

*(การนำข้อความหรือความเห็นต่อไปนี้ไปพิมพ์เผยแพร่ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนและชื่อรายงานกำกับด้วย)*

## เมียนมาร์: ชุมทรัพย์ทางเศรษฐกิจในแดนสนธยา

ผู้วิเคราะห์ : งานวิจัยภาวะเศรษฐกิจและพยากรณ์

ฝ่ายวิจัยความเสี่ยงธุรกิจ กลุ่มบริหารความเสี่ยง โทร. 0-2208-3598

สาขานโยบายความเสี่ยง บมจ. ธนาคารกรุงไทย

*(บทวิเคราะห์นี้เป็นความคิดเห็นของผู้เขียน ซึ่งธนาคารไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย)*

การจัดการเลือกตั้งของประเทศเมียนมาร์ หรือที่เราเรียกคุ้นปากว่า พม่า เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 ซึ่งนับเป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปี ซึ่งผลการเลือกตั้งเป็นไปตามความคาดหมาย คือ พรรคสหภาพเอกภาพและการพัฒนา (USDP) ซึ่งเป็นพรรคของรัฐบาลทหารพม่า ได้รับชัยชนะในการเลือกตั้ง และล่าสุดเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 รัฐบาลชุดใหม่ภายใต้การนำของประธานาธิบดีเต็ง เส่ง ได้ทำพิธีสาบานตน ขณะเดียวกัน พลเอกอาวุโส ตาน ช่วย ผู้นำทหารพม่า ก็ได้มีคำสั่งยุบสภาสันติภาพและการพัฒนาแห่งรัฐ (SPDC) ซึ่งปกครองประเทศมาอย่างยาวนาน จึงถือเป็นการสิ้นสุดลงอย่างเป็นทางการของรัฐบาลทหารพม่า และเป็นการย้ำให้ชาวโลกเห็นว่ารัฐบาลทหารได้ดำเนินงานตามแผนการนำประเทศไปสู่ประชาธิปไตยตามที่ได้ประกาศไว้

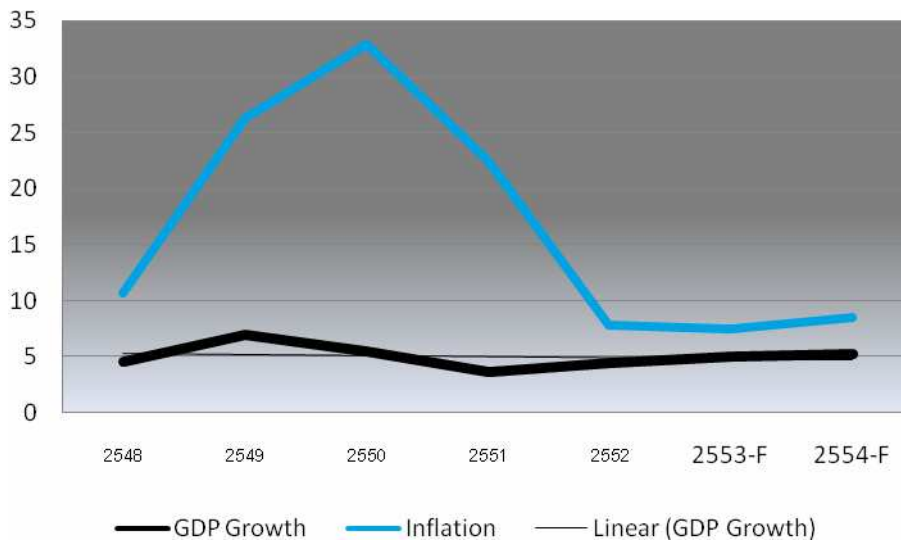
ความคืบหน้าในการดำเนินการทางการเมืองในครั้งนี้ แม้กลุ่มผู้นำจะยังคงเป็นกลุ่มเดิม แต่เป็นการเคลื่อนไหวที่เป็นไปตามกระแสโลกเป็นครั้งแรก หลังจากเป็นเพียงไม่กี่ประเทศที่ยังคงปิดประเทศสวนกระแสโลกจนถึงปัจจุบัน จึงเป็นการจุดประกายให้นานาประเทศให้ความสนใจ เพราะการเปลี่ยนแปลงที่จะตามมาคือการเปิดประเทศมากขึ้นทั้งด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งจะเป็นโอกาสของผู้ที่มาก่อนในการได้ประโยชน์จากชุมทรัพย์ที่ยังอุดมสมบูรณ์มากแห่งนี้ โดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งพลังงาน เกษตร และประมง ที่ยังไม่ได้ถูกนำมาใช้ หรือผลิตในเชิงพาณิชย์อีกจำนวนมาก และที่สำคัญ คือ พม่า มีอาณาเขตที่ติดต่อกับยักษ์ใหญ่ทางเศรษฐกิจถึง 2 ประเทศ คือ จีน และอินเดีย การเปิดประเทศของพม่าจึงเปรียบเสมือนการเปิดประตูเชื่อมระหว่างอาเซียน จีน และอินเดีย ที่มีประชากรรวมกันเกือบหนึ่งของครึ่งโลก ดังนั้นประเทศไทย ซึ่งมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ที่อยู่ติดกับพม่า และอยู่ในกลุ่ม ASEAN ด้วยกัน จึงต้องดำเนินแผนยุทธศาสตร์เชิงรุกในเรื่องการค้า การลงทุน และความร่วมมือในด้านต่าง ๆ กับพม่า

### ภาพรวมเศรษฐกิจพม่า

รายงาน Asian Development Outlook 2010 Update ของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนตุลาคม 2553 ประมาณการว่า ในปีงบประมาณ 2553 (สิ้นสุด 31 มีนาคม 2554) เศรษฐกิจพม่าจะขยายตัวสูงถึงร้อยละ 5.0 และสูงขึ้นเป็นร้อยละ 5.3 ในปีงบประมาณ 2554 (สิ้นสุด 31 มีนาคม 2555) เนื่องจากมีองค์ประกอบสำคัญทุกด้านขยายตัวสูง ทั้งการส่งออก ที่สามารถส่งออกก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแล้ว การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากจีน และการบริโภคภาคเอกชน ตามการปรับขึ้นเงินเดือนข้าราชการ การใช้จ่ายในช่วงการเลือกตั้ง และรายได้เกษตรกรที่สูงขึ้นตามราคาสินค้าเกษตร

อย่างไรก็ตาม พม่า มีความเสี่ยงสูงขึ้นด้านเสถียรภาพ โดยนอกจากต้องเผชิญกับปัญหาเงินเฟ้อเช่นเดียวกับหลายประเทศในเอเชีย โดยคาดว่าอัตราเงินเฟ้อของพม่าในปีงบประมาณ 2553 จะอยู่ที่ร้อยละ 7.5 และขยับขึ้นเป็นร้อยละ 8.5 ในปี 2554 ทั้งนี้เนื่องจากราคาสินค้าเกษตร ราคาอาหาร และพลังงานนำเข้า ปรับสูงขึ้นมาก นอกจากนี้ พม่ายังมีดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัดที่ขาดดุลเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากความจำเป็นในการนำเข้าสินค้าทุน วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภค จำนวนมาก โดยคาดว่าในปีงบประมาณ 2553 พม่าจะขาดดุลดุลบัญชีเดินสะพัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.8 ของ GDP และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.3 ของ GDP ในปีงบประมาณ 2554

อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอัตราเงินเฟ้อของพม่า ในปีงบประมาณ 2548 – 2554



ที่มา: ADB, Asian Development Outlook 2010 Update, October 2010

## การค้าระหว่างประเทศของพม่า

- การส่งออก

พม่าเป็นประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งทางเกษตร ประมง เหมืองแร่ โดยเฉพาะ ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักที่มีสัดส่วนการส่งออกถึงร้อยละ 40 ของการส่งออกทั้งหมด หลังจากมีโครงการผลิตก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่ถึง 2 โครงการ คือ โครงการยานาดา และเยตากัน ในอ่าวมะตะบัน และอ่าวเบงกอล ส่วนสินค้าส่งออกสำคัญรองลงมา ได้แก่ ไม้สัก เมล็ดถั่ว และเครื่องนุ่งห่ม

สำหรับตลาดส่งออกสำคัญอันดับ 1 ของพม่า คือ ไทย โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 37.65 ของการส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ฮองกง จีน อินเดีย สิงคโปร์ ตามลำดับ ซึ่งทั้งหมดมีสัดส่วนการค้ากับพม่าสูงขึ้นหลังจากสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป ประกาศคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจกับพม่า ในปี 2547 จากปัญหาการละเมิดสิทธิมนุษยชน

ตารางแสดงตลาดส่งออก 5 อันดับแรกของพม่า ในปี 2552 - 2553

ประเทศ	2552 (ล้านดอลลาร์ สรอ.)	%YOY	2553(ม.ค.-พ.ย.) (ล้านดอลลาร์ สรอ.)	%YOY	สัดส่วน (ร้อยละ)
ไทย	2,657.30	-0.50	2,935.98	21.58	37.65
ฮ่องกง	805.43	11.03	1,259.03	86.48	16.15
จีน	520.58	-25.04	961.41	111.44	12.33
อินเดีย	943.87	26.85	905.54	4.64	11.61
สิงคโปร์	660.01	-23.64	425.89	-33.25	5.46
รวม	6,709.99	-3.45	7,797.98	28.27	100

ที่มา : CEIC

- **การนำเข้า**

การที่พม่ามีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากขึ้น ทำให้ต้องนำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักร อุปกรณ์ขนส่ง และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มขึ้นตาม โดยแหล่งนำเข้าสำคัญอันดับหนึ่ง คือ จีน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34 รองลงมาคือ สิงคโปร์ ไทย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ตามลำดับ

ตารางแสดงแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรกของพม่าระหว่างปี 2552 – 2553

ประเทศ	2552 (ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.)	%YOY	2553(ม.ค-พ.ย.) (ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.)	%YOY	สัดส่วน (ร้อยละ)
จีน	1,263.59	12.51	1,431.37	24.13	34.00
สิงคโปร์	1,293.54	17.29	931.17	-26.89	22.12
ไทย	377.04	-4.48	534.34	54.00	12.69
เกาหลีใต้	206.15	15.59	221.40	13.43	5.26
ญี่ปุ่น	252.21	31.85	182.36	-18.35	4.33
รวม	4,392.72	2.18	4,210.41	1.81	100

ที่มา : CEIC

- **การค้าระหว่างไทยและพม่า**

ไทยกับพม่ามีแนวชายแดนติดต่อกันเป็นระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ผ่าน 10 จังหวัดของไทย ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง โดยด่านการค้าชายแดนใน 7 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง ส่วนจังหวัดที่เหลือมีพรมแดนติดพื้นที่ป่าที่ไม่มีชุมชนอาศัยอยู่ของพม่า

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับพม่า คิดเป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 90 ของการค้าไทย-พม่าทั้งหมด หรือมีมูลค่ากว่า 130,000 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 17 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวมของไทย สูงเป็นอันดับ 2 รองจากการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย โดยมีด่านการค้าชายแดนถาวร 3 ด่าน คือ ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก-เมียวดี ด่านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย-ท่าขี้เหล็ก และด่านศุลกากร จังหวัดระนอง-เกาะสอง ทั้งนี้ ไทยขาดดุลการค้ากับพม่ามาโดยตลอด เนื่องจากไทยนำเข้าเชื้อเพลิงและพลังงานถึงร้อยละ 92 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด ส่วนสินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่า ปี 2553

จังหวัด	ส่งออก (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	นำเข้า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ดุลการค้า (ล้านบาท)
กาญจนบุรี	2,114.24	4.16	83,275.41	95.70	-81,161.18
ตาก	23,970.56	47.14	1,087.74	1.25	22,882.82
ระนอง	14,531.56	28.57	2,229.60	2.56	12,301.96
เชียงราย	10,061.84	19.79	199.93	0.23	9,861.91
แม่ฮ่องสอน	163.59	0.32	221.04	0.25	-57.45
อื่นๆ	12.64	0.02	1.13	0.00	11.51
รวม	50,854.43	100.00	87,014.86	100.00	-36,160.43

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

**มูลค่าการส่งออก นำเข้า และดุลการค้าระหว่างไทย-พม่า ปี 2544 - 2553**

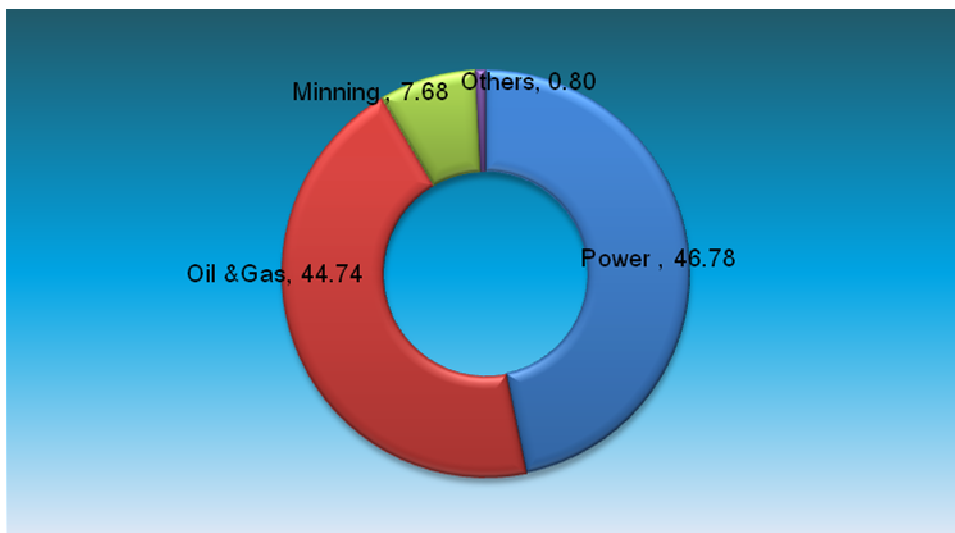
หน่วย : ล้านดอลลาร์ ทรอ.



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

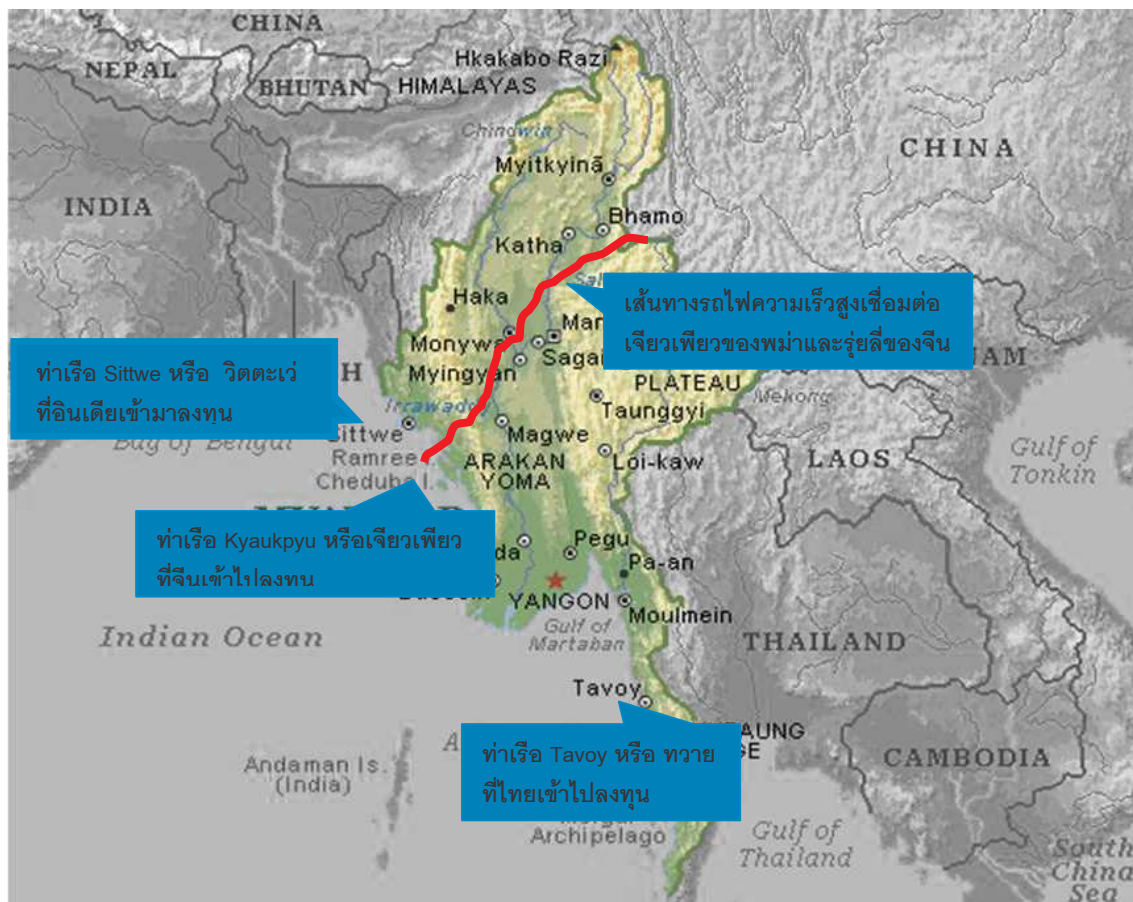
**การลงทุน**

รัฐบาลพม่ามีนโยบายส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) และได้ประกาศใช้กฎหมายการลงทุนต่างชาติ หรือ Myanmar Foreign Investment Law (FIL) ในปี 2531 โดย FDI ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านพลังงาน การผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เหมือนแร่ อุตสาหกรรมการผลิต และการเกษตร ตามลำดับ ทั้งนี้ ประเทศที่มีการลงทุนในพม่า 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน ไทย และสิงคโปร์ ตามลำดับ

**สัดส่วนการลงทุนในพม่าปี 2553 แยกตามประเภทอุตสาหกรรม**


ที่มา : CEIC

เป็นที่น่าสังเกตว่า การลงทุนจากจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินยุทธศาสตร์ Go South ของจีน ที่ประสบความสำเร็จในการขยายฐานการลงทุนและการผลิตสู่ภูมิภาคอินโดจีน โดยเริ่มจากการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ เพื่อสร้างเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง ทั้งรถไฟ รถไฟความเร็วสูง และถนน เพื่อเชื่อมเส้นทางติดต่อในประเทศอินโดจีนทั้งหมด จนถึงปัจจุบัน การลงทุนของจีนในพม่ามีมูลค่ารวม 9,603 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. ก้าวขึ้นเป็นอันดับ 1 ในปี 2553 แซงหน้าไทยที่ครองตำแหน่งนี้มาตลอด 7 ปี ที่ผ่านมา และในช่วง 3 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2554 (พฤศจิกายน 2553 – มกราคม 2554) มีเม็ดเงินลงทุนจากจีนเพิ่มขึ้นถึง 3,180 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. โดยเป็นการลงทุนในท่าเรือน้ำลึกและคลังเก็บน้ำมันดิบที่เมืองเจียวเพียว ปัจจุบันมีบริษัทจีนในพม่า กว่า 170 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตไฟฟ้า น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และเหมืองแร่



ที่มา: รวบรวมโดยฝ่ายวิจัยความเสี่ยงธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

## • โครงการลงทุนที่สำคัญจากต่างประเทศ

### 1. โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเส้นทางรถไฟ

บริษัทของจีนเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึกและคลังเก็บน้ำมันดิบที่เมืองเจียวเพียว (Kyaukpyu) รัฐอาระกัน (Arakan State) บริเวณอ่าวเบงกอลในทะเลอันดามัน และก่อสร้างท่อส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางและแอฟริกาและท่อขนส่งก๊าซธรรมชาติคู่ขนานผ่านดินแดนพม่าระยะทาง 800 กิโลเมตรตามเส้นทางเจียวเพียว-มัซตะเลย์-ลาโช-มุเซ และต่อไปที่เมืองรู่ยลี่ของจีน คาดว่าจะเริ่มใช้งานได้ในปี 2556 ซึ่งจะช่วยให้จีนลดการพึ่งพาการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางผ่านช่องแคบมะละกา ที่เสี่ยงต่อการถูกปิดกั้นในสภาวะสงคราม

นอกจากนี้ จีนยังพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมเมืองเจียวเพียว ไปสู่ชายแดนเมืองรู่ยลี่ในมณฑลยูนนานของจีนอีกด้วย



## 2. โครงการพัฒนาท่าเรือชิตตะเว (Sittewe)

รัฐบาลอินเดียได้มีโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจกับรัฐบาลพม่าในการพัฒนาท่าเรือชิตตะเว ในอ่าวเบงกอล ซึ่งจะช่วยให้พื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย ที่ไม่มีทางออกทะเลสามารถออกทางอ่าวเบงกอลได้ โครงการนี้คาดว่าจะสร้างเสร็จในปี 2555

## 3. โครงการพัฒนาท่าเรือทวาย (Tavoy) หรือทวายโปรเจกต์

รัฐบาลไทยได้ลงนามความร่วมมือครั้งแรกกับรัฐบาลพม่าในการก่อสร้างท่าเรือทวายเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2551 ต่อมาได้ลงนามในเอกสารเพิ่มเติม ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน (ASEAN Summit) ที่จัดขึ้นที่หัวหินเมื่อเดือนตุลาคม 2552 เพื่อยกระดับโครงการนี้เป็นยุทธศาสตร์ประเทศ โดยมีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

- โครงการนี้ตั้งอยู่ที่จังหวัดทวายของพม่า มีมูลค่าลงทุนรวมสูงถึง 4 แส่นล้านบาท หรือกว่า 13,000 ล้านดอลลาร์ สรอ. ทั้งยังจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับพม่าอีกไม่ต่ำกว่า 3 ล้านล้านบาท

- เป็นโครงข่าย Westgate Landbridge หรือเส้นทางเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันตก-ทวาย หรือ Tavoy (พม่า)-บ้านพุน้ำร้อน (ไทย)-กาญจนบุรี-ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และเป็นลักษณะ Port City อันประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก ที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ประมาณ 3 แส่นเดทเวทตัน สามารถเข้าไปจอดในระยะห่างจากท่าเรือ 5-10 กิโลเมตรได้ คู่ต่อเรือขนาดใหญ่ เขตนิคมอุตสาหกรรม ที่จะมีโรงงานผลิตปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมัน โรงไฟฟ้า โรงงานเหล็ก ที่พักอาศัย พื้นที่ส่วนราชการเพื่อดูแลการบริหารจัดการ รวมทั้งอ่างเก็บน้ำสำหรับผลิตน้ำประปา โดยมีจุดประสงค์เพื่อเป็นฐานการผลิตและประกอบการขนส่งด้านฝั่งทะเลตะวันตกของไทย ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังพม่าเพียง 6 วัน จากปัจจุบันที่ต้องใช้เวลาในการขนส่งนานถึง 16-18 วัน

- บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้ร่วมลงนามใน Framework Agreement กับ Myanma Port Authority, Ministry of Transport ของสหภาพพม่า เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 เพื่อรับสัมปทานในการดำเนินการพัฒนาโครงการนี้ทั้งหมด โดย ITD จะได้เชิญนักลงทุนที่มีความชำนาญในแต่ละประเภทธุรกิจเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าว โดยสัญญาฉบับนี้มีอายุ 60 ปี ซึ่งสามารถต่ออายุสัญญาได้อีกตามที่จะตกลงในอนาคต สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างโครงการประมาณ 10 ปี แบ่งเป็นช่วงเวลา (Phasing) ดังนี้

- **Phase 1** ระยะเวลา 5 ปี (1 มกราคม 2554 - 31 ธันวาคม 2558) ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึกพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม โครงข่ายถนนหลักภายในโครงการและสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของนิคมฯ และเส้นทางเชื่อมต่อโครงการไปยังประเทศไทย ใน Phase 1 นี้จะสร้างท่าเรือและถนนไปพร้อมกัน ระยะแรกจะเป็นถนนมาตรฐาน 4 เลน และขยายเป็น 8 เลนในระยะ 10 ปี โดยจะเก็บค่าผ่านทางจากทวายถึงบ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 160 กิโลเมตร ในส่วนของไทยโดยกรมทางหลวงจึงต้องเตรียมถนนมอเตอร์เวย์จากบางใหญ่มาที่กาญจนบุรี ระยะทาง 97 กิโลเมตร และจากกาญจนบุรีมาที่บ้านพุน้ำร้อน 60-70 กิโลเมตร

- **Phase 2** มีระยะเวลา 5 ปี จะเริ่มหลังจาก Phase ที่ 1 เริ่มไปได้ 3 ปี (1 มกราคม 2556 - 31 ธันวาคม 2561) ประกอบด้วยโครงข่ายถนนภายในโครงการระยะที่ 2 และระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการรวมทั้งศูนย์การค้าและศูนย์ราชการ

- **Phase 3** มีระยะเวลา 5 ปี จะเริ่มหลังจาก Phase 1 แล้วเสร็จ (1 มกราคม 2559-31 ธันวาคม 2563) ประกอบด้วยท่าเรือ น้ำลึกส่วนที่ 2 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงข่ายถนนภายในโครงการเต็มรูปแบบ รวมทั้งทางรถไฟ Standard Gauge รางกว้าง 1.435 เมตร จากโครงการถึงประเทศไทย ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง จากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย และระบบท่อส่งน้ำมัน และก๊าซจากโครงการถึงประเทศไทย

## ภาคการธนาคาร

ระบบธนาคารของพม่า ประกอบด้วย ธนาคารกลาง ธนาคารเฉพาะกิจของรัฐ รวม 4 แห่ง ธนาคารพาณิชย์ เอกชน รวม 19 แห่ง ซึ่งในจำนวนนี้ เป็นธนาคารพาณิชย์เอกชนรายใหม่ที่ได้รับอนุญาตให้เปิดดำเนินการเมื่อเดือน กันยายน 2553 รวม 4 แห่ง และสำนักงานตัวแทน (Representative Office) ของธนาคารต่างชาติ ที่เปิดตามกฎหมาย ธนาคารกลางของพม่า (Central Bank of Myanmar Law and the Financial Institutions of Myanmar Law) ที่กำหนด ขอบเขตให้เป็นเพียงสำนักงานติดต่อประสานงาน (Liaison) เท่านั้น โดยธนาคารพาณิชย์ของไทยเคยมีสำนักงานตัวแทนใน พม่า รวม 6 แห่ง คือ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารทหารไทย ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และ ธนาคารนครหลวงไทย แต่ปัจจุบันเหลือเพียงธนาคารกรุงเทพ ที่ยังคงตั้งสำนักงานอยู่ที่ย่างกุ้ง

## โอกาสและอุปสรรคที่สำคัญต่อการค้าและการลงทุนของไทย

ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการค้าระหว่างไทยและพม่า อีกทั้งเป็นประตูการค้าที่สำคัญไปสู่ เอเชียใต้และจีนตอนใต้ โดยไทยสามารถใช้ความได้เปรียบจากการที่มีชายแดนติดต่อกันถึง 10 จังหวัด รวมทั้งรัฐบาลมี นโยบายประตูตะวันตก (West Gate Policy) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย 5 ประตูการค้า (ประตูตะวันตก-ใต้-เหนือ- ตะวันออก-ตะวันออกเฉียงเหนือ) ที่จะผลักดันเส้นทางการค้า 5 เส้นทางใหม่ของไทยกับพม่า ได้แก่

- แม่ฮ่องสอน-เนปิดอร์ เพื่อเข้าสู่เมืองหลวงของพม่าด้วยระยะทางเพียงประมาณ 200 กิโลเมตร จากด่าน ห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน และเข้าสู่ตลาดตอนเหนือของพม่าและจีนตอนใต้ต่อไป
- แม่สอด-เมะละลำ-ย่างกุ้ง เพื่อเข้าสู่ตลาดเมืองใหญ่ลำดับที่ 3 และลำดับที่ 1 ของพม่า และเชื่อมต่อกับ เส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- กาญจนบุรี-ทวาย เพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายกับจังหวัดกาญจนบุรีและ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก
- สิงขร-มะริด เพื่อเข้าสู่แหล่งวัตถุดิบด้านแร่ธาตุ สินค้าประมง และไม้ยางพารา ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของพม่า รวมทั้งเชื่อมโยงการท่องเที่ยวชายทะเลระหว่างภาคใต้ของไทยกับเมืองมะริด
- แม่ฮ่องสอน-ทันเว เพื่อเปิดประตูการค้าสำหรับภาคเหนือของไทยกับตลาดพม่าตอนกลาง พร้อมกับนำ จังหวัดแม่ฮ่องสอนออกสู่มหาสมุทรอินเดียที่เมืองทันเว

ขณะเดียวกัน ไทยได้ร่วมมือกับพม่าในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้ากันด้วยเส้นทางโลจิสติกส์รถไฟสาย กาญจนบุรี-ทวาย และด่านเจดีย์สามองค์กาญจนบุรี-เมืองตันบูซายัต ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าสู่กรุงย่างกุ้ง เมืองเศรษฐกิจอันดับ 1 ของพม่า และเข้าสู่นครคุนหมิง ของจีน โดยจีนมีแผนที่จะเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างคุนหมิง- ย่างกุ้ง ให้แล้วเสร็จในปี 2556 หรืออีก 3 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้ ทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานราคาถูกในพม่ายังเอื้อต่อการลงทุนด้านต่าง ๆ เช่น พลังงาน อาหาร เกษตร โดยเฉพาะ การปลูกยางพารา เนื่องจากมีภูมิประเทศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกและเป็นพืชเศรษฐกิจที่สร้างรายได้ดี ธุรกิจท่องเที่ยว เนื่องจากพม่ามีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติสูง มีสถานที่ทางประวัติศาสตร์ และมีสถานที่ที่มีความสำคัญในทางพระพุทธศาสนาหลายแห่ง แต่ยังมีปัญหาเรื่องการคมนาคม และขาดแคลนโรงแรมที่พัก อีกทั้งผู้ประกอบการในท้องถิ่นยังขาดประสบการณ์ ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปลงทุนในด้านต่าง ๆ เหล่านี้ รวมถึงธุรกิจก่อสร้าง และสื่อสาร ที่พม่ายังมีความต้องการอีกมาก ขณะเดียวกันเศรษฐกิจที่โน้มขยายตัวขึ้นต่อเนื่อง จะส่งผลให้ประชาชนชาวพม่ามีกำลังซื้อมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการไทยที่ส่งสินค้าออกไปยังพม่า โดยเฉพาะ สินค้าอุปโภคบริโภค

อย่างไรก็ตาม การเข้าไปลงทุนและทำธุรกิจในพม่าก็มีอุปสรรคไม่น้อย โดยเฉพาะ ระบบการเงินการธนาคารในพม่า ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล และการเมืองของพม่ายังไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจที่เป็นธรรม เพราะแม้จะมีรัฐบาลใหม่แล้ว แต่ รัฐมนตรีส่วนใหญ่ยังเป็นคนในรัฐบาลเดิม การดำเนินนโยบายต่าง ๆ จึงยังคงมีลักษณะที่เอื้อต่อการผูกขาดโดยรัฐบาลพม่า และมีการเลือกปฏิบัติ ทำให้มีต้นทุนดำเนินการค่อนข้างสูง ขณะที่ปัญหาการสู้รบระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย ก็ยังมี โอกาสที่เกิดขึ้นเป็นระยะ ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าตามแนวชายแดน

ซึ่งอุปสรรคและปัญหาดังกล่าว จะบรรเทาได้ส่วนหนึ่ง โดยความช่วยเหลือจากรัฐบาลผ่านเจรจาและการส่งเสริม ความสัมพันธ์ทางการค้าและเศรษฐกิจในระดับทวิภาคีที่ใกล้ชิดมากขึ้น รวมทั้งการประสานความร่วมมือผ่าน คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Commission: JTC) ไทย-พม่า หรือความร่วมมือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ซึ่งมีอยู่แล้ว และนับเป็นกลไกความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพ

## เอกสารอ้างอิง

Asian Development Bank. 2010. "Asian Development Outlook 2010 Update". (online):

<http://www.adb.org/documents/books/ado/2010/update/default.asp>

โพสดี ทูเดย์. ฉบับวันที่ 26 มีนาคม 2554. "ITD-CK ลั่นไม่สะเทือนโครงการก่อสร้างรองรับได้-แผ่นดินไหวไม่ก่ดดันต้นทุนฟุ้ง" กรมเจรจาการค้า. 2553. "เปิดโอกาสการค้าไทย ด้วยนโยบายประตูตะวันตก". (ออนไลน์):

[http://www.thaifta.com/thaifta/Portals/0/as\\_westgate.pdf](http://www.thaifta.com/thaifta/Portals/0/as_westgate.pdf)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2552. "ข้อมูลการลงทุนในต่างประเทศ". (ออนไลน์):

[http://www.boi.go.th/thai/clmv/Back\\_up/file\\_index/2010\\_myanmar\\_0\\_0.html](http://www.boi.go.th/thai/clmv/Back_up/file_index/2010_myanmar_0_0.html)

ประชาชาติธุรกิจ. ฉบับวันที่ 7 ตุลาคม 2553. "เปิดเส้นทางการค้าโลกใหม่ ทวาย-กาญจนบุรี ยกระดับเทียบชั้นสิงคโปร์". (ออนไลน์):

[http://www.prachachat.net/view\\_news.php?newsid=02lsc01071053&sectionid=0224&day=2010-10-07](http://www.prachachat.net/view_news.php?newsid=02lsc01071053&sectionid=0224&day=2010-10-07)

ส่งเสริมการลงทุน. ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2551. "การลงทุนจากต่างประเทศและภาวะเศรษฐกิจ-การเมืองในพม่า"

สยามรัฐ. ฉบับวันที่ 1 มีนาคม 2554. "วิถีโลก วิถีธุรกิจ: ยุทธศาสตร์ Go South!"