

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงการค้าของประเทศไทยระหว่าง สหภาพเมียนมาร์ และ สปป.ลาว โดยมีเนื้อเกี่ยวข้องกับ ภาพรวมการค้าระหว่างทั้ง 2 ประเทศ สัดส่วนการค้าของทั้งสองประเทศในอาเซียนกับไทย สินค้านำเข้าส่งออกที่สำคัญ รวมถึง มูลค่าการค้า การค้าชายแดนและเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ ซึ่งเนื้อหาในส่วนนี้จะไปเกี่ยวข้องกับการค้าที่เกี่ยวข้องกับ บทบาทและโครงสร้างของผู้มีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานผลไม้ไทยในทั้งตลาดสหภาพเมียนมาร์ และ สปป.ลาว

1. สถานการณ์การค้ารวมของสหภาพเมียนมาร์และไทย

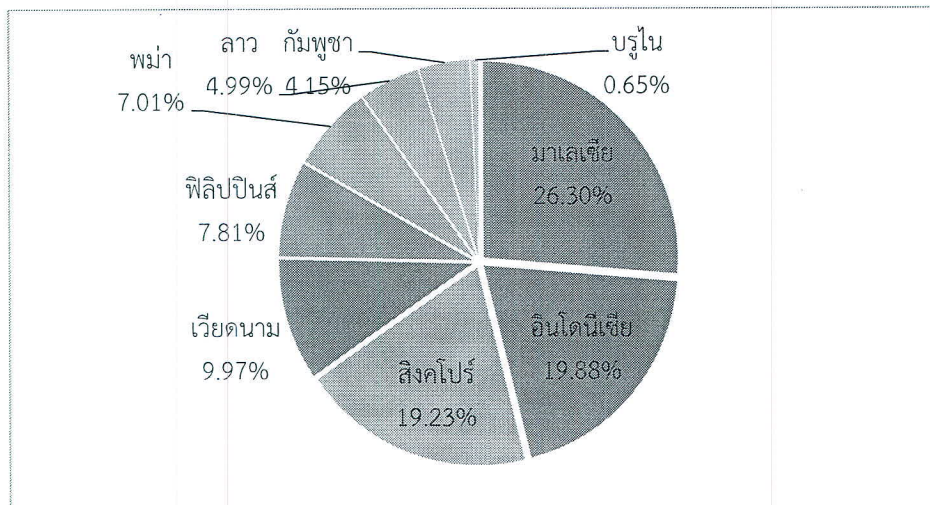
จากข้อตกลงความร่วมมือทางการค้า และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้ปัจจุบันสหภาพเมียนมาร์ได้มีการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้า เช่น การพัฒนาเส้นทางการขนส่งในสหภาพเมียนมาร์ ประกอบด้วย การคมนาคมทางถนน ท่าเรือ สนามบิน และรถไฟ เพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศอื่นในภูมิภาคใกล้เคียง และมุ่งเน้นนโยบายการเปิดการค้าและการลงทุน เพื่อรองรับการค้าและการลงทุนที่มีโอกาสเพิ่มขึ้นในอนาคต การพัฒนาและปรับปรุงภาพรวมเศรษฐกิจรวมถึงการปรับโครงสร้างสินค้าส่งออก-นำเข้าของสหภาพเมียนมาร์ การหาแนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง รวมถึงการตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพเมียนมาร์มีการขยายตัวมากขึ้น

โดยการค้าระหว่างประเทศของสหภาพเมียนมาร์ ในช่วงปี 2554-2556 การนำเข้าของสหภาพเมียนมาร์ส่วนใหญ่เป็นประเภทสินค้าบริโภค (Consumer Goods) รองลงมาเป็นสินค้าขั้นส่วน (Intermediate Goods) และสินค้าทุน (Capital Goods) โดยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดอยู่ที่ประมาณ 84,615 ล้านดอลลาร์ โดยแบ่งเป็นสัดส่วนของการส่งออก 49,106 ล้านดอลลาร์และการนำเข้า 35,508 ล้านดอลลาร์ ซึ่งส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศของสหภาพเมียนมาร์อยู่ในสถานะเกินดุลประมาณ 13,500 ล้านดอลลาร์ (1 ดอลลาร์ = 0.031 บาท) (Asian Development Bank 2013)

1.1 การค้าระหว่างประเทศของสหภาพเมียนมาร์และไทย

จากการศึกษาพบว่า สหภาพเมียนมาร์เป็นประเทศคู่ค้าของไทยอันดับที่ 18 ในตลาดโลกและเป็นคู่ค้าอันดับ 6 ในตลาดอาเซียน โดยในปี 2555 มีมูลค่าการค้ารวมกับไทยประมาณ 6,801 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 7 แบ่งเป็น มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากไทยของสหภาพเมียนมาร์อยู่ที่ 93,810 ล้านบาท และ มูลค่าการส่งออกสหภาพเมียนมาร์มายังประเทศไทย จำนวน 110,220 ล้านบาท (สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ 2556)

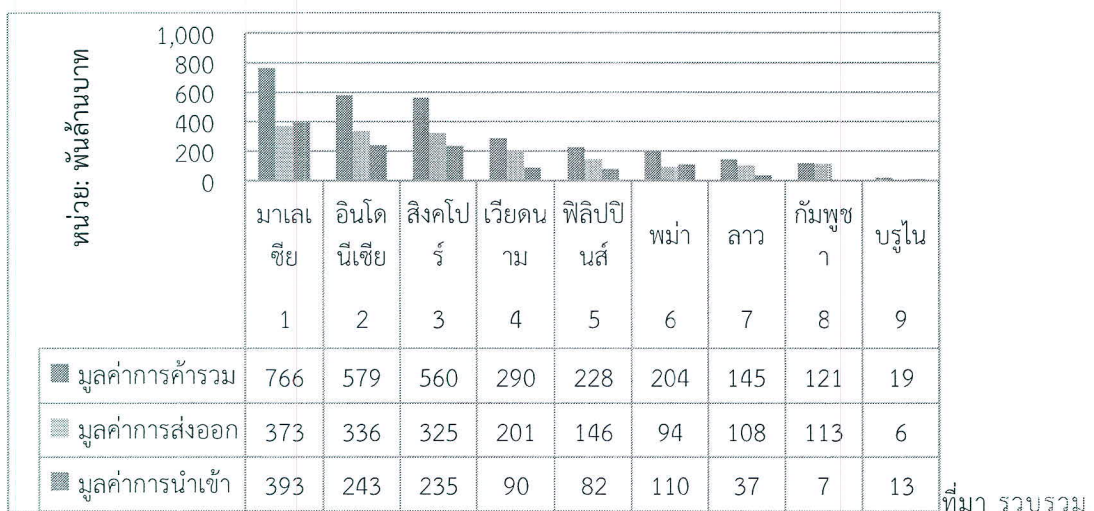
ถึงแม้ว่าสหภาพเมียนมาร์จะไม่ใช่อันดับประเทศคู่ค้าหลักด้านสินค้าเกษตรของไทยในปัจจุบัน แต่สหภาพเมียนมาร์มีทรัพยากรที่สำคัญหลายชนิดทั้งก๊าซธรรมชาติหรือไม่ว่าจะเป็นไม้ แร่ต่างๆ จึงทำให้สหภาพเมียนมาร์มีโอกาสที่จะขยายตัวทางเศรษฐกิจและการตลาดได้เพิ่มมากขึ้นหลังจากมีการลดภาษีการนำเข้าส่งออกในกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่ได้ทำข้อตกลงไว้ อย่างไรก็ตามหากมองในภาพรวม สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์มีอัตราการขยายตัวทางมูลค่าทางการค้าที่เพิ่มขึ้นทุกปี สินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปสหภาพเมียนมาร์ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม ปูนซีเมนต์ เหล็ก เคมีภัณฑ์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผ้าผืน และ สินค้าอื่นๆ อีกหลายชนิด สัดส่วนมูลค่าการส่งออกได้แก่น้ำมันสำเร็จรูป คิดเป็นร้อยละ 26 เครื่องดื่ม คิดเป็นร้อยละ 17 เครื่องจักรและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล คิดเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการส่งออกสินค้าชนิดอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 40 เนื่องมาจากประชาชนในสหภาพเมียนมาร์เชื่อมั่นว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพและน่าเชื่อถือ จึงนิยมนำเข้าสินค้าจากไทยทั้งน้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม หรือแม้กระทั่งเครื่องจักร (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือของศุลกากร 2556) ดังรูปที่ 1 ที่แสดงถึงสัดส่วนการค้าของไทยกับประเทศในอาเซียน ในปี 2555



ที่มา: คำนวณโดย ผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก Global Trade Atlas – กรมศุลกากร, 2556

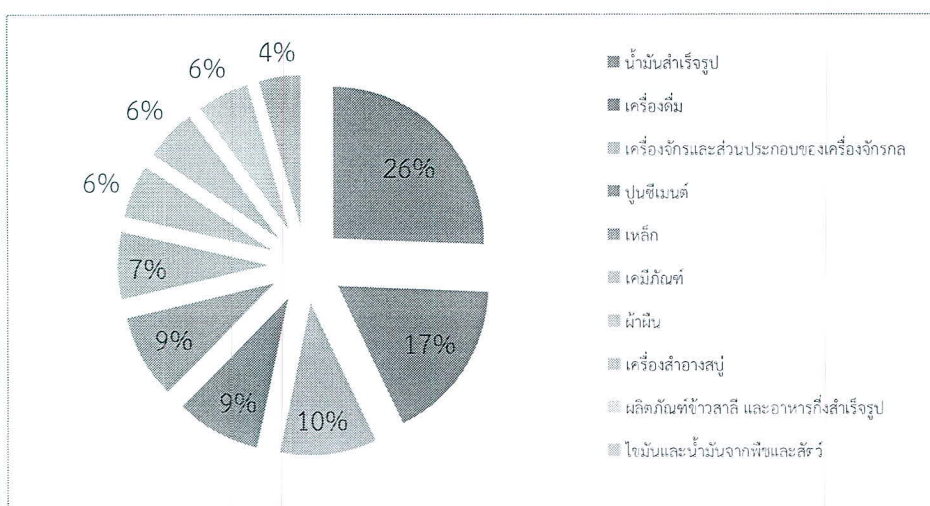
รูปที่ 1 สัดส่วนการค้าประเทศไทยกับ ประเทศในอาเซียนปี 2555

จากรูปที่ 1 และรูปที่ 2 แสดงถึงสัดส่วนการค้าประเทศไทยกับประเทศในอาเซียนปี 2555 จะเห็นได้ว่ามาเลเซีย เป็น คู่ค้าหลักที่มีสัดส่วนทางการค้าสูงสุด โดยมูลค่าการค้ารวม ถึง 766 พันล้านบาท มีมูลค่าการส่งออก 373 พันล้านบาท และมีมูลค่านำเข้า 393 พันล้านบาท (คิดเป็น 26%) ส่วนรองลงมา คืออินโดนีเซีย มีมูลค่ารวม 579 พันล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 336 พันล้านบาท และ มูลค่าการนำเข้า 243 พันล้านบาท (คิดเป็น 20%) อันดับสามคือ สิงคโปร์ มีมูลค่าการค้ารวม กับประเทศไทย 560 พันล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 325 พันล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้า 235 พันล้านบาท (คิดเป็น 19%) และตามด้วยฟิลิปปินส์ 8% สหภาพเมียนมาร์ 7% ตามลำดับ



รูปที่ 2 การค้าของไทยกับคู่ค้าในอาเซียน ปี 2555

ถ้าหากพิจารณาจากแผนภูมิสัดส่วนการส่งออกของไทยไปยังสหภาพเมียนมาร์ รูปที่ 3 จะพบว่า น้ำมันสำเร็จรูป เป็นสินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามากที่สุด รองลงมาคือเครื่องตีม เครื่องจักรและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล ปูนซีเมนต์ เหล็กเคมีภัณฑ์ ตามลำดับ ส่วนที่เหลือจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกน้อย ได้แก่ ผ้าผืน เครื่องสำอางค์สบู่ ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี อาหารกึ่งสำเร็จรูป และไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์



ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ข้อมูลจากกรมศุลกากร, 2556

รูปที่ 3 โครงสร้างสินค้าส่งออกสำคัญระหว่างไทย-สหภาพเมียนมาร์ ปี 2555

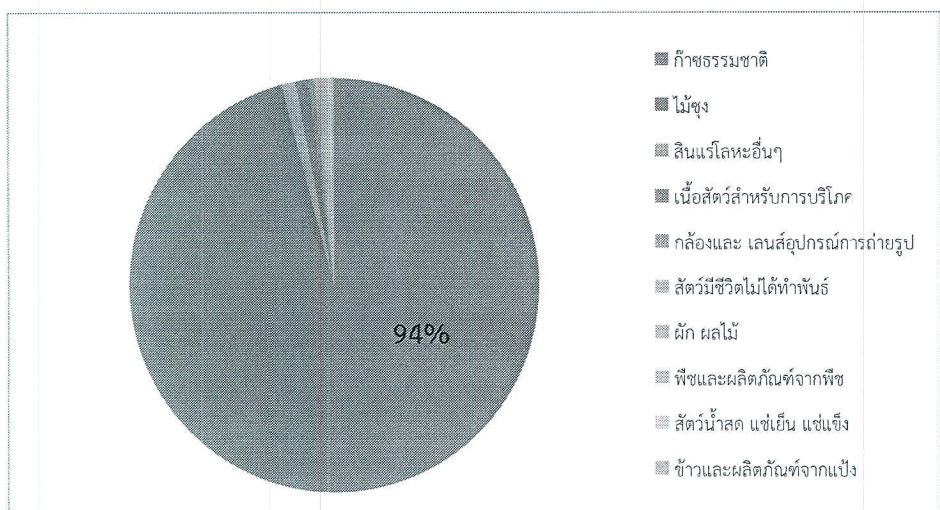
ตารางที่ 1 ตารางแสดงมูลค่าสินค้าการส่งออก 10 รายการหลักระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ปี 2555

ลำดับที่	รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)
1	น้ำมันสำเร็จรูป	14,203.90
2	เครื่องดื่ม	9,600.40
3	เครื่องจักรและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	5,825.60
4	ปูนซีเมนต์	5,044.40
5	เหล็ก	4,949.20
6	เคมีภัณฑ์	3,954.00
7	ผ้าผืน	3,202.50
8	เครื่องสำอาง	3,121.50
9	ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี และอาหารกึ่งสำเร็จรูป	3,090.40
10	ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	2,516.50

ที่มา กรมศุลกากร 2556

ในปี 2555 สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากสหภาพเมียนมาร์ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ไม้ซุง สินแร่โลหะ เนื้อสัตว์ กล้องถ่ายรูปและเลนส์ สัตว์มีชีวิต ผัก ผลไม้ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช มีมูลค่าทางการค้ามากกว่า 200,000 ล้านบาท สัดส่วนการนำเข้าจากสหภาพเมียนมาร์ 10 รายการแรกของสินค้าทั้งหมด มีก๊าซธรรมชาติที่มีมูลค่าการนำเข้ามากถึง 94% (รูปที่ 4) ส่วนสินค้าอื่น มีการนำเข้าไทยในมูลค่าที่ไม่มากนักเมื่อเทียบกับก๊าซธรรมชาติ นับเป็นมูลค่าประมาณ 106,970.10 ล้านบาท (ตารางที่ 2)

การค้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์นั้น มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากรูปที่ 4 และ ตารางที่ 2 แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่ดีทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์ อย่างไรก็ตามในภาพรวมทางการค้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์นั้น ไทยเป็นฝ่ายที่ขาดดุลการค้าอันเนื่องมาจากการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจำนวนมาก



ที่มา จำนวนโดยผู้วิจัย โดยใช้ข้อมูลจากกรมศุลกากร, 2556

รูปที่ 4 โครงสร้างสินค้านำเข้าสำคัญจากสหภาพเมียนมาร์

ตารางที่ 2 ตารางแสดงมูลค่าสินค้าการนำเข้า 10 รายการหลักระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ปี 2555

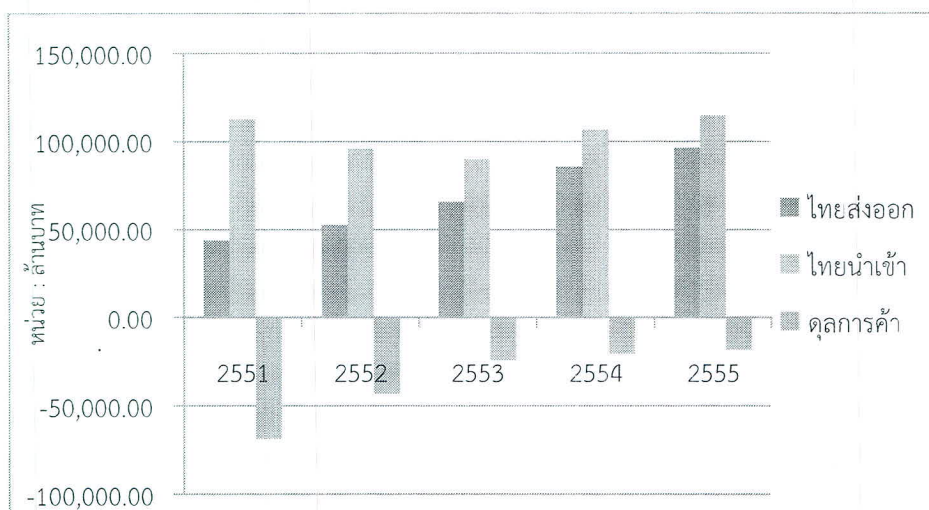
ลำดับที่	รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)
1	กษัตริธรรมชาติ	106,970.10
2	ไม้ซุง	2,465.00
3	สินแร่โลหะอื่นๆ	1,218.70
4	เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	1,155.00
5	กล้องและเลนส์อุปกรณ์การถ่ายรูป	555.40
6	สัตว์มีชีวิตไม่ได้ทำพันธุ์	443.60
7	ผัก ผลไม้	432.30
8	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	381.10
9	สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง	265.30
10	ข้าวและผลิตภัณฑ์จากแป้ง	201.40

ที่มา กรมศุลกากร, 2556

ตารางที่ 3 การค้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ระหว่างปี 2551-2555

รายการ	2551	2552	2553	2554	2555
การส่งออก	43,859.02	52,652.37	65,631.18	85,879.95	96,526.45
อัตราการขยายตัว		20.05	24.65	30.85	12.4
การนำเข้า	112,426	95,975.92	90,000.45	106,11.02	114,819.51
อัตราการขยายตัว		-14.63	-6.23	18.34	7.8
ดุลการค้า	-68,566.98	-43,323.55	-24,369.27	-20,631.07	-18,293.06

ที่มา กระทรวงพาณิชย์, 2556



ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์, 2556

รูปที่ 5 แสดงมูลค่าการส่งออก นำเข้า และดุลการค้า ระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ (หน่วย: ล้านบาท)

1.2 การค้าชายแดนระหว่างไทยและสหภาพเมียนมาร์

การค้าชายแดน ถือเป็นช่องทางการค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นช่องทางที่สำคัญในการสร้างรายได้ให้กับทั้งสองประเทศเป็นอย่างมาก การค้าชายแดนของสหภาพเมียนมาร์อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ Department of Border Trade สังกัดกระทรวงพาณิชย์ การค้าชายแดนของสหภาพเมียนมาร์ ถือเป็นรูปแบบการค้าระหว่างประเทศที่สร้างรายได้ให้กับสหภาพเมียนมาร์มากที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากสหภาพเมียนมาร์มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ และสหภาพเมียนมาร์ยังมีทรัพยากรที่เป็นที่ต้องการของประเทศคู่ค้าอื่นๆเช่นกัน

จากสถิติการนำเข้า-ส่งออกและการค้าชายแดน ในปี 2555 พบว่า สหภาพเมียนมาร์เป็นคู่ค้าอันดับ 18 ของประเทศไทย มีมูลค่าการค้ารวม 6,801 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ 2556) ซึ่งสามารถแยกการค้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ได้เป็น 2 รูปแบบหลัก คือ การนำเข้าส่งออกแบบปกติ และการค้าชายแดน

ภาวะการค้าชายแดนไทย-สหภาพเมียนมาร์ ในปี 2555 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจาก ปี 2554 มูลค่า 16,096.27 ล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 9.8 จำแนกเป็น การส่งออก 69,975.66 ล้านบาท และการนำเข้า มูลค่า 110,495.87 ล้านบาท (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย กับสหภาพเมียนมาร์

ปี	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตราการ ขยายตัว	ส่งออก	อัตราการ ขยายตัว	นำเข้า	อัตราการ ขยายตัว	หน่วย: ล้านบาท	
							ดุลการค้า	อัตราการ ขยายตัว
2550	97,450.79	-	22,180.53	-	75,270.26	-	-53,089.73	-
2551	143,700.95	47.46	35,197.59	58.69	108,503.35	44.15	-73,305.76	38.08
2552	134,766.39	-6.22	42,604.39	21.04	92,162.01	-15.06	-49,557.62	-32.40
2553	137,869.29	2.30	50,854.43	19.36	87,014.86	-5.58	-36,160.43	-27.03
2554	164,375.26	19.23	60,599.26	19.16	103,776.00	19.26	-43,176.74	19.40
2555	180,471.53	9.79	69,975.66	15.47	110,495.87	6.48	-40,520.21	-6.15

ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ, 2556

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์นั้น มีมูลค่าการค้ามากถึง 180,471.53 ล้านบาท (ตารางที่ 5) และจากการศึกษาข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก จากด้านการค้าชายแดนระหว่างไทยและสหภาพเมียนมาร์ ทั้งหมด 7 จังหวัด รวม 9 ด้าน พบว่า จังหวัดที่มีมูลค่าการค้ามากที่สุด ได้แก่ กาญจนบุรี มีมูลค่า 108,711.03 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 60.24 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมดของไทยและสหภาพเมียนมาร์ รองลงมา คือ จังหวัดตาก มีมูลค่า 39,376.89 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.82 และ ด้านระนองมีมูลค่า 19,996.43 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.08 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สถิติการค้าชายแดนไทย สหภาพเมียนมาร์ 2554-2555 แยกตามรายด้านและจังหวัด (หน่วย: ล้านบาท)

จังหวัด	ด้าน	ประเภท	ปี		อัตราการ ขยายตัว(%)
			2554	2555	
กาญจนบุรี	ด้านศุลกากรสังขละบุรี (ศก.1)	มูลค่ารวม	104,365.74	108,711.03	4.16
		ส่งออก	3,671.33	1,619.03	-55.9
		นำเข้า	100,694.40	107,092.00	6.35
		ดุลการค้า	-97,023.07	-105,472.97	-8.71
เชียงราย	ด้านศุลกากรเชียงแสน (ศก.3)	มูลค่ารวม	2,452.96	2,532.50	3.24
		ส่งออก	2,446.80	2,532.30	3.49
		นำเข้า	6.16	0.2	-96.75
		ดุลการค้า	2,440.64	2,532.10	3.75
	ด้านศุลกากรแม่สาย (ศก.3)	มูลค่ารวม	9,774.76	9,558.86	-2.21
		ส่งออก	9,660.00	9,443.06	-2.25
		นำเข้า	114.75	115.81	0.92
		ดุลการค้า	9,545.25	9,327.25	-2.28
เชียงใหม่	ด้านศุลกากรเชียงดาว (ศก.3)	มูลค่ารวม	0	28.62	N/A
		ส่งออก	0	28.62	N/A
		นำเข้า	0	0	N/A

จังหวัด	ด้าน	ประเภท	ปี		อัตราการขยายตัว(%)
			2554	2555	
		ดุลการค้า	0	28.62	N/A
ตาก	ด้านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	มูลค่ารวม	22,105.15	39,376.89	78.13
		ส่งออก	21,216.45	37,966.31	78.95
		นำเข้า	888.7	1,410.58	58.72
		ดุลการค้า	20,327.74	36,555.73	79.83
ประจวบคีรีขันธ์	ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ (ศภ.1)	มูลค่ารวม	41.65	74.71	79.37
		ส่งออก	19.83	47.36	138.82
		นำเข้า	21.82	27.34	25.34
		ดุลการค้า	-1.98	20.02	1,109.28
แม่ฮ่องสอน	ด้านศุลกากรแม่สะเรียง (ศภ.3)	มูลค่ารวม	108.83	66.93	-38.5
		ส่งออก	77.84	39.07	-49.81
		นำเข้า	31	27.86	-10.12
		ดุลการค้า	46.84	11.21	-76.07
	ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน (ศภ.3)	มูลค่ารวม	190.08	125.56	-33.94
		ส่งออก	173.81	104.5	-39.88
		นำเข้า	16.26	21.06	29.47
ระนอง	ด้านศุลกากรระนอง	มูลค่ารวม	25,334.08	19,996.43	-21.07
		ส่งออก	23,331.17	18,195.41	-22.01
		นำเข้า	2,002.91	1,801.02	-10.08
		ดุลการค้า	21,328.26	16,394.39	-23.13
จังหวัดอื่นๆ	ด้านศุลกากรส่วนกลาง คลังฯ. ดับบลิวเอฟเอ็กซ์(EXPRESS)	มูลค่ารวม	0	0	N/A
		ส่งออก	0	0	N/A
		นำเข้า	0	0	N/A
		ดุลการค้า	0	0	N/A
	ด้านศุลกากรส่วนกลาง ด้านศุลกากรแม่กลอง (ศภ.1)	มูลค่ารวม	2.03	0	-100
		ส่งออก	2.03	0	-100
		นำเข้า	0	0	N/A
		ดุลการค้า	2.03	0	-100
	ด้านศุลกากรส่วนกลาง บริษัท เอ็ม. เอส. เทอมินัล จำกัด	มูลค่ารวม	0	0	N/A
		ส่งออก	0	0	N/A

จังหวัด	ด้าน	ประเภท	ปี		อัตราการขยายตัว(%)
			2554	2555	
		นำเข้า	0	0	N/A
		ดุลการค้า	0	0	N/A
	รวม	มูลค่ารวม	164,375.26	180,471.53	9.79
		ส่งออก	60,599.26	69,975.66	15.47
		นำเข้า	103,776.00	110,495.87	6.48
		ดุลการค้า	-43,176.74	-40,520.20	6.15

ที่มา กรมการค้าต่างประเทศ: การค้าชายแดนไทย-สหภาพเมียนมาร์, 2556

ทั้งนี้หากพิจารณาถึงประเภทสินค้าที่ทำการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์ แยกตามด้านชายแดน พบว่า สินค้าประเภทสินค้าเกษตร อาทิ ส้มสด ประเทศไทยจะมีการนำเข้าจากสหภาพเมียนมาร์ ผ่านด่านแม่สาย จ. เชียงราย (ตารางที่ 6) แต่จากสถิติการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยไปยังสหภาพเมียนมาร์ พบว่า ในปัจจุบันสถิติการส่งออกสินค้าเกษตรไปยังสหภาพเมียนมาร์ยังมีไม่มากนัก แต่จากการลงพื้นที่สำรวจ และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในโซ่อุปทานพบว่า สินค้าเกษตรของไทยมีแนวโน้มการส่งออกที่เพิ่มสูงขึ้นไปยังสหภาพเมียนมาร์ผ่านการค้าระบบการค้าชายแดน ซึ่งด้านการค้าชายแดนที่สำคัญสำหรับการค้าสินค้าเกษตรระหว่างสหภาพเมียนมาร์และไทยในปัจจุบัน คือ ด่านแม่สาย จ.เชียงราย ด่านแม่สอ ด จ.ตาก แต่ทั้งนี้ยังมีปริมาณที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าอื่น

ตารางที่ 6 สินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ แยกตามด้าน

ด้าน	สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปสหภาพเมียนมาร์	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากสหภาพเมียนมาร์
ด่านสังขละบุรี จ.กาญจนบุรี	-	ก๊าซธรรมชาติ
ด่านแม่สอ จ.ตาก	ผงชูรส, น้ำมันดีเซล, น้ำมันพืช, รถจักรยานยนต์ และสินค้าเกษตร	สิ่งประดิษฐ์ที่ทำด้วยไม้ สินค้าเกษตร, ผลิตภัณฑ์ประมง, โคกระบือมีชีวิต
ด่านระนอง จ.ระนอง	น้ำมันเชื้อเพลิง, เครื่องดื่มต่างๆ , น้ำมันพืช, เหล็ก, อุปกรณ์การประมง	สัตว์น้ำ, สินแร่, ถ่านไม้, ปลาป่น, กระเพาะปลา, ไม้แปรรูป, หินที่ย่อยแล้ว
ด่านแม่สาย จ.เชียงราย	น้ำมันเชื้อเพลิง แผ่นเหล็กชุบสังกะสี, ยางรถยนต์, ยารักษาโรค, ปูนซีเมนต์, บัตรเติมเงิน, ก๊าซ LPG , อะไหล่รถจักรยานยนต์ สินค้าเกษตร และสินค้าเบ็ดเตล็ดทั่วไป	สินค้าเกษตร, ของป่า, สินแร่ต่างๆ, โคกระบือมีชีวิต, กระเทียม, เสื้อผ้าสตรี, ผลส้มสด, เป็ดลูกไม้, รัตนชาติที่ยังไม่ตกแต่ง, เครื่องจักรเก่าใช้แล้ว, สินค้าเบ็ดเตล็ดทั่วไป
ด่านแม่ฮ่องสอน จ.แม่ฮ่องสอน	เสื้อผ้าเก่าใช้แล้ว, สุราต่างประเทศ, รองเท้าแตะฟองน้ำ, สินค้าอุปโภคบริโภค, รถบรรทุกเก่าใช้แล้ว, หลอดฟลูออเรสเซนต์ไม่เกิน 100 วัตต์ เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องใช้ไฟฟ้า และหลอดไฟฟ้าแบบตรง	สิ่งประดิษฐ์ที่ทำด้วยไม้, กระบือมีชีวิต, พริกแห้ง, วงล้อเกวียน, น้ำมันงา

ที่มา จากการรวบรวมข้อมูล สำรวจและสัมภาษณ์โดย ผู้วิจัย รวมถึงข้อมูลจากกรมศุลกากรและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

1.3 เส้นทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสหภาพเมียนมาร์

สหภาพเมียนมาร์มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ บังคลาเทศ อินเดีย จีน สปป.ลาว และไทย ในแต่ละปีมีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างสหภาพเมียนมาร์กับประเทศคู่ค้าในชายแดนได้แก่ จีน ไทย บังคลาเทศ และอินเดีย โดยมีมูลค่าการค้ามากถึงประมาณ 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2552 จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 664.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าการนำเข้า 719.329 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (JIFFA, กรมการค้าชายแดน กระทรวงพาณิชย์สหภาพเมียนมาร์) ซึ่งสามารถแสดงเป็นสถิติการค้าชายแดนของสหภาพเมียนมาร์ได้ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 มูลค่าการค้าชายแดนของสหภาพเมียนมาร์ (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

ประเทศคู่ค้า	ส่งออก/นำเข้า	ปี			สัดส่วน(%)
		2553	2554	2555	
จีน	ส่งออก	555.48	490.85	500.16	74.77
	นำเข้า	421.95	495.75	576.65	74.97
ไทย	ส่งออก	148.96	137.86	139.22	20.60
	นำเข้า	155.78	189.49	135.43	24.11
บังคลาเทศ	ส่งออก	31.33	23.11	17.18	3.46
	นำเข้า	1.20	1.55	1.30	0.20
อินเดีย	ส่งออก	10.91	5.49	7.79	1.17
	นำเข้า	3.92	4.40	5.95	0.72
รวม	ส่งออก	746.68	657.30	664.35	100
	นำเข้า	582.85	691.18	719.33	100

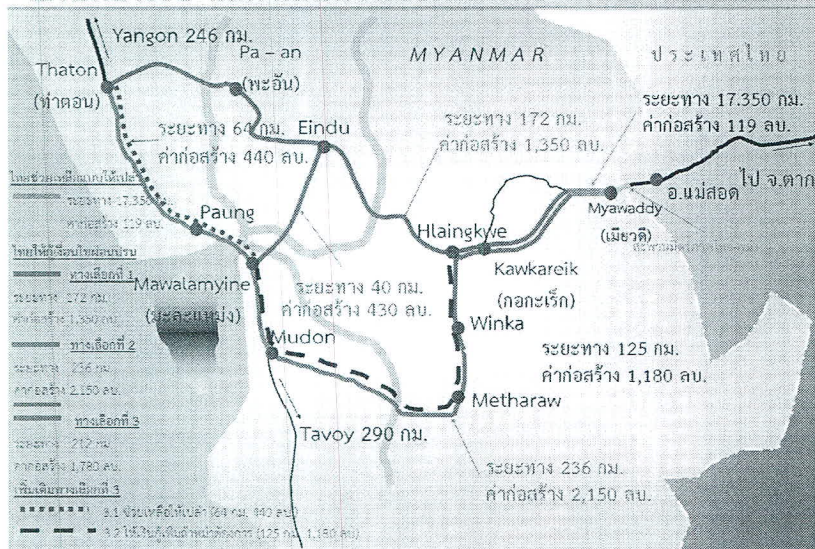
ที่มา JIFFA, กรมการค้าชายแดน กระทรวงพาณิชย์สหภาพเมียนมาร์, 2556

การค้าชายแดนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านของสหภาพเมียนมาร์นั้นใช้การขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่โดยใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า ซึ่งชายแดนที่สำคัญ ที่มีมูลค่าการค้าสูง ได้แก่ เมืองมูเซ ที่มียชายแดนติดกับประเทศจีน เมืองตามูมียชายแดนติดกับประเทศอินเดีย เมืองเมียวดีมีชายแดนติดต่อกับอำเภอแม่สอดประเทศไทยนอกจากนี้ ยังมีเมืองท่าขี้เหล็กมีมียชายแดนติดต่อกับ อ.แม่สาย จ.เชียงราย ประเทศไทย

การส่งออกสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดสหภาพเมียนมาร์นั้น ส่วนใหญ่จะใช้ช่องทางการตลาดผ่านผู้ค้าคนกลางตามชายแดน โดยผู้ประกอบการส่งออกผ่านชายแดนที่สำคัญ อาทิ อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก อำเภอแม่สายและเชียงแสนจังหวัดเชียงราย และด่านศุลกากรระนอง สินค้าที่ส่งออกผ่านทางด่านศุลกากรแม่สอด จะถูกส่งต่อไปยังเมืองเมียวดี และกระจายไปสู่ตลาดผู้บริโภคในสหภาพเมียนมาร์

เส้นทางการค้าชายแดนที่นิยมใช้ในการขนส่ง ได้แก่ เส้นทางบกโดยถ้าขนส่งทางด่านชายแดนแม่สอด ใช้เส้นทางแม่สอด-เมียวดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R9 ด่านแม่สอดนี้เป็นด่านที่สร้างรายได้ในการส่งออกให้แก่ประเทศมากที่สุดเมื่อเทียบกับด่านในจังหวัดอื่นๆ ด่านพรมแดนแม่สอด-เมียวดีนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของศุลกากรแม่สอดเปิดให้ผ่านแดนได้ทุกวันในช่วงเวลา 06.30-18.00 น. ไม่เว้นวันหยุดราชการ สำหรับเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและสหภาพเมียนมาร์ทางชายแดนแม่สอด-เมียวดีนั้นมีเส้นทางเชื่อมโยงจากเมียวดีไปยังเมืองย่างกุ้ง โดยผ่านเมืองกอกะเร็ก พะอัน และท่าตอน หรืออีกเส้นทางหนึ่ง ได้แก่ เมียวดี กอกะเร็ก เมาะละหม่ง ท่าตอน และมุ่งสู่เมืองย่างกุ้งซึ่งเป็นศูนย์กลางในการค้าขายของประเทศเช่นกัน เส้นทางดังกล่าวมีขอบเขตดังรูปที่ 6 ต่อไปนี้

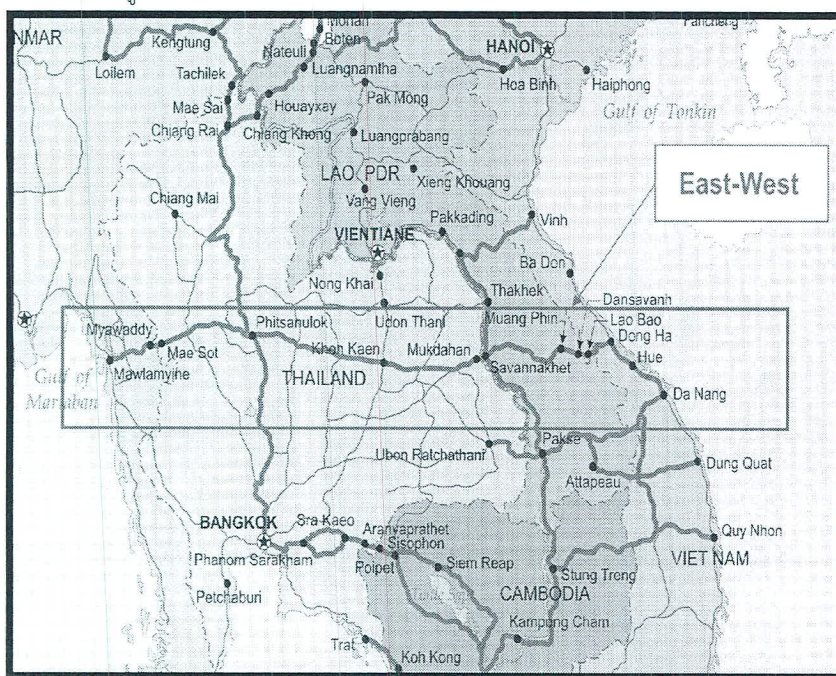
แผนที่สังเขป แสดงเส้นทางเชื่อมโยงไทย - สหภาพเมียนมาร์



ที่มา หอการค้าจังหวัดตาก, 2556

รูปที่ 6 เส้นทางการค้าแม่สอด-ย่างกุ้ง

เส้นทางการค้าชายแดนแม่สอด-เมียวดีนอกจากจะเป็นด้านการค้าที่สร้างมูลค่าในการส่งออกให้แก่ประเทศไทยสูงแล้ว เส้นทางนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของประเทศไทยและทำการค้ากับสปป.ลาวได้เช่นกัน เส้นทางนี้ชื่อว่าเส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) มีจุดเริ่มต้นที่ เมืองเมียวดีของสหภาพเมียนมาร์ ผ่านด้านการค้าชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก ตัดผ่านจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น และมุกดาหาร สู่การค้าชายแดนระหว่างไทยและสปป.ลาวที่แขวงสะหวันนะเขต และยังมีเส้นทางเชื่อมไปยังประเทศเวียดนามอีกด้วย จึงเป็นโอกาสดีของประเทศไทยที่จะทำการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เส้นทางนี้ตามนโยบายเส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีแผนผังดังรูปต่อไปนี้



รูปที่ 7 เส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

นอกจากจุดผ่านแดนแม่สอดแล้วยังมีด่านการค้าที่สำคัญอีก 2 แห่ง ได้แก่ ด่านสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ด่านจังหวัดระนองและด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งด่านสังขละบุรีนั้นการค้าส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งในปี 2555 นั้นมีมูลค่านำเข้ามากถึง 100,694.40 ล้านบาท สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ จังหวัดกาญจนบุรี ยังมีจุดผ่านแดนชั่วคราวอีก 1 แห่ง คือ ด่านพระเจดีย์สามองค์ ซึ่งจุดผ่านแดนในจังหวัดกาญจนบุรีนั้นเปิดตั้งแต่ 6.00-18.00 น. ของทุกวัน และสำหรับด่านระนองมีจุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง มีเมืองคู่ค้าในสหภาพเมียนมาร์คือเกาะสอง การค้าชายแดนของจังหวัดระนองนั้นเป็นจุดค้าพรมแดนทางทะเลมีจุดผ่านแดนรวม 2 จุด คือ บริเวณท่าเทียบเรือสะพานปลา ตำบลปากน้ำอำเภอเมือง จังหวัดระนอง และบริเวณท่าเทียบเรืออ้นตามันคลับ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ซึ่งด้านการค้าจังหวัดระนองนี้ก็ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคสู่สหภาพเมียนมาร์เช่นกัน และมีการนำเข้าสัตว์น้ำจากสหภาพเมียนมาร์เป็นอันดับต้นๆ เวลาเปิดทำการ 6.00 -18.00 น.ของทุกวัน



ที่มา จากการสำรวจ

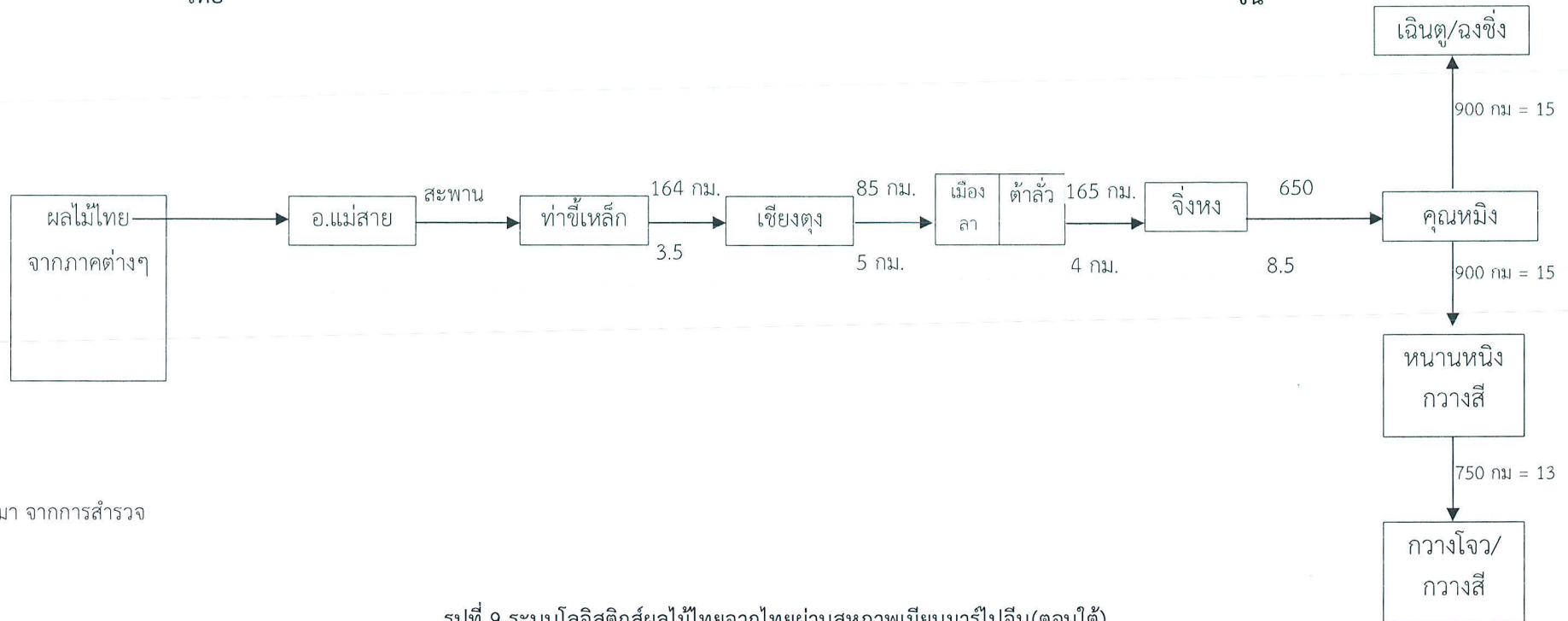
รูปที่ 8 เขตข้ามแดนแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก

สำหรับจุดผ่านแดนของการค้าชายแดนแม่สาย-ท่าขี้เหล็กนั้นประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 และยังมีจุดผ่านแดนผ่อนปรนอีก 4 จุดได้แก่ 1. ท่าบ้านปางห้า ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย 2. ท่าบ้านสายลมจอย ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย 3. ท่าบ้านเกาะทราย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย และ 4.บ้านสบรวก หมู่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน การซื้อขายที่อำเภอแม่สายนั้นเป็นการค้าส่งมากกว่าค้าปลีก โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคและบริโภค สำหรับการค้าปลีกนั้นจะเป็นการค้าให้นักท่องเที่ยวต่างถิ่นหรือพ่อค้ารายย่อยที่นำสินค้าไทยกลับไปขายในสหภาพเมียนมาร์เท่านั้น เส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้า ได้แก่ เส้นทาง R3W (หรือ R3B) ที่เชื่อมต่อระหว่าง แม่สาย ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง และเชื่อมสู่จีนตอนใต้ เส้นทาง R3W นั้นมีเส้นทางเชื่อมต่อดังรูปที่ 9

เส้นทาง R3W หรือ R3B
สหภาพเมียนมาร์

ไทย

จีน



รูปที่ 9 ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ไทยจากไทยผ่านสหภาพเมียนมาร์ไปจีน(ตอนใต้)

1.4 ระบบโลจิสติกส์สหภาพเมียนมาร์

รูปแบบการเชื่อมโยงพื้นที่ชายแดนระหว่างไทย-สหภาพเมียนมาร์

จากการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะถนนสายภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเชื่อมต่อกับนานาชาติประเทศ รวมทั้งการร่วมทุนของต่างชาติในการพัฒนาเส้นทางรถไฟ และท่าเรือขนส่งสินค้า แสดงให้เห็นว่า สหภาพเมียนมาร์มีความกระตือรือร้นในการพัฒนาประเทศ โดยสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนพัฒนาระบบคมนาคมทั้งภายในประเทศ และระดับภูมิภาค

ถนนในสหภาพเมียนมาร์

ในช่วงปี 2531-2549 มีการปรับปรุงและสร้างทางหลวงและถนนภายในตัวเมืองและชานเมืองเพื่อเชื่อมต่อการคมนาคมภายในประเทศ จากสถิติปี 2548-2549 พบว่ารัฐบาลเมียนมาร์ได้ปรับปรุงและตัดถนนชานเมืองรวมทั้งสิ้น 23,900 ไมล์ และภายในตัวเมืองอีก 5,295 ไมล์ ซึ่งถนนภายในประเทศส่วนมากเป็นถนนดิน ถนนก้อนกรวด ถนนลาดยาง และถนนหินแกรนิต รวมถึงได้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายสำคัญ ๆ เช่น แม่น้ำอิรวดี แม่น้ำชินวิน และแม่น้ำตาลวิน โดยเฉพาะในปี 2549 พบว่ามีสะพานในเขตอิรวดีทั้งสิ้น 59 แห่ง และเขตบาโก 55 แห่งในขณะที่ ในปี 2531 มีสะพานภายในประเทศรวม 198 แห่ง จนถึงปี 2549 มีจำนวนสะพานเพิ่มจำนวนเป็น 437 แห่ง (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2553)

ถนนภายในสหภาพเมียนมาร์ ส่วนมากเป็นถนนดิน และลาดยาง และรัฐบาลเมียนมาร์มีแผนจะขยายเป็นสองเลน สี่เลน และหกเลนต่อไป เส้นทางสำคัญคือ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทาง Yangon-Mandalay, เส้นทาง Yangon-Pyay และ เส้นทางสายตะวันตกฝั่งของเมือง Ayewady เชื่อมต่อเมือง Patheingyi และเมือง Monywa ในเขต Sagaing

เส้นทาง Yangon-Mandalay ซึ่งผ่านเมือง Bago, Taungtha, Pyin Oo Lwin และ Meiktila รวมระยะทางทั้งสิ้น 695 กิโลเมตร มีรถบรรทุกใช้บริการไปกลับเฉลี่ยเดือนละ 4 วัน รองรับน้ำหนักเฉลี่ยเดือนละ 10,000 เมตริกตันต่อเดือน

เส้นทาง Yangon-Prome ซึ่งผ่านเมือง Magway, Kyaukpadaung และ Myingyan รวมระยะทางทั้งสิ้น 288 กิโลเมตร มีรถบรรทุกใช้เส้นทางนี้ไปกลับเฉลี่ยเดือนละ 2 วัน รับน้ำหนักได้ เดือนละ 2,000 เมตริกตัน ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การปรับปรุงและขยายถนนในสหภาพเมียนมาร์ ปี 2531-2548

ประเภทถนน	(2531-2532) ระยะทางถนน (ไมล์)	(2547-2548) ระยะทางถนน (ไมล์)
ในเขตเมือง		
ถนนลาดยาง	280	1,182
ถนนก้อนกรวด	682	3,957
ถนนหินแกรนิต	673	1,689
ถนนดิน	2,092	17,070
รวม	3,729	23,900
ในเขตชนบท		
ถนนลาดยาง	940	1,890
ถนนก้อนกรวด	724	997
ถนนหินแกรนิต	190	318
ถนนดิน	1,060	2,088
รวม	2,915	5,295

ที่มา สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2553

ด้านการขนส่งชายแดน

เส้นทางขนส่งชายแดน มี 3 เส้นทางหลัก คือ ด้านชายแดนจีน ไทย และอินเดียที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ด้านชายแดน มูเซ ในรัฐฉานตอนเหนือ ไปด่านเมืองโหริลี ประเทศจีน
2. ด้านชายแดน ท่าขี้เหล็ก ในรัฐฉานตะวันออก ไปด่านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย
3. ด้านชายแดน Maung Taw ในรัฐยะไข่ตอนเหนือ ไปด่านเมือง Teknaf บังกลาเทศ

นอกจากนี้ สหภาพเมียนมาร์ยังมีเส้นทางสายภูมิภาคอาเซียนที่ตัดผ่านประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน CLMV และ เอเชีย เข้าด้วยกัน มีทั้งสิ้น 6 เส้นทางที่สำคัญ ได้แก่

1. เส้นทาง R3 ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

เส้นทาง R3B ไทย-เมียนมาร์-จีน เริ่มต้นจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ท่าขี้เหล็ก/เชียงตุง สหภาพเมียนมาร์-ต้าหลี่/หม่งไห่ มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

2. เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

แบ่งเป็น 4 เส้นทาง ได้แก่

1. เส้นทางฝั่งตะวันตก: แม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก (รัฐกะเหรี่ยง)
2. เส้นทางกอกะเร็กไปมาะละแหม่ง รัฐบาลเมียนมาร์กำลังดำเนินการก่อสร้าง โดยจะเชื่อมต่อเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก เส้นทางนี้จะเปิดประตูจากทะเลจีนใต้ สู่อ่าวเบงกอล รวมทั้งเชื่อมโยงกับแผนสร้างท่าเรือน้ำลึกมาะละแหม่งด้วย เมื่อสร้างเสร็จ สหภาพเมียนมาร์จะกลายเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าที่สำคัญในเอเชีย
3. ถนนสายกาญจนบุรี-ทวาย เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางสู่ท่าเรือน้ำลึก
4. ถนนเส้นทางบ้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี)-แนวชายแดน

3. ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)

เครือข่ายทางหลวงเอเชียครอบคลุม 17 ประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เพื่อพัฒนา การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ท่าเรือ เมืองอุตสาหกรรม และสถานที่ท่องเที่ยวจุดเริ่มต้นที่ทวีปยุโรป ด้านตะวันตก ผ่านอิหร่าน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และประเทศศรีลังกาซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของภูมิภาค ทางหลวงเอเชียที่ผ่านสหภาพเมียนมาร์ มี 4 เส้นทางเชื่อมโยงประเทศจีน อินเดีย และไทย

4. ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

ทางหลวงเอเชียครอบคลุม 17 ประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเพื่อเศรษฐกิจ การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ มีจุดเริ่มต้นที่ทวีปยุโรป ด้านตะวันตก ผ่านอิหร่าน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และประเทศศรีลังกาซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของภูมิภาค เส้นทางหลวงอาเซียนนี้ในสหภาพเมียนมาร์มีอยู่ 4 เส้นทาง คือ
เส้นทาง AH1 มีจุดเริ่มต้นที่ เมียวดี-Payagyi-ย่างกุ้ง-Meiktila-มันตะเลย์-ตามู ระยะทางรวม 1,665 กิโลเมตร
เส้นทาง AH2 มีจุดเริ่มต้นที่ ท่าขี้เหล็ก-Kyainton-Meiktila-มันตะเลย์-ตามู ระยะทางรวม 807 กิโลเมตร
เส้นทาง AH3 มีจุดเริ่มต้นที่ Mongla-Kyainton ระยะทางรวม 93 กิโลเมตร
เส้นทาง AH14 มีจุดเริ่มต้นที่ มูเซ-มันตะเลย์ ระยะทางรวม 453 กิโลเมตร

ถึงแม้เส้นทางสายเอเชียจะเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าการขนส่งในเอเชียแต่เส้นทางหลวงสายเอเชียทั้ง 4 เส้นทางนี้ยังต้องการการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างถนนให้มีคุณภาพ ให้เป็นมาตรฐานชั้น 3 หรือถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร เส้นทางถนนสายเอเชียยังต้องการการปรับปรุงซ่อมแซมมากกว่าร้อยละ 40 ของพื้นที่ถนนทั้งหมดในสหภาพเมียนมาร์

5. ทางหลวง BIMSTEC

เป็นเส้นทางถนนเชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์-อินเดีย และไทย-เมียนมาร์- บังกลาเทศ สามารถลดระยะการเดินทางจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่บังกลาเทศและอินเดียได้ โดยตัดถนนผ่านประเทศไทยจากอ่าวเบงกอล ไปยังทะเลจีนใต้ เส้นทางถนน BIMSTEC สู่สหภาพเมียนมาร์

ระบบรถไฟในสหภาพเมียนมาร์

รถไฟเป็นการคมนาคมที่ยังคงได้รับความนิยมของประชาชนเมียนมาร์ทั่วไป แม้ว่าจะไม่สามารถกำหนดเวลาเดินทางได้แน่นอน รวมทั้งใช้เวลาเดินทางค่อนข้างนาน และถึงที่หมายล่าช้ากว่ากำหนดก็ตาม ระบบการขนส่งรถไฟและระบบเดินรถไฟถูกผูกขาดโดยรัฐบาลเมียนมาร์ จากสถิติพบว่า มีประชากรใช้บริการรถไฟร้อยละ 36.69 ในปี 2531 และเพิ่มเป็นร้อยละ 58.21 ในปี 2548 สำหรับรถไฟสายหลัก ได้แก่ สายภาคเหนือ-ใต้ เชื่อมต่อกับเขตมณฑลชเวและกรุงย่างกุ้ง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟสายอื่น ๆ ในเมืองใหญ่ได้อีก เส้นทางรถไฟมีความยาวทั้งสิ้น 3,955 กิโลเมตร แต่ยังไม่มีความเชื่อมต่อกับรถไฟสายอื่นนอกประเทศเมียนมาร์ นอกจากนั้น มีรายงานว่า ประเทศอินเดีย กำลังจะลงทุนโครงการรถไฟในสหภาพเมียนมาร์ เพื่อปรับปรุงรางรถไฟ และรถเสบียงขนส่งสินค้า(สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนร่วมกับสถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552) เส้นทางและสถานีรถไฟที่สำคัญของสหภาพเมียนมาร์ ได้แก่

- สถานีรถไฟเมือง Yangon สู่ปลายทางสถานีรถไฟเมือง Mandalay ความยาวทั้งสิ้น 491 กิโลเมตร
- สถานีรถไฟ Lashio ความยาว 902.41 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 วัน ถึงชุมทางรถไฟสถานี Myohaung

ระบบท่าเรือในสหภาพเมียนมาร์

เนื่องจากสหภาพเมียนมาร์ มีอาณาเขตติดต่อกับนานาประเทศสำคัญทางเศรษฐกิจ คือ จีน อินเดีย และบังกลาเทศ โดยเฉพาะอินเดีย ซึ่งมีภูมิศาสตร์เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทางถนน และทางเรือที่สามารถเดินทางสู่ปากแม่น้ำ Kaladan และออกทะเลเข้าสู่อินเดียได้โดยสะดวก ด้วยเหตุนี้ ประเทศอินเดียและสหภาพเมียนมาร์จึงร่วมมือพัฒนารูปแบบการเดินเรือ ที่เรียกว่า “Inland Water Transport (IWT)” เชื่อมการคมนาคมทางทะเลและทางบก 3 เส้นทาง คือ

- เส้นทางเดินเรือ จากท่าเรือ Kolkata ประเทศอินเดีย สู่ท่าเรือ Sittwe ของสหภาพเมียนมาร์
- เส้นทางเดินเรือจาก ท่าเรือ Sittwe สู่เมือง Sitpitpyin (Keletwa) ทางแม่น้ำ Kaladan ของสหภาพเมียนมาร์
- เส้นทางถนนหลวง จากเมือง Sitpitpyin ในพม่า สู่เมือง Mizoram ในอินเดีย

ซึ่งสหภาพเมียนมาร์มีท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่

- ท่าเรือย่างกุ้ง ในเขตย่างกุ้ง เป็นท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในสหภาพเมียนมาร์ มีอัตราการให้บริการมากถึงร้อยละ 90 ของท่าเรือทั้งหมด ภายหลังประสบภัยพายุเฮอร์ริเคน (Cyclone Nargis) ท่าเรือย่างกุ้งได้รับความเสียหายอย่างมาก และอยู่ในระหว่างการซ่อมแซม
- ท่าเรือ Sittwe ในรัฐยะไข่ อินเดียได้ลงทุนจำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อปรับปรุงและยกระดับ
- ท่าเรือ Kyaukphu ในรัฐยะไข่
- ท่าเรือ Thandwe ในรัฐยะไข่
- ท่าเรือ Patheingyi ในเขตอิรวดี

- ทำเรือเกาะทะเลหม่ง ในรัฐมอญ เป็นท่าเรือ เปิดสู่มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย และยังช่วยร่นระยะทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ยุโรป และตะวันออกกลาง โดยสัญจรผ่านทางช่องแคบมะละกา และแหลมมลายู
- ท่าเรือทวาย ในTanintharyi เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ มีความลึกประมาณ 12 เมตร
- ท่าเรือ Myaeik ในTanintharyi
- ท่าเรือ Kawthoung ในTanintharyi
- ท่าเรือติละวา กำลังพัฒนาให้เป็นท่าเรือสำคัญแห่งที่สอง รองจากท่าเรือย่างกุ้ง

ท่าอากาศยานในสหภาพเมียนมาร์

ระบบคมนาคมทางอากาศในสหภาพเมียนมาร์มีความเอื้ออำนวยต่อการขนส่งทางอากาศโดยมีท่าอากาศยาน 38 แห่ง จากเดิมที่มีเพียง 21 แห่ง และมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติย่างกุ้ง และท่าอากาศยานนานาชาติมันตะเล่ย์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติย่างกุ้ง ตั้งอยู่ที่กรุงย่างกุ้ง สหภาพเมียนมาร์ ในพิกัดละติจูด 16 55' 26" North และลองจิจูด 96 6' 1" East และมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 33.2 เมตร หรือ 109 ฟุต พื้นผิวแอสฟัลต์ มีอาณาเขตติดกับเมือง Mingaladon เวลาเปิดทำการตั้งแต่ 9.30-16.30 น. ทุกวัน ยกเว้นวันจันทร์ เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรคับคั่งทางอากาศ

มีลู่วิ่งเครื่องบินยาว 2,470 เมตร และกว้าง 61 เมตร ภายในสนามบิน ประกอบไปด้วย หน่วยงานศุลกากร, หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง, อาคารผู้โดยสาร, อาคารคลังสินค้า, หน่วยบริการรับส่งสินค้า, หอควบคุมการบิน, หน่วยวัดสภาพภูมิอากาศ, หน่วยเรดาร์สนามบิน, ห้องปฏิบัติการต่าง ๆ, ระบบการจอดเครื่องบิน, ไฟประจำลู่วิ่ง, ระบบไฟส่องทางลู่วิ่ง, ไฟส่องทางขึ้นลงเครื่องบิน, น้ำมันเครื่องบิน, จุดเติมน้ำมัน, เครื่องปั๊มลม, มี Ground Power, หน่วยบริการบำรุงเครื่องบิน, บริการห้องน้ำ, อุปกรณ์ดับเพลิงแบ่งแยกตามประเภทการใช้ และมีระบบวางแผนการบิน

สินค้าเทกอง หรือรวมกองที่ไม่สามารถจัดเป็นหีบห่อ สามารถบรรทุกโดยเครื่องบินโดยสารขนส่งรุ่น McDonnell Douglas Dc-10 ในราคา 1,000-1,500 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ ตัน/ ประเภทสินค้า

สินค้าบรรทุกโดยไม่รองรับสินค้า (Pallet) สามารถบรรทุกโดยเครื่องบินโดยสารขนส่งรุ่น McDonnell Douglas MD-82 อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีรายงานด้านอุปกรณ์บรรทุกสินค้า และลิฟต์ยกสินค้า

ค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานราคา 200-300 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อ 24 ชั่วโมง และ 220-350 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อสัปดาห์ หรือช่วงวันหยุด

ท่าอากาศยานนานาชาติมันตะเล่ย์

ตั้งอยู่ที่เมืองมันตะเล่ย์สหภาพเมียนมาร์ ในพิกัดละติจูด 27 42'07.76" North และลองจิจูด 095 58' 40" East และมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 91 เมตร พื้นผิวคอนกรีต มีอาณาเขตติดกับเมือง Tada U เวลาเปิดทำการตั้งแต่ 9.30-16.30 น. ทุกวัน ยกเว้นวันจันทร์ เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรคับคั่งทางอากาศ

มีลู่วิ่งเครื่องบินยาว 4,268 เมตร และกว้าง 55 เมตร ภายในสนามบิน ประกอบไปด้วย หน่วยงานศุลกากร, หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง, อาคารผู้โดยสาร, อาคารคลังสินค้า, หน่วยบริการรับส่งสินค้า, หอควบคุมการบิน, หน่วยวัดสภาพภูมิอากาศ, หน่วยเรดาร์สนามบิน, ห้องปฏิบัติการต่าง ๆ, ระบบการจอดเครื่องบิน, ไฟประจำลู่วิ่ง, ระบบไฟส่องทางลู่วิ่ง, ไฟส่องทางขึ้นลงเครื่องบิน, น้ำมันเครื่องบิน, จุดเติมน้ำมัน, เครื่องปั๊มลม, มี Ground Power, หน่วยบริการบำรุงเครื่องบิน, บริการห้องน้ำ, อุปกรณ์ดับเพลิงแบ่งแยกตามประเภทการใช้ และมีระบบวางแผนการบิน

สินค้าเทกอง หรือรวมกองที่ไม่สามารถจัดเป็นหีบห่อ และสินค้าบรรทุกโดยไม่รองรับสินค้า (Pallet) สามารถบรรทุกโดยเครื่องบินโดยสารขนส่งรุ่น B747 Airbus 300 ในราคา 1,500-2,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ / ตัน/ ประเภทสินค้า อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีรายงานด้านอุปกรณ์บรรทุกสินค้า และลิฟต์ยกสินค้า

ค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานราคา 250-300 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อ 24 ชั่วโมง และ 270-350 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อสัปดาห์ หรือช่วงวันหยุด

และกำลังก่อสร้างใหม่อีก 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเมืองเนย์ปีดอร์ เริ่มต้นก่อสร้างเมื่อเดือนมกราคม 2552 นี้ โดย บริษัท Asia World แบ่งการก่อสร้างเป็น 3 ระยะ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในอีก 30 เดือนข้างหน้า ท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้ จะกลายเป็นท่าอากาศยานที่ทันสมัย เมื่อแล้วเสร็จ จะสามารถรับผู้โดยสารได้ถึง 10.5 ล้านคนต่อปี

ในปี 2549-2550 พบว่ามีนักท่องเที่ยวต่างชาติใช้บริการท่าอากาศยานทั้งสองแห่งรวม 144,628 คน นักท่องเที่ยวชาวไทยมากที่สุดประมาณ 17,699 คน รองลงมาคือชาวฝรั่งเศส 12,809 คน และชาวญี่ปุ่น 12,651 คน อย่างไรก็ตาม การโดยสารเครื่องบินภายในประเทศมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง และไม่สามารถกำหนดระยะเวลาการเดินทางได้แน่นอน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2010)

เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ

ประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์สามารถเชื่อมต่อกันได้หลายทางไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ การขนส่งทางบกนั้นเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดเพราะง่ายต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งระบบการขนส่งทางบกที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ได้แก่ ทางรถ เนื่องจากจากโครงสร้างทางถนนของสหภาพเมียนมาร์ยังไม่ได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง จึงทำให้ระบบการขนส่งทางถนนนั้นยังไม่ได้เท่าที่ควร

เส้นทางขนส่งทางบก ประกอบด้วยเส้นทางถนนและทางรถไฟ ได้แก่

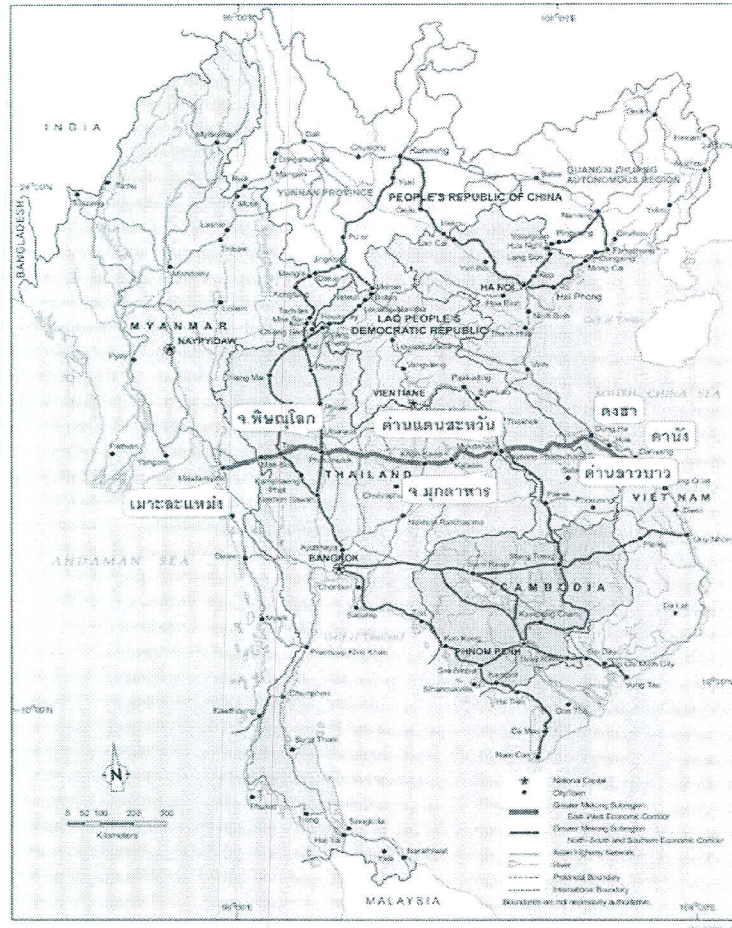
เส้นทาง R3B มีระยะทาง 380 กิโลเมตร เป็นเส้นทางในสหภาพเมียนมาร์ 167 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมือประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีจุดเริ่มต้นจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายของไทย เข้าสู่อำเภอท่าขี้เหล็กของสหภาพเมียนมาร์ ผ่านไปเมืองเชียงตุงของสหภาพเมียนมาร์และมาบรรจบกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่งของจีน



รูปที่ 10 เส้นทาง R3B และ R3A

เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEK) มีเส้นทางเริ่มต้นจากเมืองมะละแหม่งของสหภาพเมียนมาร์ เข้าไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เส้นทางนี้สามารถเข้าสู่สปป.ลาวได้โดยเข้าที่เมืองคันทะบุรี แขวงสะหวันนะเขต และสิ้นสุดที่ท่าเรือดานังประเทศเวียดนาม

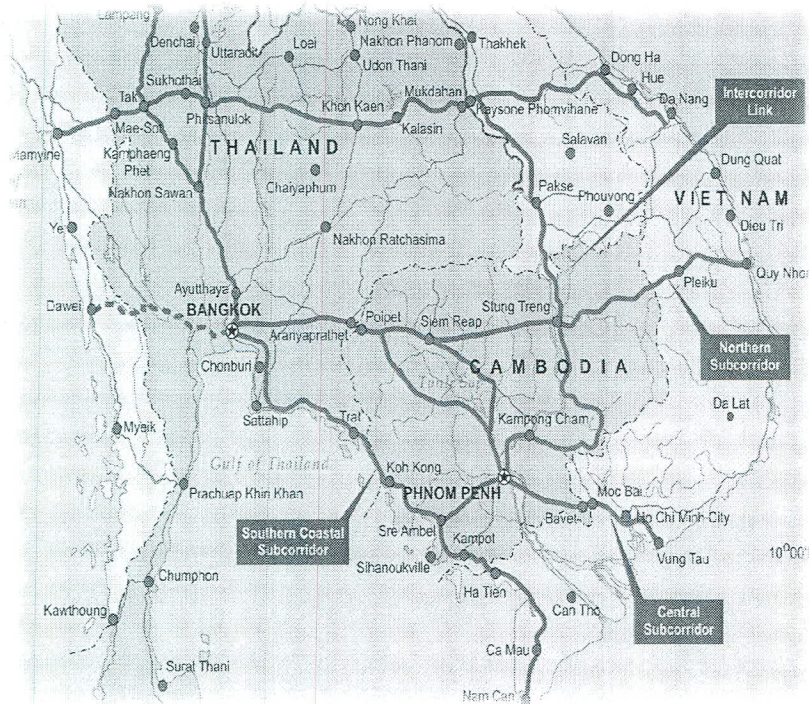
ระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก
(East-West Economic Corridor)



ที่มา Siamintelligence, 2553

รูปที่ 11 แผนที่เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก (EWEK)

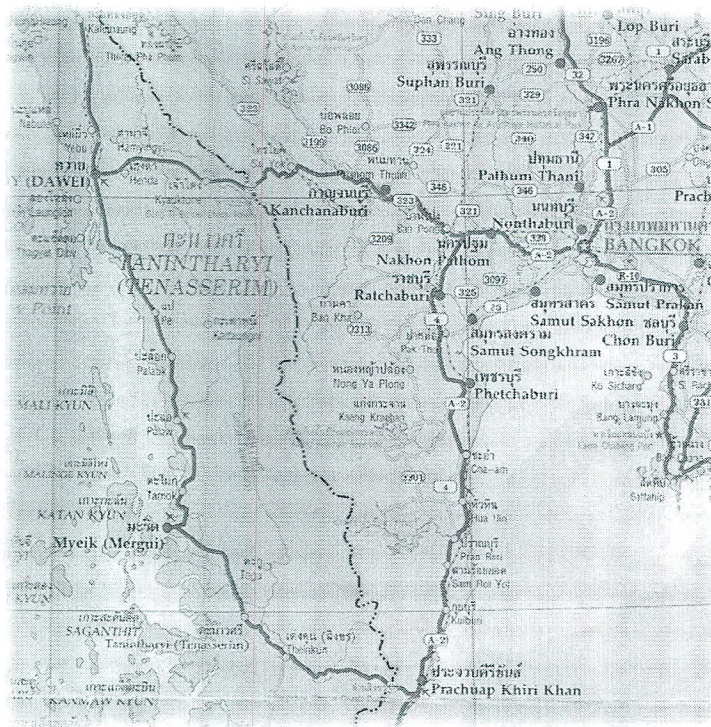
เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) มีจุดเริ่มต้นที่ท่าเรือทวาย ซึ่งอยู่ในเมืองทวายของสหภาพเมียนมาร์เข้าไทยที่บ้านขุนน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และเข้ากัมพูชาที่อำเภอปอยเปต จังหวัดเตยเมียนจัย สิ้นสุดระยะทางที่นครโฮจิมินห์ของเวียดนาม



ที่มา AEC Tourism Thailand, 2555

รูปที่ 12 เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจแนวได้

เส้นทางทวาย - ประจวบคีรีขันธ์ เชื่อมระหว่างท่าเรือทวายในสหภาพเมียนมาร์ กับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ของไทย โดยผ่านด่านสิงขร เส้นทางนี้มีความสำคัญในการนำเข้าสินค้ามาจากท่าเรือทวายในสหภาพเมียนมาร์เพื่อผ่านไปยังสปป.ลาว และเวียดนาม และยังเป็นเส้นทางส่งออกสินค้าไทยสู่ท่าเรือทวายที่มีความสะดวกในการส่งสินค้าไปทั่วโลกตะวันตกของไทย ทั้งอินเดีย ยุโรป และแม้กระทั่งอเมริกา



รูปที่ 13 เส้นทางจากทวายไปยังจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เส้นทางคมนาคมทางรถไฟ สหภาพเมียนมาร์มีเส้นทางรถไฟมากกว่า 40,000 กิโลเมตร โดยมีศูนย์กลางเส้นทางรถไฟอยู่ที่เมืองย่างกุ้ง เส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างสหภาพเมียนมาร์กับไทยมีเพียงแห่งเดียว คือเส้นทางที่ตัดผ่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี

เส้นทางคมนาคมทางอากาศ สหภาพเมียนมาร์มีสนามบินภายในประเทศถึง 84 แห่งและมีสนามบินนานาชาติ 2 แห่งคือที่เมืองย่างกุ้งและเมืองมันตะเล่ย์ สายการบินของประเทศไทยในปัจจุบันมีการเดินทางไปสหภาพเมียนมาร์อยู่หลายสายการบินได้แก่ การบินไทย และ แอร์เอเชีย โดยมีเที่ยวบินจากสุวรรณภูมิสู่ย่างกุ้งทุกวัน นอกจากนี้สหภาพเมียนมาร์มีเที่ยวบินตรงไปยังประเทศต่างๆ ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และจีน

เส้นทางคมนาคมทางน้ำ เส้นทางขนส่งทางเรือของสหภาพเมียนมาร์ที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้ง ใช้ในการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ท่าเรือนั้น นอกจากนี้ท่าเรือย่างกุ้งยังมีท่าเรืออีก 7 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือ Sittwe ท่าเรือ Kyaukpyu ท่าเรือ Thandwe ท่าเรือ Patheingyi ท่าเรือเมะละแหม่ง ท่าเรือ Myeik ท่าเรือ Kawthoung นอกจากนี้ยังมีท่าเรือน้ำลึกทวายที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศไทย มีระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 350 กิโลเมตรท่าเรือทวายกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างท่าเรือทวายมีโอกาสดูแลในการเป็นท่าเรือที่สำคัญของไทยในสหภาพเมียนมาร์เพื่อเป็นประตูมั่งคั่งกระจายและรับสินค้าจากคู่ค้าต่างทวีป

ขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกของสหภาพเมียนมาร์

การนำเข้า

สำหรับการนำเข้าสินค้าสู่สหภาพเมียนมาร์นั้นต้องผ่านการตรวจทั้งขั้นตอนทางเอกสารและตรวจสอบสินค้าภายใต้กฎระเบียบการนำเข้าและกฎระเบียบมูลค่าของรายได้ทั้งหมด จะต้องถูกตรวจสอบผ่านทาง ระเบียบการนำเข้าจากกรมศุลกากร เอกสารการนำเข้าประกอบด้วยเอกสารดังนี้

1. เอกสารอนุญาตการนำเข้า
2. ใบกำกับสินค้า
3. ใบเบิกทางหรือใบเอกสารตัวแทนขนส่ง/ฝากขาย
4. รายการสินค้า
5. ใบรับรองอื่นๆและได้รับอนุญาตจากทางหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ในการนำเข้าสินค้า

ภาษีศุลกากรสามารถจ่ายได้ ตามกำหนดเวลาภาษี อากรขาเข้ามีการเรียกเก็บจากฐานภาษี, มูลค่าประเมิน ที่เป็นผลรวมของมูลค่า C.I.F และค่าเช่าที่ดิน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ของมูลค่า C.I.F ร่วมกับภาษีศุลกากร ภาษีพาณิชยกรรมเรียกเก็บจากสินค้านำเข้าขึ้นอยู่กับราคาลงสู่พื้นดิน ซึ่งเป็นผลรวมจากผลรวมของมูลค่าประเมินและอากรขาเข้า ภาษีเหล่านี้จะถูกเก็บรวบรวมที่ จุดลงทะเบียนขาเข้าและช่วงเวลาในการตรวจสอบ (กรมการค้า กระทรวงพาณิชย์)

ข้อห้ามและข้อจำกัดในการนำเข้า

การนำเข้าสินค้าเข้าสู่สหภาพเมียนมาร์นั้นยังมีการจำกัดสินค้าในการนำเข้าเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยภายในประเทศ ซึ่งสินค้าที่ห้ามนำเข้าประกอบด้วยรายการสินค้าดังต่อไปนี้

1. เหยี่ยวปลอมและสกุลเงินปลอม
2. บทความลามกอนาจาร
3. สินค้าที่ไม่ได้ผ่านการประทับตราการวัด
4. สินค้าที่มีเครื่องหมายทางการค้าปลอม
5. สารเสพติด ยาที่มีผลต่อประสาท และสารตั้งต้นยาเสพติด ทุกประเภท
6. การ์ดการพนัน
7. สินค้าที่ทำการทำสำเนาหรือเลียนแบบธงชาติ สหภาพเมียนมาร์
8. สินค้าที่มีสัญลักษณ์พระเจ้าหรือเจดีย์ของสหภาพเมียนมาร์

การส่งออก

สำหรับการส่งออกสินค้าเพื่อไปยังตลาดต่างประเทศนั้น ก่อนการส่งออกต้องผ่านขั้นตอนต่างๆ เพื่อการอนุมัติที่ถูกต้องตามกฎหมายในการส่งสินค้าออกเอกสารว่าด้วยการส่งออกจะต้องส่งพร้อมแนบเอกสารดังต่อไปนี้

1. ใบอนุญาตการส่งออก
2. ใบกำกับสินค้า
3. รายการสินค้า
4. สัญญาซื้อขาย
5. คำสั่งในการขนส่งสินค้า
6. หนังสือบัญชีรายรับ หรือ เอกสารการโอนเงินทั่วไป
7. สำหรับการจ่ายเงินต้องแสดงหมายเลขโทรเลขส่วนบุคคล หรือ องค์การของรัฐบาล
8. ต้องแสดงตัวอย่างสินค้า
9. การรับรองจากกรมป่าไม้ในการขนทรัพยากรป่าไม้
10. ใบรับรองสุขภาพ สำหรับการส่งออกสัตว์ที่มีชีวิต
11. การรับรองจากกรมป่าไม้ในการขนส่งสัตว์ป่า
12. ใบรับรองอื่นๆจากทางหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ภาษีศุลกากรจะเรียกเก็บจากสินค้าส่งออกตามกำหนดเวลาที่ภาษีและอากรขาออกมีการเรียกเก็บจากฐานภาษีมูลค่า

FOB

ข้อห้ามและข้อบังคับในการส่งออก

1. อาวุธและกระสุน
2. บทความอนาจาร
3. โบราณวัตถุ
4. ยาเสพติดและสารตั้งต้นยาเสพติดทุกประเภท

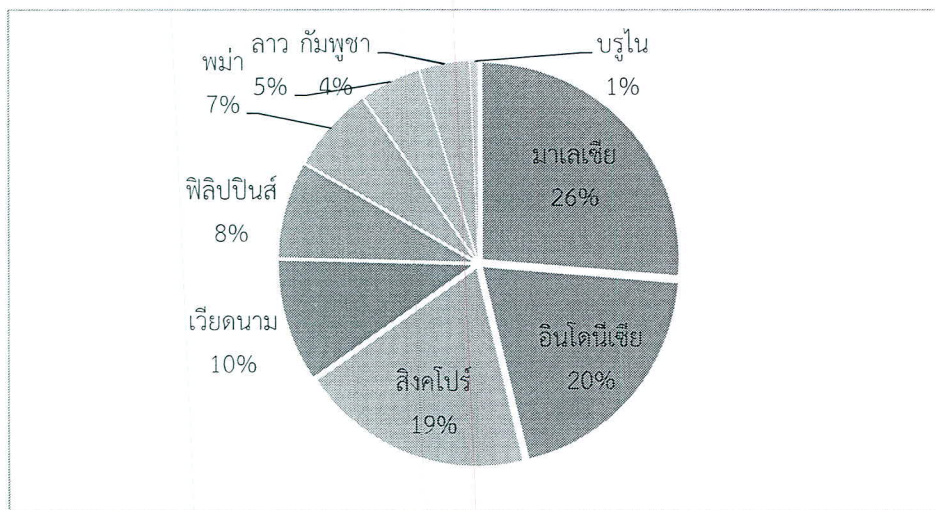
2. สถานการณ์การค้ารวมของสปป.ลาวและไทย

ทั้งนี้หากพิจารณาสถานการณ์การค้ารวมของสปป.ลาวนั้นมีตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ไทย เวียดนาม ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เยอรมนี และสหราชอาณาจักร ตามลำดับ ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ 10 อันดับแรก ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์ไม้ สินแร่ เศษโลหะ ถ่านหิน หนังสือและหนังสือพิมพ์ ข้าวโพด ใบยาสูบ กาแฟ ส่วนการนำเข้านั้นสปป.ลาวนำเข้าสินค้าประเภท รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบเครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า ผ้าผืน สารเคมี และเครื่องอุปโภคบริโภค จากประเทศ ไทย จีน เวียดนาม สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เยอรมนี (สำนักพัฒนาการตลาดต่างประเทศ, 2555) จะเห็นได้ว่าประเทศไทยนั้นอยู่ในอันดับหนึ่งของการนำเข้าและส่งออกของ สปป.ลาว ซึ่งแสดงให้เห็นถึงโอกาสทางการค้าที่ดีต่อทั้งสองประเทศ

2.1 การค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาวและไทย

สปป.ลาวเป็นประเทศคู่ค้าของไทยอันดับที่ 22 ในเวทีโลกและเป็นคู่ค้าอันดับที่ 7 ในอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น 4,848,079,081 ดอลลาร์สหรัฐฯ แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 3,609,793,032 ดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าการนำเข้า 1,238,286,049 ดอลลาร์สหรัฐฯ โดยคู่ค้าของไทยในกลุ่มประเทศอาเซียน สปป.ลาว มีสัดส่วนการค้าเพียงร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ที่มีสัดส่วนการค้าค่อนข้างมาก ถึงแม้ว่า สปป.ลาว ยังไม่ใช่คู่ค้าหลักของไทย แต่สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิดทั้งสินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ เชื้อเพลิงอื่นๆ ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น และมีแนวโน้มที่จะขยายตลาดได้มากขึ้น (สถิติของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2556)

อย่างไรก็ตามถ้าหากมองในภาพรวม สัดส่วนการค้าระหว่างไทยและสปป.ลาวมีอัตราการขยายตัวทางด้านมูลค่าที่เพิ่มขึ้นในทุกๆปี โดยในปี 2554 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 3,919.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 2,789.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าการนำเข้า 1,129.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 35.83 ซึ่งสินค้าที่สปป.ลาวส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ปุ๋ย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์ เชื้อเพลิงอื่น ๆ ไม้ซุง ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ ผัก ผลไม้ พืช เคมีภัณฑ์ ถ่านหิน ลวด และสายเคเบิล เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ และสินค้าอื่นๆอีกหลายชนิด และสินค้าที่สปป.ลาวนิยมนำเข้าจากไทย ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็ก เครื่องจักรกล เคมีภัณฑ์ เป็นต้น (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร) ส่วนแบ่งทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียนนั้น สปป.ลาวมีส่วนแบ่งไม่มากนักแต่โอกาสทางการค้าระหว่างไทยกับสปป.ลาวยังมีความเป็นไปได้ที่จะขยายตัวมากขึ้นซึ่งสัดส่วนทางการค้าเป็นไปดังรูปที่ 14

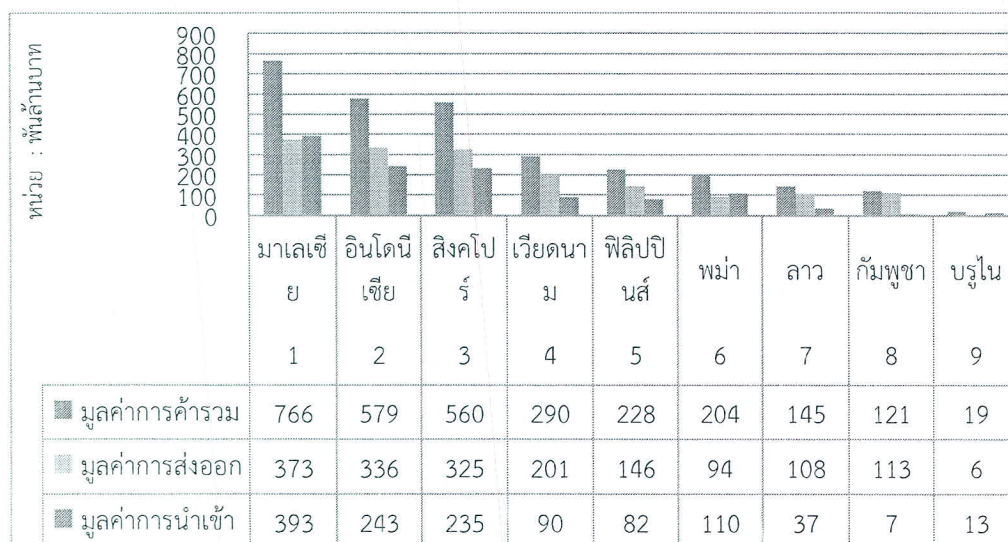


ที่มา จำนวนโดยผู้วิจัย โดยฐานข้อมูลจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และ กระทรวงพาณิชย์, 2556

รูปที่ 14 สัดส่วนการค้าประเทศไทยกับ ประเทศในอาเซียนปี 2555

จากแผนภูมิรูปที่ 15 แสดงสัดส่วนการค้าประเทศไทยกับประเทศในอาเซียนปี 2555 จะเห็นว่า สัดส่วนการค้าของไทยกับมาเลเซียมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26 ส่วนรองลงมา คืออินโดนีเซียร้อยละ 20 อันดับสามคือ สิงคโปร์ ที่มีสัดส่วนร้อยละ 19 และในส่วนของสปป.ลาวมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 5 และประเทศอื่นๆ ตามลำดับ ทั้งนี้ประเทศที่มีอาณาเขตติดกับประเทศไทยทั้ง สปป. ลาว สหภาพเมียนมาร์ หรือกัมพูชา ต่างก็มีความสำคัญทางการค้าเช่นกัน แต่สัดส่วนทางการค้าอาจจะมีไม่มากนัก อาจจะเป็นไปได้ว่าในอนาคตประเทศเหล่านี้จะมีการพัฒนาและมีบทบาทสำคัญทางการค้ามากขึ้นโดยมีประเทศไทยและจีนเป็นคู่ค้าสำคัญทั้งการค้าชายแดนและผ่านแดน

หากพิจารณาถึงการค้าของสปป. ลาว และไทย พบว่า สปป.ลาว มีสินค้าที่นำเข้าจากไทยที่สำคัญได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์ เครื่องจักร เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เครื่องคอมพิวเตอร์ เคมีภัณฑ์ เครื่องดื่ม ยานพาหนะ ไม้แปรรูป และเครื่องสำอางค์ เป็นต้น โดยในปี 2555 ไทยและสปป.ลาว มีมูลค่าการค้า 145,000 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 108,000 ล้านบาท และมูลค่าการนำเข้า 37,000 ล้านบาท (สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2556) ดังรูปที่ 15



ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2556

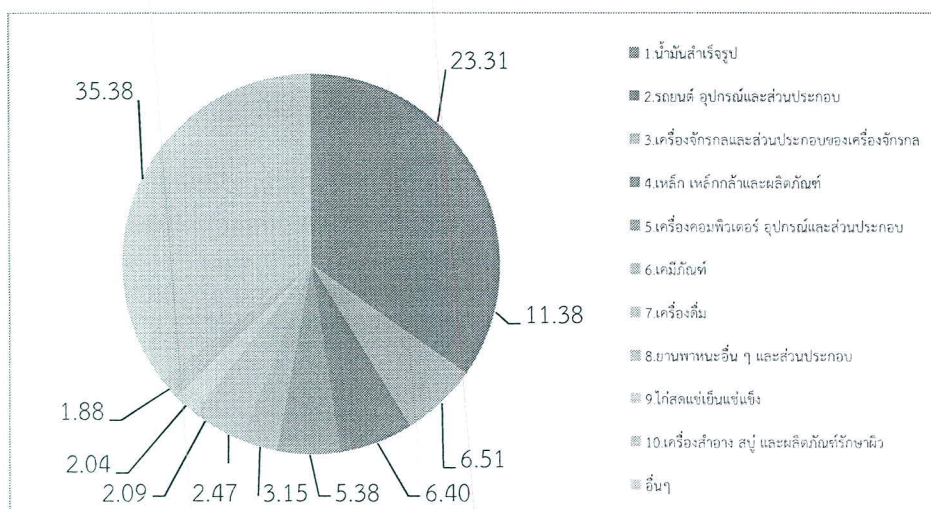
รูปที่ 15 การค้าของไทยกับคู่ค้าในอาเซียน ปี 2555

และจากสถิติข้อมูลรายสินค้าสำคัญที่ไทยส่งไปยัง สปป. ลาว พบว่า ในปี 2555 น้ำมันสำเร็จรูปเป็นสินค้าที่สำคัญอันดับ 1 มีมูลค่าสูงถึง 836.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนรถยนต์ที่เป็นสินค้าสำคัญอันดับ 2 มีมูลค่าสูง 408.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งน้อยกว่าน้ำมันสำเร็จรูปกว่าเท่าตัว ด้านเครื่องจักรกลการส่งออกของประเทศไทยนั้นมีมูลค่าสูงถึง 233.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมีมูลค่าใกล้เคียงกับเหล็กที่มีมูลค่า 229.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ 5 ได้แก่ คอมพิวเตอร์ ที่มีมูลค่า 193.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนเคมีภัณฑ์และเครื่องมือ จะมีมูลค่า 113.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 88.6 ล้านเหรียญสหรัฐ ตามลำดับ ซึ่งโอกาสในการขยายตัวของสินค้าประเภทรถยนต์ เครื่องคอมพิวเตอร์ และเครื่องมือจะมีโอกาสการขยายตัวมากที่สุด หากพิจารณาจากสถิติตารางที่ 9 และ รูปที่ 16

ตารางที่ 9 การส่งออกสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปสปป.ลาว (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

รายการ	2552	2553	2554	%Δ54/55	2555
1.น้ำมันสำเร็จรูป	326.2	461.7	673.3	24.3	836.6
2.รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	186.5	206.6	258.3	58.1	408.4
3.เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	97.4	168.6	170.1	37.3	233.6
4.เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	115.9	144.8	175.5	30.8	229.5
5.เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	16.0	27.4	61.4	214.7	193.2
6.เคมีภัณฑ์	60.5	69.9	100.8	12.1	113.1
7.เครื่องมือ	46.7	37.8	55.3	60.1	88.6
8.ยานพาหนะอื่น ๆ และส่วนประกอบ	33.6	49.9	83.5	-10.3	74.9
9.ไม้สัดแช่เย็นแช่แข็ง	-	15.1	64.8	13.2	73.4
10.เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	42.8	45.8	55.7	21.1	67.5
รวม 10 รายการ	925.5	1,227.5	1,698.8	36.5	2,318.7
อื่นๆ	717.1	908.4	1,069.1	18.8	1,269.7
รวมทั้งสิ้น	1,642.6	2,135.9	2,767.9	29.7	3,558.4

หมายเหตุ : สัดส่วน = การค้าสองฝ่ายต่อการค้ารวมของไทยทั้งหมด, %Δ = % การเปลี่ยนแปลง
ที่มา สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2556



ที่มา คำนวณโดย ผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2556

รูปที่ 16 โครงสร้างสินค้าส่งออกสำคัญระหว่างไทย-สปป.ลาว ปี 2555

หากพิจารณาสถิติสินค้านำเข้าของไทยที่สำคัญจากสปป.ลาวในปี 2555 พบว่า สินค้านำเข้า 10 อันดับแรกของไทยจากสปป.ลาว ได้แก่ สินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ ที่มีมูลค่า 16,134.6 ล้านบาท รองลงมาคือ เชื้อเพลิงอื่นๆ มีมูลค่า 15,516.0 ล้านบาท อันดับต่อมา ได้แก่ ไม้ ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่า 1,903.2 ล้านบาท ส่วนสินค้าประเภท ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้ มีมูลค่า 1,142.8 ล้านบาท อื่นๆประกอบไปด้วย พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช เคมีภัณฑ์ ถ่าน หิน สลัด และสายเคเบิล เครื่อง จักรกลและส่วนประกอบ ปุ๋ย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์ ตามลำดับ ซึ่งมีมูลค่ารวมของสินค้านำเข้า 10 อันดับจากสปป.ลาวของปี 2555 เท่ากับ 37,442.9 ล้านบาท และมีสินค้านำเข้าหมวดผัก ผลไม้ และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้ ของไทยจากสปป.ลาว คิดเป็นมูลค่า 1,142.8 ล้านบาท (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 สินค้านำเข้าของไทยที่สำคัญจากสปป.ลาว ปี 2555 (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ		มูลค่า
1	สิน แร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	16,134.6
2	เชื้อเพลิงอื่น ๆ	15,516.0
3	ไม้ ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	1,903.2
4	ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้	1,142.8
5	พืช และผลิตภัณฑ์จากพืช	1,068.6
6	เคมีภัณฑ์	629.8
7	ถ่านหิน	434.9
8	สลัด และสายเคเบิล	362.2
9	เครื่อง จักรกลและส่วนประกอบ	250.8
10	ปุ๋ย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์	226.3

ที่มา กรมศุลกากร, 2556

การค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทยและสปป.ลาว

หากพิจารณาเฉพาะข้อมูลสินค้าเกษตรระหว่างไทยและสปป.ลาว พบว่า ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรกับ สปป.ลาว ในปี 2555 เท่ากับ 110,802.5 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรกับสปป.ลาว เท่ากับ 83,534.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.64 โดยสินค้าเกษตรที่ไทยส่งออกไปสปป.ลาว 10 อันดับแรก ได้แก่ ชีนเนื้อ และส่วนอื่นๆของไก่เนื้อแช่เย็นแช่แข็ง เนื้อและส่วนต่างๆของสัตว์ที่บริโภคได้ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ อย่างพารา ข้าว เนื้อสุกรสดแช่ เย็นและแช่แข็ง ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและแห้ง ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าวโพด เบ็ดสดแช่เย็นและแช่แข็ง ตามลำดับ อย่างไรก็ตามมูลค่าของสินค้าส่งออกหมวดผลไม้จากไทยไปสปป.ลาวนั้นไม่ได้อยู่ใน 10 อันดับสินค้าเกษตรส่งออกแรกไปสปป. ลาว ดังตารางแสดงรายการสินค้าเกษตรส่งจากไทยไปสปป.ลาว (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 11 แสดงรายการสินค้าเกษตรส่งออกของไทยไปสปป.ลาว (หน่วย: ล้านบาท)

รายการสินค้า	มูลค่า : ล้านบาท				สัดส่วน (%) ในปี 2555
	2552	2553	2554	2555	
1.เนื้อไก่สดแช่เย็นแช่แข็ง	-	458.1	1,956.3	2,267.1	2.05
2.เนื้อและส่วนต่าง ๆ ของสัตว์ที่บริโภคได้	41.8	180.9	1,106.6	1,991.9	1.8
3.สินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ	901.7	534.0	482.3	1,384.8	1.25
4.ยางพารา	156.6	315.4	280.0	433.7	0.39
5.ข้าว	393.1	303.2	280.1	195.7	0.18
6.เนื้อสุกรสดแช่เย็นแช่แข็ง	12.5	38.4	129.2	101.6	0.09
7.ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	192.7	376.6	355.6	85.2	0.08
8.ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	42.8	57.7	49.6	55.8	0.05
9.ข้าวโพด	97.7	30.0	52.9	55.1	0.05
10.เนื้อเป็ดสดแช่เย็นแช่แข็ง	-	11.0	55.8	36.7	0.03
รวม 10 รายการ	1,838.9	2,305.2	4,748.4	6,607.6	5.96
อื่นๆ	54,206.5	65,300.8	78,785.9	104,194.9	94.04
รวมทั้งสิ้น	56,045.4	67,606.0	83,534.3	110,802.5	100

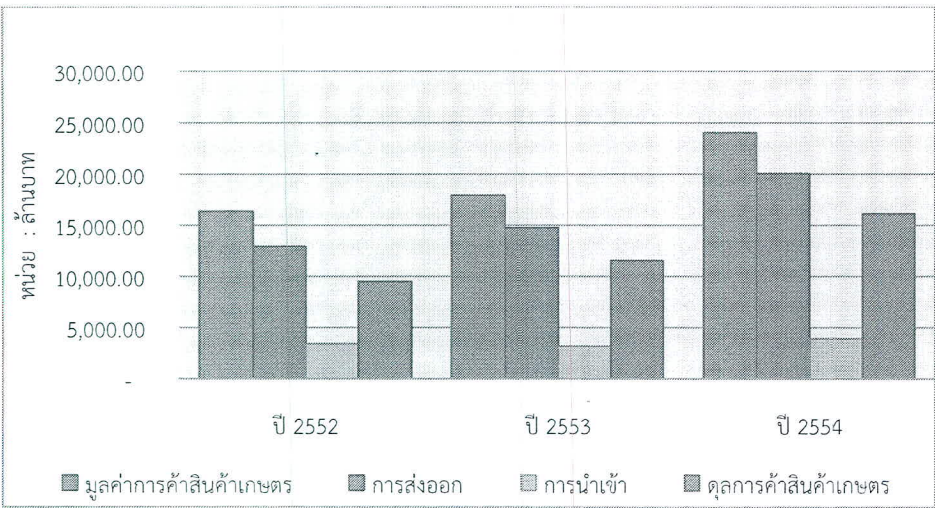
ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2556

ตารางที่ 12 ดุลการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทย-สปป.ลาว (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	2552	2553	2554
มูลค่าการค้าสินค้าเกษตร	16,389.90	17,969.50	24,038.90
การส่งออก	12,936.30	14,773.70	20,089.20
การนำเข้า	3,453.60	3,195.80	3,949.60
ดุลการค้าสินค้าเกษตร	9,482.70	11,577.90	16,139.60

ที่มา ศูนย์สารสนเทศการเกษตร, 2555

จากการวิเคราะห์ข้อมูลดุลการค้าระหว่างไทยและสปป.ลาว (รูปที่ 17) พบว่า ดุลการค้าระหว่างประเทศ อยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างมีความสัมพันธ์ที่ดี ทั้งนี้มูลค่าการค้ารวม ในปี 2552 มีมูลค่า 71,989.40 ล้านบาท, 2553 มูลค่า 91,541.70 ล้านบาท และ ในปี 2554 มีมูลค่า 118,023.10 ล้านบาท ในด้านการส่งออกในปี 2552 มีมูลค่า 56,045.40 ล้านบาท, ในปี 2553 มีมูลค่า 67,606.00 ล้านบาท และ 83,534.30 ล้านบาทในปี 2554 ส่วนด้านการนำเข้ายังคงความสมดุลไว้อย่างดี ซึ่งในปี 2552 มีมูลค่า 15,944 ล้านบาท, ปี 2553 มีมูลค่า 23,935.70 ล้านบาท และ 2554 มีมูลค่า 34,488.80 ล้านบาท ทำให้ดุลการค้ารวมยังสามารถรักษาตัวเลขไว้ค่อนข้างดี ซึ่งในปี 2552-2554 มีมูลค่าดุลการค้ารวมเป็นจำนวน 40,101.30 ล้านบาท , 43,670.30 ล้านบาท และ 49,045.50 ล้านบาท ตามลำดับ



ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยฐานข้อมูลจากศูนย์สารสนเทศการเกษตร, 2555

รูปที่ 17 ดุลการค้าระหว่างไทยและสปป.ลาว ปี 2552-2554 (มูลค่า: ล้านบาท)

ทั้งนี้รายการสินค้าเกษตรเข้าจากสปป.ลาวของไทย (ตารางที่ 13) แสดงให้เห็นถึง อัตราส่วนและมูลค่าของสินค้าเกษตรนำเข้าจากสปป.ลาว ในปี 2553 และ ปี 2554 ซึ่งจะเห็นว่าประเทศไทยนำเข้าผลไม้เมืองร้อนจากสปป.ลาวมาเป็นอันดับสูงสุด ในปี 2553 มีมูลค่าการนำเข้า 813 ล้านบาท และใน ช่วง ม.ค.-พ.ย. 2553 มีมูลค่า 383.3 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นในช่วง ม.ค.-พ.ย. 2554 เป็นจำนวน 710.6 ล้านบาท ถ้าคิดเป็นอัตราส่วนในช่วง 2553, ม.ค.-พ.ย. 2553 และ ม.ค.-พ.ย. 2554 จะมีอัตราส่วนร้อยละ 25.4, 25.7 และ 18 ตามลำดับ ด้านสินค้าประเภทผลไม้ มีเพียงกล้วยเท่านั้นที่ติดอันดับการนำเข้าในตาราง มีมูลค่าไปที่ 2553 58.6 ล้านบาท, ม.ค.-พ.ย. 2553 เป็นจำนวน 12.4 ล้านบาท และ ม.ค.-พ.ย. 2554 มีมูลค่า 68.4 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนเพียง 1.8 , 0.8 และ 1.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 13 แสดงรายการสินค้าเกษตรนำเข้าจากสปป.ลาวของไทย (หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	รหัสสินค้า	รายการ	หน่วย	มูลค่า			สัดส่วน : ร้อยละ		
				2553	53 ม.ค.- พ.ย.	54 ม.ค.- พ.ย.	2553	53 ม.ค.- พ.ย.	54 ม.ค.- พ.ย.
		สินค้าเกษตรกรรมรวม		3,195.80	1,489.70	3,949.60	100	100	100
1	44079900090	ไม้เมืองร้อนอื่น	MTQ	813	383.3	710.6	25.4	25.7	18
2	10059090002	ข้าวโพดเหมาะสำหรับทำอาหารสัตว์	KGM	635.1	448.3	621.7	19.9	30.1	15.7
3	31059000000	ปุ๋ยที่ได้จากแร่ หรือปุ๋ยเคมีอื่นๆ	KGM	32.2	1.1	292.1	1	0.1	7.4
4	7049010000	กะหล่ำปลีสดหรือแช่เย็น	KGM	137.8	15.8	283.8	4.3	1.1	7.2
5	12022000001	ถั่วลิสงเอาเปลือกออก จะทำให้แตกหรือไม่ก็ตาม ชนิดที่ บริโภคได้	KGM	28.6	0.5	164	0.9	0	4.2
6	10089000001	ลูกเดียวทั้งเปลือก	KGM	47.2	10	160.4	1.5	0.7	4.1
7	7142000000	มันเทศ	KGM	44.9	8.8	149.2	1.4	0.6	3.8
8	44072999090	ไม้เมืองร้อนอื่น	MTQ	175.3	75.3	135.7	5.5	5.1	3.4
9	44079900011	กระบอกอื่น	MTQ	99.5	39.2	116.9	3.1	2.6	3
10	44072949000	ไม้เครืออื่น	MTQ	79.3	35.6	96.5	2.5	2.4	2.4
11	44079900014	มะค่าอื่น	MTQ	88.5	40	91.3	2.8	2.7	2.3
12	17031090000	กากน้ำอ้อยอื่น ๆ	KGM	79.6	43.4	89.5	2.5	2.9	2.3
13	44092900090	ไม้อื่น	MTQ	70.4	24.1	87.3	2.2	1.6	2.2
14	44079900013	ตะเคียนอื่น	MTQ	55.7	25.3	76.2	1.7	1.7	1.9
15	8030090003	กล้วยอื่น สด	KGM	58.6	12.4	68.4	1.8	0.8	1.7
		สินค้าเกษตรกรรมอื่นๆ		750.2	326.6	806.1	23.5	21.9	20.4

ที่มา รวบรวมโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555

2.2 การค้าชายแดนระหว่างไทยและสปป. ลาว

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับสปป.ลาวเป็นช่องทางสำคัญที่สร้างรายได้ให้กับทั้งสองประเทศเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ สปป.ลาวมีพื้นที่ติดต่อกับหลายประเทศและยังมีทรัพยากรที่เป็นที่ต้องการของประเทศคู่ค้าอื่นๆ ทำให้การค้าชายแดนของสปป.ลาวก่อให้เกิดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของสปป.ลาวเป็นจำนวนมาก

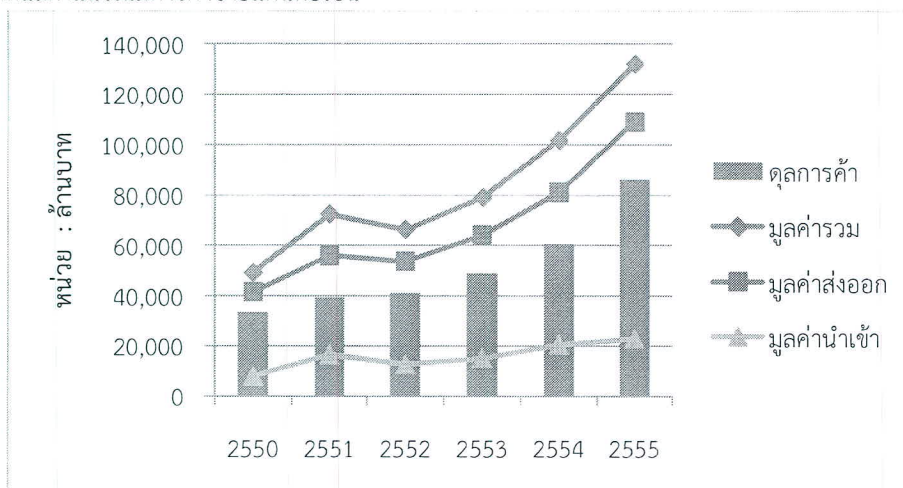
ทั้งนี้ด้านมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาวนั้น พบว่า ในปี 2555 มูลค่าการค้ารวมยังสูงขึ้นจากปี 2554 ถึง 132,016.37 ล้านบาท โดยมีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 29.86 และมีมูลค่าการส่งออกที่ 109,059.22 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 34.43 ด้านมูลค่าการนำเข้า มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเป็น 22,957.14 ล้านบาท และมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 11.79 จึงทำให้มีดุลการค้าคิดเป็นมูลค่า 86,102.08 ล้านบาท ดังตารางที่ 14 และ รูปที่ 18

ตารางที่ 14 สถิติการค้าชายแดนระหว่างไทยกับสปป. ลาว ปี 2550 – 2555

ปี	มูลค่ารวม	อัตราการขยายตัว (%)	มูลค่าส่งออก	อัตราการขยายตัว (%)	มูลค่านำเข้า	อัตราการขยายตัว (%)	ดุลการค้า	อัตราการขยายตัว (%)
2550	49,395.54		41,602.32		7,793.22		33,809.10	
2551	72,546.22	46.87	56,030.15	34.68	16,516.07	111.93	39,514.08	16.87
2552	66,367.13	-8.52	53,740.88	-4.09	12,626.24	-23.55	41,114.64	4.05
2553	79,238.88	19.39	64,118.10	19.31	15,120.78	19.76	48,997.32	19.17
2554	101,660.78	28.30	81,124.77	26.52	20,536.02	35.81	60,588.75	23.66
2555	132,016.37	29.86	109,059.22	34.43	22,957.14	11.79	86,102.08	42.11
รวม	501,224.92		405,675.44		95,549.47		310,125.97	

ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก กรมการค้าต่างประเทศ, 2556

จากข้อมูลสถิติการค้าชายแดนและดุลการค้าชายแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาวข้างต้น แสดงให้เห็นถึงอัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและสปป.ลาว ที่มีอัตราการเพิ่มสูงขึ้นของมูลค่าการค้าทุกปีซึ่งสามารถพิจารณาได้จากรูปภาพแสดงแนวโน้มการค้าชายแดนต่อไปนี้



ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก กรมการค้าต่างประเทศ, 2556

รูปที่ 18 แผนภูมิแสดงมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและสปป.ลาว ปี 2550-2555

ทั้งนี้จากการรวมรวมและเปรียบเทียบสถิติการค้าชายแดน แยกตามจังหวัดและด้านการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทยและสปป.ลาว พบว่าสถิติการนำเข้าส่งออกระหว่างไทยและสปป.ลาวในปี 2554 – 2555 ผ่านชายแดนที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุดคือ ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) จังหวัดมุกดาหารโดยมีมูลค่าการนำเข้าผ่านการค้าชายแดนในปี 2555 อยู่ที่ 16,670.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 15,836.36 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.27 และด้านชายแดนที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) จังหวัดหนองคายหนองคาย โดยมีมูลค่าการส่งออกผ่านการค้าชายแดนในปี 2555 อยู่ที่ 61,349.80 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 43,604.97 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 40.69 ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 สถิติการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว 2554-2555 แยกตามรายด้านและจังหวัด (หน่วย: ล้านบาท)

จังหวัด	ด้าน	ประเภท	ปี	ปี	อัตราการขยายตัว(ร้อยละ)
			2554	2555	
เชียงราย	ด้านศุลกากรเชียงของ (ศก.3)	มูลค่ารวม	3,752.16	4,806.02	28.09
		ส่งออก	3,276.71	4,265.94	30.19
		นำเข้า	475.44	540.08	13.6
		ดุลการค้า	2,801.27	3,725.86	33.01
เชียงราย	ด้านศุลกากรเชียงแสน (ศก.3)	มูลค่ารวม	3,564.65	4,843.44	35.87
		ส่งออก	3,531.06	4,823.87	36.61
		นำเข้า	33.58	19.57	-41.74
		ดุลการค้า	3,497.48	4,804.31	37.36
นครพนม	ด้านศุลกากรนครพนม (ศก.2)	มูลค่ารวม	3,447.43	3,621.49	5.05
		ส่งออก	2,918.00	3,111.18	6.62
		นำเข้า	529.42	510.31	-3.61
		ดุลการค้า	2,388.58	2,600.87	8.89
น่าน	ด้านศุลกากรทุ่งช้าง (ศก.3)	มูลค่ารวม	2,860.98	4,609.50	61.12
		ส่งออก	2,592.86	4,422.27	70.56
		นำเข้า	268.12	187.23	-30.17
		ดุลการค้า	2,324.73	4,235.04	82.17
บึงกาฬ	ด้านศุลกากรบึงกาฬ (ศก.2)	มูลค่ารวม	3,423.53	3,264.65	-4.64
		ส่งออก	3,146.18	2,734.00	-13.10
		นำเข้า	277.35	530.65	91.33
		ดุลการค้า	2,868.83	2203.34	-23.20
มุกดาหาร	ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	มูลค่ารวม	25,501.71	2,8677.19	12.45
		ส่งออก	9,665.35	12,006.95	24.23
		นำเข้า	15,836.36	16,670.24	5.27

จังหวัด	ด้าน	ประเภท	ปี	ปี	อัตราการ ขยายตัว(ร้อยละ)
			2554	2555	
เลย	ด้านศุลกากรเชียงคาน (ศภ.2)	ดุลการค้า	-6,171.01	-4,663.30	24.43
		มูลค่ารวม	749.13	809.85	8.10
		ส่งออก	591.87	682.99	15.40
		นำเข้า	157.26	126.86	-19.33
		ดุลการค้า	434.61	556.14	27.96
เลย	ด้านศุลกากรท่าลี่ (ศภ.2)	มูลค่ารวม	3,034.50	5,229.58	72.34
		ส่งออก	2,205.26	4,507.93	104.42
		นำเข้า	829.25	721.65	-12.98
		ดุลการค้า	1,376.01	3,786.28	175.16
หนองคาย	ด้านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	มูลค่ารวม	44,583.06	63,348.53	42.09
		ส่งออก	43,604.97	61,349.80	40.69
		นำเข้า	978.08	1,998.73	104.35
		ดุลการค้า	42,626.89	59,351.06	39.23
อุบลราชธานี	ด้านศุลกากรเขมราฐ (ศภ.2)	มูลค่ารวม	1,381.44	1,780.96	28.92
		ส่งออก	1,367.00	1,757.85	28.59
		นำเข้า	14.44	23.1	59.98
		ดุลการค้า	1,352.56	1,734.75	28.26
อุบลราชธานี	ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร (ศภ.2)	มูลค่ารวม	9,362.19	11,025.17	17.76
		ส่งออก	8,225.50	9,396.45	14.24
		นำเข้า	1,136.69	1,628.72	43.29
		ดุลการค้า	7,088.8	7,767.73	9.58
รวม		มูลค่ารวม	101,660.78	132,016.37	29.86
		ส่งออก	81,124.77	109,059.22	34.43
		นำเข้า	20,536.02	22,957.14	11.79
		ดุลการค้า	60,588.75	86,102.08	42.11

ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก กรมการค้าต่างประเทศ, 2556

และหากพิจารณาแยกประเภทสินค้าตามสถิติการค้าชายแดน พบว่า สินค้านำเข้าของประเทศไทยกับสปป.ลาวผ่านการค้าชายแดนในปี 2555 แยกตามด่านชายแดน พบว่า สินค้าประเภททองแดงและผลิตภัณฑ์มีมูลค่าการนำเข้าจากสปป.ลาวมากที่สุดคือ 16,015.13 ล้านบาท โดยนำเข้าผ่านทางด่านด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) จ.มุกดาหาร ดังตารางที่ 16 ทั้งนี้หาก

พิจารณาด้านการค้าขายแทนที่สำคัญด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ระหว่างไทยและสปป.ลาว พบว่าด้านที่มีความสำคัญคือ ด้านหนองคาย ด้านมุกดาหาร และด้านเชียงของ ซึ่งแต่ละด้านจะมีลักษณะการค้าและประเภทสินค้าที่แตกต่าง

ตารางที่ 16 สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากสปป.ลาว ในปี 2555 (5 ลำดับแรก แยกด้าน)

ด้าน	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
ด้านศุลกากรเชียง ของ (ศก.3)	ไม้แปรรูป	41.79	7.74
	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	16.68	3.09
	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	11.26	2.08
	เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ	5.84	1.08
	ปุ๋ย	4.90	0.91
	อื่นๆ	459.61	85.10
	รวม	540.08	100.00
ด้านศุลกากรเชียง แสน (ศก.3)	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	11.51	58.24
	ธัญพืช	4.70	23.75
	ผลิตภัณฑ์จากแร่อื่นๆ	1.92	9.71
	ไม้แปรรูป	0.93	4.71
	เหล็ก	0.39	1.96
	อื่นๆ	0.32	1.63
	รวม	19.77	100.00
ด้านศุลกากร นครพนม (ศก.2)	ไม้แปรรูป	317.00	62.12
	ไม้อัดและไม้วีเนียร์	60.47	11.85
	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	52.35	10.26
	ผลิตภัณฑ์จากแร่อื่นๆ	27.21	5.33
	ปุ๋ย	9.12	1.79
	อื่นๆ	44.16	8.65
	รวม	510.31	100.00
ด้านศุลกากรทุ่ง ช้าง (ศก.3)	ธัญพืช	54.65	29.19
	เครื่องจักรที่ใช้ในการอุตสาหกรรมและ ส่วนประกอบ	34.67	18.52
	ไม้แปรรูป	18.60	9.93
	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	14.32	7.65
	เครื่องมือเครื่องใช้ทางวิทยาศาสตร์ การแพทย์ การทดสอบอื่นๆ	12.98	6.94
	อื่นๆ	52.00	27.77
	รวม	187.23	100.00
ด้านศุลกากรบึง กาฬ(ศก.2)	ไม้แปรรูป	440.01	82.92
	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	52.00	9.80

ด้าน	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	13.87	2.61
	รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก	6.00	1.13
	แทรกเตอร์และส่วนประกอบ	5.40	1.02
	อื่นๆ	13.37	2.52
	รวม	530.65	100.00
ด้านศุลกากร มุกดาหาร (ศภ.2)	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	16,015.13	96.07
	ไม้แปรรูป	226.01	1.36
	ปุ๋ย	211.72	1.27
	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	72.40	0.43
	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ วิทยุ โทรศัพท์ โทรทัศน์ อุปกรณ์อื่นๆ)	41.23	0.25
	อื่นๆ	103.76	0.62
	รวม	16,670.24	100.00
ด้านศุลกากรเชียง คาน (ศภ.2)	ธัญพืช	46.67	36.79
	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	32.01	25.23
	ผลิตภัณฑ์จากแร่อื่นๆ	26.79	21.12
	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	16.33	12.88
	เครื่องใช้ในครัวและโต๊ะอาหาร	3.29	2.59
	อื่นๆ	1.76	1.39
	รวม	126.86	100.00
ด้านศุลกากรท่าลี่ (ศภ.2)	ธัญพืช	496.74	68.83
	ไม้แปรรูป	167.74	23.24
	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	15.74	2.18
	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	11.81	1.64
	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	11.43	1.58
	อื่นๆ	18.20	2.52
	รวม	721.65	100.00
ด้านศุลกากร หนองคาย (ศภ.2)	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์	618.34	30.94
	ลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน	353.72	17.70
	ไม้แปรรูป	261.71	13.09
	เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ	146.44	7.33
	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	62.63	3.13
	อื่นๆ	555.90	27.81
	รวม	1,998.73	100.00
ด้านศุลกากร เขมราฐ (ศภ.2)	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	17.50	75.76
	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	1.15	4.97
	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	0.37	1.58
	เครื่องใช้และเครื่องตกแต่งภายในบ้านเรือนอื่นๆ	0.02	0.07

ด้าน	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
	เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ	0.01	0.04
	อื่นๆ	4.06	17.58
	รวม	23.10	100.00
ด้านศุลกากร	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	764.73	46.95
พืชมั่งสาร	ผลไม้และของปรุงแต่งจากผลไม้	238.81	14.65
(ศภ.2)	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	223.49	13.72
	ไม้แปรรูป	197.65	12.14
	เครื่องดนตรี	60.90	3.74
	อื่นๆ	143.13	8.79
	รวม	1,628.72	100.00

ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก กรมการค้าต่างประเทศ, 2556

อีกทั้งหากพิจารณาสินค้าส่งออกของประเทศไทยกับสปป.ลาวผ่านการค้าชายแดนในปี 2555 แยกตามด้านชายแดนพบว่า น้ำมันดีเซลมีมูลค่าการส่งออกจากไทยไปสปป.ลาวผ่านทางด้านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2) จังหวัดหนองคาย มากที่สุดคือ 9,002.49 ล้านบาท ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยกับ สปป.ลาว ในปี 2555 (5ลำดับแรก แยกด้าน)

ด้าน	สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยกับสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
ด้านศุลกากร	น้ำมันดีเซล	1,041.03	24.40
เชียงของ (ศภ.3)	เนื้อและส่วนต่างๆ ของสัตว์ที่บริโภคได้	736.84	17.27
	น้ำมันเบนซิน	480.62	11.27
	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	342.24	8.02
	ยางพารา	217.49	5.10
	อื่นๆ	1,447.75	33.94
	รวม	4,265.94	100.00
ด้านศุลกากร	ไก่	2,133.98	29.01
เชียงแสน (ศภ.3)	เนื้อและส่วนต่างๆ ของสัตว์ที่บริโภคได้	1,244.24	16.91
	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	732.65	9.96
	ยางพารา	215.49	2.93
	สุกรสดแช่เย็นแช่แข็ง	79.42	1.08
	อื่นๆ	2,950.39	40.11
	รวม	7,356.17	100.00
ด้านศุลกากร	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	834.20	26.81
นครพนม (ศภ.2)	น้ำมันดีเซล	566.79	18.22
	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	162.95	5.24
	เหล็กและเหล็กกล้า	149.84	4.82
	ข้าว	126.80	4.08

ด้าน	สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยกับสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
	อื่นๆ	1,270.61	40.84
	รวม	311.18	100.00
ด้านศุลกากรฟุ้ง ข้าง (ศก.3)	น้ำมันดีเซล	1,824.13	41.25
	เหล็กและเหล็กกล้า	832.53	18.83
	น้ำมันเบนซิน	360.91	8.16
	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	276.89	6.26
	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	168.29	3.81
	อื่นๆ	959.51	21.70
	รวม	4,422.27	100.00
ด้านศุลกากรบึง กาฬ(ศก.2)	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	394.79	14.44
	เหล็กและเหล็กกล้า	253.93	9.29
	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู	241.21	8.82
	เตาอบไมโครเวฟและเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ให้ความ ร้อน	144.76	5.29
	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	143.17	5.24
	อื่นๆ	1,556.14	56.92
	รวม	2,734.00	100.00
ด้านศุลกากร มุกดาหาร (ศก.2)	น้ำมันดีเซล	1,939.98	16.16
	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,215.78	10.13
	น้ำตาลทราย	1,143.00	9.52
	เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	860.73	7.17
	น้ำมันเบนซิน	669.77	5.58
	อื่นๆ	6177.68	51.45
	รวม	12,006.95	100.00
ด้านศุลกากร เชียงคาน (ศก.2)	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	148.80	21.79
	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู	62.03	9.08
	เหล็กและเหล็กกล้า	50.84	7.44
	วัตถุดิบเพื่อใช้ทำเครื่องสำอาง	34.47	5.05
	สิ่งปฏางค์อื่นๆ	26.52	3.88
	อื่นๆ	360.34	52.76
	รวม	682.99	100.00
ด้านศุลกากรท่าลี่ (ศก.2)	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	634.18	14.07
	น้ำมันดีเซล	614.85	13.67
	เหล็กและเหล็กกล้า	521.48	11.57
	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	497.67	11.04
	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	301.78	6.69
	อื่นๆ	1,937.96	42.99
	รวม	4,507.93	100.00

ด้าน	สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยกับสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านบาท)	% ของทั้งหมด
ด้านศุลกากร หนองคาย (ศก.2)	น้ำมันดีเซล	9,002.49	14.67
	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	8,877.49	14.47
	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	5,759.83	9.39
	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	3,726.54	6.07
	น้ำมันเบนซิน	2,672.56	4.36
	อื่นๆ	31,310.88	51.04
	รวม	61,349.80	100.00
ด้านศุลกากร เขมราฐ (ศก.2)	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	194.28	11.05
	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	161.21	9.17
	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	120.95	6.88
	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	57.86	3.29
	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	57.10	3.25
	อื่นๆ	1,166.45	66.36
	รวม	1,757.85	100.00
ด้านศุลกากร พิบูลมังสาหาร (ศก.2)	น้ำมันดีเซล	2,085.03	21.01
	น้ำมันเบนซิน	1,041.94	10.50
	เหล็กและเหล็กกล้า	583.66	5.88
	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	454.81	4.58
	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	277.33	2.79
	อื่นๆ	5,481.10	55.23
	รวม	9,923.88	100.00

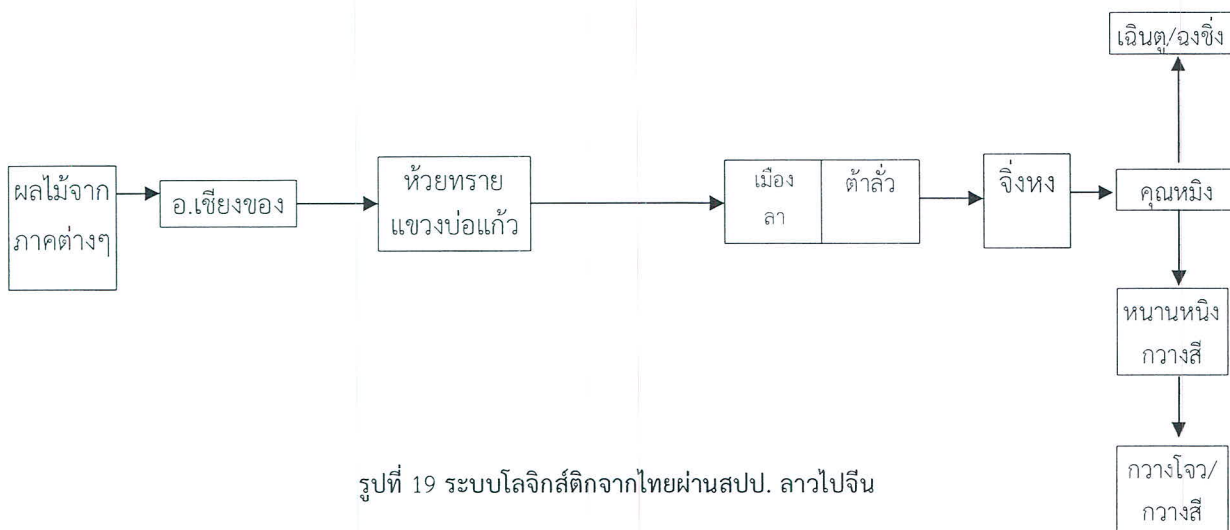
ที่มา คำนวณโดยผู้วิจัย โดยใช้ฐานข้อมูลจาก กรมการค้าต่างประเทศ, 2556

2.3 เส้นทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสปป.ลาว

พรมแดนที่เชื่อมต่อระหว่างไทยและสปป.ลาวมีระยะทางประมาณ 1,810 กิโลเมตร ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร 14 แห่ง จุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่งและจุดผ่อนปรนอีก 25 แห่ง ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศไทยและสปป.ลาว ได้แก่ ด้านจังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดเชียงราย

ด้านที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุดได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าการค้ารวมมากถึง 63,348.53 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าส่งออก 61,349.80 ล้านบาท และนำเข้า 1,998.73 ล้านบาท (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2556) นอกจากนี้ยังมีด้านศุลกากรมุกดาหาร และด้านการศุลกากรในจังหวัดเชียงราย รายการสินค้าที่ประเทศไทยนำเข้าจากสปป.ลาวนั้น ได้แก่ สินแร่ เชื้อเพลิงต่างๆ ส่วนสินค้าที่ประเทศไทยส่งออกสู่สปป.ลาวนั้น ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตร

ทั้งนี้การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยสู่สปป.ลาว ทางด้านการค้าชายแดน มีการส่งออกต่อไปยังประเทศจีน โดยใช้เส้นทางผ่านอำเภอเชียงของ โดยจะตรงมาที่ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ของสปป.ลาว ผ่านทางแพ หรือการข้ามฝาก ก่อนจะใช้เส้นทางขนส่งประมาณ 235 กิโลเมตร ไปยังบ่อเต็น บ่อหาน แล้วใช้ระยะทางต่ออีก 320 กิโลเมตร ไปที่จังหวัดประเทศจีน แล้วจะสามารถเข้าไปยังคุนหมิงประเทศจีนเพื่อทำการขนส่งสินค้าต่อไปได้ ตามรูปที่ 19



2.4 ระบบโลจิสติกส์ของสปป. ลาว

เศรษฐกิจการขนส่งของสปป.ลาว พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยคิดเป็นร้อยละ 98 เป็นปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และร้อยละ 86 เป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล การส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น (JETRO, 2013)

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านการขนส่งใน สปป.ลาว และจากสถิติทางธุรกิจพบว่า สปป.ลาวมีธุรกิจให้บริการขนส่งมากกว่า 200 บริษัท โดยร้อยละ 45 เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร และร้อยละ 40 เป็นบริษัท ที่ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้า และร้อยละประมาณ 15 เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งและตัวแทนออกของ

ถนนในสปป.ลาวมีระยะทางไม่น้อยกว่า 32,000 กิโลเมตร ร้อยละ 23 เป็นทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 21 เป็นทางหลวงภายในแขวง และที่เหลือเป็นถนนชนบท โดยถนนสายหลักทั่วไปจะมีปริมาณยานพาหนะใช้เส้นทางตั้งแต่ 250 – 540 คัน/วัน

ในภาพรวม สปป.ลาวมีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมด ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่สะดวก เป็นหลุมเป็นบ่อเนื่องจากขาดการลงทุนเพิ่ม ขาดการซ่อมบำรุง ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขาทำให้ยากต่อการสร้างถนน อย่างไรก็ตามสปป.ลาวให้ความสนใจพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้สปป.ลาวมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น

การขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับสปป.ลาวจะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่สำคัญ ได้แก่

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ระหว่าง จ.หนองคาย กับแขวงเวียงจันทน์
- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระหว่าง จ.มุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงขนาดความกว้าง 12 เมตร ตัวสะพานยาว 1,600 เมตร มีจุดกลับรถอยู่ฝั่งไทย
- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ระหว่าง จ.นครพนม กับแขวงคาม่วน
- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ระหว่าง จ.เชียงราย กับแขวงบ่อแก้ว คาดว่าจะเปิดให้บริการปลายปี 2556

ทั้งนี้รัฐบาลสปป.ลาวให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงพื้นฐานทางถนนอย่างมาก และได้ตัดถนนเพิ่มและสร้างถนน
เครือข่ายไปยังพื้นที่ต่างๆ มากขึ้น โดยการสนับสนุนทางการเงินจากองค์การระหว่างประเทศ

ระบบการขนส่งทางราง

สปป.ลาวไม่มีระบบขนส่งทางรถไฟ แต่สปป.ลาวมีแผนสร้างเครือข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน
ซึ่งจะเริ่มจาก นครคุนหมิงไปยังเมืองเชียงรุ่ง เมืองลา แขวงหลวงพระบาง แขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้วและเชื่อมต่อมา
จังหวัดเชียงราย รวมทั้งมีโครงการสำรวจเส้นทางรถไฟระหว่างเวียงจันทน์ – แขวงเชียงขวาง – กรุงฮานอย (เวียดนาม) เพื่อเป็น
เส้นทางออกสู่ทะเลจีนใต้ที่ท่าเรือไฮฟอง ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร

ระบบการขนส่งทางอากาศ

สปป.ลาวมีท่าอากาศยานนานาชาติที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินวัดไตที่แขวงเวียงจันทน์ สนามบินหลวงพระบาง และ
สนามบินปากเซ และมีสนามบินภายในประเทศ 9 แห่งในแขวงหลักทางเศรษฐกิจ เช่น เชียงขวาง หลวงน้ำทา สะหวันเขต จำปาสัก
อุดมไซ และพงสาลี มีสายการบิน Lao Aviation เป็นสายการบินแห่งชาติ และมีบริการบินประจำเชื่อมเมืองหลักของประเทศ
เพื่อนบ้าน เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ กรุงพนมเปญ เสียมเรียบ และคุนหมิง

ระบบการขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำในสปป.ลาวมีหลายสาย แต่แม่น้ำหลักที่ใช้เพื่อการขนส่ง ได้แก่ แม่น้ำโขง โดยจะใช้ได้ดีในฤดูน้ำหลากตั้งแต่ช่วง
เดือนธันวาคมถึงเดือนพฤษภาคม อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีเกาะแก่งมาก ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไม่เป็นที่นิยม แต่มี
ศักยภาพสูงในการใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า แม่น้ำโขงในส่วนที่อยู่ในสปป.ลาวมีความยาว 1,970 กิโลเมตร แต่สามารถเดินเรือได้เพียง
875 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่

1. จากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ถึงแขวงหลวงพระบาง เดินเรือได้ตลอดปี สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ประมาณ 30
ตันในฤดูฝน และประมาณ 15 ตันในฤดูแล้ง
2. จากแขวงหลวงพระบางถึงแขวงเวียงจันทน์เดินเรือระหว่างเดือนกรกฎาคม – กุมภาพันธ์ โดยบรรทุกน้ำหนักเฉลี่ยได้
30 ตัน และเพิ่มเป็น 50 ตันในฤดูฝน
3. จากแขวงเวียงจันทน์ถึงแขวงสะหวันเขต บรรทุกน้ำหนักได้ประมาณ 70 – 140 ตัน

ทั้งนี้ กลุ่มประเทศจีน สหภาพเมียนมาร์ ไทย และสปป.ลาว ได้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือในลำน้ำโขงเพื่อการขนส่งและ
ท่องเที่ยวตั้งแต่ปี 2543 โดยจะเชื่อมระหว่างเมืองเชียงรุ่ง (จีนตอนใต้) เชียงตุง (สหภาพเมียนมาร์) เชียงราย และเชียงทอง (แขวง
หลวงพระบาง) โดยสภาพตั้งแต่เปิดเส้นทางเดินเรือฯ เรือขนส่งของจีนควบคุมการดำเนินธุรกรรมไว้เบ็ดเสร็จ โดยมีเรือจีนขนาด
ระวาง 40 – 300 ตัน อยู่ประมาณ 120 ลำ ครอบคลุมแบ่งตลาดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 เรือส่วนที่เหลือเป็นเรือสหภาพเมียนมาร์
และสปป.ลาว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีผู้ประกอบการไทยเริ่มมีการนำเรือไทยมาให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในเส้นทางนี้
บ้างแล้ว

นอกจากแม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักแล้ว สปป.ลาวยังมีแม่น้ำสายอื่นๆ ที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือ (ส่วนใหญ่เพื่อการ
ท่องเที่ยว) ได้อีก ได้แก่

- แม่น้ำอู: เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงพงสาลีกับหลวงพระบาง ระยะทาง 448 กิโลเมตร
- แม่น้ำริม: เป็นเส้นทางเชื่อม อ.เชียงของ กับแขวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 354 กิโลเมตร
- แม่น้ำทา: เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงหลวงน้ำทากับบ่อแก้ว ระยะทาง 352 กิโลเมตร
- แม่น้ำเซกอง: เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงสาละวันกับเซกอง ระยะทาง 320 กิโลเมตร
- แม่น้ำกะดิง: เป็นเส้นทางในบริเวณแขวงบอลิคำไซ ระยะทาง 103 กิโลเมตร

- แม่น้ำแคน: เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงหัวพันกับหลวงพระบาง ระยะทาง 90 กิโลเมตร

ปัจจุบัน สปป.ลาวมีผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำรวม 35 บริษัท มีเรือให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารรวมประมาณ 2,800 ลำ โดยสปป.ลาวมีเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ 2 ลำ ขนาดระหว่าง 1,500 และ 3,000 ตัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีอัตราการขยายตัวลดลง เนื่องจากทางรัฐบาลได้เน้นความสำคัญกับการพัฒนาระบบถนนมากกว่า โดยเฉพาะการปรับปรุงสภาพถนนสาย 13 ให้มีสภาพดีขึ้น ส่งผลให้มีสินค้าหลายรายการหันไปใช้บริการขนส่งทางถนน (กรมส่งเสริมการส่งออก, 2556)

ทั้งนี้การส่งออกผลไม้สู่ต่างประเทศนั้นมีการขบวนการมาจากผู้ประกอบการส่งออกผ่านพิธีทางศุลกากรตามด่านต่างๆ ของประเทศไทยที่สำคัญ เช่น ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านศุลกากรนครพนม ด่านศุลกากรท่าลี่ เป็นต้น เพื่อตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของผลไม้เพื่อส่งออกสู่ตลาดผู้บริโภคสปป.ลาว ซึ่งตลาดในการค้าผลไม้ของสปป.ลาวแบ่งออกเป็นผู้ประกอบการนำเข้าผลไม้รายใหญ่ ก่อนส่งต่อไปยังพ่อค้าคนกลางในลำดับต่อไป และผู้นำเข้าผลไม้รายย่อยเพื่อการบริโภคในประเทศ ในตลาดย่อย ตลาดชุมชนต่างๆ ผู้ประกอบการนำเข้ารายใหญ่นั้นนำเข้าผลไม้จากไทยเพื่อขายให้ผู้ค้าส่ง ในส่วนของผู้ค้าส่งนี้กระบวนการขับเคลื่อนของผลไม้ที่นำเข้ามาสามารถจำแนกเป็น การบริโภคในประเทศและการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ อีกทอดหนึ่ง (Re-Export) ตลาดที่ส่งออกผลไม้ที่สำคัญของลาว ได้แก่ ประเทศจีน นอกจากนี้พ่อค้าส่งยังมีการกระจายผลไม้สู่ตลาดผู้บริโภคภายในประเทศทั้งตลาดที่สำคัญของสปป.ลาว และตลาดชุมชนสู่ผู้บริโภคภายในของสปป.ลาว (สมพร อิศวิลานนท์, 2553)

การสำรวจและการสัมภาษณ์



รูปที่ 20 ปรัชชาหรือผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดนสินค้าเกษตร ไทย-ลาว ม.ขอนแก่น



รูปที่ 21 ปรัชชาหรือผู้เชี่ยวชาญด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและธุรกรรมทางการเงิน ระหว่างไทย-ลาว ณ ธนาคารแห่งประเทศไทยสาขาขอนแก่น



รูปที่ 22 พบท่านทูตไทย ประจำเมืองเวียงจันทน์



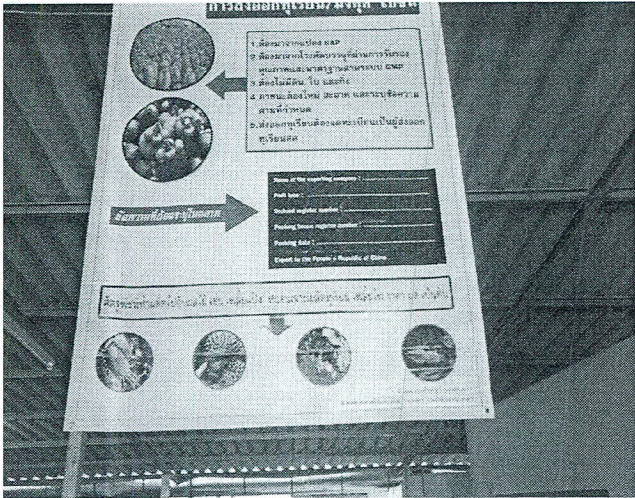
ຮູບທີ່ 23 ເກືບຂໍ້ມູນທີ່ Ministry of Planning and Investment Lao Statistics Bureau Department of Data Service



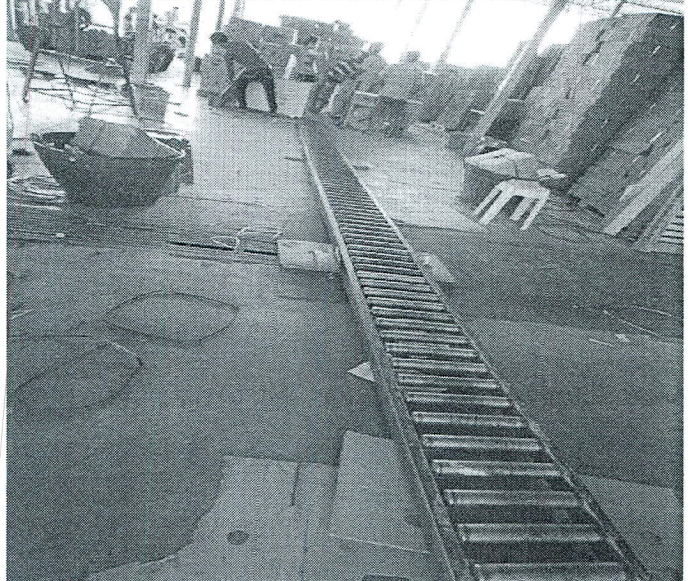
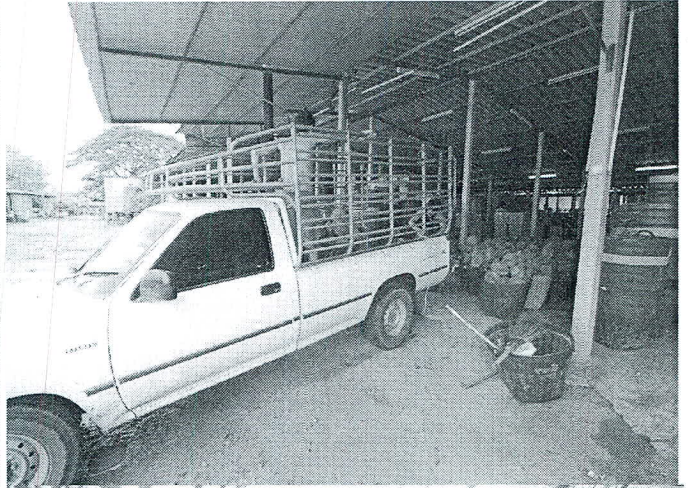
ຮູບທີ່ 24 ປະຊຸມກຸ່ມຍ່ອຍກັບຝ່າຍໃນໂຮງຮຽນສູນສະຖິຕິຂອງສປປ.ລາວ (ເວີຍຈັນທນ໌)

การส่งออกผลไม้

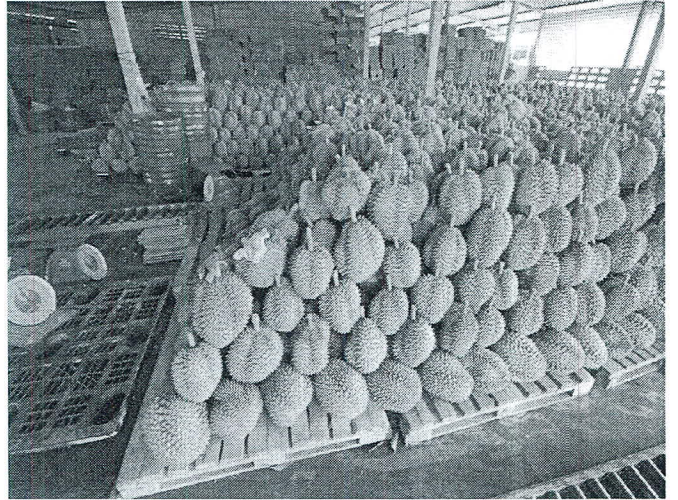
ทุเรียน



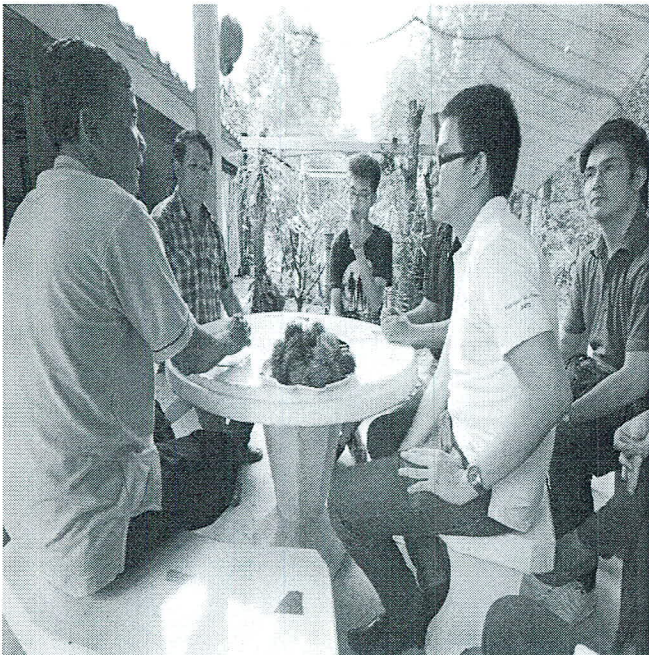
รูปที่ 25 สำรวจและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้ ณ จังหวัดจันทบุรี



รูปที่ 26 กระบวนการขนส่งทุเรียน



รูปที่ 27 สํารวจและสัมภาษณ์ผู้รับซื้อลิ้ง



รูปที่ 28 สํารวจและสัมภาษณ์ เกษตรกร จังหวัดจันทบุรีและระยอง

มังคุด

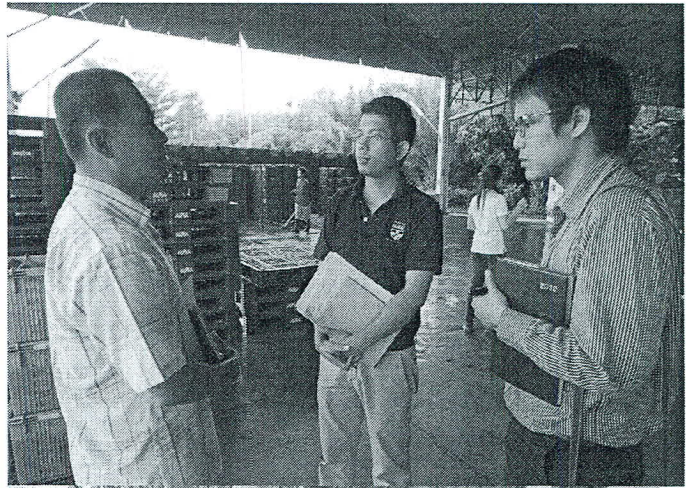
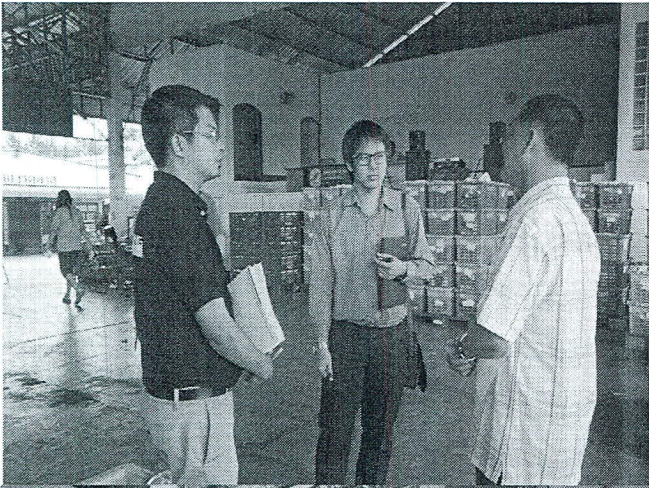


รูปที่ 29 ตำรวจและสัณภาพณ์ ผู้ส่งออกมังคุด



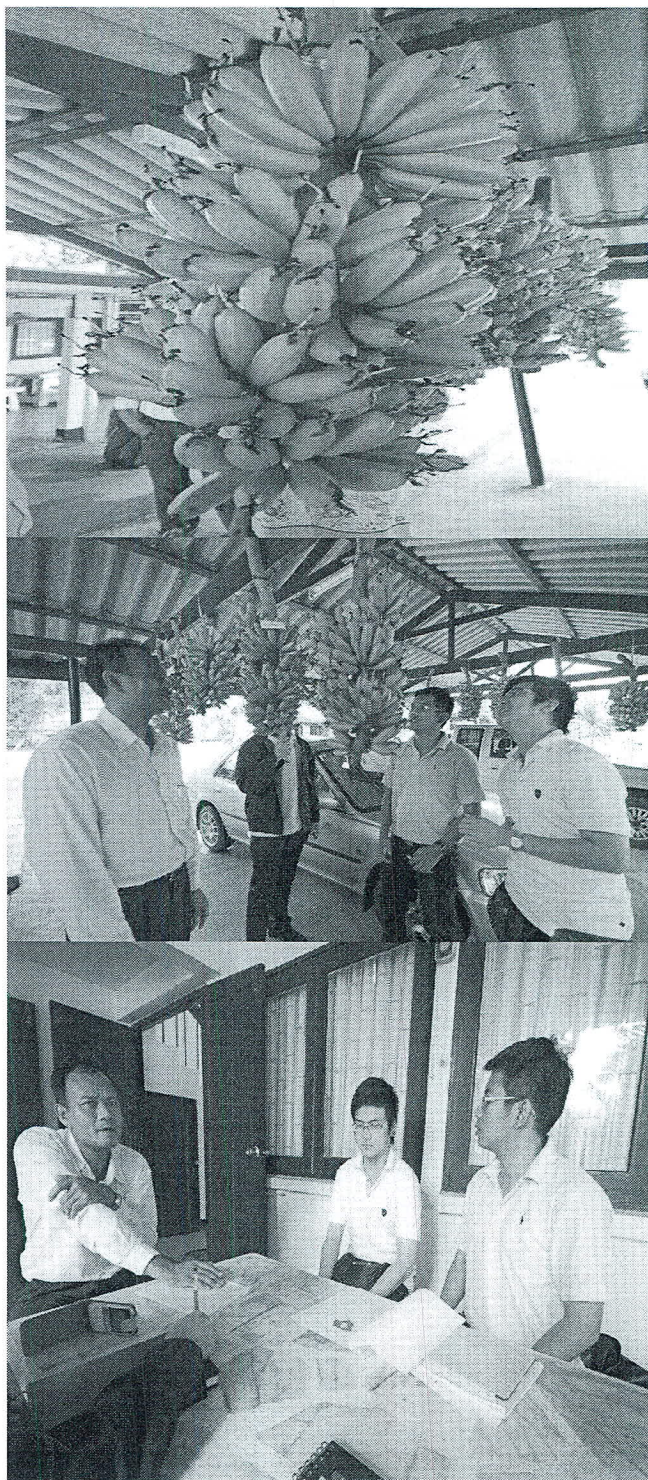
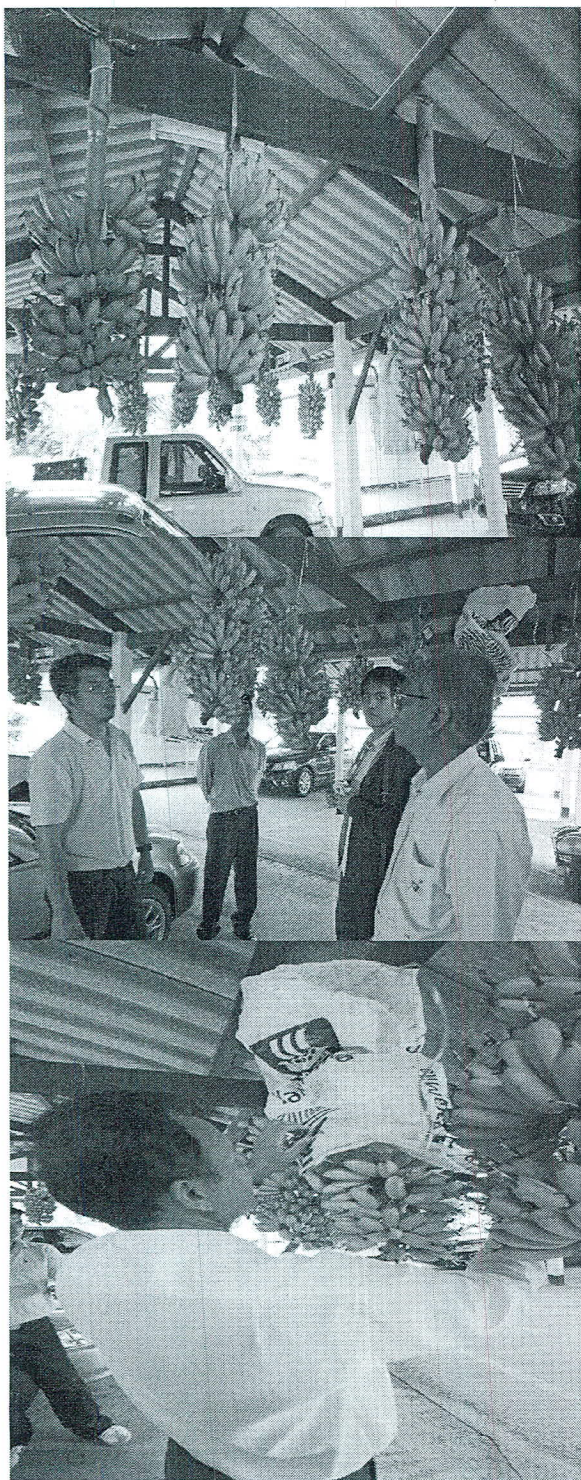
รูปที่ 30 กระบวนการบรรจุและขนส่งมังคุด

เงาะ



รูปที่ 31 สำรวจและสัมภาษณ์สหกรณ์การเกษตรผู้ส่งออกเงาะ

กล้วยไข่



รูปที่ 32 สำรวจและประชุมกลุ่มย่อยผู้ปลูกกล้วยไข่ จังหวัดจันทบุรี