



www.tanitsorat.com

“พลวัตความมั่นคงชายแดนและ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)”

กรณีศึกษา : ความท้าทายเศรษฐกิจกับความมั่นคง

การบรรยาย : สัมมนาเชิงวิชาการมุมมองความมั่นคงประจำปี 2565 ครั้งที่ 1

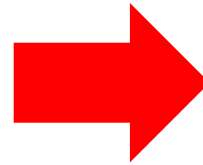
สถาบันวิจัยจุฬาลงกรณ์ วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

คณะกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (อจชล.)สมช.

อดีตประธานสภาธุรกิจ GMS ระดับภูมิภาค (พ.ศ.2556-2557)

PART 1





แผนที่เส้นทางโลจิสติกส์ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ภูมิทัศน์เศรษฐกิจเกี่ยวข้องกับภูมิทัศน์รัฐศาสตร์ประเทศไทย

- ➡ พื้นที่แผ่นดิน 513,120 ตร.กม.
- ➡ พื้นที่ทะเล ประมาณ 323,488 ตร.กม.
- ➡ พื้นที่ชายฝั่ง 3,148 กิโลเมตร (อ่าวไทย 2,055 กม. และอันดามัน 1,093 กม.)
- ➡ พรหมแดนทางบกมีระยะทาง 5,326 กิโลเมตร
 - ▶ อาณาเขตติดต่อ สปป.ลาว 1,750 กม.
 - ▶ อาณาเขตติดต่อ กัมพูชา 798 กม.
 - ▶ อาณาเขตติดต่อ เมียนมา 2,202 กม.
 - ▶ อาณาเขตติดต่อ มาเลเซีย 576 กม.
- ➡ มูลค่านำเข้า-ส่งออก (ปี 2564) จำนวน 17,091 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน/GDP ร้อยละ 110.15
- ➡ เศรษฐกิจการค้าชายแดน/ผ่านแดน ปี 2564 มูลค่า 1,715 ล้านล้านบาท
 - ▶ สัดส่วนต่อการค้าระหว่างประเทศ 10.04%
 - ▶ สัดส่วนต่อ GDP 11.01%

มูลค่าเศรษฐกิจการค้าชายแดน / ผ่านแดนทางถนนประเทศ GMS+
 มูลค่าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.04 ของการค้าระหว่างประเทศและร้อยละ 11.01 ของ GDP
 (มกราคม-ธันวาคม 2564)

หน่วย : ล้านบาท

	ชายแดน (ล้านบาท)	ผ่านแดน (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)	มูลค่าการค้า ระหว่างประเทศ (ล้านบาท)	สัดส่วน คิดเป็น (%)
ส่งออก	570,003	461,327	1,031,330	8,542,102.66	12.07
นำเข้า	354,078	329,937	684,015	8,549,082.28	8.00
มูลค่ารวม	924,081	791,264	1,715,345	17,091,184.94	10.04
ดุลการค้า	215,295		+131,390		

ที่มา : กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน
 (กรมการค้าต่างประเทศ) ม.ค.2565

ความท้าทายเศรษฐกิจกับความมั่นคง
เกี่ยวข้องกับการจัดการความสมดุลและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ
ตลอดจนขีดความสามารถของภาคเอกชนในการเข้าถึงโครงสร้างโลจิสติกส์ GMS

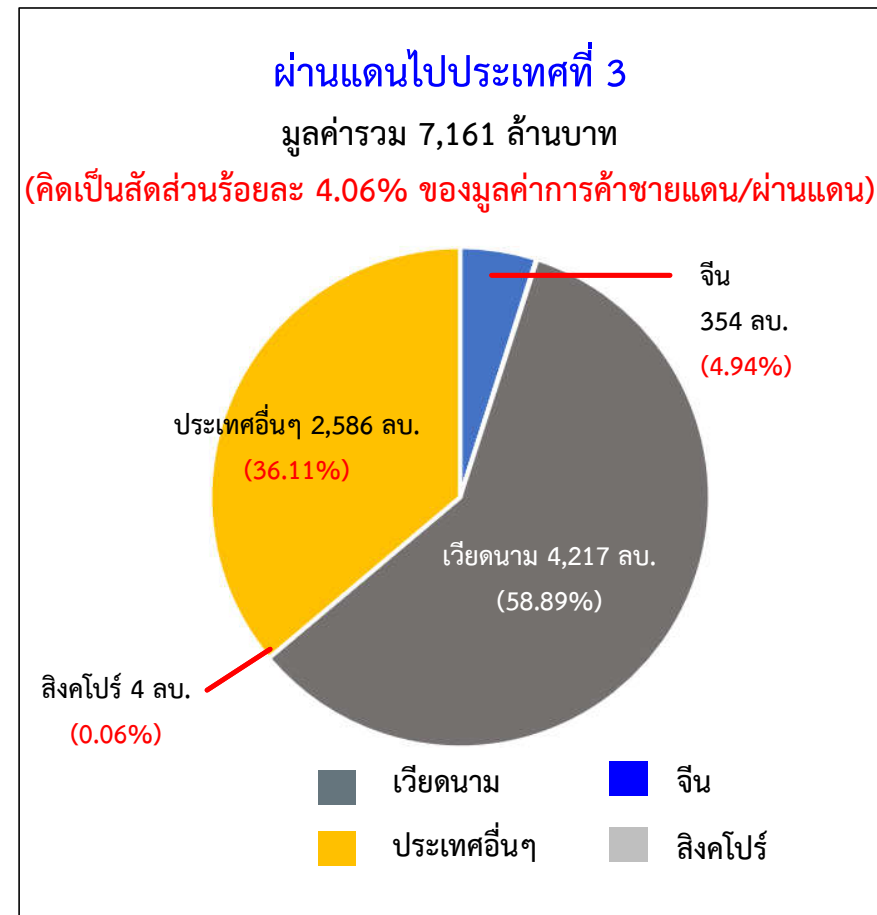
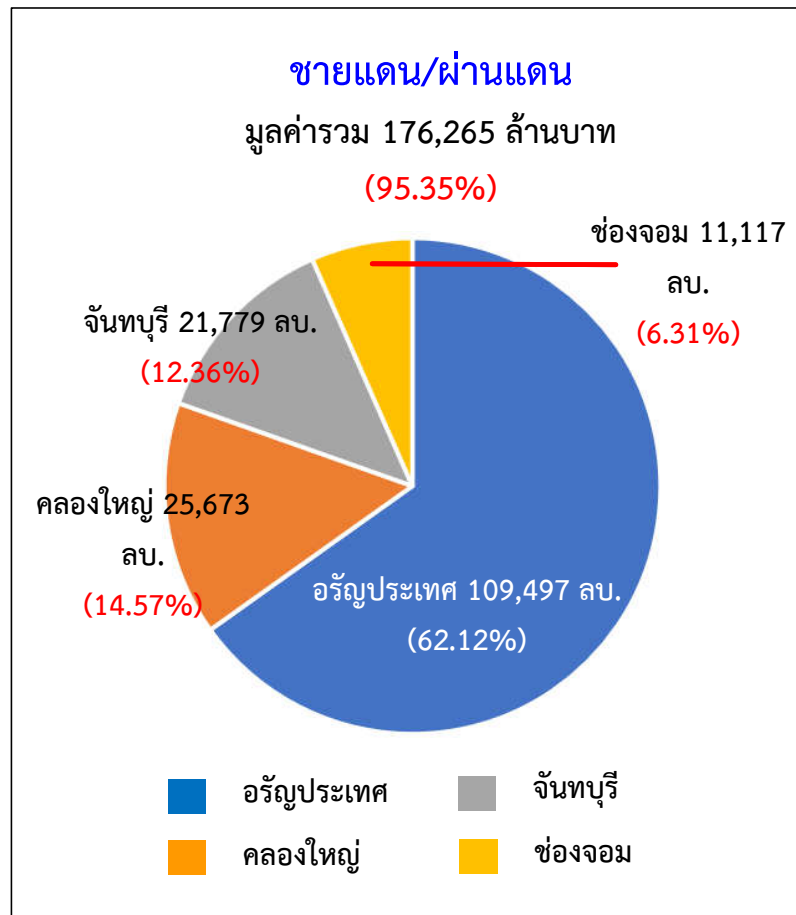
ลำดับ	ประเทศ	มูลค่าการค้าทางถนนผ่านชายแดน			ดุลการค้า	คิดเป็นสัดส่วน (%)
		ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม		
1	ลาว	124,769	90,045	214,814	34,724	12.53
2	มาเลเซีย	182,464	153,532	335,996	28,932	19.59
3	เมียนมา	119,655	84,512	204,167	35,143	11.90
4	กัมพูชา	143,115	25,989	169,104	117,126	9.86
5	จีน	194,820	172,148	366,968	22,672	21.40
6	สิงคโปร์	53,583	68,158	121,741	-14,575	7.10
7	เวียดนาม	46,308	29,105	75,413	17,203	4.40
8	ประเทศอื่นๆ	166,347	60,527	226,874	105,820	13.23
	รวม	1,031,061	684,016	1,715,077	+215,925	



กัมพูชา

การค้าชายแดน/ผ่านแดนไปประเทศที่ 3

(ปี 2564)



ประเทศกัมพูชา : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



ชายแดนยาว 798 กม. จังหวัดติดชายแดน 7 จังหวัด
ด้านชายแดนหลักอรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ
ด้านถาวร 6 แห่ง จุดผ่อนปรน 10 แห่ง

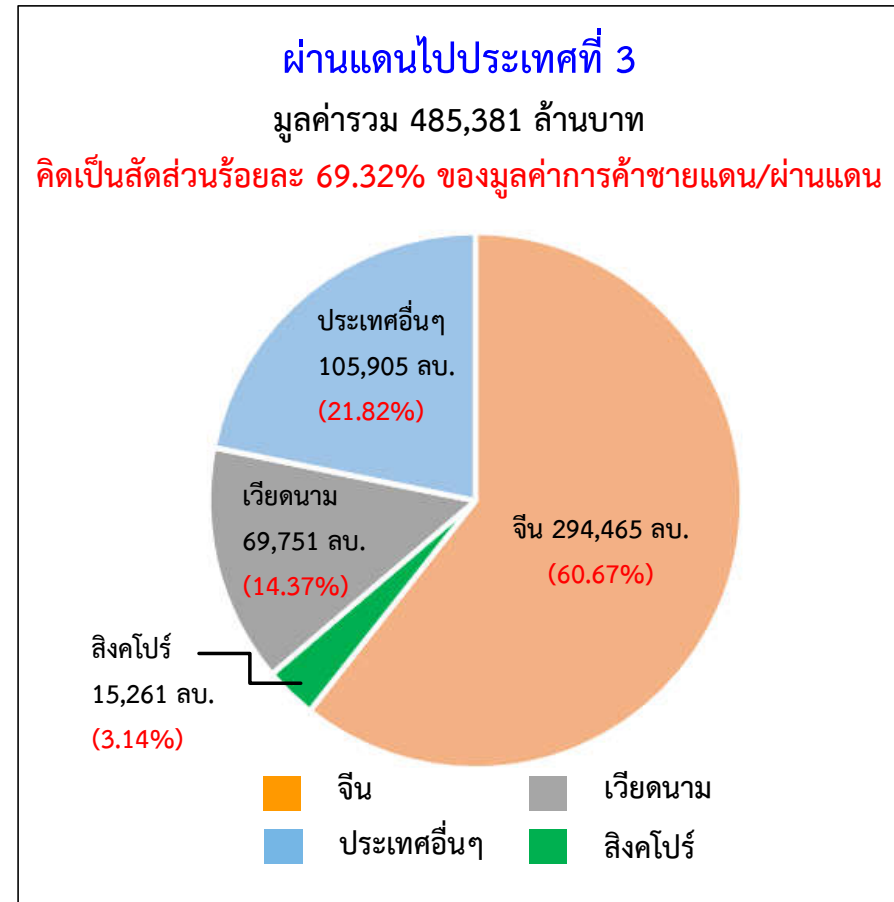
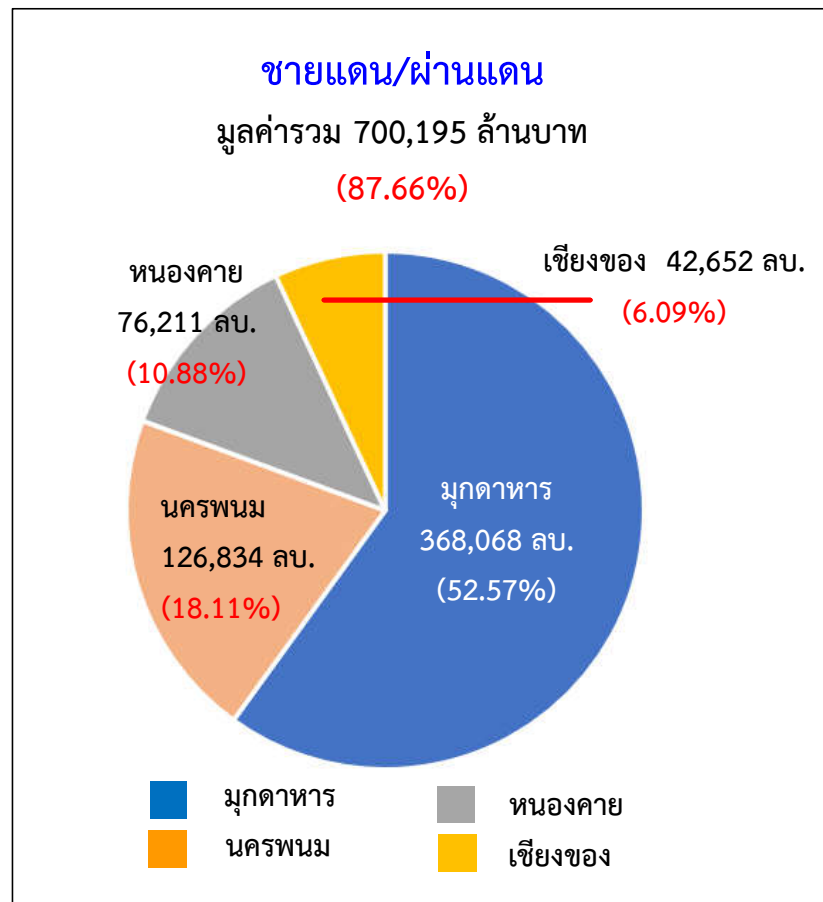
การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 169,104 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ดุลการค้า 117,126 ล้านบาท อัตราขยายตัว 8.37%

การส่งออกไทย-กัมพูชา มูลค่า 143,115 ล้านบาท เป็นการส่งออกชายแดน
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.57% ของการส่งออกทั้งหมด

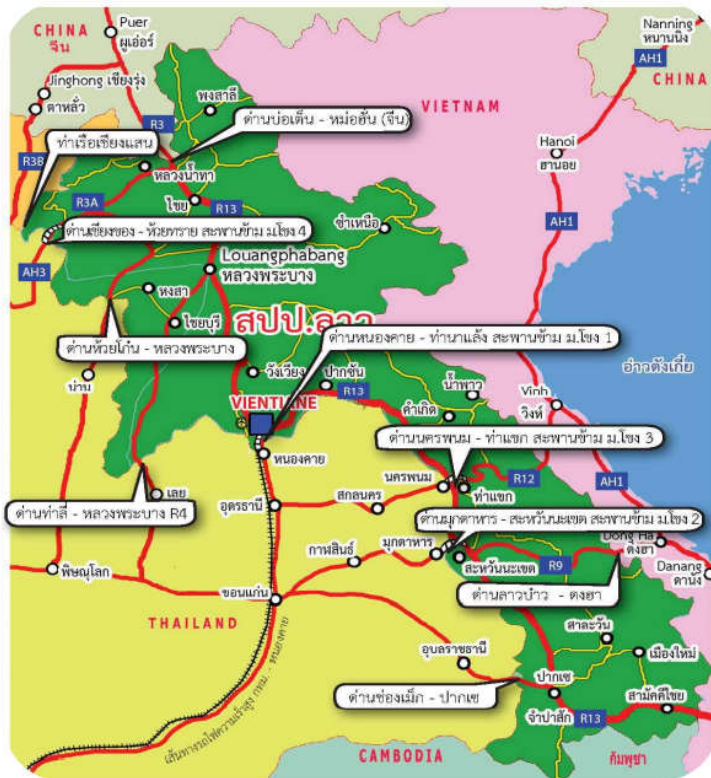
สินค้าส่งออกเป็นประเภท เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์, รถยนต์นั่ง, รถจักรยานยนต์และ
ส่วนประกอบ

สปป.ลาว

การค้าชายแดน/ผ่านแดนไปประเทศที่ 3 (ปี 2564)



ประเทศลาว : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



ชายแดนยาว 1,750 กม. เส้นทางหลักชายแดน หนองคาย-ท่านาแร่-เวียงจันทน์
เส้นทางมุกดาหาร-สะหวันเขต-ดงฮา
เส้นทางเชียงของ-บ่อแก้ว-บ่อเต็น
ด่านถาวร 19 แห่ง จุดผ่อนปรน 29 แห่ง

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 214,814 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ดุลการค้า 34,724 ล้านบาท อัตราขยายตัว 13.17%

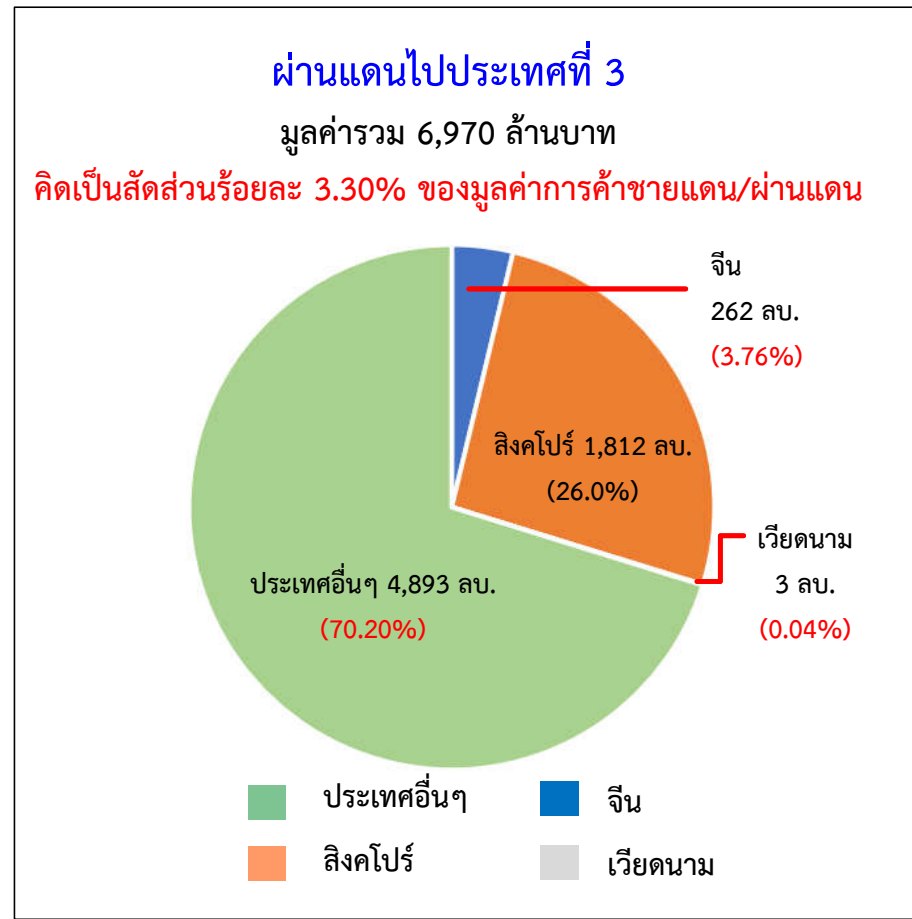
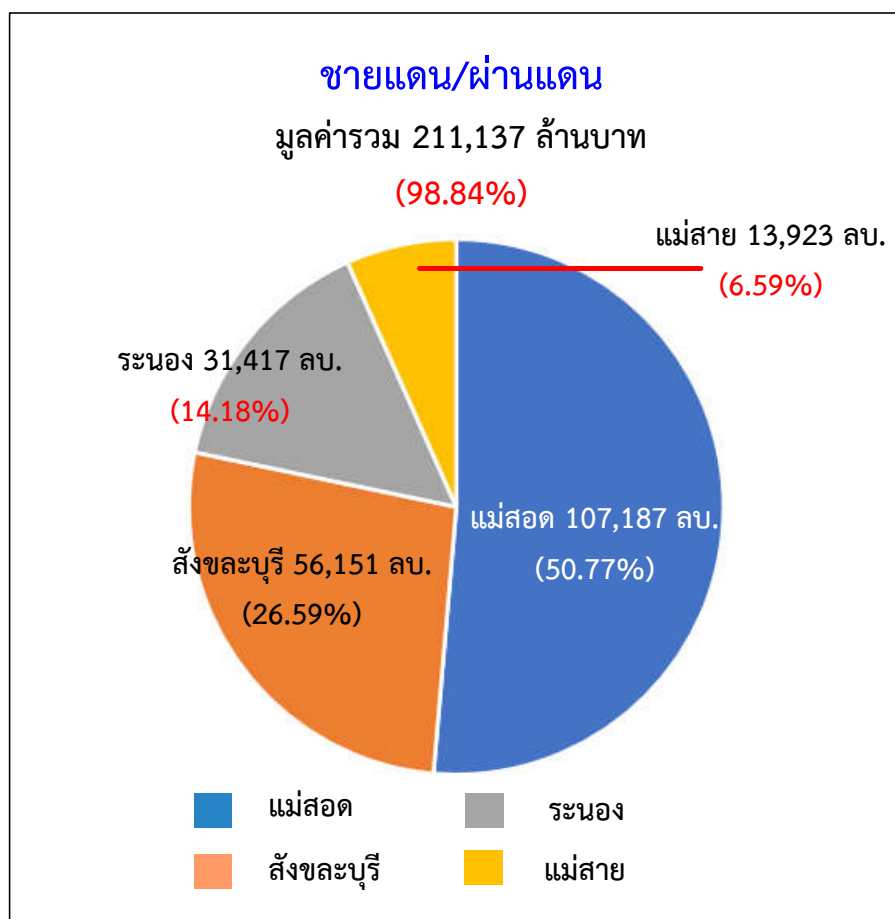
การส่งออกไทย-ลาว มูลค่า 124,769 ล้านบาท เป็นการส่งออกชายแดน
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.42% ของการส่งออกทั้งหมด

สินค้าส่งออกเป็นประเภท ทองคำไม่ขึ้นรูป, น้ำมันดีเซล, น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ

เมียนมา

การค้าชายแดน/ผ่านแดนไปประเทศที่ 3

(ปี 2564)



ประเทศเมียนมา : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



ชายแดนยาว 2,202 กม. จังหวัดติดชายแดน 10 จังหวัด
ด่านชายแดนหลักแม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง/เชียงใหม่-ท่าขี้เหล็ก-เนปีดอร์
ด่านถาวร 5 แห่ง/จุดผ่อนปรน 14 แห่ง

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 204,167 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ดุลการค้า 35,143 ล้านบาท อัตราขยายตัว 23.90%

การส่งออกไทย-เมียนมา มูลค่า 119,655 ล้านบาท เป็นการส่งออกชายแดน
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37.41% ของการส่งออกทั้งหมด

สินค้าส่งออกเป็นประเภท น้ำมันดีเซล, เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์, น้ำมันสำเร็จรูป
อื่นๆ

ประเทศไทยเวียดนาม : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



เส้นการค้าผ่านแดนผ่านเส้นทางหมายเลข R9 (ไทย-ลาว) กม. และ
เส้นทางหมายเลข R5 (ไทย-กัมพูชา)
และ R10 (คลองใหญ่ ไทย-กัมพูชา) – ฮาเตียน-โฮจิมินห์

การค้าผ่านแดนมูลค่า 75,413 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ลดการค้า 17,203 ล้านบาท อัตราขยายตัว 27.03 %

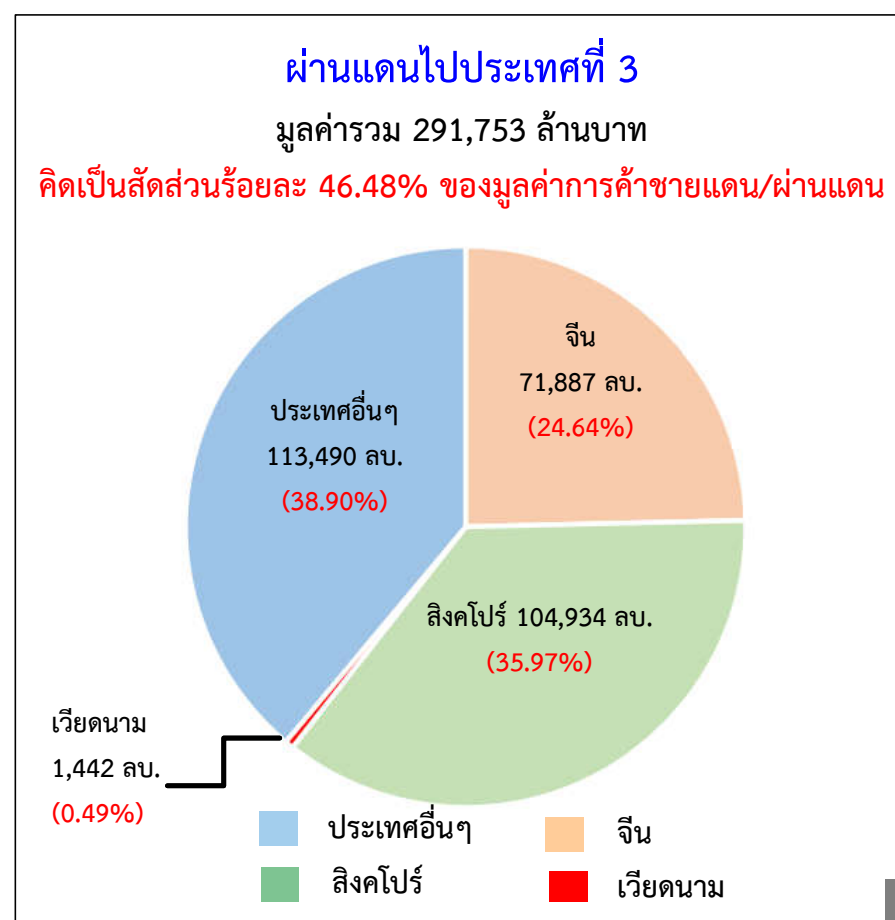
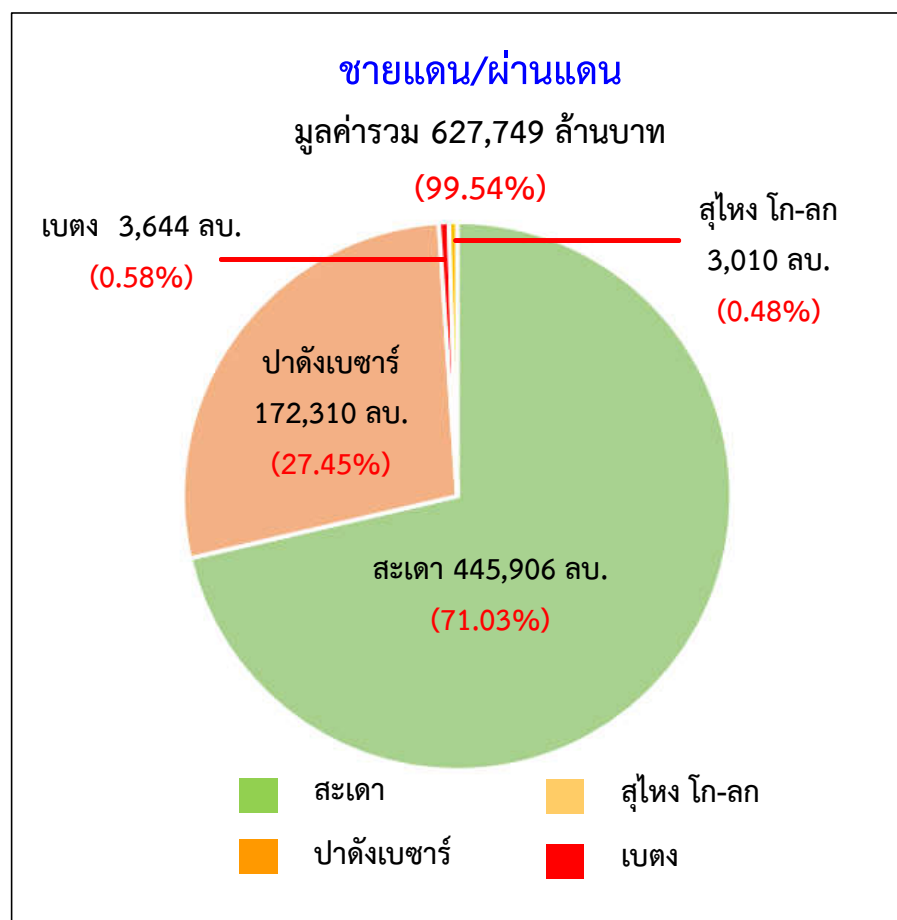
การส่งออกไทย-เวียดนาม มูลค่า 46,308 ล้านบาท เป็นการส่งออกผ่านชายแดนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.03% ของการส่งออกทั้งหมด

สินค้าส่งออกเป็นประเภท อุปกรณ์กึ่งตัวนำ, เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์, ผลไม้สดแช่แข็ง, สินค้าปศุสัตว์ ฯลฯ

มาเลเซีย

การค้าชายแดน/ผ่านแดนไปประเทศที่ 3

(ปี 2564)



ประเทศมาเลเซีย : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



ชายแดนยาว 576 กม. จังหวัดติดชายแดน 4 จังหวัด
ด่านชายแดนหลัก สะเดา-เปลิส-ปึง
และด่านปาดังเบซาร์-เปลิส (ด่านรถไฟ)

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 335,996 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ดุลการค้า 28,932 ล้านบาท อัตราขยายตัว 34.67%

การส่งออกไทย-มาเลเซีย มูลค่า 182,464 ล้านบาท เป็นการส่งออกชายแดน
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.92% ของการส่งออกทั้งหมด

สินค้าส่งออกเป็นประเภท เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์, ยางพารา, รถยนต์ อุปกรณ์ฯ

ประเทศจีนตอนล่าง : สัดส่วนสินค้าข้ามชายแดน



ชายแดนยาว 798 กม. จังหวัดติดชายแดน 7 จังหวัด
ด่านชายแดนหลักอรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ
ด่านถาวร 6 แห่ง จุดผ่อนปรน 10 แห่ง

การค้าผ่านแดนมูลค่า 366,968 ล้านบาท (ปี 2564)
ได้ดุลการค้า 22,672 ล้านบาท อัตราขยายตัว 53.72%

การส่งออกไทย-จีน มูลค่า 194,820 ล้านบาท เป็นการส่งออกผ่านแดน
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.71% ของการส่งออกทั้งหมด

สินค้าส่งออกเป็นประเภท เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์, รถยนต์นั่ง, รถจักรยานยนต์และ
ส่วนประกอบ

เปรียบเทียบค่าโลจิสติกส์..ทางรถ / เรือ / รถไฟ

กรณีศึกษา : ต้นทางจังหวัดชลบุรี ไปประเทศ CLMV-Plus

1/3

Dry container 20 Feet

สกุลเงิน: ไทยบาท / ราคาน้ำมัน 30 บาทต่อลิตร

ประเทศ	ค่าขนส่งทางบก	ค่าขนส่งทางรถไฟ	ค่าขนส่งทางเรือ	หมายเหตุ
กัมพูชา				ไม่รวมภาษีปลายทาง
สระแก้ว-ด่านอรัญประเทศ-ด่านปอยเปต-พนมเปญ	79,000	-	-	
แหลมฉบัง-Srihanokville port	-	-	67,300	ยังไม่รวมค่าขนส่ง D2D ปลายทาง
ลาว				ไม่รวมภาษีปลายทาง
หนองคาย-เวียงจันทน์	46,500	-	-	
หนองคาย-เวียงจันทน์	-	43,000	-	
เชียงราย ด่านเชียงของ-ด่านห้วยทราย	53,000	-	-	
เชียงราย-ด่านเชียงแสน-ท่าเรือเชียงแสน-ท่าเรือกวานเหล่ย	-	-	134,000	ค่าเรือ 40,000 บาท/ตัน
เมียนมาร์				ไม่รวมภาษีปลายทาง
ตาก(แม่สอด)-เมียวดี-ย่างกุ้ง	76,500	-	-	
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือย่างกุ้ง	-	-	118,750	ค่าขนส่งทางเรือสูงกว่า 1.55 เท่า ยังไม่รวมค่าขนส่ง D2D ต้น/ปลายทาง
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือติลาวา	-	-	118,750	ค่าขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นสูงมาก

เปรียบเทียบค่าโลจิสติกส์..ทางรถ / เรือ / รถไฟ

กรณีศึกษา : ต้นทางจังหวัดชลบุรี ไปประเทศ CLMV-Plus

2/3

Dry container 20 Feet

สกุลเงิน: ไทยบาท / ราคาน้ำมัน 30 บาทต่อลิตร

ประเทศ	ค่าขนส่งทางบก	ค่าขนส่งทางรถไฟ	ค่าขนส่งทางเรือ	หมายเหตุ
เวียดนาม				ไม่รวมภาษีปลายทาง
สระแก้ว-ด่านอรัญประเทศ-ด่านปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์	125,000	-	-	
หนองคาย-เวียงจันทน์-ท่าเรือดานัง	115,000	-	-	
หนองคาย-เวียงจันทน์-ท่าเรือไฮฟอง	125,000	-	-	
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือโฮจิมินห์	-	-	41,000	เฉลี่ยทางเรือต่ำกว่า 2.2 เท่า
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือสิงคโปร์-ท่าเรือดานัง	-	-	55,000	
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือไฮฟอง	-	-	53,000	

มาเลเซีย				ไม่รวมภาษีปลายทาง
สงขลา(ด่านสะเดา)-กัวลาลัมเปอร์ (Selangor / KL)	76,000	-	-	
สงขลา(ด่านสะเดา)-โจโฮบาร์ห์	77,000	-	-	
ด่านสะเดา-ปีนัง	68,000	-	-	
ด่านปาดังเบซาร์-ปีนัง	-	62,500	-	
ท่าเรือแหลมฉบัง-พอร์ตกลัง	-	-	55,000	ทางเรือต่ำกว่า 27.63%

เปรียบเทียบค่าโลจิสติกส์..ทางรถ / เรือ / รถไฟ

กรณีศึกษา : ต้นทางจังหวัดชลบุรี ไปประเทศ CLMV-Plus

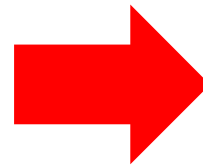
3/3

Dry container 20 Feet

สกุลเงิน: ไทยบาท / ราคาน้ำมัน 30 บาทต่อลิตร

ประเทศ	ค่าขนส่งทางบก	ค่าขนส่งทางรถไฟ	ค่าขนส่งทางเรือ	หมายเหตุ
จีนตอนใต้-คุนหมิง				ไม่รวมภาษีปลายทาง
หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง	-	122,620	-	ค่ารถไฟเวียงจันทน์-คุนหมิง 87,620 บาท
หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง	85,000	-	-	ไม่รวมค่าขนส่ง D2D ปลายทาง
หนองคาย-เวียงจันทน์-หนานหนิง	98,000	-	-	
อุบลราชธานี-ด่านมุกดาหาร-เวียดนาม-หนานหนิง	98,000	-	-	
ท่าเรือแหลมฉบัง-Qingzhou port (หนานหนิง) คุนหมิง	-	-	89,000	ใกล้เคียงกัน

PART 2



New China Silk Road Global Surrounding

เส้นทางสายไหมทางทะเล-ทางบกเชื่อมโลก

1 China Belt & Road Initiative : Opportunity or Threat

พลวัตเศรษฐกิจและความ
มั่นคงภายใต้เส้นทางสาย
ไหมแห่งศตวรรษที่ 21



ที่มา : International Conference Thai Canal

เส้นทางรถไฟซีอาน-ซินเกียง-เตหะราน-อิตาલી-สก็อตเตอร์ดัม ระยะทาง 11,483 กม.

2 จีนปักหมุดทะเลจีนใต้ภายใต้ BRI : Belt & Road Initiative



ทะเลจีนใต้ :

บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์

เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific”

จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาทระดับภูมิภาค
อยู่ในเส้นทางขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปซีกโลกตะวันออก

3 ยุทธศาสตร์ของจีนเส้นทางสายไหมแผ่นดินกับทะเลต้องเชื่อมโยงกัน ประเทศไทยเป็นสมการสำคัญแห่งความสำเร็จ

BRI & GMS Supply Chain

Land & Sea Connectivity



4 การปักหมุดของจีนในประเทศไทยด้วยการเชื่อมโยง เส้นทางรถไฟกับโครงการพัฒนาคลองไทย เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์สริอยไข่มุกทะเลใต้ (จูไห่) String of Pearls Initiative



5 ยุทธศาสตร์เชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทางทะเลกับคลองไทย

มูลค่ามากกว่า 2.30 ล้านบาท

BRI & Thai Canal Connectivity

- วังอ้อมช่องแคบมะละกาใช้เวลา = 3 วัน 9 ชั่วโมง 35 นาที
- วังผ่านคลองไทยใช้เวลา = 3 วัน 4 ชั่วโมง 28 นาที
- สามารถประหยัดเวลาเดินทางได้ = 5 ชั่วโมง 7 นาที
- หากเป็นเส้นทางท่าเรือชิงเต่าถึงท่าเรือฮัมบูรก (เยอรมัน)
ประหยัดเวลาได้ 12 ชั่วโมง
- กรณีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ เช่น VLCC, ULCC, Chinamax ความเร็วประมาณ 14-15 น็อต (Knots) เส้นทางท่าเรือคุเวตถึงท่าเรือหนิงโป (ประเทศจีน) อาจประหยัดเวลาได้ประมาณ 18 ชั่วโมง 12 นาที (หมายเหตุ : 1 น็อตเท่ากับ 1.85 กิโลเมตร/ชม.)

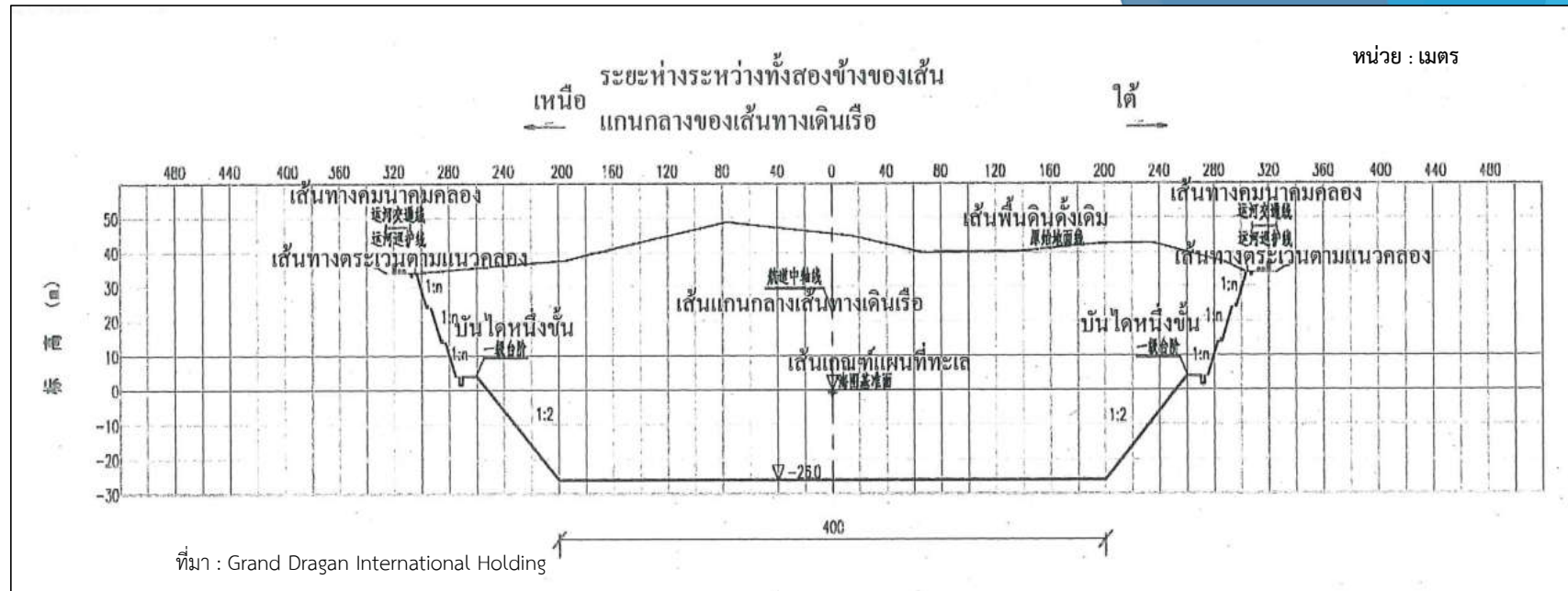
KLONG THAI CANAL MAP

แนวเส้นทาง 9A ถูกพิจารณาให้เป็นจุดที่เหมาะสมในการสร้างคลองไทย



ที่มา : International Conference on Thai canal

ภาพตัดของช่วงขุดทางบก
ของคลอง ➡



← ภาพจำลองคลองไทย
ด้วยการใช้ต้นแบบคลองปานามา

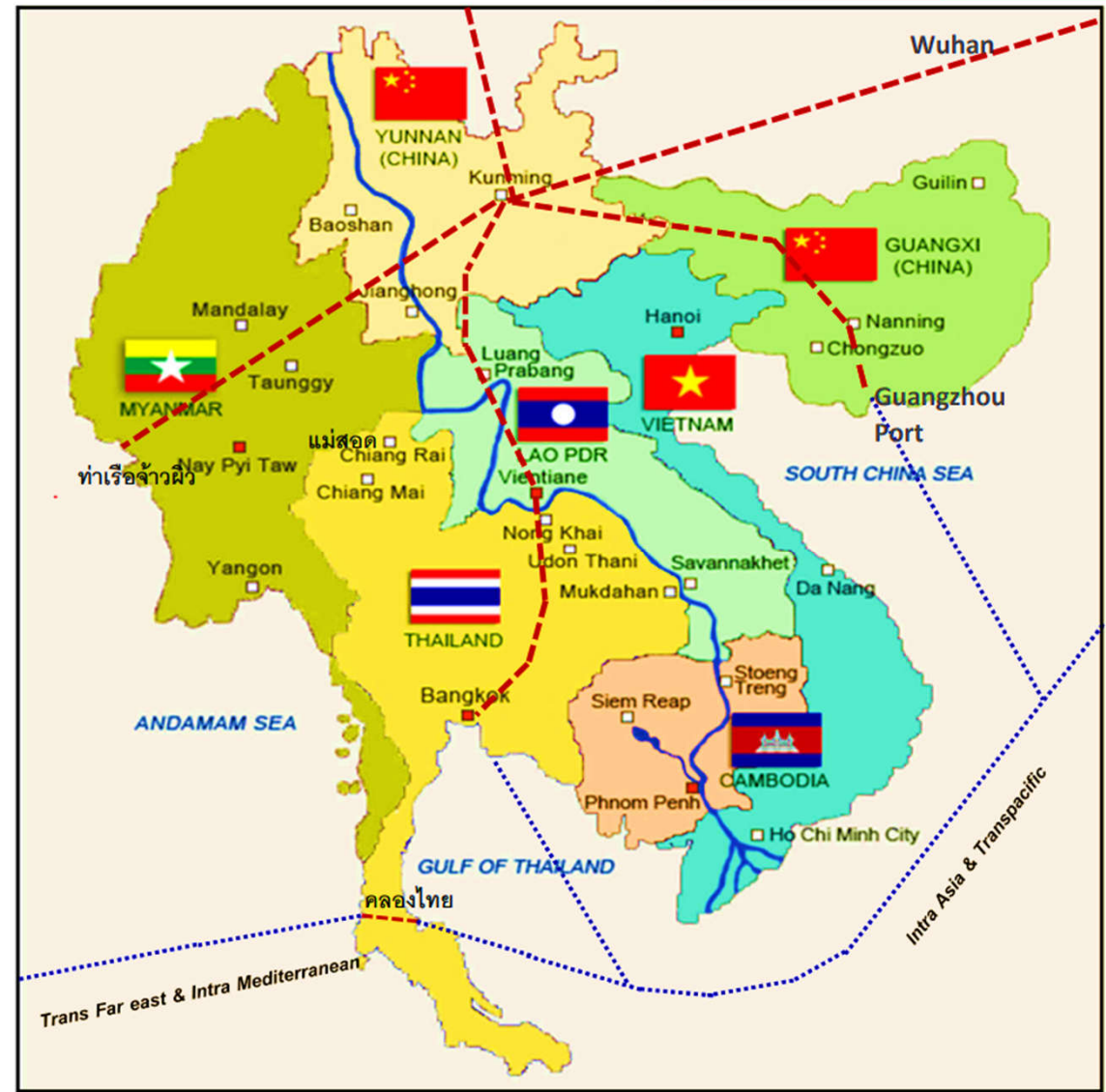
6 BRI : Thai-China High Speed Train Network Connectivity

โครงข่ายการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์จีน-ไทย

ระยะทาง 1,539.5 กม.

ระยะทางในประเทศจีน 508.5 กม.

บริหารโดย บริษัท ยูนาน-เทียนจิง โลจิสติกส์

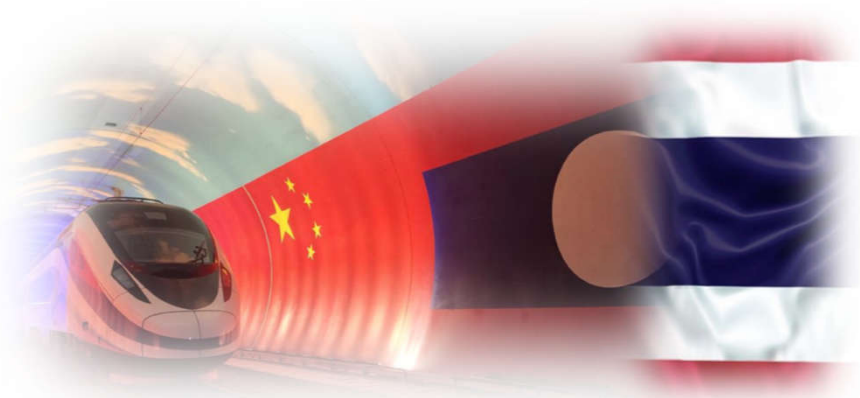


7 เส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ

ระยะทาง **1,539.5 กม.**

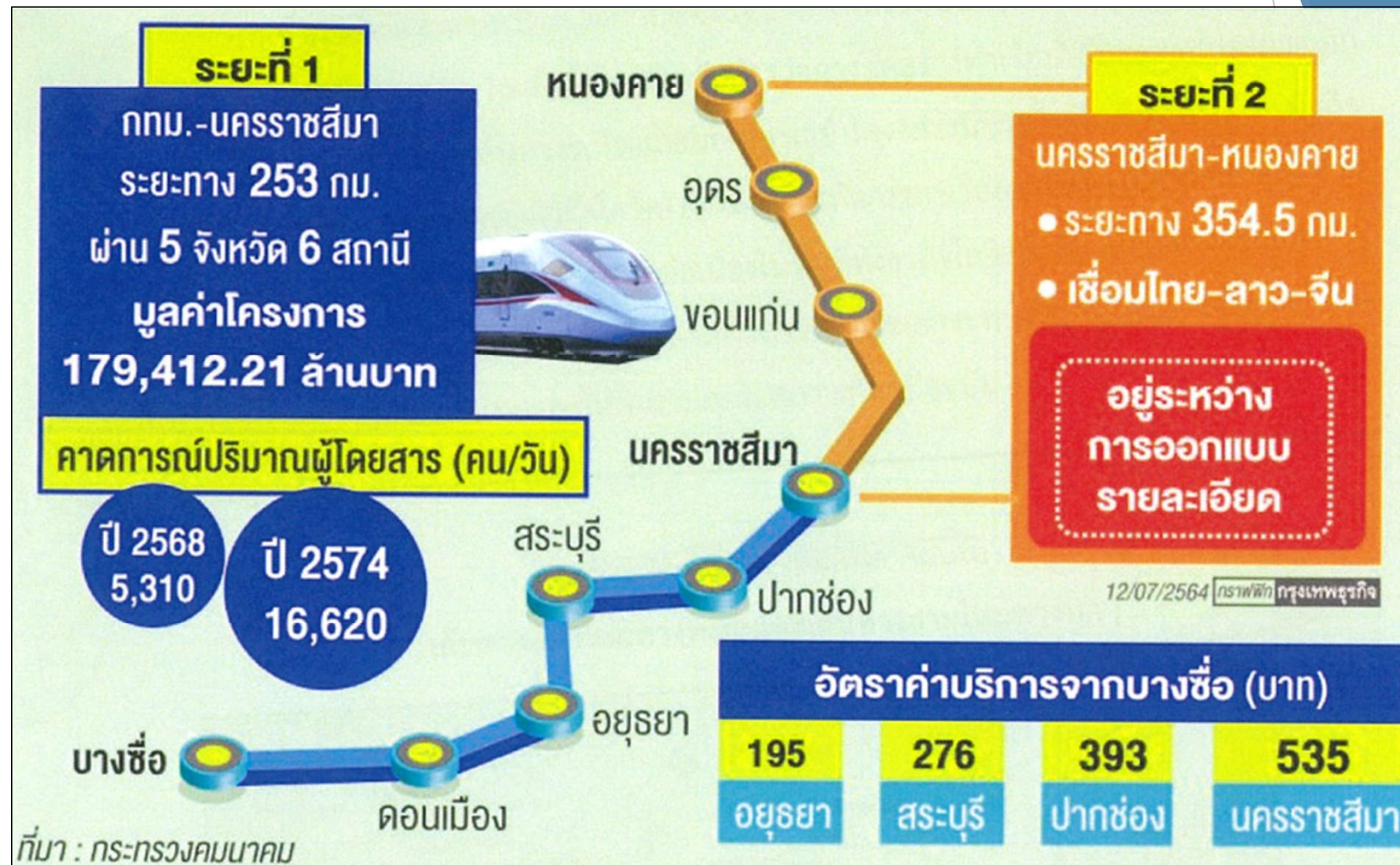
(อยู่ในประเทศไทย **607.5 กม.**)

- ช่วง 2 เดือน ผู้โดยสารทะลุ 1 ล้านคน
- สินค้า Domestic **4.0** แสนตัน
- ผู้โดยสาร-ท่องเที่ยว-สัญจร **31,000** คน
- ขนส่งสินค้าข้ามแดนหนองคาย 1.165 แสนตัน
เพิ่มเป็น **3.041** แสนตัน หรือเพิ่มขึ้น **1.6** เท่า
- ขบวนรถเพิ่มจากจำนวน 10 ขบวนเป็น **14** ขบวนต่อวัน



Hi-Speed Train Kungmin-Vientien-Bangkok

Thailand : China BRI Key Achievement



8

India-GMS Connectivity

เส้นทางหลวงไตรภาคีอินเดีย-เมียนมา-ไทย

ระยะทาง 2,141 กม.

เส้นทางหลวงเชื่อมโยงอินเดียรัฐอัสสัมกับประเทศ GMS

1. เชื่อม : มอเลย์-ตามู-มันตะเลย์-เนปิดอร์-เมียวดี-แม่สอด-กรุงเทพฯ
เมื่อเชื่อมโยงกับเส้นทาง EAST-WEST CORRIDOR สามารถเชื่อมโยงไป
สปป.ลาว-เวียดนามและจีนตอนใต้
2. เป็นแนวคิด 2 ทศวรรษ (แม่น้ำโขง-คองคา) และมีการรื้อฟื้นอีกครั้งใน
ปีพ.ศ.2561 โดยญี่ปุ่นสนใจสนับสนุนทางรถไฟ (บางส่วน) ที่จะขนาน
กับทางหลวง
3. เป็นส่วนหน้าของยุทธศาสตร์ INDIA LOOK EAST
โดยไทยส่งออกไปอินเดีย มูลค่า 269,671.83 ล้านบาท สัดส่วน 3.16%
และนำเข้า 204,294.42 ล้านบาท สัดส่วน 2.39%
4. เป็นทางเลือกเพราะขนส่งเส้นทางยาวค่าโลจิสติกส์สูงขณะที่ตลาดอินเดีย
กับไทยแตกต่างกันมาก



สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.รณิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....



Tanit Sorat



tanitvsl



tanitsorat.com

*Thank
you*

