผลิตเนื่องจากยังใช้ไม้ฟืนเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งหากมีการปรับเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงอื่นทดแทน จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยน Bolier ใหม่ให้เหมาะสม ซึ่งใช้เงินลงทุนสูง ดังนั้น

หน่วยงานภาครัฐจึงควรมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น

4.2.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมตามแนวชายแดนระหว่างไทย – พม่า (สินค้าสิ่งทอ จังหวัดตาก)

1) การพัฒนาและการขยายการค้าและการลงทุนในจังหวัดตากเพื่อ เชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC

จังหวัดตากมีชายแดนติดต่อกับพม่า ถือเป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนที่สำคัญแห่งหนึ่งของไทย สามารถเชื่อมโยงเส้นทางการค้าผ่านพม่าไปสู่อินเดียได้ จึงมีโอกาสและศักยภาพอย่างยิ่งในการพัฒนาธุรกิจและอุตสาหกรรมรวมถึงเป็นศูนย์กลางการค้าไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียง ซึ่งเป็นการแสวงหาประโยชน์จากข้อตกลงในกรอบ BIMSTEC อีกทั้งพบว่าการลงทุนในเขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก มีโอกาสและศักยภาพที่ได้เปรียบในเรื่องแรงงานราคาถูกและเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อลงทุนในอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่มและเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มต่อไป

2) การพัฒนาให้เป็นประตูการค้าและการลงทุนเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

(1) เร่งรัดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอดเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนเชื่อมต่อกับพม่าและขยายไปสู่อินเดีย และประเทศในกลุ่ม BIMSTEC

(2) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจการค้า การลงทุน เนื่องจากจังหวัดตากเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ปลายแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ (East – West Economic Corridor: EWEC) และเป็นจุดตัดระหว่างแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ North – South Economic Corridor (NSEC) กับแนวเชื่อมโยง EWEC ดังนั้นการเร่งดำเนินการก่อสร้างถนน 4 เลน สายตาก – แม่สอด ระยะทางประมาณ 86 กิโลเมตรจึงมีความจำเป็น ขณะเดียวกันภาครัฐควรมีการวางระบบโลจิสติกส์และเส้นทางการขนส่งให้สอดคล้องและเป็นแผนเดียวกันเพื่อเชื่อมโยงแม่สอดไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ทั้งเส้นทางถนน เส้นทางรถไฟ รวมทั้งสนามบินในประเทศและต่างประเทศ

3) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการค้า เนื่องจากการค้าของไทยผู้ประกอบการยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายความมั่นคงของชาติ ทำให้ไม่สามารถนำเข้าหรือส่งออกสินค้าบางประเภทได้ จึงควรมีการใช้ประโยชน์จากเวทีทางการค้าในการเจรจาลดกฎระเบียบการนำเข้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก ซึ่งจะนำไปสู่การขยายตัวทางการค้าและการลงทุนในอนาคตต่อไป

(2) แก้ไขปัญหาแรงงานขาดแคลนเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยภาครัฐควรบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรมและภาคเศรษฐกิจอื่นๆ ให้ถูกกฎหมาย แต่ขณะเดียวกันก็ควรมีนโยบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงของประเทศควบคู่ไปกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจด้วย

4) การสร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC

จากสถานการณ์ที่พม่าสั่งปิดด่านชายแดนแม่สอดตั้งแต่กลางปี 2553 จนถึงปัจจุบันทำให้เป็นปัญหาในการส่งสินค้าออกทางด่านสะพานมิตรภาพไทย – พม่า อีกทั้งรัฐบาลพม่าได้มีคำสั่งให้ทหารชุดที่ดูแลคณะกรรมการการค้าชายแดนและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรภาคพะโค เข้มงวดในการตรวจยึดสินค้าที่นำเข้าจากไทย ทำให้สินค้าจากไทยส่งเข้าไปในพม่าได้ยากลำบากขึ้น ดังนั้นภาครัฐจึงควรเร่งสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับรัฐบาลพม่าเพื่อเป็นการสร้างโอกาสทางการค้าระหว่างกันให้มากยิ่งขึ้น

5) การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

(1) ยกระดับเทคโนโลยีการผลิต เนื่องจากเทคโนโลยีการผลิตของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของจังหวัดตากยังไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย ดังนั้นภาครัฐควรให้การสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในจังหวัดตากให้มีผลิตภาพสูงขึ้น และมีการใช้เทคโนโลยีในระดับสูงขึ้น พร้อมทั้งหาแหล่งเงินทุนในการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีให้ทันสมัย

(2) พัฒนาความรู้และทักษะของบุคลากร โดยเฉพาะช่างอาชีวะ ช่างซ่อมเครื่องจักร ที่มีความรู้ความสามารถและมีความชำนาญ เพราะเมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องจักรเสียจะไม่มีช่างในพื้นที่สามารถซ่อมแซมหรือดูแลเครื่องจักรให้ใช้การได้ ต้องรอช่างจากกรุงเทพฯ มาแก้ไข ดังนั้นภาครัฐควรมีโครงการพัฒนาความรู้และทักษะตลอดจนการฝึกอบรมช่างฝีมือให้มีความพร้อมที่จะสามารถปฏิบัติงานได้และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในจังหวัด

4.2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการค้าชายแดนระหว่างไทย – พม่า (จังหวัดเชียงราย)

1) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเชียงราย ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

จากแนวคิดของการพัฒนาพื้นที่จังหวัดเชียงรายเพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ หน่วยงานภาครัฐจึงควรเข้ามาดูแลและเร่งรัดให้มีการดำเนินงานอย่างรวดเร็ว เช่น การประกาศใช้ผังเมืองเฉพาะและจัดระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจชายแดนกับพื้นที่อื่นๆ ในจังหวัดเชียงราย ตลอดจนให้มีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จที่ด่านการค้าชายแดนทั้ง 3 แห่งของจังหวัดเชียงราย เป็นต้น รวมถึงมี

ระบบ Zoning ระหว่างโรงงานอุตสาหกรรม เขตที่ทำการค้าหรือธุรกิจ และภาคการท่องเที่ยว เพื่อไม่ให้มีปัญหาระหว่างผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วยกันแต่ทำธุรกิจที่แตกต่างกัน และควรทำเป็นแบบ Free Zone หรือเป็น Trade Zone ที่สะดวกต่อผู้ประกอบการที่จะทำการค้าขายชายแดน ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาเชิงระบบและสนับสนุนให้การค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

เร่งผลักดันให้แม่สายเป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยวอย่างรูปธรรมที่ชัดเจน โดยผลักดันเส้นทางจากอำเภอแม่สาย – ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง เมืองลา ของพม่า และสิบสองปันนาของประเทศจีน รวมถึงเส้นทางจากอำเภอแม่สาย – ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง ต่องกีของพม่า ซึ่งเส้นทางเหล่านี้จะเป็นเส้นทางหลักที่จะเปิดเข้าสู่พม่าได้ทั้งหมด ตลอดจนเส้นทางจากเมืองตองกีไปยังเมืองมันฑะเลย์ ในระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร ซึ่งหากสามารถเชื่อมเส้นทางดังกล่าวได้จะเป็นการเปิดกว้างทั้งด้านการค้าและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะตลาดการค้าชายแดนที่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี

3) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า

เนื่องจากปัญหาสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าที่ควรเร่งแก้ไข คือ กฎระเบียบทางการค้า การขนส่ง ทั้งคน รถบรรทุก และสินค้าของพม่า และในกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) ยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีมาตรการกีดกันทางการค้า ดังนั้นภาครัฐควรแก้ปัญหาโดยใช้ประโยชน์จากเวทีการค้าในการเจรจาลดกฎระเบียบการนำเข้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก ดังนี้

(1) สร้างความสัมพันธ์ทางการค้าและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างจริงจัง เพื่อเปิดด่านถาวรได้มากขึ้น ช่วยส่งเสริมการค้าชายแดนได้มากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีนโยบายและหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน เช่น เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย กรมการค้าต่างประเทศกระทรวงพาณิชย์ พาณิชย์จังหวัด และหน่วยทหาร เป็นต้น เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

(2) การส่งเสริมการค้า และการตลาด กับต่างประเทศ โดยจัดตั้งหน่วยงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนด้านวิเทศสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน ตลอดจนจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้า การลงทุน การตลาดกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง

(3) ส่งเสริมการค้า การลงทุนของผู้ประกอบการทั้งขนาดกลางและขนาดเล็กที่เป็นผู้ประกอบการในพื้นที่อย่างแท้จริง ซึ่งจะทำให้พื้นที่จังหวัดเชียงรายสามารถเป็นประตูการค้าและการส่งออก และสร้างรายได้ให้พื้นที่ได้อย่างยั่งยืน

4) การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

(1) พัฒนาอุตสาหกรรมและสภาพแวดล้อมเพื่อให้โรงงานอุตสาหกรรมสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน โดยหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมดูแลโรงงานอุตสาหกรรมควรให้การสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมมีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสมดุลกับภาคส่วนอื่นๆ ตลอดจนมีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน และให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาต่างๆ และการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของชุมชน ขณะเดียวกันควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิต เครื่องจักร ให้ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชนและสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างยั่งยืน

(2) แก้ไขปัญหาแรงงานขาดแคลนเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมให้สามารถมีแรงงานผลิตสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ หน่วยงานภาครัฐควรเปิดโอกาสให้ภาคอุตสาหกรรมที่มีการฝึกอบรมแรงงานต่างด้าวที่เป็นแรงงานไร้ฝีมือเมื่อแรกเข้ามาทำงานจนพัฒนาเป็นแรงงานที่มีฝีมือแล้วสามารถทำสัญญาให้แรงงานเหล่านั้นทำงานให้กับโรงงานนั้นๆ เป็นเวลา 1 – 2 ปี เพื่อลดปัญหาการอพยพย้ายถิ่น

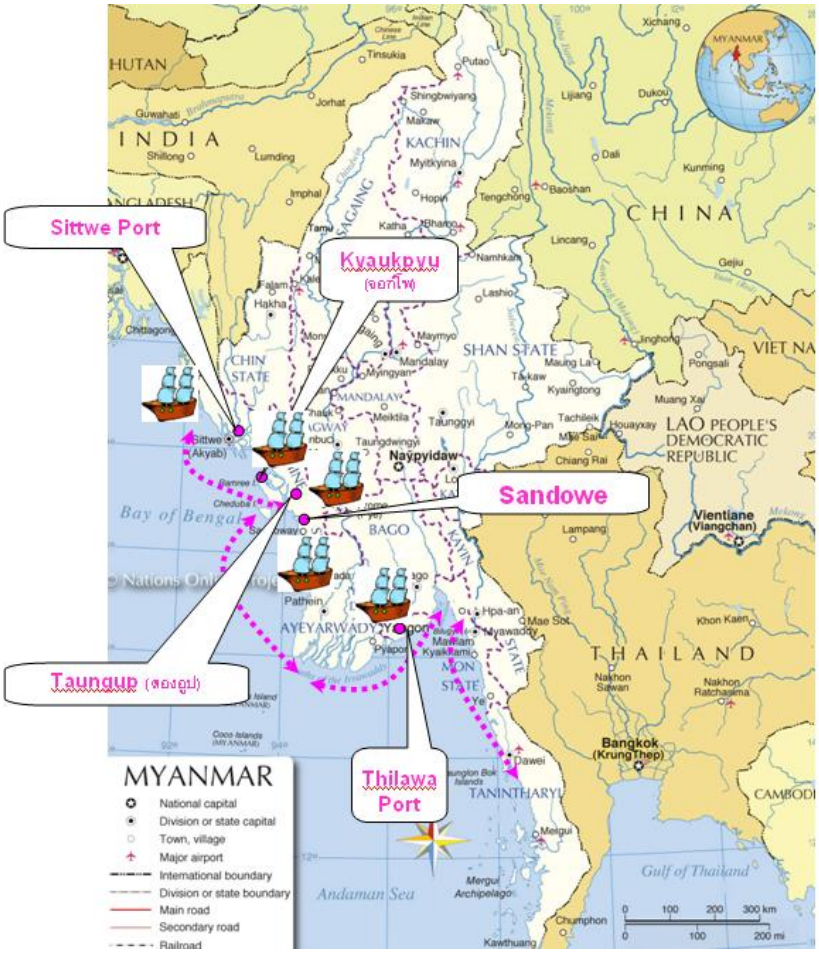
4.3 อุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างไทย – พม่า – อินเดีย

4.3.1 ยุทธศาสตร์การลงทุนรายสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมาย

1) อุตสาหกรรมประมงแปรรูป

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย	ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าประมง ทั้งประมงแช่เย็นแช่แข็งในลักษณะของห้องเย็น และสินค้าประมงแปรรูปเพื่อขายภายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย พื้นที่อื่นๆ ของอินเดีย รวมทั้งกระจายไปยังเนปาล ภูฏาน และบังคลาเทศ	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	1 – 2 ปี
		เมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ	(2) ตั้งเป็นศูนย์กระจายสินค้าย่อย (Sub Trading Hub) เพื่อเป็นหน่วยย่อยในการเก็บและกระจายสินค้าในพื้นที่ชายแดนอินเดีย และส่งไปขายในฝั่งพม่า		
	ส่งเสริมการลงทุนผลิตผลิตภัณฑ์ประมงแปรรูป	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง โดยวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต มาจากภายในรัฐอัสสัม รวมทั้งนำเข้ามาจากท่าเรือของประเทศข้างเคียง เช่น ท่าเรือจิตตะกอง (Chittagong Port) ของบังคลาเทศ หรือท่าเรือซิตต่วย (Sittwe Seaport) (ภายใต้โครงการ Kaladan	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	5 ปี

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
			Multiple River Project) ของพม่า เป็นต้น		
พม่า	โรงงานแปรรูปสินค้าประมงโดยใช้วัตถุดิบในพื้นที่	เมืองย่างกุ้ง (Yangon)	(1) ตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของธุรกิจและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน และใกล้ทะเลซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบสำคัญ	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	2 – 3 ปี
		เมืองมะริด (Myeik)	(2) ตั้งโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ที่โดยอาศัยวัตถุดิบในพื้นที่ เนื่องจากมีอาณาเขตติดกับทะเลอันดามัน และมีเขตอุตสาหกรรมมะริดซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจประมงประเภทห้องเย็น ทำให้มีวัตถุดิบป้อนเข้าสู่โรงงานเป็นจำนวนมาก		
	ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	เมืองย่างกุ้ง (Yangon)	(1) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าประมง เพื่อขายสินค้าภายในพม่า และในอนาคตสามารถส่งออกไปขายต่างประเทศได้ โดยใช้ท่าเรือย่างกุ้ง หรือท่าเรือทีละวา (Thilawa Port) ได้	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	1 – 2 ปี
		เมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay)	(2) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าประมง เพื่อขายสินค้าในพม่า ตลอดจนส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน คือ อินเดีย (ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ) จีน บังคลาเทศ และลาว โดยการขนส่งทางบก		
		เมืองทวาย (Dawei)	(3) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าย่อย (Sub Distribution Center) โดยใช้ท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Seaport) ในการส่งออก		5 – 10 ปี



Suitable Area for Fishery Sector

1. บริเวณอ่าวเมาะตะมะ (Gulf of Martaban)
เป็นบริเวณเหมาะแก่การทำประมง เนื่องจากเป็นแหล่งวัตถุดิบที่อุดมสมบูรณ์ และมีท่าเรือรองรับการขนถ่ายสินค้า คือ ท่าเรือทีละวา เมืองย่างกุ้ง

2. บริเวณทิศตะวันตกของพม่า มีท่าเรือที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าสู่อินเดีย บังคลาเทศ และส่งกลับสู่พม่า เพื่อส่งออกสู่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันออกได้ คือ

- ท่าเรือตองอูป
- ท่าเรือ Sandowe
- ท่าเรือจอกโพ
- ท่าเรือ Sittwe

อีกทั้งท่าเรือ Sittwe ยังเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญของโครงการ Kaladan Multiple River ที่สร้างขึ้นระหว่างพม่าและอินเดีย ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่จะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างพม่าและทาง ตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียได้อย่างมาก

ภาพที่ 1 พื้นที่เหมาะสมในการทำประมง พม่า

2) อุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูป

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย	ตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าผักและผลไม้แปรรูป เพื่อขายภายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย พื้นที่อื่นๆ ของอินเดีย รวมทั้งกระจายไปยังเนปาล ภูฏาน และบังคลาเทศ	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	1 – 2 ปี
		เมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ	(2) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าย่อย (Sub Trading Hub) เพื่อเป็นหน่วยย่อยในการเก็บและกระจายสินค้าในพื้นที่ชายแดนอินเดียและส่งไปขายในฝั่งพม่า		
	ตั้งฐานการผลิตผักและผลไม้แปรรูป	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งโรงงานแปรรูปผักและผลไม้ในรูปแบบของผักผลไม้แห้ง หรือเป็นผลิตภัณฑ์ผักและผลไม้ต่างๆ	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	3 – 5 ปี
		พื้นที่ NER (รัฐอัสสัม รัฐมณีปุระ รัฐเมฆกัลยา)	(2) จับคู่ธุกิจ (Business Matching) ระหว่างนักธุรกิจไทย กับนักธุรกิจอินเดีย เพื่อลงทุนผลิตร่วมกัน ทั้งในรูปแบบร่วมทุนผลิตผักและผลไม้แปรรูป หรือร่วมทุนในลักษณะการป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานผลิตให้ได้อย่างต่อเนื่อง		

3) อุตสาหกรรมยางพารา

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย	ตั้งโรงงานแปรรูปยางพารา	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งเป็นโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา เนื่องจากรัฐอัสสัมมีพื้นที่เพาะปลูกยางพารามากและได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นจากโครงการกิจกรรมที่เป็นมิตรกับระบบนิเวศน์ (Eco-Friendly Activity) โดยมีผลิตภัณฑ์ดังนี้ - ผลิตยางนอก เพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินเดีย โดยเฉพาะเมืองเชนไนที่มีค่ายรถยนต์จำนวนมากเข้าไปลงทุน - ผลิตยางแผ่น ยางแท่ง เพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมอื่นๆ ภายในอินเดีย (2) จับคู่ธุกิจ (Business Matching) ระหว่างนักธุรกิจไทยที่ต้องการลงทุนใน อินเดียกับ	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	2 – 3 ปี

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
			นักธุรกิจอินเดีย เพื่อลงทุนผลิตร่วมกัน ตั้งแต่การป้อนวัตถุดิบยางแผ่นเข้าสู่โรงงาน การผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา และการขายผลิตภัณฑ์ให้แก่โรงงานอุตสาหกรรม		
	ตั้งโรงงานแปรรูปไม้ยางพารา	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งโรงงานแปรรูปไม้ยางพาราเป็นเฟอร์นิเจอร์ต่างๆ เพื่อขายให้แก่ผู้บริโภคของอินเดีย (2) วิเคราะห์รสนิยมของผู้บริโภคในพื้นที่และแนวโน้มในอนาคต เพื่อผลิตสินค้าได้ตรงตามความต้องการ และกลุ่มเป้าหมาย	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	5 – 10 ปี
	ตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าเฟอร์นิเจอร์ไม้ยางพารา เพื่อขายภายในอินเดีย รวมทั้งกระจายไปยังเนปาล ภูฏาน และบังคลาเทศ	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	5 – 10 ปี
		เมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ	(2) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าย่อย (Sub Trading Hub) เพื่อเป็นหน่วยย่อยในการเก็บและกระจายสินค้าในพื้นที่ชายแดนอินเดียและส่งไปขายในฝั่งพม่า		

4) อุตสาหกรรมสิ่งทอ

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย	ตั้งศูนย์รวมแฟชั่นเสื้อผ้า (Thailand Fashion Center)	เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม	(1) ตั้งศูนย์รวมเสื้อผ้า ที่เป็นแหล่งขายส่ง-ปลีกสินค้าสิ่งทอของไทย ตั้งแต่ผ้าผืนจนถึงเสื้อผ้าสำเร็จรูปต่างๆ	ก.พาณิชย์ BOI หอการค้าไทย	2 – 3 ปี
			(2) เป็นศูนย์รวมแฟชั่น เพื่อกระจายสินค้าสิ่งทอของไทยในพื้นที่อื่นๆ ของอินเดีย รวมทั้งกระจายไปยังเนปาล ภูฏาน และบังคลาเทศ		
		เมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัม และอินเดีย	(3) ร่วมมือกันระหว่าง 2 ประเทศในการจัดงานแสดงแฟชั่นเสื้อผ้า เพื่อเปิดโอกาสให้นักธุรกิจภายในภูมิภาคได้พบปะกัน		
		เมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ	(4) ตั้งศูนย์รวมแฟชั่นสาขา (Sub Fashion Center) เพื่อเป็นศูนย์ย่อยในการกระจายสินค้าสิ่งทอของไทยในพื้นที่ชายแดนอินเดีย และส่งไปขายในฝั่งพม่า		

ประเทศ	ยุทธศาสตร์	พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
พม่า	ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	เมืองมัณฑะเลย์	(1) ตั้งศูนย์กระจายสินค้าระดับประเทศ เพื่อขายสินค้าให้ผู้บริโภคในพม่า และ ขายให้แก่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย โดยการขนส่งทางบกไปยังด่าน ทามู – มอเรห์	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	1 – 2 ปี
	ตั้งโรงงานผลิตเสื้อผ้า	เมืองเมียวดี	(1) ตั้งโรงงานผลิตเสื้อผ้าในเมืองเมียวดี เพื่อใช้แรงงานในการผลิตที่มีค่าจ้างแรงงานถูกและมีจำนวนมากในพม่า โดยเสื้อผ้าที่ผลิตได้ ส่วนหนึ่งขายในพม่า อีกส่วนหนึ่งส่งกลับเข้ามาไทยเพื่อส่งออกไปขายยังต่างประเทศ	BOI ก.อุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมฯ	2– 3 ปี

4.3.1 ยุทธศาสตร์สนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย

1) ตั้งศูนย์ข้อมูล Industrial Intelligence Center of BIMSTEC – GMS – ASEAN

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
ประเทศสมาชิกบิมสเทค	(1) ตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาด้านต่างๆ แก่นักธุรกิจไทยที่ต้องการลงทุนในประเทศสมาชิกบิมสเทค โดยเฉพาะอย่างยิ่งอินเดียและพม่า เช่น แนวโน้มการค้าการลงทุน กฎระเบียบของแต่ละประเทศ กฎระเบียบภายใต้ข้อตกลงบิมสเทค GMS และอาเซียน การวิเคราะห์แนวโน้มตลาด และจัดเวทีเสวนาระหว่างนักลงทุนไทยที่ต้องการลงทุนในต่างประเทศ เป็นต้น (2) จัดทำห่วงโซ่อุปทานของการผลิตภายในภูมิภาค (Regional Supply Chain) เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างประเทศ (Pattern of Trade) ภายในภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการแสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงตั้งแต่สัดส่วนวัตถุดิบในการผลิตว่ามาจากในประเทศและต่างประเทศ (ประเทศใดเป็นสัดส่วนเท่าใด) เข้าสู่กระบวนการผลิตในประเทศ (พื้นที่ใดบ้าง) ส่งออกไปประเทศใด ใช้การขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ เป็นต้น	ก.อุตสาหกรรม BOI ก.พาณิชย์	1 – 2 ปี
พม่า	(3) กระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น รวมทั้งเจรจาแก้ไขปัญหาเรื่องการ เปิด – ปิด ด่านการค้าชายแดน	ก.ต่างประเทศ ก.พาณิชย์	1– 2 ปี

2) "รู้เขา รู้เรา" (Great Perception)

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย พม่า	(1) จัดตั้งหน่วยภาษาประเทศเพื่อนบ้านของไทย เพื่อให้นักธุรกิจที่สนใจเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเรียนรู้ภาษาเบื้องต้นของประเทศนั้นๆ ซึ่งจะเป็นการสร้างความรู้สึกที่ดีในการลงทุน และสื่อสารธุรกิจได้เข้าใจมากยิ่งขึ้น (2) พัฒนาหลักสูตรการค้าและการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐาน นโยบายของรัฐ กฎระเบียบ โอกาส และอุปสรรค เพื่อทำให้นักธุรกิจไทยรู้จักและเห็นโอกาสจากภูมิภาคนี้	สถาบันการศึกษา BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมฯ	1– 2 ปี

3) สร้างนักลงทุนอุตสาหกรรมมืออาชีพ (Thai Industrial Professional)

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
ประเทศสมาชิกบิมสเทค	(1) เสริมสร้างนักลงทุนอุตสาหกรรมมืออาชีพ ที่มีความกล้า อดทน และสามารถแก้ปัญหาหรือปรับเปลี่ยนการดำเนินธุรกิจได้อย่างคล่องตัวเหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆ ได้ทันท่วงที (2) สร้างความจริงใจในการลงทุนที่ไม่ควรหวังกอบโกยผลประโยชน์ฝ่ายเดียวซึ่งถือเป็นภาพลักษณ์ที่ไม่ดีในสายตานักลงทุนต่างชาติที่มีต่อนักลงทุนไทย (3) สนับสนุนให้ผู้ประกอบการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับในอาเซียนและประเทศต่างๆ (4) จัดเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์การลงทุน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถรับมือและปรับเปลี่ยนวิธีการลงทุนและการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม	BOI หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมฯ	1– 2 ปี

4) ผลักดันการเชื่อมโยง (Connectivity) การขนส่งระหว่างประเทศ

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
ไทย – พม่า – อินเดีย	สร้างระบบการเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างไทย-พม่า-อินเดีย ดังนี้ (1) ทางถนน: ผลักดันเส้นทาง Trilateral Highways เชื่อม NER ของอินเดีย พม่า ไทย (2) ทางอากาศ: ผลักดันเส้นทางการบินระหว่าง กูวาฮาติ – มัณฑะเลย์ – ย่างกุ้ง – กรุงเทพฯ (3) ทางรถไฟ: พัฒนาระบบการขนส่งทางรางระหว่าง อินเดีย – บังคลาเทศ –พม่า และระหว่าง กูวาฮาติ – มอเรห์ – ทามู (พม่า) (4) ทางน้ำ: สร้างโอกาสจากการเชื่อมโยงท่าเรือระหว่าง ท่าเรือซิตต่วย (Sittwe) – ท่าเรือจ้าวผิ่ว (Kyaukpyu) – เมืองกัลกัตตา (Kolkata)	ก.คมนาคม กรมศุลกากร	5– 10 ปี

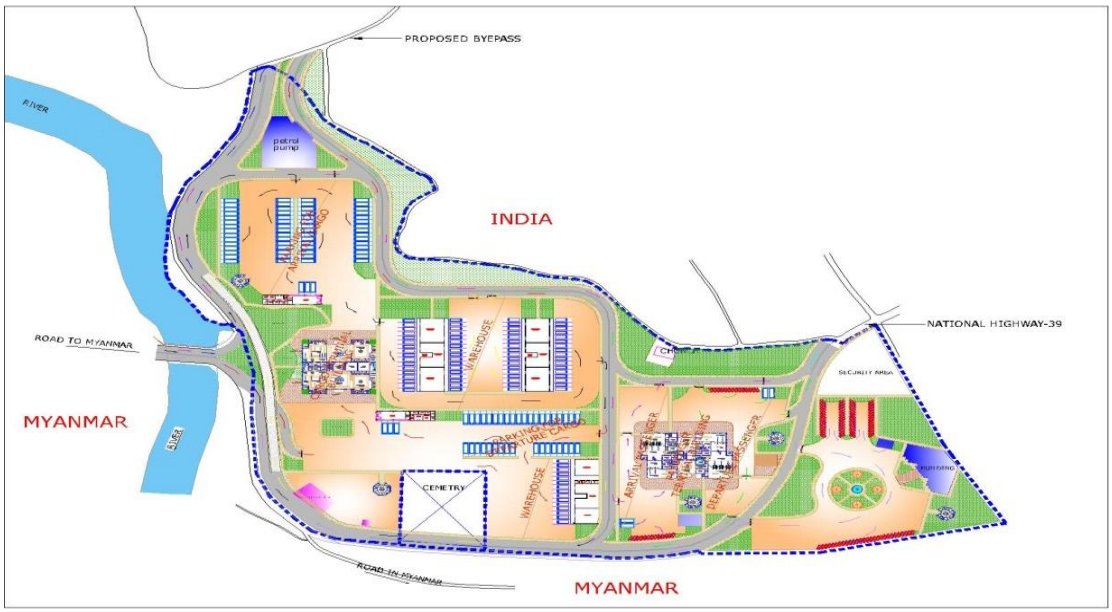
4) สนับสนุนการสร้างประตูการค้า (Gateway) และศูนย์คลังสินค้า (Warehousing Center)

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย	(1) สร้างศูนย์คลังสินค้าอุตสาหกรรมไทยในอินเดีย คือ NER Hub (North East Region Hub) ที่เมืองกูวาฮาติ (Guwahati) และมีศูนย์กระจายสินค้าย่อย หรือ Sub-Hub ณ เมืองอิมฟาล (Imphal) ในรัฐมณีปุระ (Manipur) และเมืองดีมาปุร (Dimapur) ของรัฐนาการ์แลนด์ (Nagaland)	ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมฯ	3 – 5 ปี
พม่า	(2) สร้างศูนย์คลังสินค้าอุตสาหกรรมไทยในพม่า ที่เมืองมันฑะเลย์ โดยสินค้าส่วนหนึ่งขายภายในเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจการค้าตอนบนของพม่า มีภูมิประเทศที่สามารถกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงได้สะดวก ทั้งไทย จีน อินเดีย ลาว และบังคลาเทศ นอกจากนี้ยังมีการคมนาคมสะดวกทั้งทางบกและอากาศ กล่าวคือมีสนามบินและถนนที่ตัดตรงจากย่างกุ้งสู่มัณฑะเลย์ ใช้เวลาเดินทางเพียง 8 ชั่วโมง (ภาพที่ 2)		



ภาพที่ 2 เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองมัณฑะเลย์ พม่า กับประเทศเพื่อนบ้าน

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย พม่า	(3) สำหรับสินค้าส่วนที่เหลือในศูนย์คลังสินค้าอุตสาหกรรมไทยในพม่า ที่เมืองมันฑะเลย์ จะไปขายยังรัฐ 8 สาวน้อยของอินเดีย (NER) ผ่านทางด่านทามู-มอเรห์ เนื่องจาก ณ ด่านมอเรย์ของอินเดียนั้นมีแผนที่จะสร้างศูนย์ศุลกากร (Integrated Check Post: ICP) ส่งผลให้ด่านทามู-มอเรห์จะกลายเป็นศูนย์กระจายสินค้าย่อย (Sub Trading Hub) อีกแห่งหนึ่งด้วย (ภาพที่ 3)	BOI ก.พาณิชย์ หอการค้าไทย	3 – 5 ปี
	(4) ปัจจุบันการค้า ณ ด่านทามู – มอเรย์ ยังคงเป็นแบบไม่เป็นทางการ กฎระเบียบต่างๆ ยังไม่ชัดเจน ดังนั้นไทย พม่า และอินเดีย ควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันให้ด่านทามู – มอเรห์ แห่งนี้เป็นด่านสากล และเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนของภูมิภาค (Tamu – Moreh Regional Trade Centre)	ก.ต่างประเทศ ก.พาณิชย์ กรมศุลกากร	2 – 3 ปี



ภาพที่ 3 โครงการสร้างศูนย์ศุลกากร (Integrated Check Post: ICP) ณ ด่านมอเรย์ อินเดีย

6) จัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาคอุตสาหกรรม 4 ฝ่าย

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
พม่า	แนวทางดังกล่าวนี้เป็นการให้ความสำคัญกับประเทศจีน เนื่องจากจีนเข้ามามีอิทธิพลต่อการพัฒนาในภูมิภาคนี้อย่างมากทั้งการต่างประเทศและเศรษฐกิจอุตสาหกรรม จึงควรจัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาคอุตสาหกรรม 4 ฝ่าย (Joint Industrial Committee of India – Myanma – Thailand – China: JIC) โดยคณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลและกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการในด้านการค้ารวมถึงการลงทุนด้วย	ก.ต่างประเทศ ก.อุตสาหกรรม BOI ก.พาณิชย์	1 – 3 ปี

7) ตั้ง “One Business Card” ระหว่าง ไทย – พม่า – อินเดีย

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
ไทย – พม่า – อินเดีย	ออกบัตรนักลงทุน หรือ Business Card เพื่อให้นักลงทุนสามารถผ่านเข้าออกทั้ง 3 ประเทศ (ไทย – พม่า – อินเดีย) ได้สะดวก และได้สิทธิพิเศษในการเข้ามาติดต่อการค้า และการลงทุนกับหน่วยงานต่างๆ ของทั้ง 3 ประเทศได้ทันที	ก.ต่างประเทศ ก.อุตสาหกรรม BOI	1 – 3 ปี

8) สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (Vivid Imagination)

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
ประเทศสมาชิกบิมสเทค	ปรับสถานะของไทยให้เป็นผู้ให้ โดยนำเอาตัวอย่างของจีนในการแสวงหาผลประโยชน์จากประเทศเพื่อนบ้าน โดยจีนเริ่มต้นด้วยการเข้าไปสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในทุกระดับ ทั้งระดับรัฐบาล และเอกชน และดำเนินการโดยการให้ความช่วยเหลือก่อน จากนั้นระยะต่อมาจึงเริ่มเจรจาด้านการลงทุน	ก.การต่างประเทศ ก.อุตสาหกรรม BOI	1 – 2 ปี

9) ทำการตลาดเชิงลึก (Market Segmentation)

พื้นที่เป้าหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี)
อินเดีย พม่า	ทำวิจัยตลาด (Market Survey) เพื่อทราบและเข้าใจรสนิยมของผู้บริโภคในท้องถิ่นต่างๆ ตลอดจนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการบริโภคในอนาคต เพื่อให้การผลิตสินค้ามาจำหน่ายตรงต่อความต้องการของผู้บริโภคอย่างแท้จริง	ก.อุตสาหกรรม BOI ก.พาณิชย์	2 – 3 ปี

5. เครือข่ายการผลิตและเส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างไทย – พม่า – อินเดีย

ผู้วิจัยได้พิจารณาถึงความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของตำแหน่งการผลิต (Production Nodes) ตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ (Logistics Nodes) และเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างจุดเหล่านั้น (Linkages) ซึ่งจากการศึกษา ทบทวนเอกสาร และการลงพื้นที่สำรวจ สามารถระบุชี้จุดร่วม (Nodes) ที่สำคัญในการเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์การค้าและการลงทุนภาคการผลิตระหว่างไทย – พม่า – อินเดีย (ดังแสดงในภาพที่ 4) ได้แก่

- ไทย ได้แก่
  1) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
  2) อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
  3) พื้นที่ภาคการผลิตหลักในส่วนกลาง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) และภาคตะวันออกของประเทศ
- พม่า ได้แก่
  1) เมืองย่างกุ้ง
  2) เมืองมัณฑะเลย์
- อินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่
  1) รัฐอัสสัม
  2) รัฐเมฆาลัย
  3) รัฐมณีปุระ
  4) รัฐตริปุระ



ภาพที่ 4 จุดร่วมที่สำคัญของเครือข่ายการผลิตระหว่างไทย พม่า และอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ

สำหรับความสัมพันธ์ของจุดร่วมดังกล่าวแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ตำแหน่งของการผลิตดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น และจุดร่วมของโลจิสติกส์ซึ่งได้แก่ ท่าเรือและด่านชายแดนต่างๆ ทั้งนี้จากเครือข่ายการเชื่อมโยงระหว่างไทย พม่า และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียต่างๆ สามารถระบุช่องทางที่เป็นไปได้ในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และเครือข่ายอุตสาหกรรมดังนี้

1) การเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตของไทยในกรุงเทพฯและปริมณฑล และภาคตะวันออกกับพม่า โดยการขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือกรุงเทพ/ท่าเรือแหลมฉบังของไทยสู่ท่าเรือย่างกุ้ง แล้วกระจายไปสู่ตลาดในประเทศ และอาจจะกระจายไปสู่ตลาดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียในช่องทางด่านชายแดนทามู – มอเรห์ไปสู่เมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ และกระจายไปสู่รัฐอื่นๆ ในภูมิภาค
2) การเชื่อมโยงฐานการผลิตของไทยในกรุงเทพฯและปริมณฑล ภาคตะวันออก และอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปสู่เมืองย่างกุ้ง โดยการขนส่งทางถนนผ่านช่องทางด่านแม่สอด – เมียวดี
3) การขนส่งสินค้าจากไทยผ่านด่านแม่สาย – ท่าขี้เหล็กไปยังเมืองมัณฑะเลย์และ/หรือเมืองย่างกุ้ง
4) การเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตของไทยในกรุงเทพฯและปริมณฑล และภาคตะวันออกกับอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพหรือแหลมฉบัง สู่ท่าเรือ

กัลกัตตา หรือท่าเรืออื่นๆ ของอินเดีย เช่น มุมไบและเชนไน แล้วขนส่งทางรถขนส่งสินค้าไปยังกูวาฮาติซึ่งเป็นเมืองหลักของรัฐอัสสัมและกระจายต่อไปสู่รัฐอื่นๆ ในภูมิภาคอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ

5) การเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตของไทยในกรุงเทพฯและปริมณฑล และภาคตะวันออกกับอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพหรือแหลมฉบัง สู่ท่าเรือจิตตะกอง ในบังคลาเทศ และขนส่งสินค้าทางถนนไปยังเมืองอกาทาลา รัฐตริปุระ แล้วส่งต่อไปยังศิลาจารย์ในรัฐอัสสัมซึ่งเป็นจุดร่วมที่จะกระจายสินค้าระหว่างรัฐอัสสัมและรัฐมณีปุระ

การเชื่อมโยงระหว่างรัฐเบงกอลตะวันตก พม่า และรัฐมิโซรัม ภายใต้โครงการ Kaladan Multi – Modal Transport ที่เชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างท่าเรือกัลกัตตา ในอินเดีย ท่าเรือซิตต่วยของพม่า เส้นทางถนนและส่งผ่านแม่น้ำกาลาดันที่ผ่านพม่าและรัฐมิโซรัม

6. การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงระหว่างไทย – พม่า – อินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ

6.1 เส้นทางโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าระหว่างไทย – พม่า – อินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ

6.1.1 เส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางบกระหว่างไทย – พม่า

1) กรุงเทพ – แม่สอด – เมียวดี – ย่างกุ้ง (AH1)

ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 1 มีระยะทางทั้งสิ้น 20,557 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเมืองโตเกียว (ญี่ปุ่น) – ปูซาน – โซล (เกาหลีใต้) – เปียงยาง (เกาหลีเหนือ) – ปักกิ่ง – หนานหนิง (สาธารณรัฐประชาชนจีน) – ฮานอย – โฮจิมินห์ (เวียดนาม) – พนมเปญ – ปอยเปต (กัมพูชา) – อรัญประเทศ-กรุงเทพฯ – แม่สอด (ไทย) – เมียวดี – ย่างกุ้ง – มัณฑะเลย์ – ทามู (พม่า) – มอเรห์ – อิมฟาล – กูวาฮาติ – กัลกัตตา – นิวเดลี (อินเดีย) – ละฮอร์ – รางัลปินดี – อิสลามาบัด (ปากีสถาน) – คาบูล (อัฟกานิสถาน) – เตหะราน (อิหร่าน) ไปสิ้นสุดที่อังการา (ตุรกี)

2) เส้นทางแม่สาย – ท่าขี้เหล็ก – ย่างกุ้ง (AH2)

ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 2 (AH2) ระยะทางทั้งสิ้น 13,177 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเดนพาซาร์-สุระบายา (อินโดนีเซีย) – สิงคโปร์ – กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) – สงขลา – กรุงเทพฯ – เชียงราย (ไทย) – มัณฑะเลย์ (พม่า) – ธาการ์ (บังคลาเทศ) – พาราณสี – นิวเดลี(อินเดีย) – ละฮอร์ (ปากีสถาน) – เตหะราน(อิหร่าน) ไปสิ้นสุดที่แบกแดด (อิรัก)

ประเด็นปัญหาที่สำคัญของการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับพม่าในเส้นทางดังกล่าวมิได้อยู่เพียงระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งเท่านั้น หากแต่รวมถึงความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศพม่าเนื่องจากสภาพถนนในประเทศพม่าที่ยังไม่ได้มาตรฐาน และถนนบางเส้นยังก่อสร้างไม่สมบูรณ์ทำให้รถขนส่งสินค้าชำรุดและประสบอุบัติเหตุได้ง่าย ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและ

ดูแลรถค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งยังพบปัญหาเรื่องรถบรรทุกสินค้าถูกดักปล้นระหว่างทาง โดนยึดสินค้า หรือโดนจับกุมอีกด้วย ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้าเข้าไปลงทุนในประเทศพม่า



ที่มา: ASAEN Logistics Network Map, 2008

ภาพที่ 5 ทางหลวงสายเอเชียในพม่าและจำนวนช่องทางจราจรในแต่ละเส้นทาง

6.1.2 เส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางทะเลระหว่างไทย – พม่า

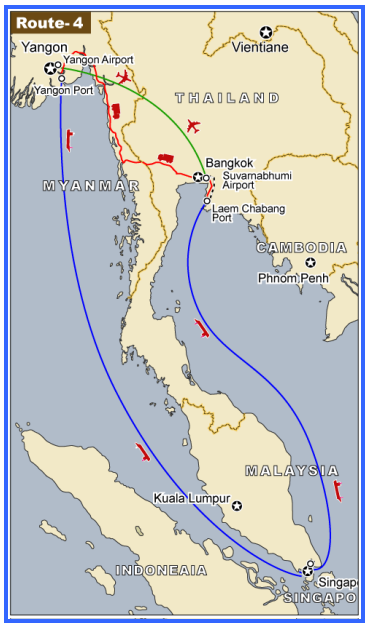
พม่ามีท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้งมีสัดส่วนร้อยละ 90 ของปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลของพม่า ปัจจุบันท่าเรือย่างกุ้งมีปริมาณขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นโดยตลอด สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีระวางบรรทุก 15,000 – 20,000 ตัน และตั้งเป้าว่าจะสามารถพัฒนาศักยภาพรองรับเรือสินค้าที่มีระวางบรรทุก 35,000 ตันในอนาคต

ท่าเรือทีละวา (Thilawa) ตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำย่างกุ้ง ห่างจากเมืองย่างกุ้งประมาณ 25 กิโลเมตร เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์เอนกประสงค์ ดำเนินการโดยบริษัท Hatchison Port Holdings (HPH) ซึ่งเป็นบรรษัทเอกชนสัญชาติฮ่องกง

นอกจากนี้ยังมีท่าเรืออื่นๆ ได้แก่ ท่าเรือซิตต่วย (Sittewe) รัฐยะไข่ ท่าเรือเมาะละแหม่ง และท่าเรือทวาย

1) ท่าเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือกรุงเทพ (ผ่านเส้นทางท่าเรือสิงคโปร์) – ท่าเรือย่างกุ้ง
2) ท่าเรือระนอง-ท่าเรือย่างกุ้ง

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบการขนส่งทางบกและทางทะเลในเส้นทางกรุงเทพฯ – ย่างกุ้ง

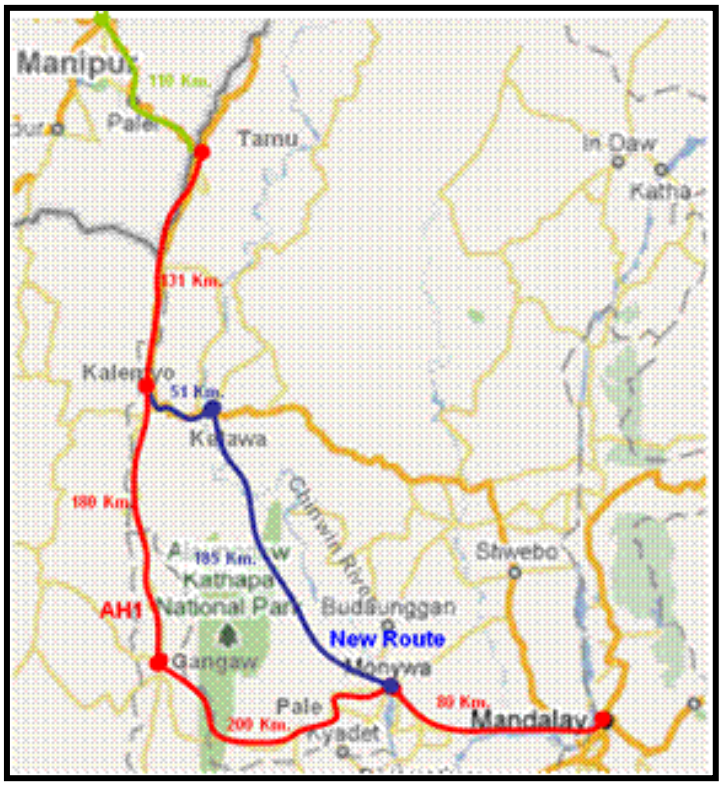


	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ช.ม.)	ต้นทุน (US$/TEU)	สภาพปัจจุบัน
ทางถนน	กรุงเทพฯ – แม่สอด	490	12 (วันที่ 1)	290	ดีมาก
	แม่สอด – กอกาแร็ก	75	4 (วันที่ 2)	440	แย่มาก
	กอกาแร็ก – ย่างกุ้ง	380	15 (วันที่ 3)		ดี
	รวม	**945**	**3 วัน**	**730**	
ทางทะเล	กรุงเทพฯ – ท่าเรือแหลมฉบัง	20 – 30	1 – 2	80	ดีมาก
	ท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือย่างกุ้ง	ประมาณ 400	20 วัน	1,000	-
	ท่าเรือย่างกุ้ง – ย่างกุ้ง	20 – 30	1 – 2	50	ดี
	รวม	**ประมาณ 450**	**ประมาณ 1 เดือน**	**1,130**	

ที่มา: ASAEN Logistics Network Map, 2006

➢ เส้นทางการขนส่งสินค้าภายในพม่า

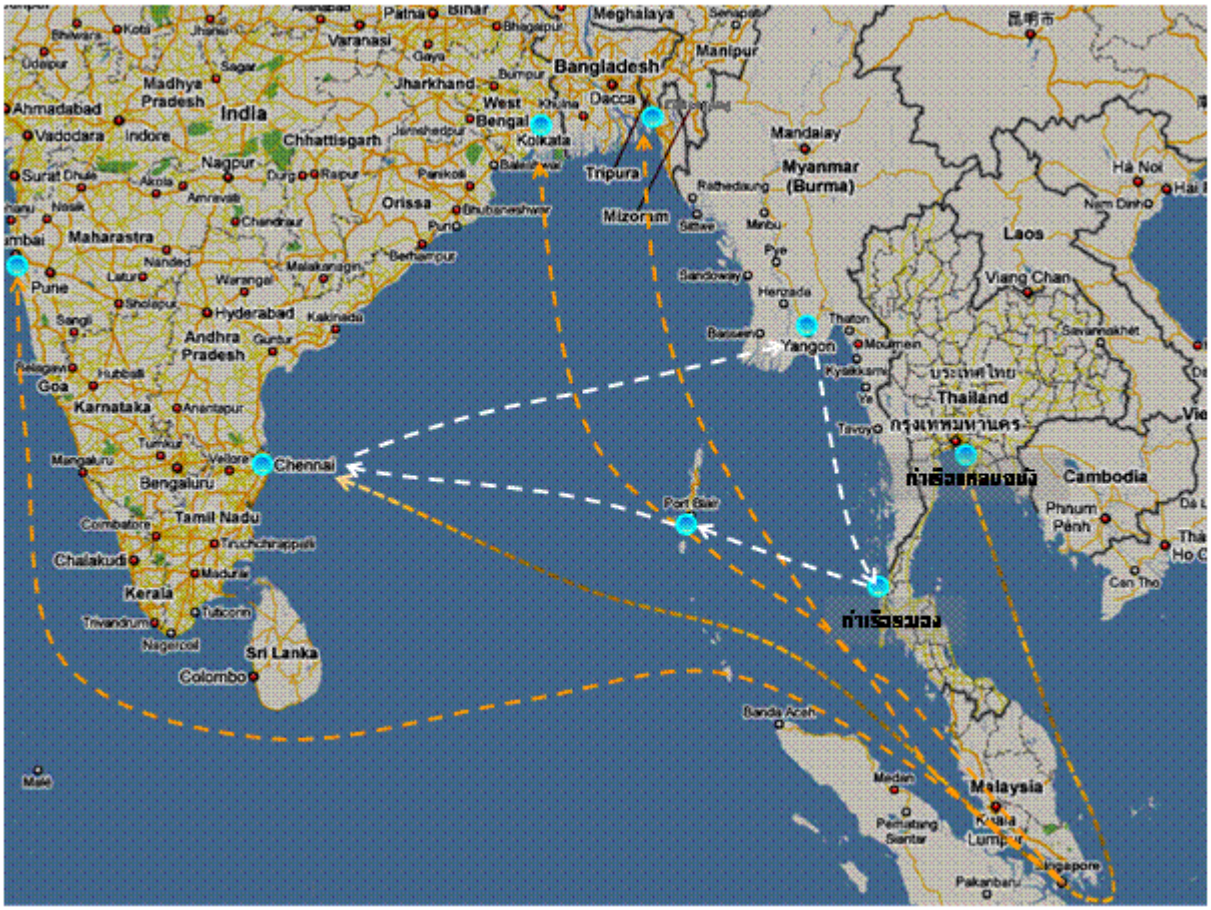
1) ทางหลวงตัดใหม่ย่างกุ้ง – พิว (Pyu) – เนปิดอว์ (Naypindaw) – มัณฑะเลย์ (Mandalay)
2) เส้นทางมัณฑะเลย์ (Mandalay) – โมนยวา (Monywa) – เกลาวา (Kelawa) – กาเลเมียว (Kalemyo) – ทามู (Tamu)/มอเรห์ (Moreh)



ภาพที่ 6 เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างมัณฑะเลย์ – ทามู

- เส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างไทย – อินเดีย
  - ท่าเรือกัลกัตตา (Port of Kolkata)
  - ท่าเรือมุมไบ (Port of Mumbai)
  - ท่าเรือเชนไน (Port of Chennai)

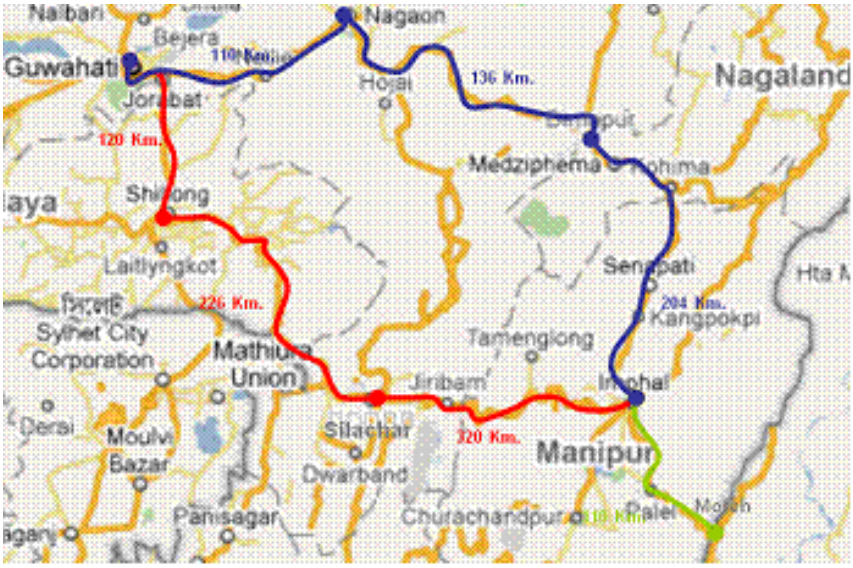
  1) ท่าเรือแหลมฉบัง/กรุงเทพ (ผ่านทางท่าเรือสิงคโปร์) – ท่าเรือกัลกัตตา – กูวาฮาติ (รัฐอัสสัม)
  2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ผ่านทางท่าเรือสิงคโปร์) – ท่าเรือเชนไน – กูวาฮาติ (รัฐอัสสัม)
  3) ท่าเรือกรุงเทพ/แหลมฉบัง (ผ่านทางท่าเรือสิงคโปร์/พอร์ตกลาง) – ท่าเรือจิตตะกอง (บังคลาเทศ) – อกาลาทา (รัฐตริปุระ)
  4) ท่าเรือระนอง-พอร์ตแบร์-ท่าเรือเชนไน-ท่าเรืออย่างกุ้ง



ภาพที่ 7 เส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างท่าเรือของไทย – ท่าเรือของอินเดียและบังคลาเทศ

➢ เส้นทางการขนส่งสินค้าภายในอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ

1) กูวาฮาติ (Guwahati) รัฐอัสสัม – ชิลลอง(Shillong) (รัฐเมฆาลัย) – ศิลาจาร (Silchar) – จิลิบาม (Silibam) – อิมฟาล (Imphal) รัฐมณีปุระ – ด่านมอเรห์/ทามู
2) กูวาฮาติ (Guwahati) รัฐอัสสัม – นากอน (Nagoan) – ดิมาปุระ (Dimapur) นากาแลนด์ – อิมฟาล (Imphal) รัฐมณีปุระ – ด่านมอเรห์/ทามู
3) อกาลาทา (Agarlata) รัฐตริปุระ – ศิลาจาร (Silchar) – จิลิบาม (Silibam) – อิมฟาล (Imphal) รัฐมณีปุระ – ด่านมอเรห์/ทามู



ภาพที่ 8 เส้นทางเชื่อมโยงเมืองกูวาฮาติ รัฐอัสสัมและเมืองอิมฟาล รัฐมณีปุระ

➢ **การเดินทางมายังจุดผ่านแดน ทามู – มอเรห์**

การเดินทางมายังจุดผ่านแดน ทามู – มอเรห์ สามารถเดินทางมาจากเมืองอิมฟาล (Imphal) รัฐมณีปุระของอินเดีย โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 39 (National Highway 39 หรือ NH 39) มาถึงจุดผ่านแดนซึ่งมีระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร หรือประมาณ 4 ชั่วโมง เนื่องจากเส้นทางครึ่งแรกเป็นทางราบผ่านแหล่งชุมชนต่างๆ และทุ่งนา สภาพผิวถนนมีทั้งเรียบ และเป็นหลุมเป็นบ่อ บางช่วงกำลังก่อสร้างเพื่อขยายช่องทางจราจร ส่วนครึ่งหลังเป็นภูเขาสูงชัน คดเคี้ยว และมีบางช่วงกำลังปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนนจึงต้องจำกัดความเร็ว

หากมาจากทางพม่า สามารถเดินทางมาได้ 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (Asian Highway 1 หรือ AH 1) จากเมืองมัณฑะเลย์ไปยังทามู มีระยะทางประมาณ 467 กิโลเมตร ดังนี้

- ลักษณะเส้นทางจากเมืองมัณฑะเลย์ ถึงเมือง Monywa มีระยะทางประมาณ 136 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางสองช่องทาง
- ในช่วงระหว่างเมือง Monywa ถึงเมือง Kalemyo มีระยะทางประมาณ 202 กิโลเมตร เป็นถนนหนึ่งช่องทาง บางช่วงเป็นถนนลาดยาและบางช่วงเป็นถนนลูกรัง
- ช่วงระหว่างเมือง Kalemyo ถึงเมืองทามู มีระยะทางประมาณ 129 กิโลเมตร ถนนเป็นคอนกรีตสองช่องทาง

นอกจากนี้ หากจะเดินทางต่อไปยังจุดผ่านแดน ทามู – มอเรห์ จะมีระยะทางอีกประมาณ 3 กิโลเมตร ถนนเป็นคอนกรีตสองช่องทาง



ภาพที่ 9 เส้นทางจากมัณฑะเลย์ไปยังด่านทามู

➢ โครงการพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงระหว่างไทย พม่าและอินเดีย

1) โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตอุตสาหกรรมทวาย
2) โครงการพัฒนาเส้นทางถนนสามฝ่าย ไทย – พม่า – อินเดีย
3) สะพานมิตรภาพไทย – พม่าข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
4) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเจียวเพียว (Kyauk Phyu) ท่อส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ
5) โครงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกาลาดัน (Kaladan Multi – Modal Transport)