

เส้นทางการค้าสำคัญ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โอกาสเชื่อมภูมิภาค-เชื่อมโลก

กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

เส้นทางการค้าสำคัญในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง: โอกาสเชื่อมภูมิภาค-เชื่อมโลก

ท่ามกลางความไม่แน่นอนของสงครามการค้าที่กำลังคุกรุ่น สร้างความเปราะบางแก่ธุรกิจและห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ซึ่งไทยเองก็ยากจะหลีกเลี่ยง และเมื่อการค้าได้รับผลกระทบ ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่รองรับห่วงโซ่อุปทานของการค้าก็ย่อมได้รับผลกระทบไปด้วย อย่างไรก็ตาม ยังมีโอกาสสำคัญบางประการที่อาจช่วยลดทอนผลกระทบเชิงลบ สร้างความแข็งแกร่ง ตลอดจนคว้าโอกาสจากผลกระทบเชิงบวก หนึ่งในนั้นคือความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยสำหรับประเทศไทย มีความร่วมมือทางเศรษฐกิจหนึ่งที่สำคัญ คืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ระหว่าง เมียนมา ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน¹

ในปี 2567 การค้าระหว่างไทยกับประเทศใน GMS มีมูลค่า 5,748,689 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.57% เมื่อเทียบกับปี 2566 คิดเป็นสัดส่วน 26.81% ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย แบ่งเป็นการส่งออก มูลค่า 2,295,419 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9.42% คิดเป็นสัดส่วน 21.76% ของการส่งออกทั้งหมดของไทย และการนำเข้า มูลค่า 3,453,269 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14.75% คิดเป็นสัดส่วน 31.69% ของการนำเข้าทั้งหมดของไทย โดยไทยขาดดุลการค้า 1,157,850 ล้านบาท GMS จึงเป็นคู่ค้าที่สำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ของไทย เมื่อพิจารณาจากมูลค่าการค้าดังกล่าว นอกจากนั้น มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับ GMS ยังมีแนวโน้มเติบโตขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาช่องทางโลจิสติกส์ที่รองรับการค้าระหว่างไทยกับ GMS ในปี 2567 พบว่าเป็นการค้าผ่านการขนส่งทางเรือมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 61.24% ตามมาด้วยทางรถยนต์ 20.63% ทางเครื่องบิน 15.38% และทางรถไฟ 0.40% โดยมีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2566 ในทุกช่องทางโลจิสติกส์สำคัญข้างต้น ซึ่งมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นนี้ส่งผลต่อความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ โดยหากการค้าระหว่างประเทศขยายตัวก็必将ผลักดันความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ให้เพิ่มมากขึ้น ทั้งโลจิสติกส์สำหรับการค้าระหว่างประเทศและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานภายในประเทศ และเมื่อความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น จะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการประหยัดต่อขนาด ทั้งยังเป็นแรงกระตุ้นให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการค้ายิ่งขึ้น

จากข้อมูลพื้นฐานข้างต้น การค้าระหว่างไทยกับประเทศใน GMS อาศัยการขนส่งทางเรือเป็นหลักเช่นเดียวกับการค้าระหว่างประเทศของไทยในภาพรวม² โดยในปี 2567 การค้าของไทยกับประเทศใน GMS ที่ขนส่งผ่านทางเรือมีมูลค่ารวม 3,520,755 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.22% จากปี 2566 คิดเป็นสัดส่วน 61.24% ของทุกวิธีการขนส่ง โดยมีสินค้าสำคัญ อาทิ น้ำมันปิโตรเลียม ยาง และเหล็ก เมื่อพิจารณาเชิงลึกถึงด้านการค้าจะพบว่า ส่วนใหญ่เป็นการค้าทางทะเลผ่านท่าเรือสำคัญของไทย ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือมาบตาพุด มิได้เป็นการขนส่งผ่านแม่น้ำโขง สาเหตุสำคัญประการหนึ่งคือการที่แม่น้ำโขงที่ไหลผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีเกาะแก่งมากและตื้นเขินในฤดูแล้ง จึงไม่เหมาะกับการเดินเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือเชียงของก็ยังเป็นหนึ่งในท่าเรือสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับลาวและจีน นอกจากนั้น ท่าเรือระนองก็เป็นท่าเรือสำคัญอีกแห่งสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างไทยกับเมียนมา

¹ ในเชิงพื้นที่ อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอาจครอบคลุมเฉพาะจีนตอนใต้ แต่ในเชิงการค้า พื้นที่ตอนใต้ของจีนก็เป็นประตูเชื่อมอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงสู่ตลาดจีนในภาพรวม บทความฉบับนี้จึงกล่าวถึงการค้ากับจีนในภาพรวม ไม่จำกัดเฉพาะพื้นที่ตอนใต้ของจีน

² สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทยที่ขนส่งผ่านทางเรือคิดเป็น 63.86% ของทุกวิธีการขนส่ง

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร ประมวลผลผ่านแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ บนเว็บไซต์ คิดค้า.com
ของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ ซึ่งเป็นหนึ่งในวิธีขนส่งหลักสำหรับการค้าระหว่างไทยกับประเทศ GMS ที่มีเขตแดนติดกับไทย ได้แก่ เมียนมา ลาว และกัมพูชา รวมถึงการค้าชายแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้ โดยในปี 2567 การค้าของไทยกับประเทศใน GMS ที่ขนส่งทางรถยนต์มีมูลค่ารวม 1,185,729 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.35% จากปี 2566 คิดเป็นสัดส่วน 20.63% ของทุกวิธีการขนส่ง โดยมีสินค้าสำคัญ อาทิ พืชยืนผล ก๊าซธรรมชาติ และหน่วยประมวลผลข้อมูล ซึ่งขนส่งผ่านเส้นทางถนนเชื่อมโยงภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ภายใต้การสนับสนุนขององค์การระหว่างประเทศและประเทศพันธมิตรต่าง ๆ โดยปัจจุบัน เส้นทางการค้าทางถนนใน GMS ที่สำคัญประกอบด้วย

1. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor)

1.1 เส้นทาง R3A: กรุงเทพฯ (ไทย) - เชียงของ (เชียงราย) - ห้วยทราย (สปป.ลาว) - บ่อเต็น - โมฮาน (จีน) - Kunming

1.2 เส้นทาง R12: นครพนม (ไทย) - ท่าแขก (สปป.ลาว) - วิงห์ (เวียดนาม) - กรุงฮานอย - หนานหนิง (จีน)

1.3 เส้นทาง R8 (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2568): กรุงเทพฯ (ไทย) - บึงกาฬ - ปากซัน (สปป.ลาว) - เกาแจว (เวียดนาม) - กรุงฮานอย - ด่านหล่างเซิน - ด่านโฮยอ๊กวาน (จีน)

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

เส้นทาง R9: ย่างกุ้ง (เมียนมา) - เมะละแหม่ง - เมียวดี - แม่สอด (ตาก) (ไทย) - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - แดนสะหวัน - ลาวบาว (เวียดนาม) - ดานัง

3. ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

3.1 เส้นทาง R1: ทวาย (เมียนมา) - ทิกิ - บ้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) (ไทย) - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ (สระแก้ว) - ปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ - พระเวท - หมกบาย (เวียดนาม) - นครโฮจิมินห์ - ว่างเตา

3.2 เส้นทาง R10: กรุงเทพฯ (ไทย) - บ้านหาดเล็ก (ตราด) - เกาะกง (กัมพูชา) - กรุงพระสีหนุ - แปรักจิก - ฮาเตียน (เวียดนาม) - นากัน

สำหรับการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน ในปี 2567 การค้าของไทยกับประเทศใน GMS ที่ขนส่งทางเครื่องบินมีมูลค่ารวม 884,008 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 31.33% จากปี 2566 คิดเป็นสัดส่วน 15.38% ของทุกวิธีการขนส่ง โดยมีสินค้าสำคัญ อาทิ สมาร์ทโฟนและวงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ การค้าทางเครื่องบินมีสัดส่วนไม่มากโดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งอาจเกิดจากการมีชายแดนติดกันทำให้การขนส่งไม่ไกลมากนัก ทำให้ไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องบินในการขนส่ง โดยสำหรับไทย สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลักที่รองรับ 98.03% ของการขนส่งสินค้าทางเครื่องบินของไทยกับ GMS ในขณะที่สนามบินดอนเมือง และสนามบินในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ และภูเก็ต รองรับกิจกรรมดังกล่าวไม่มาก

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในปี 2567 การค้าของไทยกับประเทศใน GMS ที่ขนส่งทางรถไฟมีมูลค่ารวม 23,251 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 58.79% จากปี 2566 คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.40% ของทุกวิธีการขนส่ง โดยมีสินค้าสำคัญ อาทิ ยางและปุ๋ย จึงเห็นได้ว่าการค้าผ่านรถไฟยังมีสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับวิธีการขนส่งอื่น สาเหตุหนึ่งอาจเป็นเพราะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางรถไฟในอนุภูมิภาคยังไม่เพียงพอ นอกจากนั้น ข้อมูลเชิงลึกยังชี้ให้เห็นอีกว่า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถไฟของไทยส่วนใหญ่ขนส่งผ่าน 2 ด่าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์ และหนองคาย ตามลำดับ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรถไฟผ่านด่านปาดังเบซาร์เป็นการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือในคาบสมุทรมลายูก่อนจะขนส่งทางเรือไปยังประเทศคู่ค้า เช่น จีน และเวียดนาม อีกต่อหนึ่ง

ขณะนี้เส้นทางรถไฟผ่านด่านหนองคาย ยังมีสัดส่วนการขนส่งน้อย แต่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2567 มีมูลค่าการค้า 5,959 ล้านบาท ขยายตัวถึง 176.76% เป็นการส่งออกของไทย 1,575 ล้านบาท และเป็นการนำเข้าของไทย 4,384 ล้านบาท โดยมีผู้ส่งออกหลักคือจีน ซึ่งส่งออกมายังไทยผ่านช่องทางดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนถึง 99.85% ผ่านเส้นทางรถไฟ จีน - ลาว ทั้งนี้ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการที่ทำให้จีนเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับไทยอย่างมากในการค้าผ่านช่องทางดังกล่าว อาทิ โครงสร้างพื้นฐานของรางรถไฟ ที่ไทยใช้ขนาด 1 เมตร ขณะที่จีนและลาว จนถึงเครือข่ายรถไฟในยุโรป ใช้ขนาด 1.435 เมตร ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ของไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนที่ลาว ขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์จากจีนไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนก่อนเข้าสู่ลาว อย่างไรก็ดี เส้นทางดังกล่าวยังมีความน่าสนใจและเป็นโอกาสของไทยในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับจีน เอเชียกลาง และยุโรปได้ โดยเฉพาะเมื่อไทยอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในประเทศ ทั้งรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งสู่ระบบราง ที่จะช่วยประหยัดต้นทุนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น นอกจากนี้ ช่องทางดังกล่าวยังอยู่ในเส้นทางรถไฟสาย ASEAN Express ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากรัฐลังกอร์ของมาเลเซีย สู่เมืองฉงชิ่งของจีนได้ในเวลาสั้นที่สุดเพียง 9 วัน ขณะที่การขนส่งทางเรือต้องใช้เวลาถึง 14 – 21 วัน ทั้งนี้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังถึงหนองคาย และออกสู่สถานีท่านาแล้งของลาว ระยะทาง 721 กิโลเมตร โดยในส่วนของระยะทางระหว่างแหลมฉบังถึงหนองคาย 718 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 18 ชั่วโมง 15 นาที

ทั้งนี้ ภาครัฐของไทยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ เพื่อช่วยให้ก้าวข้ามความท้าทายและคว้าโอกาสทางธุรกิจได้สูงสุด โดยหน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ **กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ** ได้ผลักดันความร่วมมือในกรอบแม่โขง-ล้านช้าง ทั้งด้านการอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงเส้นทาง R3A และรถไฟไทย-ลาว-จีน-ยุโรป การศึกษาโอกาสทางการขนส่งทางเรือ และการจัดทำแผนพัฒนาระยะ 5 ปีเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจข้ามพรมแดน รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบริเวณชายแดนไทย-ลาว-จีน เพื่อใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีสำคัญ เช่น ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Agreement: ACFTA) และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) **กรมการค้าต่างประเทศ** มุ่งพัฒนาบริการอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองนำเข้า-ส่งออกสินค้า ผ่านระบบ DFT SMART และ National/ASEAN Single Window พร้อมจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (One Stop Service: OSS) ใน 8 จังหวัดชายแดนสำคัญ อาทิ เชียงราย หนองคาย และตราด เพื่อลดขั้นตอนและต้นทุนการค้า รวมถึงการผลักดันรูปแบบการค้าระหว่างประเทศแบบไร้กระดาษ (Paperless Trade) **กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ** ได้ดำเนินกิจกรรมเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการ เช่น การพัฒนาแบรนด์นวัตกรรม การจัดอบรมและงานแสดงสินค้าโลจิสติกส์ (TILOG-LogistiX) เพื่อสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทุกระดับ โดยเฉพาะ MSMEs ให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ และสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) ส่งเสริมผู้ประกอบการโลจิสติกส์ภายใต้ภารกิจติดตามสถานการณ์เศรษฐกิจการค้า เสนอแนะประเด็นสำคัญ เพื่อชี้้นำในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าของประเทศ รวมถึงการเป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเชิงลึกด้านเศรษฐกิจการค้า ให้บริการในรูปแบบแดชบอร์ด อาทิ แดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ผ่านเว็บไซต์ คัดค้า.com รวมถึงช่องทางต่าง ๆ อีกหลายช่องทาง

ในส่วนของภาคเอกชน ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาใช้แนวทางหรือการดำเนินการเพื่อก้าวข้ามความท้าทายและคว้าโอกาสทางธุรกิจในสถานการณ์การค้าโลกที่เปลี่ยนแปลงไป โดยอาศัยความเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานใน GMS

อาทิ แสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจหรือขยายการลงทุนในประเทศ GMS รวมถึงพิจารณาปรับใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ โดยโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนานวัตกรรมในภาคบริการศัลยกรรม (ธุรกิจบริการโลจิสติกส์) ปี 2567 ของ สทนค. ได้จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยสรุปดังนี้ **กลุ่มธุรกิจผู้ให้บริการขนส่ง** ควรมุ่งเน้นการใช้ระบบบริหารจัดการขนส่ง (TMS) ระบบระบุตำแหน่ง (GPS) การเชื่อมโยงผ่านระบบอินเทอร์เน็ต (IoT) ระบบคลาวด์ (Cloud) การใช้ประโยชน์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแอปพลิเคชันติดตามสถานะสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพลดต้นทุน และให้บริการที่รวดเร็วขึ้น ขณะที่ **กลุ่มธุรกิจให้บริการคลังสินค้า** ควรปรับใช้ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (WMS) บาร์โค้ด การระบุเอกลักษณ์ด้วยคลื่นวิทยุ (RFID) ระบบจัดเก็บและเรียกคืนสินค้าอัตโนมัติ (Automated Storage and Retrieval System: AS/RS) ฟันยนต์ เซ็นเซอร์ IoT Cloud และระบบวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการควบคุมสินค้าคงคลังที่แม่นยำและตอบสนองความต้องการเฉพาะของคลังสินค้าแต่ละประเภท และ**กลุ่มผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ** ควรนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อเชื่อมโยงทุกส่วนของห่วงโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การใช้ระบบ TMS และการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) สำหรับจัดการขนส่งและพิธีการศุลกากร ระบบ WMS และ IoT สำหรับคลังสินค้า รวมถึง AI และ Machine Learning ในการวางแผนความต้องการขนส่งและกำหนดค่าบริการขนส่งสินค้าให้เหมาะสมกับตลาด

อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS จึงเป็นหนึ่งในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของไทยทั้งในแง่การค้า การลงทุน และการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคและโลก โดยแม้ว่าจะมีความท้าทายจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่สมบูรณ์ และกฎระเบียบระหว่างประเทศที่ต่างกัน แต่ไทยยังมีโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการค้าข้ามพรมแดนโดยเฉพาะจากการเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศใน GMS การผลักดันเขตเศรษฐกิจพิเศษ การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางถนน รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ธุรกิจโลจิสติกส์ โดยหน่วยงานในกระทรวงพาณิชย์มีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและ สทนค. ก็มุ่งทำหน้าที่วิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลเชิงลึกเพื่อกำหนดทิศทางเชิงนโยบาย ต่อยุทธศาสตร์ภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในระยะยาว ตามแนวทางยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
มิถุนายน 2568

ที่มา:

- สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร
- กรมการค้าต่างประเทศ
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

ภาคผนวก

ตาราง 1 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
ระหว่างปี 2563 – 2567

ประเทศ คู่ค้า	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)					อัตรา การเติบโต 2567/2566	อัตรา การเติบโต เฉลี่ยสะสม (CAGR) ปี 2563 - 2567
	2563	2564	2565	2566	2567		
กลุ่มประเทศ GMS							
การค้ารวม	3,638,371.12	4,631,395.56	5,319,035.67	5,106,551.32	5,748,689.74	+12.57%	+12.12%
การส่งออก	1,682,712.63	2,052,038.77	2,273,198.26	2,097,839.05	2,295,419.77	+9.42%	+8.07%
การนำเข้า	1,955,658.50	2,579,356.79	3,045,837.41	3,008,712.27	3,453,269.97	+14.75%	+15.27%
ดุลการค้า	-272,945.87	-527,318.02	-772,639.15	-910,873.22	-1,157,850.20		
กัมพูชา							
การค้ารวม	224,078.35	251,164.25	339,945.42	277,551.80	366,729.98	32.13%	13.11%
การส่งออก	188,341.59	222,839.05	301,059.47	221,907.03	323,631.07	45.84%	14.49%
การนำเข้า	35,736.76	28,325.20	38,885.94	55,644.77	43,098.91	-22.55%	4.79%
ดุลการค้า	152,604.83	194,513.85	262,173.53	166,262.26	280,532.16		
จีน							
การค้ารวม	2,494,287.44	3,308,477.90	3,678,998.13	3,650,890.18	4,099,026.57	12.27%	13.22%
การส่งออก	926,646.79	1,173,761.62	1,191,875.30	1,177,192.18	1,239,482.72	5.29%	7.54%
การนำเข้า	1,567,640.64	2,134,716.28	2,487,122.83	2,473,698.00	2,859,543.85	15.60%	16.22%
ดุลการค้า	-640,993.85	-960,954.66	-1,295,247.53	-1,296,505.82	-1,620,061.13		
เมียนมา							
การค้ารวม	205,631.41	226,176.88	286,554.53	257,102.43	253,229.28	-1.51%	5.34%
การส่งออก	117,554.19	136,246.53	162,680.83	151,920.52	146,261.96	-3.72%	5.61%
การนำเข้า	88,077.23	89,930.35	123,873.71	105,181.91	106,967.31	1.70%	4.98%
ดุลการค้า	29,476.96	46,316.18	38,807.12	46,738.61	39,294.65		
ลาว							
การค้ารวม	197,429.89	229,554.50	274,461.03	264,246.06	292,238.36	10.59%	10.30%
การส่งออก	104,003.15	125,590.48	157,458.11	160,026.72	173,170.31	8.21%	13.59%
การนำเข้า	93,426.74	103,964.02	117,002.93	104,219.33	119,068.05	14.25%	6.25%
ดุลการค้า	10,576.41	21,626.46	40,455.18	55,807.39	54,102.26		
เวียดนาม							
การค้ารวม	516,944.03	616,022.02	739,076.56	656,760.84	737,465.55	12.29%	9.29%
การส่งออก	346,166.91	393,601.08	460,124.55	386,792.59	412,873.70	6.74%	4.50%
การนำเข้า	170,777.13	222,420.93	278,952.01	269,968.25	324,591.85	20.23%	17.42%
ดุลการค้า	175,389.78	171,180.15	181,172.54	116,824.34	88,281.85		

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร ประมวลผลผ่านแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ บนเว็บไซต์ คัดค้า.com ของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

ตาราง 2 มูลค่าการค้า สินค้าสำคัญ และด่านสำคัญ รายคู่ค้า ตามประเภทการขนส่งหลัก ปี 2567

	มูลค่าการค้า (ล้านบาท) สินค้าสำคัญ และด่านสำคัญ รายคู่ค้า ตามประเภทการขนส่งหลัก					
	GMS	กัมพูชา	จีน	เมียนมา	ลาว	เวียดนาม
เรือ						
มูลค่าการค้า	3,520,755.21 (+8.22%) (สัดส่วน 61.24%)	80,869.58 (+0.60%) (สัดส่วน 22.05%)	2,819,716.41 (+8.14%) (สัดส่วน 68.79%)	65,496.60 (+8.14%) (สัดส่วน 25.86%)	54.40 (-87.31%) (สัดส่วน 0.02%)	554,618.20 (+6.45%) (75.21%)
สินค้าสำคัญ	น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(1.90%) ยางผสม (HS400280)(1.82%) เหล็กหรือเหล็กกล้า (HS732690)(1.78%)	น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(34.19%) น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271012)(26.06%) น้ำตาล (HS170199)(18.45%)	ยางผสม (HS400280)(2.27%) เหล็กหรือเหล็กกล้า (HS732690)(2.05%) ยานยนต์ไฟฟ้า (HS870380)(1.89%)	ข้าวโพด (HS400280)(21.11%) น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(5.43%) เครื่องเก็บเกี่ยวและนวด (HS843351)(3.37%)	อุปกรณ์สื่อสาร (HS851762)(37.97%) กระดาษ (HS480525)(22.67%) ปุ๋ยโพแทสเซียม (HS310420)(15.87%)	น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(4.83%) เครื่องปรับอากาศ (HS841510)(3.57%) น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (HS270900)(3.50%)
ด่านสำคัญ	ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือมาบตาพุด	ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือมาบตาพุด, ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือมาบตาพุด	ท่าเรือระนอง, ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือเชียงของ	ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือมาบตาพุด
รถยนต์						
มูลค่าการค้า	1,185,729.02 (+6.35%) (สัดส่วน 20.63%)	168,736.07 (+7.38%) (สัดส่วน 46.01%)	478,353.07 (+13.97%) (สัดส่วน 11.67%)	184,209.61 (-11.15%) (สัดส่วน 72.74%)	281,516.20 (+8.10%) (สัดส่วน 96.33%)	72,914.07 (+3.62%) (สัดส่วน 9.89%)
สินค้าสำคัญ	ทุเรียนสด (HS081060)(8.21%) ก๊าซธรรมชาติ (HS271121)(5.52%) หน่วยประมวลผลข้อมูล (HS847170)(4.13%)	เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ (HS220299)(4.45%) มันสำปะหลัง (HS071410)(4.32%) เศษอะลูมิเนียม (HS760200)(3.83%)	ทุเรียนสด (HS081060)(20.31%) หน่วยประมวลผลข้อมูล (HS847170)(10.20%) คอมพิวเตอร์พกพา (HS847130)(5.29%)	ก๊าซธรรมชาติ (HS271121)(35.47%) น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(5.32%) น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271012)(2.20%)	น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(12.39%) มันสำปะหลัง (HS071410)(5.02%) น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271012)(3.17%)	สมาร์ทโฟน (HS851713)(21.56%) เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ที่ไม่ใช่น้ำผลไม้ (HS220210)(17.50%) ธาตุเคมีที่ใช้ในทาง อิเล็กทรอนิกส์ (HS381800)(7.02%)
ด่านสำคัญ	มุกดาหาร, นครพนม, หนองคาย	คลองลึก, อรัญประเทศ, บ้านหาดเล็ก	มุกดาหาร, นครพนม, เชียงของ	สังขละบุรี, แม่สอด, แม่สาย	หนองคาย, มุกดาหาร, ช่องเม็ก	มุกดาหาร, นครพนม, สะเดา

	มูลค่าการค้า (ล้านบาท) สินค้าสำคัญ และด้านสำคัญ รายการค้า ตามประเภทการขนส่งหลัก					
	GMS	กัมพูชา	จีน	เมียนมา	ลาว	เวียดนาม
เครื่องบิน						
มูลค่าการค้า	884,008.23 (+31.33%) (สัดส่วน 15.38%)	1,583.35 (-50.78%) (สัดส่วน 0.43%)	766,678.46 (+27.62%) (สัดส่วน 18.70%)	1,592.57 (-2.78%) (สัดส่วน 0.63%)	4,988.58 (+59.27%) (สัดส่วน 1.71%)	109,165.26 (+69.60%) (สัดส่วน 14.80%)
สินค้าสำคัญ	สมาร์ทโฟน (HS851713)(12.90%) วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854231)(7.27%) วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854239)(7.13%)	สมาร์ทโฟน (HS851713)(11.06%) สิ่งพิมพ์รูปบล็อกอื่น ๆ (HS490890)(7.82%) ยาอื่น ๆ (HS300490)(4.35%)	สมาร์ทโฟน (HS851713)(13.76%) วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854239)(6.04%) วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854231)(5.32%)	แท็บเล็ต แอปไฟร์และมรกด (HS710391)(20.50%) เลนส์อื่น ๆ (HS900190)(13.21%) เลนส์กล้อง ฯลฯ (HS900211)(11.22%)	อุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ (HS851769)(1.16%) ตัวนำไฟฟ้า (HS850450)(0.78%) เพชร (HS710239)(0.72%)	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854231)(21.48%) วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ (HS854239)(15.30%) สมาร์ทโฟน (HS851713)(7.67%)
ด้านสำคัญ	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินดอนเมือง, สนามบินเชียงใหม่	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินภูเก็ต, สนามบินดอนเมือง	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินดอนเมือง, สนามบินเชียงใหม่	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินดอนเมือง, สนามบินน่าน	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินดอนเมือง	สนามบินสุวรรณภูมิ, สนามบินดอนเมือง, สนามบินเชียงใหม่
รถไฟ						
มูลค่าการค้า	23,251.34 (+58.79%) (สัดส่วน 0.40%)	12.02 (N/A) (สัดส่วน 0.003%)	22,938.44 (+57.43%) (สัดส่วน 0.56%)	-	3.85 (+29.20%) (สัดส่วน 0.001%)	297.03 (+327.79%) (สัดส่วน 0.04%)
สินค้าสำคัญ	ยางธรรมชาติ TSNR (HS400122)(39.66%) ยางผสม (HS400280)(32.72%) ปุ๋ยเคมีผสม (HS310559)(12.07%)	ตู้โดยสารรถไฟ (HS860500)(62.41%) เหล็กหรือเหล็กกล้า (HS732690)(20.07%) ปูนซีเมนต์อื่น ๆ (HS681099)(16.20%)	ยางธรรมชาติ TSNR (HS400122)(39.03%) ยางผสม (HS400280)(33.16%) ปุ๋ยเคมีผสม (HS310559)(12.24%)	-	น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (HS271019)(95.33%) เครื่องประมวลผลข้อมูลอื่น ๆ (HS847149)(1.56%) จอภาพอื่น ๆ (HS852859)(1.30%)	ยางธรรมชาติ TSNR (HS400122)(90.21%) ยางแผ่นรมควัน (HS400121)(7.18%) ลูกคอนเทนเนอร์ (HS630532)(1.35%)
ด้านสำคัญ	ปาดังเบซาร์, หนองคาย, คลองลี้ก	คลองลี้ก	ปาดังเบซาร์, หนองคาย	-	หนองคาย	ปาดังเบซาร์

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร ประมวลผลผ่านแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ บนเว็บไซต์ คัดค้า.com ของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า