



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์  
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

รายงานขั้นต้น (Inception Report)



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



บริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด  
INTEGRATED ENGINEERING CONSULTANTS CO.,LTD.



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (TURAC)  
บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนด์ จำกัด (IEC)

ลงนามในสัญญา วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

ระยะเวลาดำเนินการ 15 เดือน





สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
Office of the National Economic and Social Development Council



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



บริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด  
INTEGRATED ENGINEERING CONSULTANT CO.,LTD.

ผู้จัดการโครงการ  
ดร.กฤศ ฉายแสงเดือน

ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซุ่ปทาน  
ศ.ดร.ธรรี พนมมงค์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนขนส่ง  
รศ.ดร.ปรีดา พิษยาพันธ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่  
รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิตรา

ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน  
บศ.รุ่งรัตน์ มีสมบุญ

ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนารัฐกิจและสร้างมูลค่าเพิ่ม  
นายประมวล ตรีสุทธามาศ

ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม  
ดร.จัจจรา กลิ่นสุคนธ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านฐานข้อมูลสารสนเทศ  
ดร.ทรงศักดิ์ ชยานุเคราะห์

บุคลากรสนับสนุน

- ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ 1 คน
- ผู้ประสานงาน 2 คน
- นักวิชาการผู้ช่วย 8 คน

ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลและตัวชี้วัด  
รศ.ดร.อภิชาติ ไสกาแดง

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย  
นางสาววลัยลักษณ์ อดิทยพงษ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านบุคลากร  
นายสมยศ กันแดง



## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด้านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ และพัฒนาแนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



(1) การทบทวนข้อมูลและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

- นโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์ บริเวณชายแดน
- การพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในภูมิภาค
- กรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดี

(2) การรวบรวมและสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

- กระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการและขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์
- กิจกรรมการขนส่งสินค้า
- ผลการดำเนินงานเบื้องต้น
- สถานะการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน

(3) คัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- กำหนดเกณฑ์การคัดเลือก
- วิเคราะห์โดย Light AHP
- จัดอันดับและคัดเลือกพื้นที่อย่างน้อย 5 แห่ง

(4) การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ

กรอบการติดตามและประเมินผล ประสิทธิภาพและประสิทธิผล การข้ามแดน (M&E)	ตัวชี้วัดการประเมิน ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ทางการค้า (TFIs)
---	---

(6) การติดตามประเมินผลและระบบฐานข้อมูล

- (6.1) การติดตามประเมินผล
- พัฒนาดัชนีชี้วัดสำหรับเป็นต้นแบบการวัด
  - พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการติดตามและประเมินผล
- (6.2) การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล
- แบบสอบถามระบบ web-based
  - นำเข้าข้อมูลในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศข.
  - เผยแพร่ข้อมูลผ่าน website

(5) จัดทำแนวทางการพัฒนา

- กำหนดเป้าหมายกรอบการติดตามและประเมินผล
- แนวทางสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- เสนอแผนการพัฒนารายละเอียด

(7) สรุปผลรายงานการศึกษา

- ข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป
- ระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ โอกาสและข้อจำกัด
- กำหนดแผนการดำเนินงานและผู้รับผิดชอบ

(8) จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น อย่างน้อย 7 ครั้ง
- จัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน 1 ครั้ง

(1)

Inception Report

(1) (2) (3)

Progress Report 1

(4) (6) (8)

Interim Report

(4) (5) (6) (8)

Progress Report 2

(5) (6) (7) (8)

Draft Fina Report

Fina Report



1

inception  
(30 วัน)

- การทบทวนข้อมูลนโยบาย แผนงาน การพัฒนาพื้นที่ชายแดน
- กรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ
- การรวบรวมข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ในเบื้องต้น
- เสนอกรอบเกณฑ์ชี้วัดต่าง ๆ
- เตรียมแนวทางสำรวจ
- เตรียมแผนการดำเนินงาน
- เตรียมแผนการมีส่วนร่วม

2

Progress 1  
(120 วัน)

- การรวบรวมข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์
- วิเคราะห์ ศักยภาพ ปัญหาอุปสรรค
- วิเคราะห์ คัดเลือกและนำเสนอพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- กำหนดตัวชี้วัดการประเมิน
- เตรียมจัดทำ webpage และระบบฐานข้อมูลโครงการ
- เตรียมจัดประชุม Focus Group

3

Interim  
(210 วัน)

- จัดประชุม Focus group
- สำรวจข้อมูลเชิงลึก
- สำรวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพในเบื้องต้น
- พัฒนาตัวชี้วัดที่เหมาะสมกับโครงการ
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด

4

Progress 2  
(300 วัน)

- สํารวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพ
- กำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับพื้นที่
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด
- จัดประชุม Focus group

5

Draft Final  
(360 วัน)

- สรุปผลการประเมินศักยภาพพื้นที่คัดเลือก
- แนวทางการจัดการที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- การจัดประชุมเสนอผลการศึกษา
- ข้อเสนอการพัฒนาเชิงนโยบายและระดับพื้นที่
- การเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดกับ NESDC

6

Final  
(450 วัน)

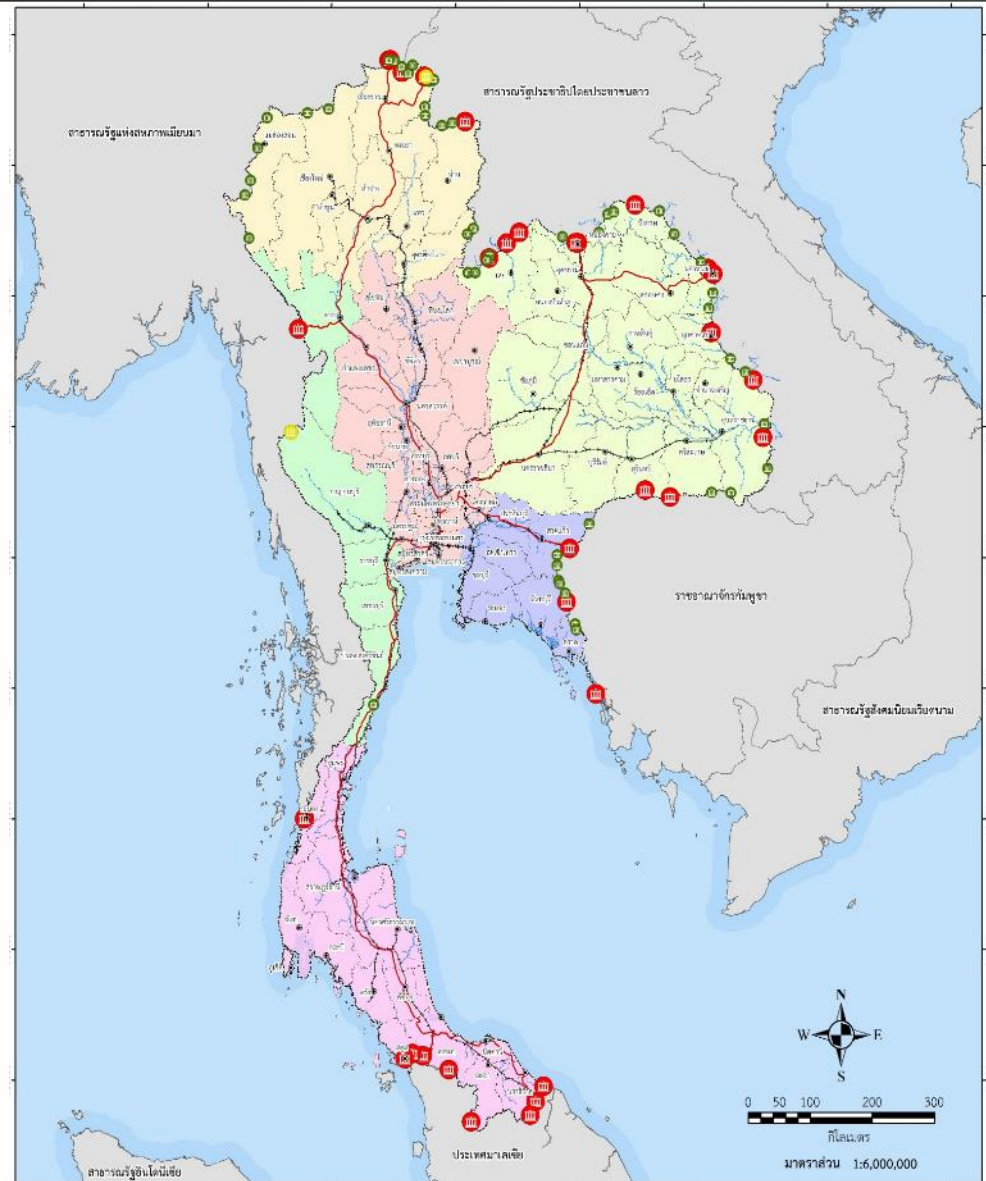
- รายงานผลการศึกษา
- รายงานบทสรุปผู้บริหาร
- วิดีทัศน์ผลการดำเนินโครงการ
- เผยแพร่ข้อมูลของโครงการและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม
- กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการ





พื้นที่หรือจุดผ่านแดนในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยที่มีพื้นที่  
ชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา และมาเลเซีย

- กัมพูชา                      จังหวัดชายแดน 7 จังหวัด
- ลาว                            จังหวัดชายแดน 12 จังหวัด
- เมียนมาร์                  จังหวัด ชายแดน 10 จังหวัด
- มาเลเซีย                    จังหวัดชายแดน 4 จังหวัด





## การกำหนดนิยามและคำจำกัดความที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนและผ่านแดน

### พระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ. 2560

- เขตแดนทางบก
- การผ่านแดน
- จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point)
- การถ่ายลำ

### กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

- การค้าชายแดน
- การค้าผ่านแดน
- จุดผ่านแดน (Checkpoint)
- ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร

นิยามตามพระราชบัญญัติศุลกากร ปี พ.ศ. 2560 เป็นหลัก ในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล





# การทบทวนนโยบายและข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ



# นโยบายและข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

## ความตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบพหุภาคี

(1) ความตกลงภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก (WTO): การลดหย่อนหรือยกเว้นภาษี การผ่อนผันการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี

- ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
  - มาตรการที่ 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน
  - มาตรการที่ 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก (Fees and Formalities Connected with Importation and Exportation)
  - มาตรการที่ 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า (Publication and Administration of Trade Regulations)

(2) การอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การศุลกากรโลก (WCO): ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การศุลกากรโลกรวมทั้งสิ้น 8 ฉบับ โดยอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ

- ระบบฮาร์โมนไนซ์ (Convention on Harmonized Commodity Description and Coding System)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedure)

# ความตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบภูมิภาค

1. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS): ในการประชุมครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2561 แผนแม่บทมุ่งเน้นไปที่ (1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless connectivity), (2) การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies), (3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS)
2. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชียแปซิฟิก (APEC): หลักการของการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น ความโปร่งใส (Transparency), การสื่อสารและการปรึกษาหารือ (Communication and Consultation), การไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination)
3. เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA): เกี่ยวกับการลดภาษีและยกเลิกเครื่องกีดขวางทางการค้าทั้งหลายที่ไม่ใช่ภาษี
4. ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA): หลักเกณฑ์การยกเลิกมาตรการทางภาษีและการยกเลิกมาตรการที่มีใช้ภาษี และการปรับปรุงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

# ความตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบภูมิภาค

5. ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC): การค้าเสรีทั้ง 14 ด้าน (เช่น การค้า ลงทุน คมนาคม) และประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ การจัดทำความตกลงการยอมรับคุณสมบัติร่วม (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) และความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากร
6. ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP): เป็นการลดภาษีสินค้าในกลุ่มที่ไม่เคยลดภาษีใน FTA ฉบับอื่นมาก่อน และประเด็นเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้จะเกี่ยวกับการลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร และการระบุกรอบระยะเวลาในการดำเนินการขั้นตอนพิธีการศุลกากร
7. ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS): หลักปฏิบัติของรัฐต่อผู้ให้บริการของประเทศสมาชิก, ซ้อยกเว้นการเปิดเสรีบริการ, หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ

# ความตกลงทวิภาคี

## ความตกลงด้านการขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- (1) **ไทย-สปป.ลาว:** เช่น ข้อตกลงการทดลองใช้ National Single Window และ E-Customs เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน, ความร่วมมือระหว่างศุลกากรไทยและลาวภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA), ความร่วมมือในระดับด้านศุลกากรท้องถิ่น, Single Stop Inspection, ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาการส่งสินค้าผ่านแดน
- (2) **ไทย-กัมพูชา:** การอำนวยความสะดวกทางการค้าและเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
- (3) **ไทย-เมียนมา:** ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนและบันทึกความเข้าใจเรื่องการเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ
- (4) **ไทย-มาเลเซีย:** บันทึกความเข้าใจเพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีการในการเคลื่อนย้ายสินค้า

# ข้อตกลงว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับภูมิภาค

1. การให้ระบบสิทธิพิเศษทางภาษีเพื่อการบูรณาการสู่ประชาคมอาเซียน ให้แก่ประเทศ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม: เกี่ยวข้องกับ AFTA, PTA, AEC Blueprint
2. การทำการเกษตรแบบพันธสัญญาโดยยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าเกษตรจากประเทศ กัมพูชา ลาว และ เมียนมา: เกี่ยวข้องกับ ระบบการเกษตรแบบมีพันธสัญญาในกลุ่มประเทศในกรอบความร่วมมือ GMS และ ACMECS
3. การยกเว้นอากรและอัตราอากรศุลกากรตามข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค: เกี่ยวข้องกับ RCEP



# ข้อตกลงทางการขนส่งระหว่างประเทศ (ข้อตกลงที่มีผลบังคับใช้แล้ว)

1. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว
2. ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
3. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA)
4. กรอบความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางหลวง สายเอเชีย ภายใต้ ESCAP
5. กรอบความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายเส้นทางรถไฟ สายทราน-เอเชีย ภายใต้ ESCAP
6. บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรทางถนนระหว่างไทย-กัมพูชา (MOU on Exchange of Traffic Right)
7. บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเบาเสียบง่ายผ่านแดน โดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์
8. ข้อตกลงในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยวระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม
9. บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและผู้โดยสาร ที่จุดผ่านแดน ลาวบาว-แดนสะหวัน (เวียดนาม-ลาว) และจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว)



# ข้อตกลงทางการขนส่งระหว่างประเทศ (ข้อตกลงในอนาคต)

1. ความตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย – กัมพูชา
2. บันทึกความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICABTA) ระหว่างไทย-เมียนมา สำหรับจุดผ่านแดนแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก
3. บันทึกความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) ระหว่างไทย-เมียนมา สำหรับจุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี

จากการทบทวนข้อตกลงต่าง ๆ พบว่า

- 1) มีข้อตกลงทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเป็นจำนวนมากและทำให้เกิดความสับสน ทั้งในแง่ของกรอบความร่วมมือ หน่วยงานรับผิดชอบ และความยุ่งยากการนำไปปฏิบัติ
- 2) ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในภาพรวมเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ เหล่านี้



# แนววิธีการปฏิบัติที่ดี และตัวอย่างกรณีศึกษา



# แนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ

การบริหารจัดการที่เป็นเลิศ (Best practice)

1. **Border Management Modernization** โดย World Bank (2011):

- การแบ่งประเภทของประเทศ
- แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการผ่านแดน

2. **Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective** โดย OSCE และ UNECE (2012)

- แนวทางปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการศุลกากรและการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งขาเข้าและขาออก
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการรักษาสมดุระหว่างการเพิ่มหรือ ลดระดับรักษาความปลอดภัย
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการควบคุมและการจัดการสินค้า ณ ศุลกากร
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการจัดตั้งและจัดการงานบริหารความเสี่ยง ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากการขนส่ง
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการออกแบบจุดผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนอย่างไม่ล่วงละเมิดผู้ขนถ่ายสินค้า
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในการคัดเลือกดัชนีชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดน

# แนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ

## โครงการวิจัย

1. โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน: แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ ด้วยการสร้างแบบจำลองการเชื่อมโยงบนพื้นฐานของวิธีเส้นทางเชื่อมต่อออกทะเล (Corridor) และระบบการขนส่งต่อเนื่อง
2. โครงการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจชายแดน: แบบจำลอง (Model) ระบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน
3. การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน: ปัจจัยที่สนับสนุนการขยายตัวของการค้าชายแดนระหว่างประเทศ
4. โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน: สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับประเทศเพื่อนบ้านใน GMS เพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

# ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน

1. **เบลเยียม-เนเธอร์แลนด์:** การปลอมแปลงเอกสารจ้างงาน
2. **เบลเยียม-โรมาเนีย:** การทำงานอย่างผิดกฎหมาย
3. **ฝรั่งเศส-โปแลนด์:** การจ้างงานโดยบริษัทปลอมหรือนอมนิของบริษัทในประเทศปลายทาง
4. **สหรัฐอเมริกา-แคนาดา:**
  - (1) **Gordie Howe International Bridge** มีด่านเก็บค่าผ่านทางที่ฝั่งแคนาดา แต่มีศุลกากรและระบบอำนวยความสะดวกที่ฝั่งของสหรัฐฯ
  - (2) **การพัฒนา Smart Border Declaration** ซึ่งเน้นไปที่การบริหารจัดการการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของบุคคลและสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจจับกิจกรรมอาชญากรรม
5. **สหรัฐอเมริกา-เม็กซิโก:** การพัฒนา Databank ที่รวบรวมข้อมูลการค้าที่จุดผ่านแดน ข้อมูลสภาพสังคมบริเวณชายแดน และข้อมูลระบบการบริหารจุดผ่านแดนและโครงสร้างพื้นฐานทั้งในเวลาปัจจุบันและแผนในอนาคต
6. **ฟินแลนด์-รัสเซีย:** การบูรณาการการบริหารจุดผ่านแดน (Border crossing point) เข้ากับโครงสร้างพื้นฐานของศุลกากร, ความร่วมมือด้านโลจิสติกส์, ความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้ระบบ Global System for Mobile Communications
7. **สหพันธรัฐบอสเนีย-เฮอร์เซโกวีนา:** ความร่วมมือด้านกระบวนการประเมินความเสี่ยงสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบ a single Joint Analysis Centre (JAC) และได้รับการสนับสนุนจาก The International Organization for Migration (IOM)

# ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน

8. **เดนมาร์ค-สวีเดน:** Øresund Bridge พัฒนาศักยภาพการเดินทางข้ามชายแดน ลดปัญหาการจราจรบริเวณชายแดน
9. **นอร์เวย์-สวีเดน:** การบริหารจุดผ่านแดน (Border crossing point) โดยเจ้าพนักงานของประเทศใดประเทศหนึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมการผ่านแดนแทนอีกประเทศหนึ่งได้
10. **บัลแกเรีย-โปแลนด์:** เป็นการพัฒนาความร่วมมือการเก็บข้อมูลการค้าและการข้ามแดนของประชากรที่จุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นให้เกิดการพัฒนา Single transaction record สำหรับ 2 ประเทศ
11. **สาธารณรัฐมอลโดวา-ยูเครน:** เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการบริการ โดยมี EU เป็นผู้สนับสนุนด้านเงินทุน และ UNDP เป็นผู้สนับสนุนการจัดการและโลจิสติกส์
12. **แอฟริกาใต้-โมซัมบิก:** One-stop border post ที่ Lebombo/Ressano Garcia เพื่อการเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยและลดปัญหาคอขวด รวมถึงปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวก โดยแอฟริกาเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่ทั้งสองประเทศร่วมได้กันสร้างทีมเพื่อพัฒนากรอบระเบียบ ตัดสินเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี การปฏิบัติการ ทรัพยากรบุคคล ความปลอดภัย การบริหารชายแดน และการสื่อสารไปยังผู้มีส่วนได้เสีย
13. **ซิมบับเว-แซมเบีย:** การพัฒนา One Stop Border ซึ่งช่วยลดเวลาในการนำสินค้าผ่านระหว่างประเทศลงได้และลดจำนวนการใช้เอกสารประกอบพิธีศุลกากรลงด้วย

# ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน

13. **กลุ่มประเทศทะเลบอลติก:** ส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวบริเวณชายแดนและภายในประเทศ
14. **Council of Europe:** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจในชุมชน, การพัฒนาสิ่งแวดล้อม, การพัฒนาการระบบเดินทางทางเท้าและทางจักรยาน, การพัฒนาระบบสาธารณสุข, การเคลื่อนย้ายประชากรแรงงานระหว่างชายแดน, การพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยระบบ Cultural passport และการพัฒนาบริการสาธารณะและการขนส่งสาธารณะ
15. **EurAsEC:** ประกอบด้วย Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Russia, Armenia, The Republic of Moldova, Ukraine และ Tajikistan โดยมีการพัฒนา Customs Code of the Customs Union รวมไปถึงภาษีศุลกากรและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งท้ายที่สุดก็นำไปสู่การพัฒนา Integral Customs Zone ที่มี กฎระเบียบศุลกากร กระบวนการ และอัตราภาษีที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
16. **The European Union's Border Management Programme in Central Asia (BOMCA):** เป็นโครงการของ EU ที่สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการ border crossing points ระหว่างประเทศในเอเชียกลาง เช่น การสนับสนุน Kazakhstan, the Kyrgyz Republic และ Tajikistan ให้พัฒนากลยุทธ์การพัฒนาการบริหารสินค้าผ่านแดน, การสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรที่ทำงานในจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ Tajikistan และ Afghanistan

# สรุปประเด็นกรณีศึกษา

## 1. การบริหารจุดผ่านแดน (Border crossing point)

- ประเทศใดประเทศหนึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมการผ่านแดนแทนอีกประเทศหนึ่งได้ (One-stop border post)
- มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ประเทศหนึ่ง และมีศุลกากรและระบบอำนวยความสะดวกที่อีกประเทศหนึ่ง

## 2. การจัดการการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออกและการเดินทางข้ามประเทศ

- การประเมินความเสี่ยงร่วมกัน (A Single Joint Analysis Centre: JAC)
- การพัฒนา Customs Code of the Customs Union รวมไปถึงภาษีศุลกากรและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ร่วมกัน
- จัดตั้งกฎระเบียบเพื่อทำ Smart Border Declaration

## 3. การพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

- การใช้ Single Transaction Record และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และสร้างการพัฒนา Databank ร่วมกัน

## 4. การจัดลงทุนพัฒนา

- ประเทศใดประเทศหนึ่งออกค่าก่อสร้างและพัฒนา และเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง หรืออาจจะหาเงินทุนจากภายนอก

## 5. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน

- โครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจในชุมชน, การพัฒนาสิ่งแวดล้อม, การพัฒนาการระบบเดินทางทางเท้าและทางจักรยาน, การพัฒนาระบบสาธารณสุข, การพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยระบบ Cultural passport



สถานการณ์การค้าชายแดน  
ไทยกับเพื่อนบ้าน



# สถานการณ์การค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

## 1. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงต้นปี 2563

- 20 มีนาคม 2563 ระงับการใช้ช่องทาง ที่จุดผ่อนปรนการค้าและจุดผ่อนปรนพิเศษทุกแห่ง ในพื้นที่เป็นการชั่วคราว
- สำหรับจุดผ่านแดนถาวรให้จังหวัดพิจารณาระงับการใช้ช่องทาง ที่จุดผ่านแดนถาวรทุกแห่งในพื้นที่เป็นการชั่วคราว กรณีหากพิจารณาเห็นว่ายังมีความจำเป็นในการใช้ช่องทาง ขอให้เหลือจุดผ่านแดนถาวรในพื้นที่จังหวัดละไม่เกิน 1 แห่ง

## 2. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงกลางปี 2563

- ปิดจุดผ่านแดนถาวรของไทยจากเดิมมีจำนวน 42 จุด แต่เปิดจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 25 จุดทั่วประเทศ
- เริ่มเปิดด่านไทย-มาเลเซีย, ไทย-กัมพูชา, ไทย-สปป.ลาว

## 3. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงปลายปี 2563

- การระบาดของโควิดในประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (โดยเฉพาะระลอกที่ 2 ในเมียนมา)
- จังหวัดตากปิดด่านตลอดแนวชายแดน
- 28 ตุลาคม 2563 พบว่าไทยมีจุดผ่านแดนที่เปิดทำการรวมทั้งหมด 36 แห่ง จาก 97

# สถานการณ์การค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

## 4. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงต้นปี 2564

- ประเทศเมียนมาได้เกิดปัญหาทางการเมืองเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 แต่ปัญหาดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ ด้านชายแดนสำคัญทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านแม่สาย ด้านแม่สอด และด้านระนอง ยังคงให้บริการปกติ
- ไทยมีด่านชายแดนเปิดให้ขนส่งทั้งสิ้น 40 ด่าน จากทั้งหมด 97 ด่าน
- 1 เมษายน 2564 พบว่าไทยได้เปิดด่านรวมแล้ว 46 แห่ง จาก 97 แห่งทั่วประเทศ
- ในช่วงต้นเมษายน 2564 ได้มีการระบาคในไทยระรอกที่ 3 ขึ้นมาจากคลัสเตอร์ทองหล่อ และกระจายไปหลายจังหวัดในไทย แต่ยังไม่ีผลกระทบต่อชายแดนมากนัก เพราะไม่มีการปิดด่านเพิ่ม

## 5. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงกลาง-ปลายปี 2564

- เร่งรัดช่วยกันแก้ไขปัญหาการเปิดด่านสำหรับการค้าชายแดน
- 1 มิถุนายน 2564 พบว่าไทยเปิดทั้งหมด 46 ด่านจาก 97 ด่าน
- ในช่วงปลายปี 2564 มีการเปิดด่านเพิ่มอีก 2 ด่าน คือ ด่านพรมแดนตากใบ จังหวัดนราธิวาส และ ด่านเบตง จังหวัดยะลา

## 6. สถานการณ์ด้านการค้าชายแดนในช่วงต้นปี 2565

- กุมภาพันธ์ 2565 เปิดด่านชายแดนแล้วทั้งหมด 48 ด่าน จาก 97 ด่าน
- มีเป้าหมายเปิดเพิ่มอีก 12 ด่าน



การคัดเลือกพื้นที่  
ที่มีศักยภาพสำหรับการศึกษา

# การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพโดยกระบวนการ AHP

- การตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making: MCDM) เกี่ยวข้องกับการที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกัน
- โดยหนึ่งในวิธีที่นิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ที่ถูกพัฒนาขึ้นโดย Thomas L. Saaty แห่งมหาวิทยาลัยเพนซิลวาเนีย ในช่วงคริสต์ทศวรรษ 1970 จากพื้นฐานความรู้ในด้านคณิตศาสตร์และจิตวิทยา



- เป็นเทคนิคที่ถูกใช้อย่างแพร่หลายในการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (MCDM) สามารถนำไปใช้งานได้หลายขอบเขตของงานวิจัย เช่น การจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection)
- พิจารณาเฉพาะพื้นที่ที่มีจุดผ่านแดนถาวรเท่านั้น ไม่พิจารณาพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนชั่วคราว เนื่องจากจุดผ่านแดนดังกล่าวไม่มีการดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ (Fully operation)

## เกณฑ์ที่ใช้สำหรับการตัดสินใจ

### เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด่าน ๆ อาทิ มูลค่าและปริมาณ การนำเข้า-ส่งออก จำนวนรถบรรทุกและจำนวนตู้สินค้า

ความแออัดของการจราจรหน้าด่านฯ และแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในอนาคต

### เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบ และมีความสามารถในการรองรับสินค้า

อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต เป็นต้น

### เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐและภาคธุรกิจในพื้นที่

### เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบาย และระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

## พื้นที่เบื้องต้นสำหรับใช้ในการคัดเลือก

- เนื่องจากในแต่ละภูมิภาคมีจำนวนของด่านฯ ประเภทและปริมาณของสินค้า และบริบทการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งในการคัดเลือกโดยการเปรียบเทียบด่านฯ ที่มีบริบทที่แตกต่างกันมาก อาทิ ด่าน อ.เชียงของ กับด่าน บ.คกไผ่ ผลการเปรียบเทียบจึงมีแนวโน้มที่ด่านขนาดใหญ่จะได้รับคะแนนที่มากกว่า
- นอกจากนี้ ผู้ทำการประเมินจะมีข้อมูลหรือรับทราบการดำเนินงานของด่านฯ ใหญ่ ๆ มากกว่า แต่อาจจะไม่มีความคุ้นเคยและไม่ทราบข้อมูลของด่านขนาดเล็กที่มีปริมาณการค้าน้อย
- ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงทำการคัดเลือกพื้นที่เบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์ AHP โดยจะพิจารณาจากข้อมูล มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ของสำนักงานศุลกากรแต่ละภาค มาทำการจัดอันดับ เพื่อคัดเลือกด่านฯ ที่มีปริมาณการนำเข้าส่งออกสูงที่สุด 3 อันดับแรกในแต่ละภาค
- ซึ่งผลของการคัดเลือกพื้นที่เบื้องต้นนี้ จะช่วยให้ผู้ทำการประเมินไม่ต้องประเมินด่านฯ ทั้งหมดในประเทศไทย และทราบข้อมูลของด่านฯ ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นพื้นที่เบื้องต้น (ได้จากการวิเคราะห์ SWOT) ทำให้การประเมิน AHP มีประสิทธิภาพและน่าเชื่อถือมากที่สุด

# สรุปผลพื้นที่ทางเลือกเบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์ AHP

หน่วย: ล้านบาท

ภูมิภาค	ข้อมูลกรมศุลกากร	2562	2563	2564
เหนือ (สปป.ลาว)	ด้านศุลกากรเชียงของ	28,797,114,410	27,104,346,686	48,044,665,185
	ด้านศุลกากรทุ่งช้าง (1)	29,159,727,386	25,919,694,475	29,471,914,228
	ด้านศุลกากรเชียงแสน (2)	12,299,010,556	7,996,101,630	7,884,726,548
ภาคเหนือ (เมียนมา)	ด้านศุลกากรแม่สาย	11,608,636,610	12,990,889,485	13,658,801,093
	ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	510,726,168	405,305,821	131,298,572
	ด้านศุลกากรแม่สะเรียง	709,746,346	309,890,166	16,868,596
ภาคตะวันออก (กัมพูชา)	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	102,989,265,791	96,734,380,057	103,157,822,350
	ด้านศุลกากรคลองใหญ่ (3)	36,069,990,305	32,366,448,146	31,722,683,308
	ด้านศุลกากรจันทบุรี	15,315,662,811	19,618,961,237	20,164,507,710

- (1) มูลค่าการนำเข้าส่วนใหญ่ของด้านศุลกากรทุ่งช้าง คือ พลังงานไฟฟ้า
- (2) ด้านศุลกากรเชียงแสนส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือแม่น้ำโขง
- (3) ด้านศุลกากรคลองใหญ่มีทั้งการขนส่งสินค้าทางบกและทางทะเล

ที่มา: กรมศุลกากร, 2565



ภูมิภาค	ข้อมูลกรมศุลกากร	2562	2563	2564
ภาคตะวันตก (เมียนมา)	ด้านศุลกากรแม่สอด	79,269,260,005	76,769,427,280	95,108,546,873
	ด้านศุลกากรสังขละบุรี	80,410,632,634	65,070,902,828	52,146,389,525
	ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์	37,295,492,779	18,155,991,761	43,135,901,886
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สปป.ลาว)	ด้านศุลกากรมุกดาหาร	222,726,739,427	254,952,967,423	358,352,934,961
	ด้านศุลกากรนครพนม	89,564,890,422	74,347,901,217	117,875,568,403
	ด้านศุลกากรหนองคาย	61,792,445,599	60,850,717,695	70,672,570,353
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กัมพูชา)	ด้านศุลกากรช่องเม็ก (ช่องอานม้า) (4)	16,027,395,553	22,247,148,407	23,935,138,129
	ด้านศุลกากรช่องจอม	7,434,153,064	16,818,559,498	11,885,701,426
	ด้านศุลกากรช่องสะงำ	889,277,528	1,529,134,810	2,137,671,347
ภาคใต้ (เมียนมาร์)	ด้านศุลกากรระนอง (5)	26,202,568,719	21,088,523,850	27,251,324,217
ภาคใต้ (มาเลเซีย)	ด้านศุลกากรสะเตา	363,046,393,563	325,021,239,010	407,686,799,124
	ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	166,841,544,093	124,036,819,282	169,160,268,638
	ด้านศุลกากรสุโขทัย	2,988,969,752	2,694,280,103	2,903,592,515

(4) มูลค่านำเข้าส่งออกของด้านศุลกากรช่องเม็กจะรวมกันระหว่างด้านช่องเม็ก (อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี) ที่ติดกับ สปป.ลาว และด้านช่องอานม้า (อ.น้ำยืน จ.อุบลราชธานี) ที่ติดกับกัมพูชา (แต่มูลค่าส่วนใหญ่จะเป็นของด้านช่องเม็ก)

(5) เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล

ที่มา: กรมศุลกากร, 2565



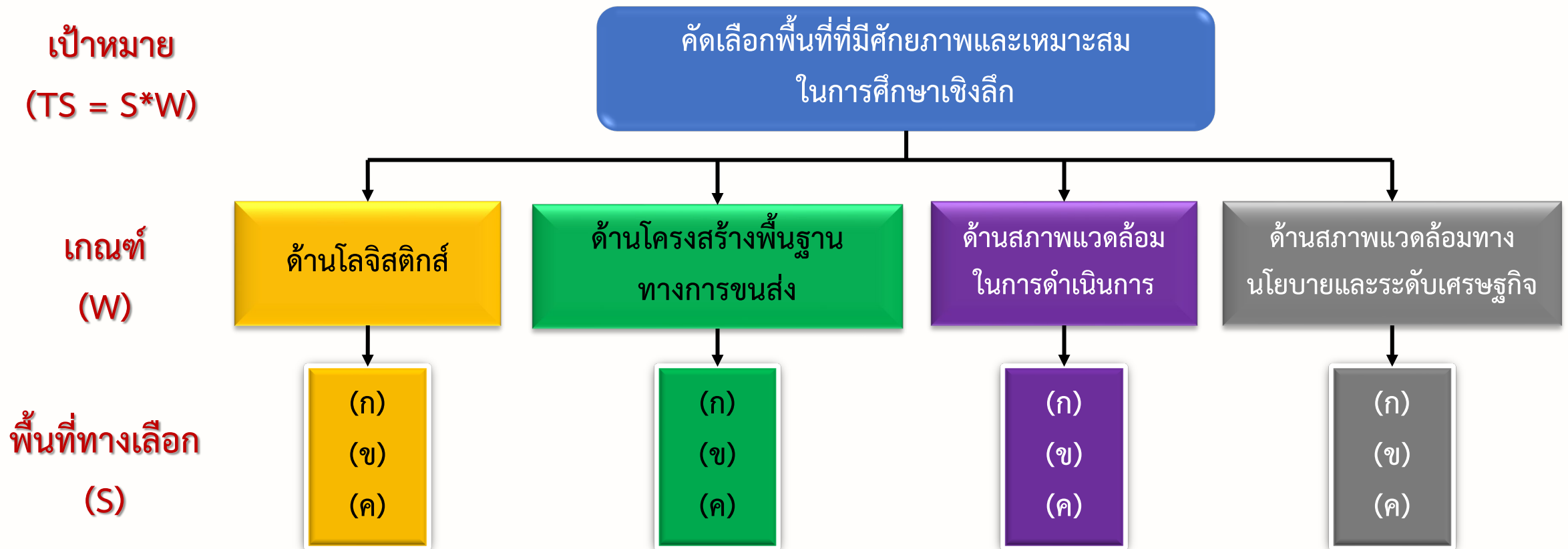


- ดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส-อุปสรรค (SWOT analysis) สำหรับแต่ละพื้นที่ทางเลือกเบื้องต้น สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจร่วมกับผลการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP เพื่อให้ได้พื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับการศึกษามากที่สุด



# ขั้นตอนการวิเคราะห์ AHP

1. การสังเคราะห์องค์ประกอบของปัญหา ได้แก่ เป้าหมายการศึกษา เกณฑ์การประเมิน และทางเลือกที่มีอยู่



## 2. การเปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์แบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison of Criteria)

- โดยทำการเปรียบเทียบเกณฑ์ทีละคู่ ด้วยประเด็นคำถามที่ว่า “ระหว่างเกณฑ์ที่หนึ่งกับเกณฑ์ที่สอง เกณฑ์ใดมีความสำคัญมากกว่ากัน” โดยให้คะแนนความสำคัญเชิงเปรียบเทียบตามหลักการให้คะแนนต่อไปนี้

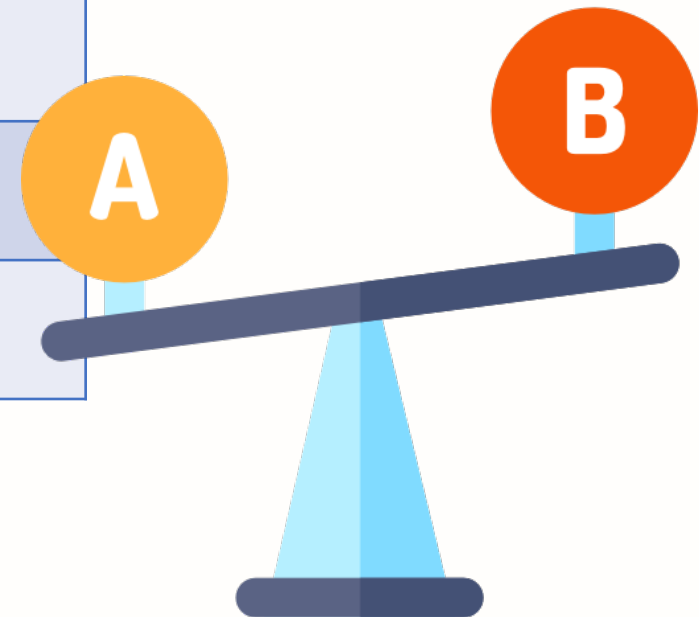
ระดับความสำคัญ	ความหมาย	คำอธิบาย
1	มีระดับความสำคัญเท่ากัน	ทั้งสองปัจจัยมีความสำคัญเท่าเทียมกัน
3	มีความสำคัญมากกว่าเล็กน้อย	ใช้ประสบการณ์และการพิจารณาแสดงความพอใจในปัจจัยหนึ่งมากกว่าปัจจัยหนึ่งเล็กน้อย
5	มีความสำคัญมากกว่าปานกลาง	ใช้ประสบการณ์และการพิจารณาแสดงความพอใจในปัจจัยหนึ่งมากกว่าปัจจัยหนึ่งปานกลาง
7	มีความสำคัญมากกว่าค่อนข้างมาก	ในทางปฏิบัติเห็นได้ชัดว่าปัจจัยหนึ่งมีความสำคัญมากกว่าอีกปัจจัยหนึ่ง
9	มีความสำคัญมากกว่าในระดับสูงสุด	มีหลักฐานยืนยันชัดเจนว่าปัจจัยหนึ่งมีความสำคัญมากกว่าอีกปัจจัยหนึ่ง
2, 4, 6, 8	ค่ากลางระหว่างระดับความสำคัญตามที่กล่าวมาข้างต้น	ในกรณีที่ผู้ตัดสินใจมีการพิจารณาในลักษณะที่กำกวมระหว่างระดับความสำคัญสองระดับ

- โดยสำรวจความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์และความชำนาญด้านการจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน
- ตัวอย่างการให้คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์ ตามมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1

เกณฑ์	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	เกณฑ์
โลจิสติกส์			✓															โครงสร้างพื้นฐาน
โลจิสติกส์														✓				การดำเนินการ
โลจิสติกส์											✓							นโยบายและเศรษฐกิจ
โครงสร้างพื้นฐาน				✓														การดำเนินการ
โครงสร้างพื้นฐาน															✓			นโยบายและเศรษฐกิจ
การดำเนินการ																✓		นโยบายและเศรษฐกิจ

■ **คำนวณค่าถ่วงน้ำหนักของเกณฑ์ (W)**

เกณฑ์	ค่าถ่วงน้ำหนักของเกณฑ์ (w)
ด้านโลจิสติกส์	W1
ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	W2
ด้านสภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	W3
ด้านสภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	W4



### 3. เปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือกแบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison of Alternatives) โดยพิจารณาทีละเกณฑ์

- โดยจะพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือกเป็นคู่ ๆ ภายใต้มุมมองในแต่ละเกณฑ์ และคำนวณน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือกภายใต้เกณฑ์ทั้ง 4 ด้าน
- โดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบเดียวกับการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ ซึ่งในที่นี้จะทำการเปรียบเทียบความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ภายใต้เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง ด้านบรรยากาศการดำเนินการ ด้านสภาพแวดล้อมทางนโยบายและเศรษฐกิจ



■ ตัวอย่างการให้คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือก ภายใต้เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ ตามมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด้าน ก.			✓															ด้าน ข.
ด้าน ก.														✓				ด้าน ค.
ด้าน ข.										✓								ด้าน ค.

■ ตัวอย่างการให้คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือก ภายใต้เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง ตามมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด้าน ก.									✓									ด้าน ข.
ด้าน ก.		✓																ด้าน ค.
ด้าน ข.				✓														ด้าน ค.

■ **คำนวณคะแนนจากการประเมินของพื้นที่ทางเลือกตามแต่ละเกณฑ์ (S)**

เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	คะแนนแต่ละพื้นที่ (S1)
(ก)	S1ก
(ข)	S1ข
(ค)	S1ค

เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทางการขนส่ง	คะแนนแต่ละพื้นที่ (S2)
(ก)	S2ก
(ข)	S2ข
(ค)	S2ค

เกณฑ์ด้านสภาพแวดล้อมใน การดำเนินการ	คะแนนแต่ละพื้นที่ (S3)
(ก)	S3ก
(ข)	S3ข
(ค)	S3ค

เกณฑ์ด้านสภาพแวดล้อมทาง นโยบายและระดับเศรษฐกิจ	คะแนนแต่ละพื้นที่ (S4)
(ก)	S4ก
(ข)	S4ข
(ค)	S4ค



#### 4. การจัดลำดับความเหมาะสมของทางเลือก

- คะแนนเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักของทางเลือก (TS) จะคำนวณได้จากผลคูณของคะแนนพื้นที่ทางเลือก (S) กับค่าถ่วงน้ำหนักเกณฑ์ (W) ดังนี้

พื้นที่	ด้านโลจิสติกส์	ด้านการขนส่ง	ด้านการดำเนินงาน	ด้านนโยบายและเศรษฐกิจ	คะแนนรวม	อันดับ
(ก)	$W1*S1ก$	$W2*S2ก$	$W3*S3ก$	$W4*S4ก$	Sum (ก)	#2
(ข)	$W1*S1ข$	$W2*S2ข$	$W3*S3ข$	$W4*S4ข$	Sum (ข)	#3
(ค)	$W1*S1ค$	$W2*S2ค$	$W3*S3ค$	$W4*S4ค$	Sum (ค)	#1

- ผลของการวิเคราะห์ AHP แสดงให้เห็นว่า **ด้าน ค.** เป็นด้านที่มีศักยภาพและเหมาะสมในการศึกษาเชิงลึกมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับ ด้าน ก. และด้าน ข.

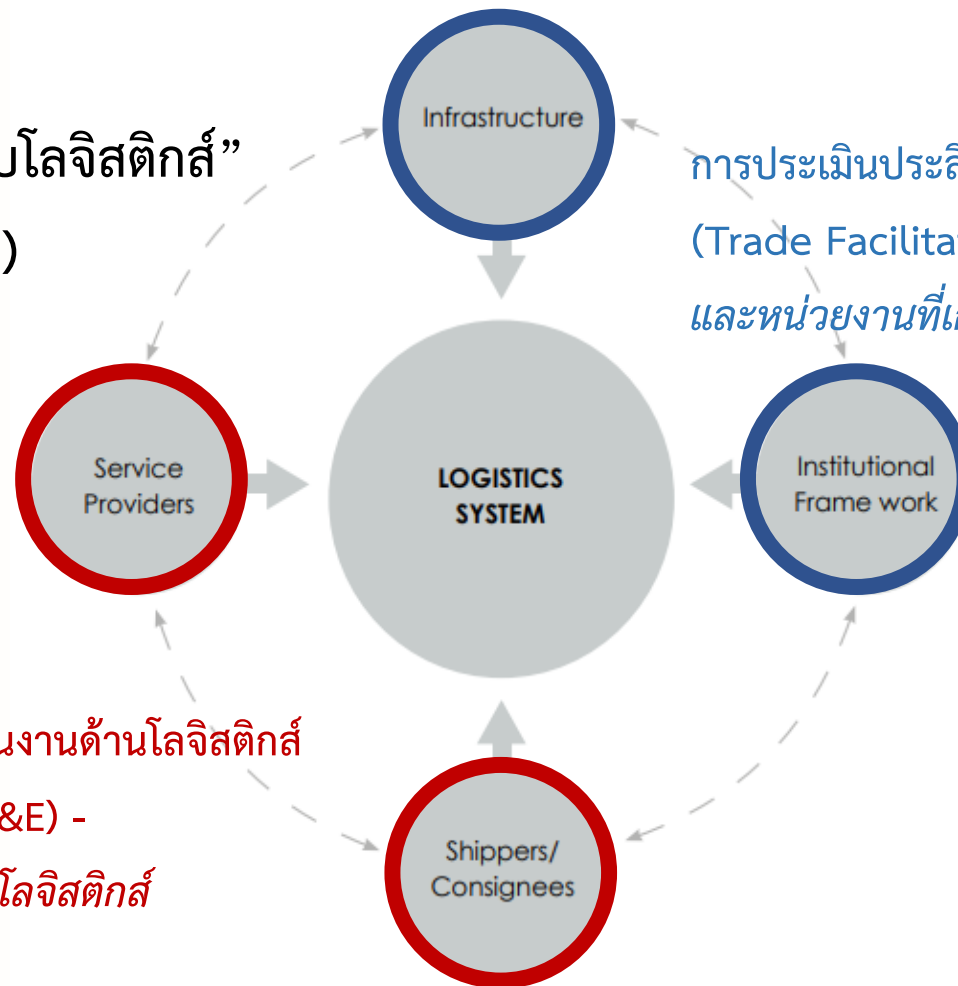
# แนวทางการศึกษาเชิงลึก



# แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

กรอบแนวคิดการประเมินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

“ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์”  
(Logistics system)



การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า  
(Trade Facilitation Indicators, TFIs) – สำหรับผู้กำหนดนโยบาย  
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์  
(Monitoring and Evaluation, M&E) -  
สำหรับเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์

## 1. กรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework)

### (1.1) CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring (CAREC CPMM)

- ถูกพัฒนาขึ้นโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) ในปี ค.ศ.2009
- เพื่อประเมินและติดตามระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนของ 6 ระเบียงเศรษฐกิจของ CAREC
- ตัวชี้วัดประกอบด้วย
  - เวลาที่ใช้ในการผ่านจุดผ่านแดน
  - ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่จุดผ่านแดน
  - ต้นทุนเฉลี่ยที่เกิดขึ้นในการเดินทางตามเส้นทางขนส่ง
  - ความเร็วเฉลี่ยในการขนส่งตลอดเส้นทาง
- ที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้ตัวแบบ CAREC CPMM มาพัฒนาแบบสอบถาม เพื่อสำรวจข้อมูลจากเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์



## (1.2) ตัวแบบการประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์

- ถูกพัฒนาขึ้นโดย ศ.ดร. รุธีร์ พนมยงค์ ในปี พ.ศ.2551
- เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพที่แท้จริงของระบบโลจิสติกส์ด้วยข้อมูลเชิงประจักษ์ที่เป็นข้อมูลพื้นฐานที่ได้มาจากมุมมองของผู้ใช้บริการด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนความสามารถที่แท้จริงของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์
- ตัวชี้วัดจำแนกออกได้เป็น 2 ระดับ คือ
  - ตัวชี้วัดระดับมหภาคที่ถูกจัดทำโดยหน่วยงานระหว่างประเทศที่สะท้อนความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศ อาทิ LPI, Trade across border index
  - ตัวชี้วัดระดับจุลภาคที่เป็นการสำรวจข้อมูลการดำเนินงานจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้าที่มีการส่งออกและนำเข้าสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเกี่ยวกับประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ต้นทุน ระยะเวลา และความน่าเชื่อถือ
- ที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดของตัวแบบการประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์นี้มาพัฒนาแบบสอบถาม เพื่อสำรวจข้อมูลจากเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์



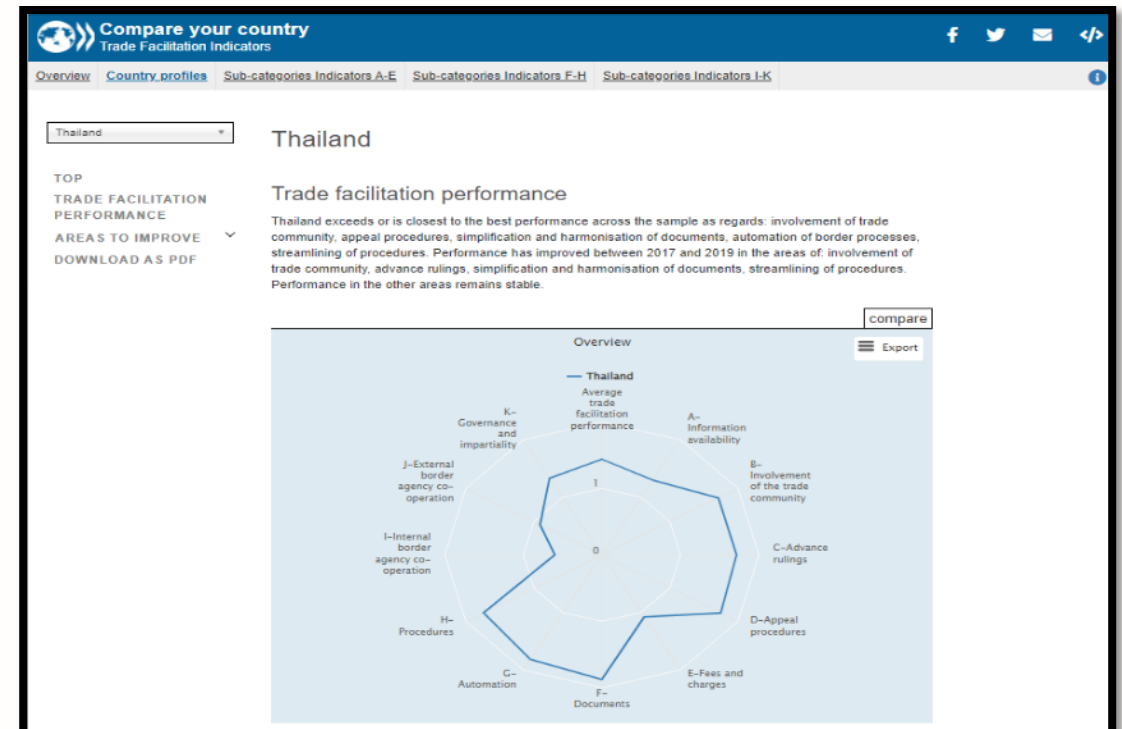
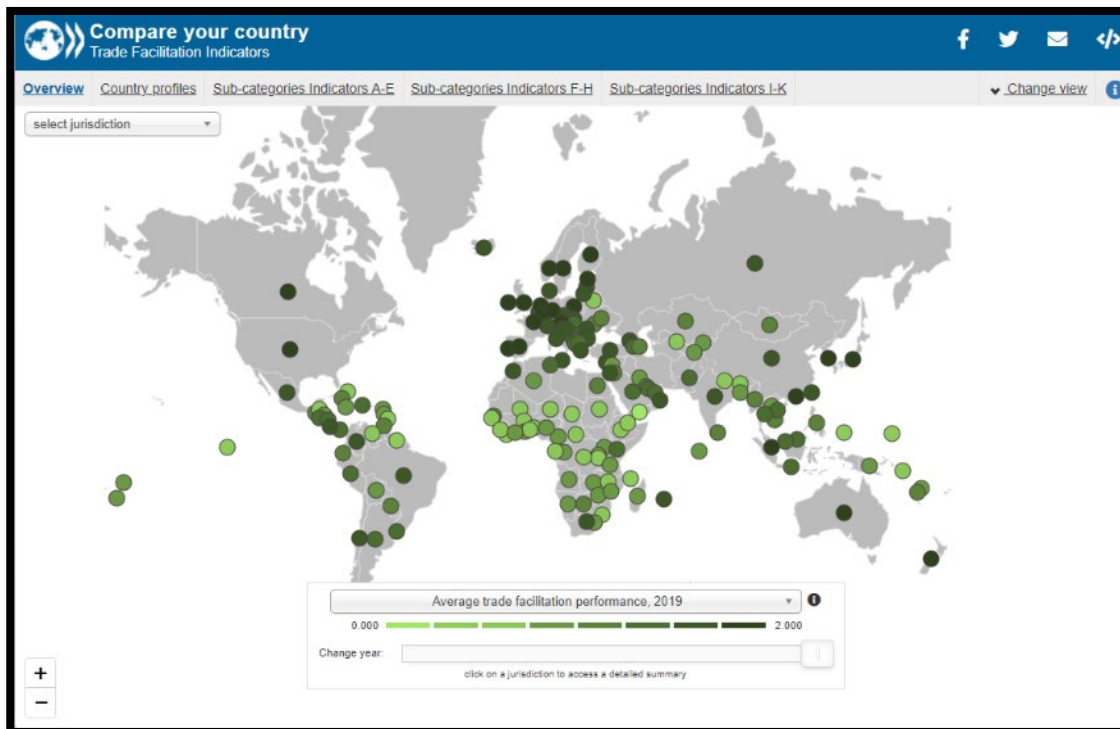
## 2. กรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)

- ถูกพัฒนาขึ้นโดยองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ในปี ค.ศ.2013
- เป็นตัวชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ครอบคลุมขอบเขตของศุลกากรและขั้นตอนการค้าด้านกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ชายแดน รวมอยู่ในข้อตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO (TFA)
- ประกอบด้วย 133 ตัวชี้วัด จำแนกตาม 11 มิติที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย
- เป็นการให้คะแนนตั้งแต่ 0 (ประสิทธิภาพต่ำสุด) ถึง 2 (ประสิทธิภาพสูงสุด) จากนั้นนำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยของคะแนนสำหรับทุกตัวชี้วัดจำแนกตามแต่ละมิติการประเมินประสิทธิภาพ
- เป็นการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้กำหนดนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- จำเป็นที่จะต้องคัดเลือกตัวชี้วัดที่มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยสำหรับการศึกษาในครั้งนี้
- ผลลัพธ์จากการประเมินสามารถ (1) เปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างประเทศ และ (2) จำลองผลกระทบจากนโยบาย



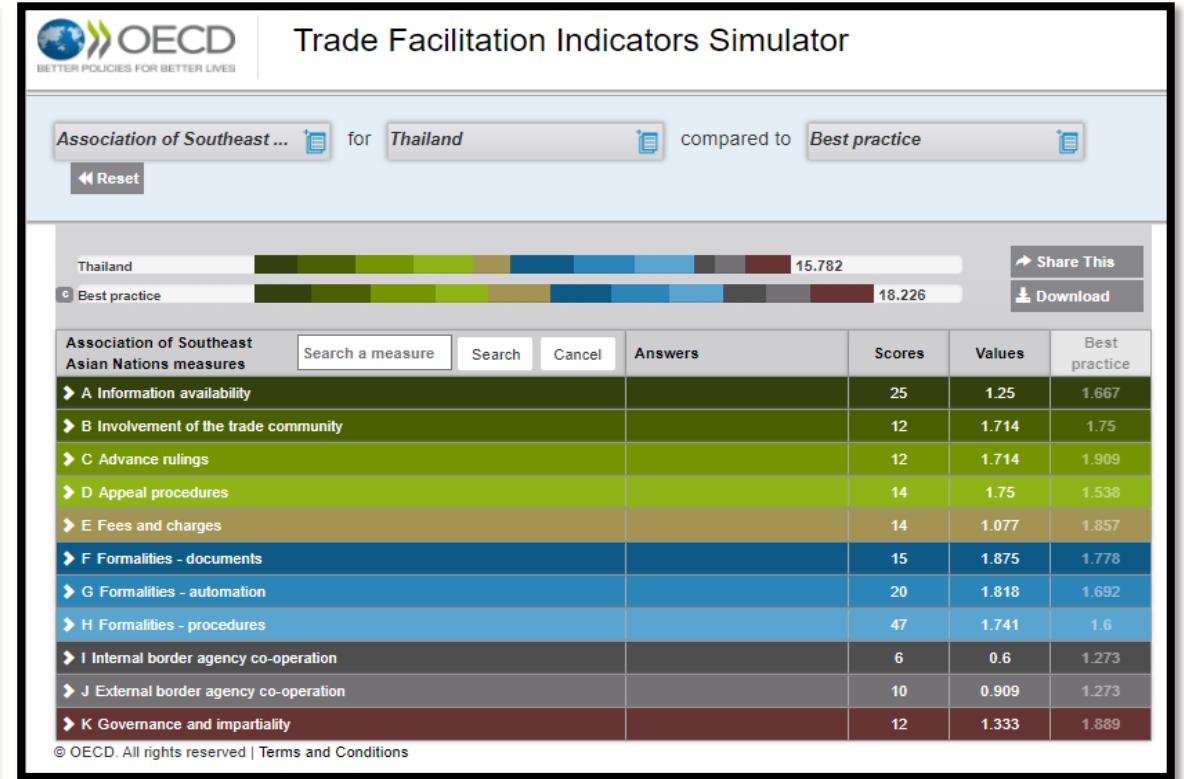
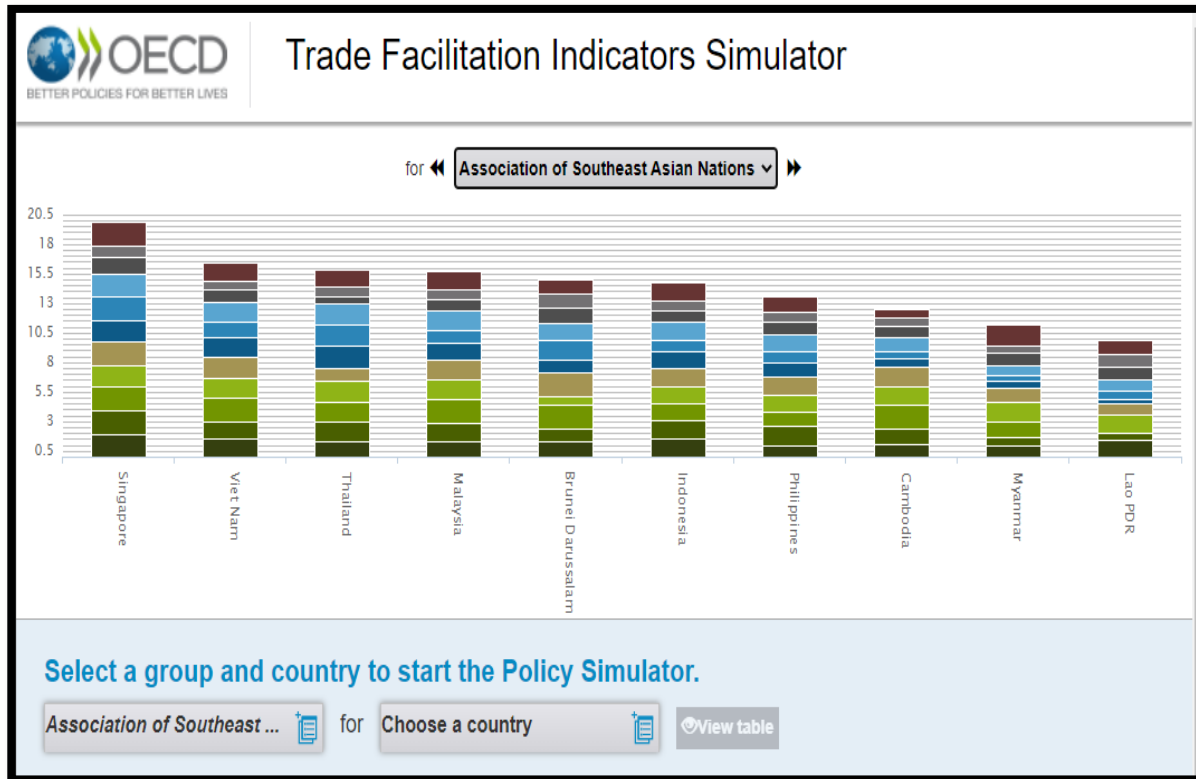
## (1) การเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างประเทศ

- สามารถเข้าถึงผลการประเมินของแต่ละประเทศที่แสดงภาพรวมของการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- สามารถทำการเปรียบเทียบระหว่างประเทศที่พิจารณากับประเทศอื่นที่อยู่ในกลุ่มรายได้หรือภูมิภาคเดียวกันกับประเทศที่พิจารณา
- เห็นภาพความคืบหน้าของประเทศที่พิจารณา ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 ถึงปัจจุบัน



## (2) การจำลองผลกระทบจากนโยบาย

- สามารถนำเสนอภาพรวมของตัวชี้วัดมาตรการสำคัญที่ขับเคลื่อนประสิทธิภาพของประเทศที่พิจารณา และช่วยให้สามารถเปรียบเทียบประเทศที่พิจารณากับประเทศอื่น ๆ ได้
- สามารถจำลองการปฏิรูปนโยบายที่อาจเกิดขึ้นได้ว่าจะส่งผลต่อประสิทธิภาพอย่างไร





# การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) เพื่อใช้สำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการศึกษา
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวม จำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system) ที่สะท้อนประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมด้านการค้าผ่านแดนสำหรับแต่ละด่านฯ ในประเทศไทย เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าผ่านแดนในภาพรวมของแต่ละพื้นที่

## ตัวชี้วัดระดับที่ 1

5 มิติการประเมินตามกรอบ CAREC CPMM

- 1) ระยะทางและเส้นทางการขนส่ง
- 2) ระยะเวลาการขนส่ง
- 3) ค่าใช้จ่ายที่จุดผ่านแดน
- 4) ค่าใช้จ่ายระหว่างทาง
- 5) ความเร็วในการเดินทาง

3 มิติการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

- 1) ตัวชี้วัดระดับมหภาค
- 2) ตัวชี้วัดระดับนานาชาติ
- 3) ตัวชี้วัดระดับจุลภาค

11 มิติการประเมินตามกรอบ TFIs

- 1) Information availability
- 2) Involvement of the Trade Community
- 3) Advance rulings
- 4) Appeal procedures
- 5) Fees and charges
- 6) Formalities – documents
- 7) Formalities – automation
- 8) Formalities – procedures
- 9) Internal co-operation
- 10) External co-operation
- 11) Governance and impartiality

## ตัวชี้วัดระดับที่ 2

ตัวชี้วัด #1  
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมาย  
และกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3  
ด้านเจ้าของสินค้า

ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการ  
ขนส่งและโลจิสติกส์

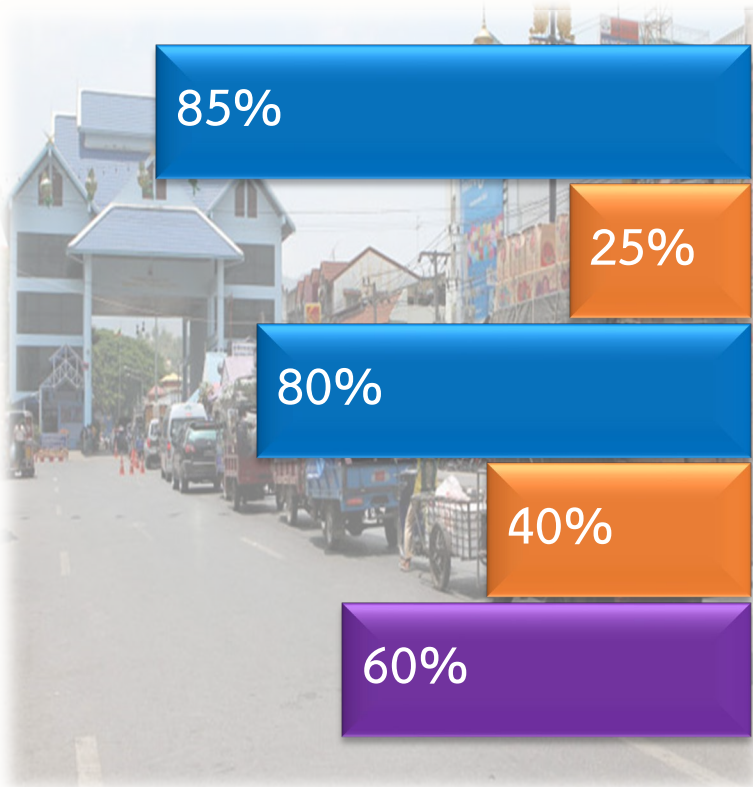
## ตัวชี้วัดระดับที่ 3

ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละด้านฯ  
(Border Performance Index)



## ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างด่านฯ ในแต่ละพื้นที่

### ด่านฯ ก.



ตัวชี้วัด #1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

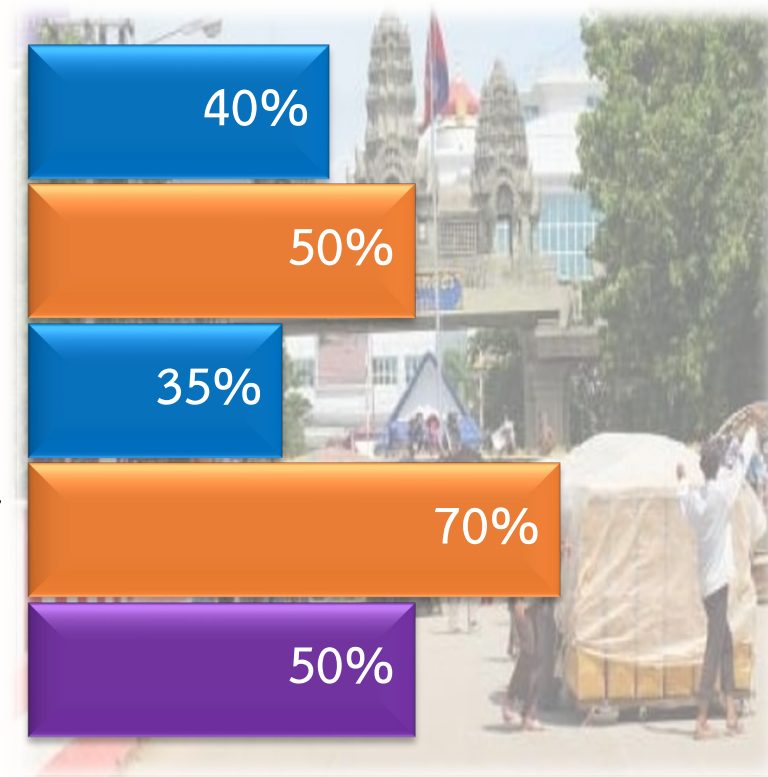
ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3 ด้านเจ้าของสินค้า

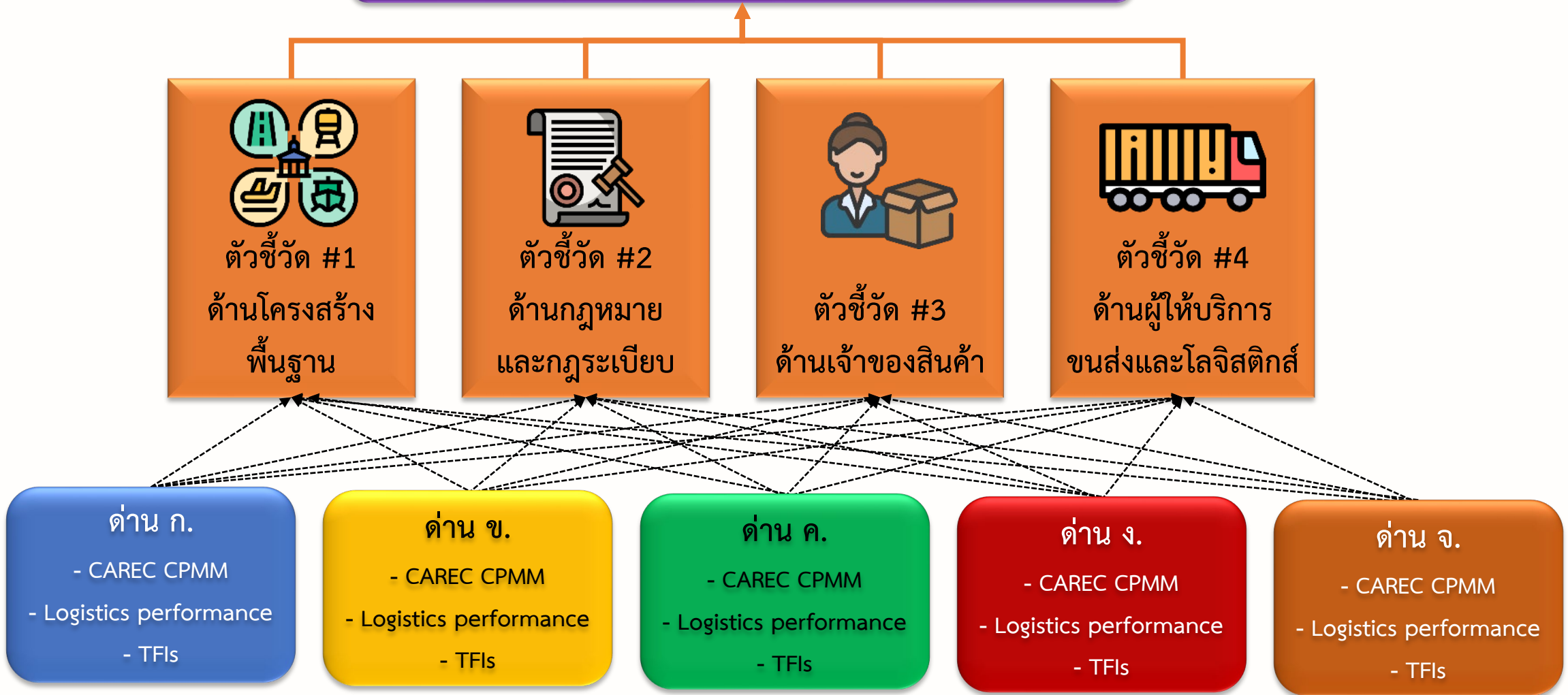
ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์

ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละด่านฯ  
(Border Performance Index)

### ด่านฯ ข.



ดัชนีประเมินประสิทธิภาพด้านฯ ของประเทศไทย  
(Border Performance Index)



# การจัดทำแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	กรอบแนวคิด	แนวทางการพัฒนา
ระดับที่ 1	CAREC CPMM	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดปัจจัยหรือประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์</li> <li>การเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะของพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่</li> <li>กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่</li> </ul>
	การประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	
	TFIs	
ระดับที่ 2	ตัวบ่งชี้ประกอบของระบบโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) การพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนของประเทศ ใน 4 มิติ</li> </ul>
ระดับที่ 3	Border Trade Index	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน เป้าหมาย และตัวชี้วัดกรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการค้าชายแดน</li> <li>แนวทางการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ</li> </ul>

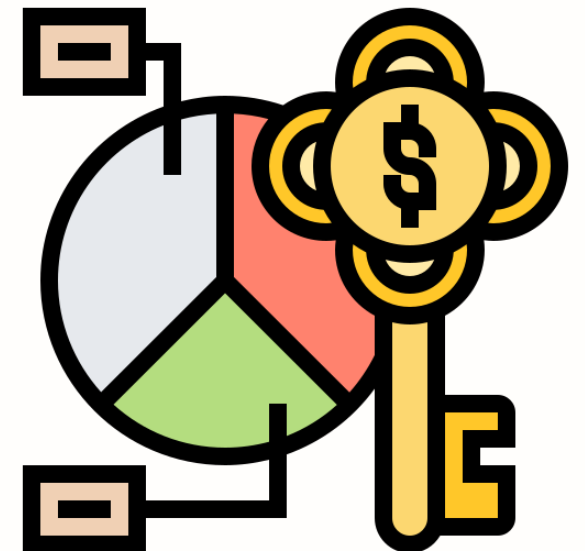


## การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการให้ข้อมูล

- เพื่อให้การดำเนินการของ สศช. เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- ที่ปรึกษาจะทำการกำหนดบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำเข้าสู่ข้อมูลตัวชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
- ดังนั้น สศช. สามารถทำการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

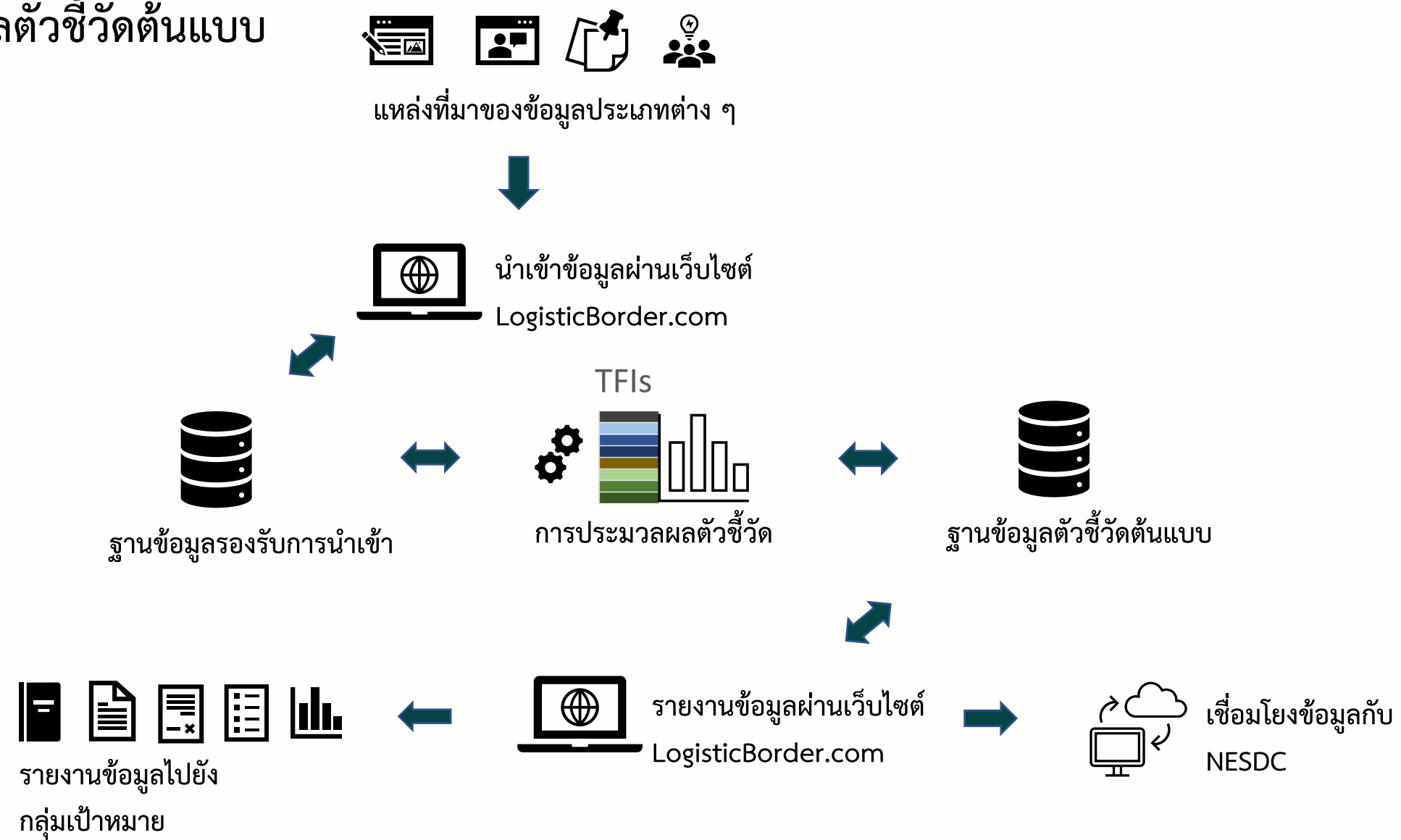
## การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนา (Key Success Factors)

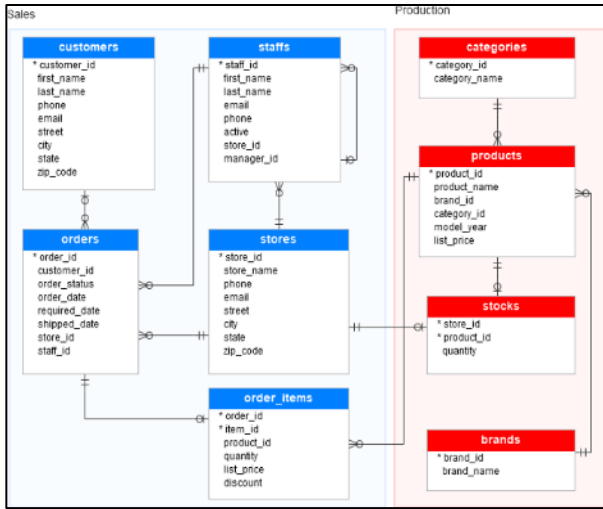
- การมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ในการสนับสนุนด้านข้อมูลสำหรับประเมินประสิทธิภาพด้านฯ ในประเทศไทย
- การจัดทำระบบฐานข้อมูลการประเมินอย่างต่อเนื่อง ประจำปีทุก 2 ปี





# การจัดทำระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบ

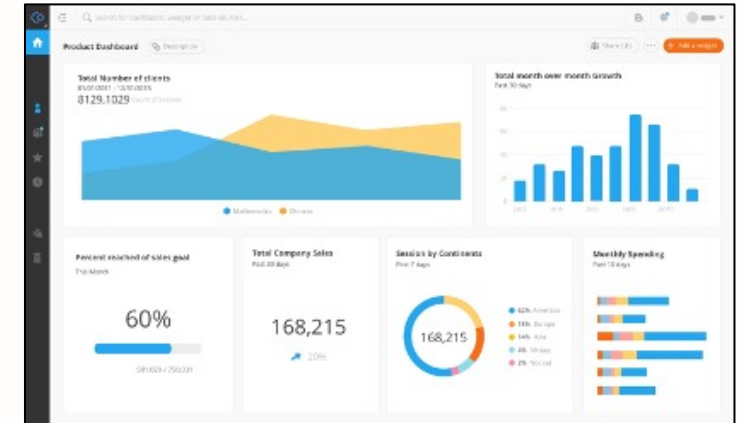




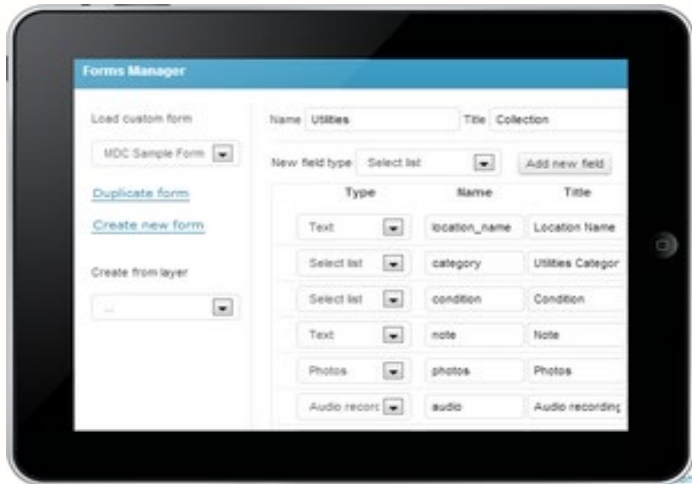
พัฒนาฐานข้อมูลสำหรับประมวลผลตัวชี้วัด



นำข้อมูลจากฐานข้อมูลสู่ขั้นตอนการประมวลผลตัวชี้วัด



รายงานตัวชี้วัดผ่านเว็บไซต์ไปยังกลุ่มเป้าหมาย



นำเข้าข้อมูลผ่าน smart phone, tablet, computer







WE ARE HERE  
Thailand

CALL US ON  
+66 (123) 456 789

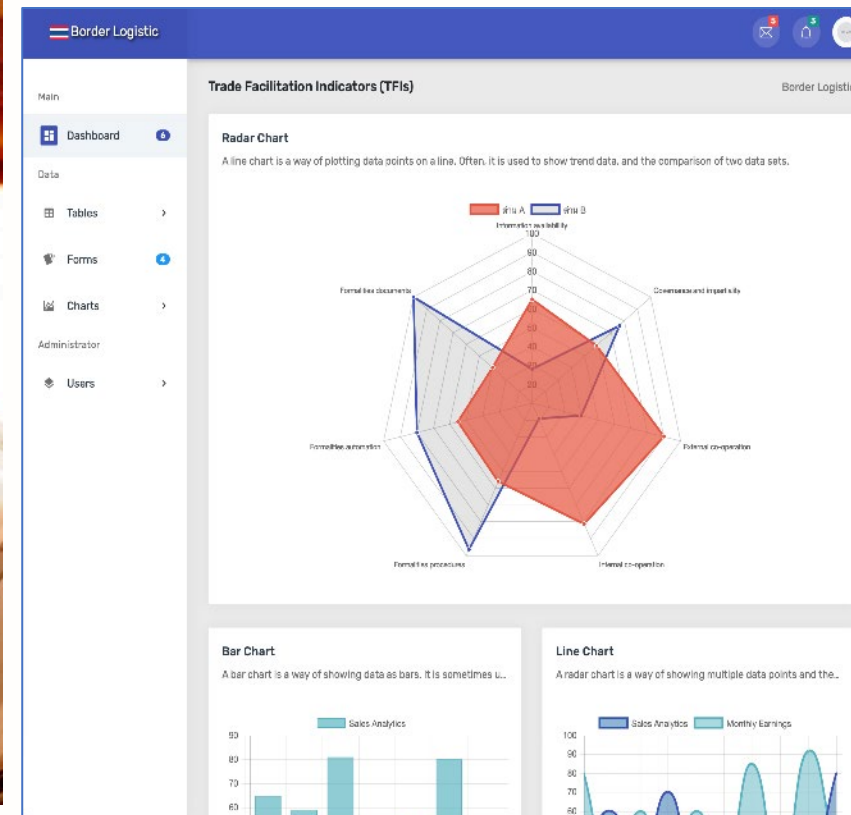
WE ARE OPEN  
9.00 AM - 6.00 Pm

- HOME
- ABOUT US
- REPORTS
- ACTIVITY
- BLOG
- FAQ
- CONTACT



# Thailand Transport and Logistic

SEE MORE





**Form Advanced** Border Logistic / Forms / Advanced

**Bootstrap TouchSpin**  
A mobile and touch friendly input spinner component for Bootstrap

Using data attributes

55

Example with postfix (large)

55.00 %

With prefix

\$ 0

Init with empty value:

Value attribute is not set (applying settings.initval)

40

Value is set explicitly to 33 (skipping settings.initval)

33

**Colorpicker**  
Simple jQuery Based Color and Gradient Picker - asColorPicker.

Simple mode

#079c9e

Gradient mode

#ffa784

Complex mode

**Form Validation** Border Logistic / Forms / Form Validation

**General Form**  
Form controls flavored by Material Design for Bootstrap customizations such as `bmd-Label-FloatIng`.

Email address

Password

Example textarea

Check me out

**Submit** **Cancel**

**Validation Type**  
Parsley is a javascript form validation library. It helps you provide your users with feedback on their form submission before sending it to your server.

Required  
Type something

Equal To  
Password

Re-Type Password

E-Mail  
Enter a valid e-mail

**Form Masks** Border Logistic / Forms / Form Masks

**Input Masks**  
Input masks can be used to force the user to enter data conform a specific format. Unlike validation, the user can't enter any other key than the ones specified by the mask.

ISBN 1  
e.g "999-99-999-9999-9"

ISBN 2  
999 99 999 9999 9

ISBN 3  
999/99/999/9999/9

IPv4  
192.168.110.310

IPv6  
4deg:1340:6547:2:540:h8je:ve73:98pd

Tax ID  
99-9999999

Phone  
(999) 999-9999

Currency  
\$ 999,999,999,999

Date

**Form Elements** Border Logistic / Forms / Form Elements

**Material Forms** **Bootstrap Forms**

**General Form**  
Form controls flavored by Material Design for Bootstrap customizations such as `bmd-Label-FloatIng`.

Email address

Password

Example textarea

Check me out

**Submit** **Cancel**

**Inline Forms**  
Use the `.form-inline` class to to display a series of labels, form controls, and buttons on a single horizontal row. Form controls within inline forms behave differently:

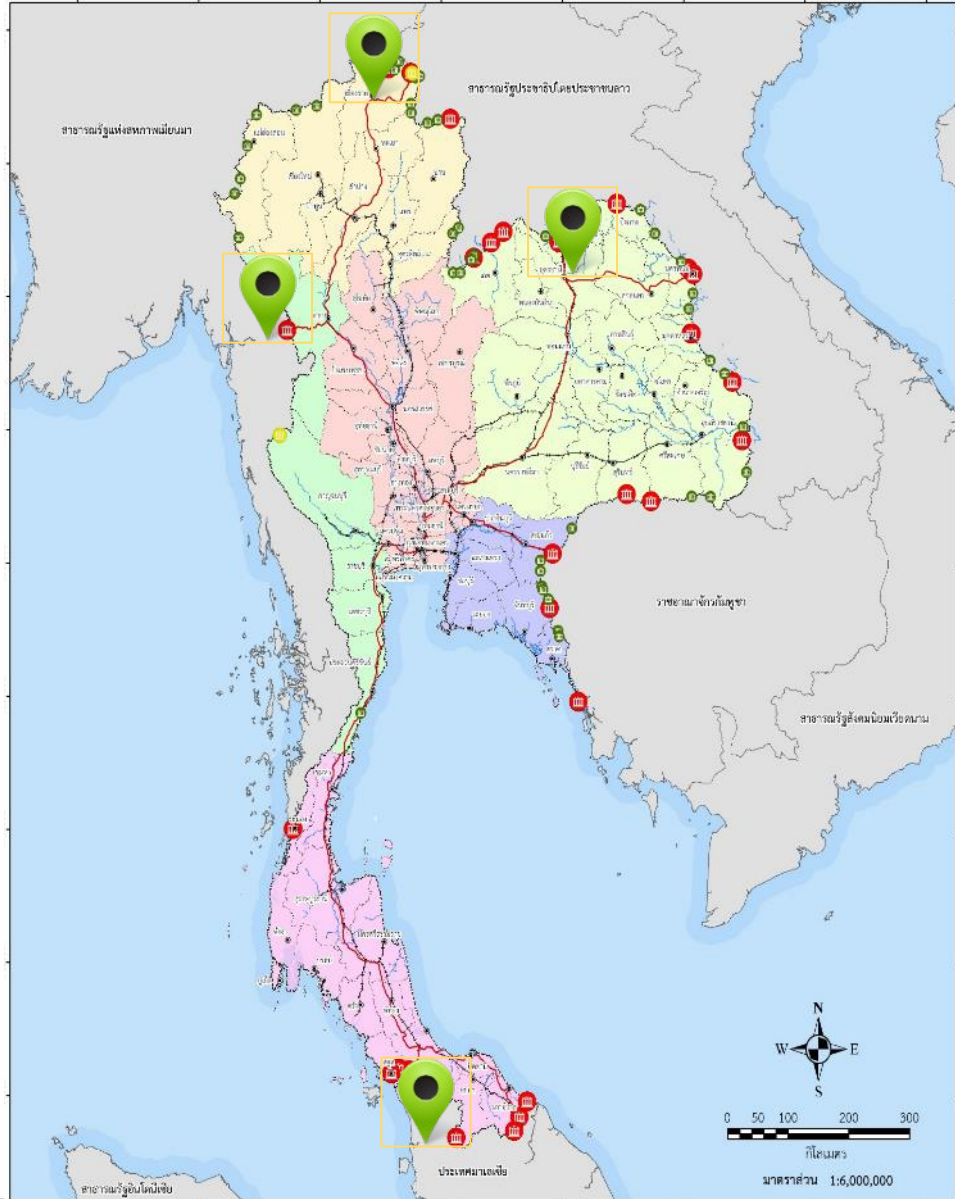
Name  Mobile No

Email  Password

Example textarea

ตัวอย่างแบบฟอร์มการบันทึกข้อมูลที่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของชนิดข้อมูลก่อนการบันทึก





## กิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- การเตรียมการและกำหนดกลุ่มเป้าหมาย
- การจัดประชุมกลุ่มย่อย 1 (Focus Group 1) 4 ครั้ง
- การจัดประชุมกลุ่มย่อย 2 (Focus Group 2) 4 ครั้ง
- การจัดประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา 1 ครั้ง
- การจัดทำวิดีโอทัศน์ และ สื่อเผยแพร่ อื่นๆ

### กลุ่มเป้าหมาย

- 1) หน่วยงานราชการที่ อาทิ กรมศุลกากร ด้านศุลกากร การท่าเรือ กรมการขนส่งทางบก ฯลฯ
- 2) เจ้าของสินค้า อาทิ บริษัทหรือโรงงานที่ส่งออกนำเข้าสินค้าผ่านแดน
- 3) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- 4) หน่วยงานการศึกษา เกี่ยวกับด้านวิชาการ
- 5) ประชาชนผู้สนใจ





## องค์ประกอบสื่อประชาสัมพันธ์

- (1) ชื่อโครงการ
- (2) วัตถุประสงค์โครงการ
- (3) ขอบเขตภาพรวมของกระบวนการดำเนินงาน
- (4) ข้อมูลพื้นที่ด่านชายแดน
- (5) ลักษณะข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์ เช่น การคัดเลือกพื้นที่ ตัวชี้วัด เป็นต้น
- (6) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และ ความเชื่อมโยงในการจัดการโลจิสติกส์ของพื้นที่
- (7) ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ



# แผนการดำเนินงาน

## โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

รายการกิจกรรมการดำเนินงาน	เดือนที่ 1 30 วัน	เดือนที่ 2 60 วัน	เดือนที่ 3 90 วัน	เดือนที่ 4 120 วัน	เดือนที่ 5 150 วัน	เดือนที่ 6 180 วัน	เดือนที่ 7 210 วัน	เดือนที่ 8 240 วัน	เดือนที่ 9 270 วัน	เดือนที่ 10 300 วัน	เดือนที่ 11 330 วัน	เดือนที่ 12 360 วัน	เดือนที่ 13 390 วัน	เดือนที่ 14 420 วัน	เดือนที่ 15 450 วัน
<b>1.การรวบรวมและศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง</b>	[Progress bars for 1.1-1.5]														
<b>2.การสำรวจและรวบรวมข้อมูลกระบวนการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์</b>	[Progress bars for 2.1-2.5]														
<b>3.การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เชิงลึกในพื้นที่ศักยภาพที่คัดเลือก</b>	[Progress bars for 3.1-3.5]														
<b>4.การจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ศักยภาพที่คัดเลือก</b>	[Progress bars for 4.1-4.4]														
<b>5.การรายงานและสรุปผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์</b>	[Progress bars for 5.1-5.5]														
<b>6.การจัดทำระบบข้อมูลและพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบของระบบโลจิสติกส์ของชายแดนและผ่านแดน</b>	[Progress bars for 6.1-6.5]														
<b>7.การดำเนินการกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และ จัดทำสื่อเผยแพร่ข้อมูล</b>	[Progress bars for 7.1-7.5]														
หมายเหตุ : กิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถเปลี่ยนแปลงกำหนดการได้ตามความเหมาะสม															



## การจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่าง ๆ

รายละเอียดการส่งมอบงาน	เดือนที่ 1	เดือนที่ 2	เดือนที่ 3	เดือนที่ 4	เดือนที่ 5	เดือนที่ 6	เดือนที่ 7	เดือนที่ 8	เดือนที่ 9	เดือนที่ 10	เดือนที่ 11	เดือนที่ 12	เดือนที่ 13	เดือนที่ 14	เดือนที่ 15
	30 วัน	60 วัน	90 วัน	120 วัน	150 วัน	180 วัน	210 วัน	240 วัน	270 วัน	300 วัน	330 วัน	360 วัน	390 วัน	420 วัน	450 วัน
การจัดส่งรายงาน ตามงวดงาน	งวดที่ 1			งวดที่ 2			งวดที่ 3			งวดที่ 4		งวดที่ 5			
1.รายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report)	◆														
2.รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report 1)				◆											
3.รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report)							◆								
4.รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report 2)										◆					
5.ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)													◆		
6.รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย															
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)															◆
รายงานบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษในเล่มเดียวกัน															◆
ไฟล์ข้อมูลการดำเนินงานตลอดโครงการฯ															◆





# จบการนำเสนอ