



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



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

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัด ในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด้านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลง ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและ การบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดน ของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และพัฒนา แนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



(1) การทบทวนข้อมูลและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

- นโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน
- การพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในภูมิภาค
- แนววิธีการปฏิบัติที่ดีและกรณีศึกษาตัวอย่าง

(2) การรวบรวมและสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

- กระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการและขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์
- กิจกรรมการขนส่งสินค้า
- ผลการดำเนินงานเบื้องต้น
- สถานะการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน

(3) คัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- กำหนดเกณฑ์การคัดเลือก
- วิเคราะห์ด้วยกระบวนการ AHP
- จัดอันดับและคัดเลือกพื้นที่อย่างน้อย 5 แห่ง

(4) การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ

- | | |
|---|--|
| กรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E) | กรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) |
|---|--|

(6) ระบบฐานข้อมูลและติดตามการประเมินผล

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

(5) จัดทำแนวทางการพัฒนา

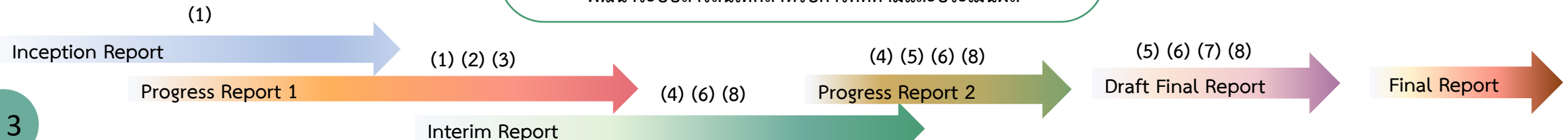
- กำหนดเป้าหมายกรอบการติดตามและประเมินผล
- แนวทางสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- เสนอแผนการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(7) สรุปผลรายงานการศึกษา

- ข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป
- ระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ โอกาสและข้อจำกัด
- กำหนดแผนการดำเนินงานและผู้รับผิดชอบ

(8) จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น อย่างน้อย 7 ครั้ง
- จัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน 1 ครั้ง





1

inception
(1 เดือน)

- การทบทวนข้อมูลนโยบาย แผนงานการพัฒนาพื้นที่ชายแดน
- กรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ
- การรวบรวมข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ในเบื้องต้น
- เสนอกรอบเกณฑ์ชี้วัดต่าง ๆ
- เตรียมแนวทางสำรวจ
- เตรียมแผนการดำเนินงาน
- เตรียมแผนการมีส่วนร่วม

2

Progress 1
(4 เดือน)

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

3

Interim
(7 เดือน)

- จัดประชุม Focus group
- สำรวจข้อมูลเชิงลึก
- สำรวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพในเบื้องต้น
- พัฒนาตัวชี้วัดที่เหมาะสมกับโครงการ
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด

4

Progress 2
(10 เดือน)

- สำรวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพ
- กำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับพื้นที่
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด
- จัดประชุม Focus group

5

Draft Final
(12 เดือน)

- สรุปผลการประเมินศักยภาพพื้นที่คัดเลือก
- แนวทางการจัดการที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- การจัดประชุมเสนอผลการศึกษา
- ข้อเสนอการพัฒนาเชิงนโยบายและระดับพื้นที่
- การเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดกับ NESDC

6

Final
(15 เดือน)

- รายงานผลการศึกษา
- รายงานบทสรุปผู้บริหาร
- วิดีทัศน์ผลการดำเนินโครงการฯ
- เผยแพร่ข้อมูลของโครงการและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม
- กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการ





แนวทางปฏิบัติที่ดีและกรณีศึกษา



แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าชายมีสภาพคล่องขึ้น และมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

มิติที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยช่วยลดเวลาการขนส่ง (Lead time) และความไม่แน่นอน (Uncertainty) อาทิ การจัดส่งล่าช้า ขาดความชำนาญและความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการพิธีศุลกากร

การพัฒนา
นโยบาย

การปรับปรุง
กฎระเบียบ

การปรับปรุง
การบริการ
จัดการชายแดน

ที่มา: World Bank 2011

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้า และพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการขนย้ายสินค้าข้ามแดน เพื่อลดเวลาการบริการพิธีการศุลกากร เพิ่มสภาพคล่องการค้า เพิ่มความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

- **สหรัฐฯ - แคนาดา** สร้างสะพานเชื่อมต่อทางหลวงของทั้งสองประเทศ และกำหนดจุดจัดตั้งด่านศุลกากร
- **เดนมาร์ก - สวีเดน** สร้างถนนทางรถไฟเชื่อมต่อชายแดนระหว่างสองประเทศ
- **สหรัฐฯ - เม็กซิโก** ร่วมกันวางแผนระบบการขนส่งชายแดน เน้นไปที่ประสิทธิภาพ ปลอดภัย และประหยัด รวมถึงการส่งเสริมการสื่อสารระหว่างหน่วยงานพรมแดน และสร้างระบบฐานข้อมูลร่วมกัน

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการค้า - ส่งออกสินค้า

การพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกการค้า พัฒนาระบบและกระบวนการการค้าสินค้าข้ามแดนผ่านแดน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ลดปัญหาการจราจร ลดต้นทุนผู้ประกอบการ และเพิ่มความสามารถในการจัดส่ง

- **เบลเยียม-เนเธอร์แลนด์, เบลเยียม-โรมาเนีย, ฝรั่งเศส-โปแลนด์** พัฒนาระบบประเมินความเสี่ยงการค้าข้ามแดนของบุคคลร่วมกัน และแบ่งปันข้อมูลระหว่างประเทศ
- **สหรัฐฯ-แคนาดา, ฟินแลนด์-รัสเซีย** สร้างสมดุระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการรักษาความปลอดภัย เช่น จัดทำ Smart Border Declaration
- **บอสเนีย-เฮอร์เซโกวีนา, นอร์เวย์-สวีเดน, ซิมบับเว-แซมเบีย, แอฟริกาใต้-โมซัมบิก** พัฒนา Joint Border Crossing Point, One-stop Border Post
- **บัลแกเรีย-โปแลนด์** เทคโนโลยีในติดตามสินค้าให้รู้ว่าไปถึงด่านไหน เกิดอะไรขึ้น
- **Eurasian Economic Community (EurAsEC), The European Union Border Assistance Mission (EUBAM)**
การพัฒนา Customs Code of the Customs Union, การกำหนดบทบัญญัติสำหรับการจำแนกประเภทสินค้าและภาษีศุลกากร, การพัฒนา Integral Customs Zone ที่มีระเบียบข้อบังคับร่วมกัน

มิติที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การส่งเสริมกิจกรรมโลจิสติกส์ และพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (รัฐและเอกชน) ที่ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพ

- **เขตปกครองพิเศษจีน-ฮ่องกง** ส่งเสริมผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Third-party Forwarding Logistics Service) และผู้ให้บริการที่รวบรวมสินค้า (Consolidation)
- **สหรัฐฯ - เม็กซิโก** กำหนดพื้นที่ Free Trade Zone เพื่อให้เอกชนจัดตั้งคลังสินค้าไว้ใกล้กับชายแดน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กรณีศึกษา การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน

เพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดนซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชน การพัฒนาการท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณชายแดน เป็นต้น

- **South Baltic Programme** การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มทะเลบอลติก เพื่อส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวบริเวณชายแดนและภายในประเทศ ความเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรม การรักษาสีงแวดล้อม การบริหารทรัพยากรระหว่างประเทศ การพัฒนาระบบส่งระหว่างประเทศ และการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี
- **Council of Europe** การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน เน้นไปที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจในชุมชน, การพัฒนาสีงแวดล้อม, การพัฒนาการระบบเดินทางทางเท้าและทางจักรยาน, การพัฒนาระบบสาธารณสุข, การเคลื่อนย้ายประชากรแรงงานระหว่างชายแดน, การพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยระบบ Cultural Passport และ การพัฒนาบริการสาธารณะและการขนส่งสาธารณะ

การสังเคราะห์ได้ผลเป็น 6 ประเด็นที่ต้องพิจารณา

1

การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน

การบริหารด่านชายแดนร่วมกัน, One-stop Border Post, การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน, การแบ่งปันผลประโยชน์

2

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

การตรวจสอบการข้ามแดน, การแบ่งปันข้อมูล, การพัฒนา Single Joint Analysis Centre, Customs Code

3

การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

การพัฒนา Single Transaction Record, การลงทุนสร้าง Databank, Single Joint Analysis Centre

4

การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน

แหล่งเงินทุนของประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกัน หรือแหล่งเงินทุนจากภายนอก

5

การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน

6

การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านการเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

สถานการณ์โควิด-19 และบทเรียน

- การปิด - เปิดชายแดนประเทศไทยอันเนื่องมาจากวิกฤตโควิด-19
- รัฐบาลไทยได้มีความพยายามจะเปิดด่านเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณชายแดน มีคำสั่งเปิดจุดผ่อนปรนถาวรและชั่วคราวชายแดนทั่วประเทศ แต่ค่อยเป็นค่อยไป
- **ปัจจุบัน ณ วันที่ 4 สิงหาคม** การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในประเทศไทยยังคงดำเนินต่อไป แต่ก็เริ่มคลี่คลายลงและรัฐบาลเองก็มีนโยบายเปลี่ยนผ่านการแพร่ระบาดของไวรัสสู่การเป็นโรคประจำถิ่น และเพิ่ม [มาตรการคัดกรองคนเข้าประเทศ](#)
 - ถึงแม้จะมีการประสานงานด้านสาธารณสุขร่วมกันระหว่างประเทศสองฝั่งชายแดน แต่ยังขาดการดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานสาธารณสุขของทั้งสองฝั่งประเทศ
 - มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านสาธารณสุขร่วมกัน แต่ส่วนใหญ่เป็นแนวทางปฏิบัติอย่างไม่เป็นทางการ
 - มีด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศเกิดขึ้น แต่มีเฉพาะด่านถาวร และยังไม่มีหน่วยงานด้านสาธารณสุขดำเนินการเฝ้าระวังโรคบริเวณช่องทางเข้าออกในทุก ๆ ประเภทด่าน เช่น จุดผ่อนปรนทางการค้า และช่องทางธรรมชาติ

สถานการณ์โควิด-19 และบทเรียน

- บทเรียนสำคัญในประเด็นอื่น ๆ ได้แก่
 - มาตรการคัดกรองคนเข้าประเทศทำให้การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามชายแดนมีความล่าช้ามากขึ้น
 - คนขับรถขนส่งสินค้าเป็นผู้ที่ต้องสงสัยว่าจะมีเชื้อไวรัสอยู่และจะต้องถูกกักตัว
 - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนจึงจำเป็นต้องมีคำถามที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและกระบวนการการคัดกรองคนเข้าประเทศเข้าไปด้วย
- **ดังนั้น ข้อมูลข้างต้นทั้งหมดนี้จะถูกนำไปประยุกต์ใช้สำหรับเป็นประเด็นคำถามเพื่อพัฒนาแบบสำรวจข้อมูลในการศึกษาเชิงลึกต่อไป**



การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

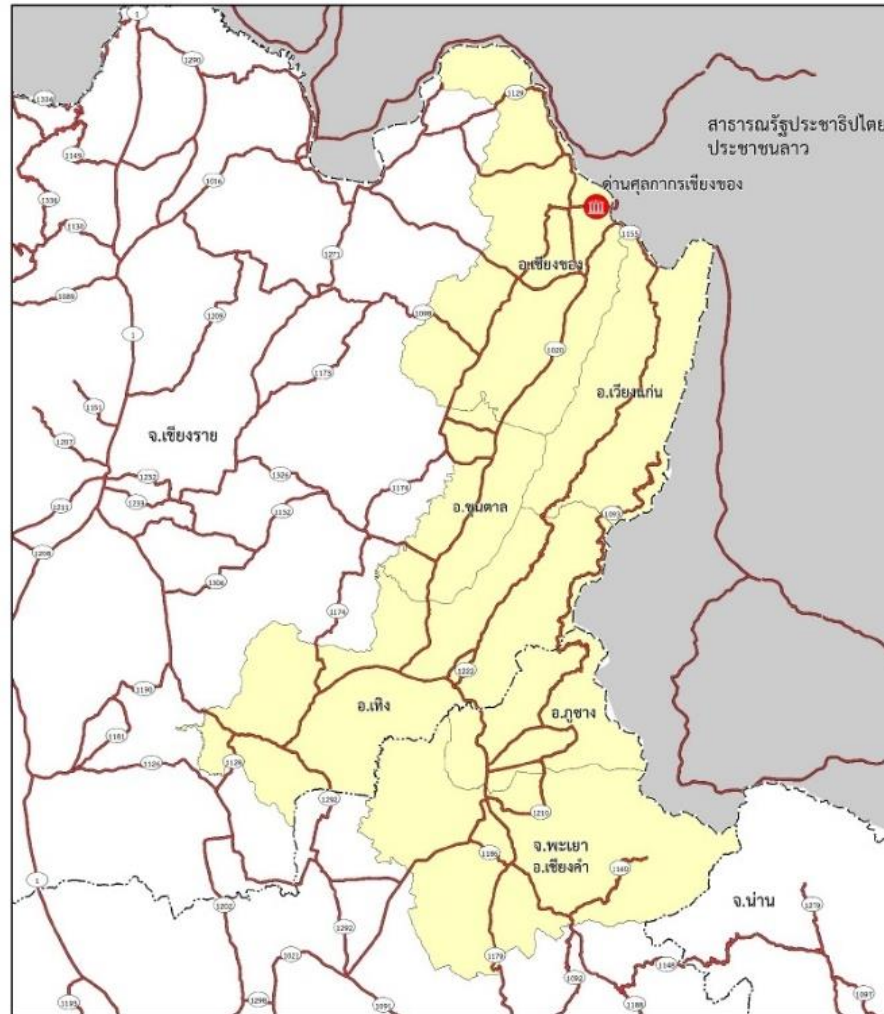
- 1** กำหนดพื้นที่ที่ต้องการศึกษาคัดเลือก → 5 ภูมิภาคในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 พื้นที่
- 2** กำหนดด้านบุคลากรที่มีความสำคัญในแต่ละพื้นที่ → สัมภาษณ์ผู้แทนของสำนักงานศุลกากรภาค 1-4 พื้นที่ละ 3 ทางเลือก จำนวนทั้งสิ้น 24 ด้านศุลกากร
- 3** พัฒนาและสำรวจข้อมูลด้วยวิธี AHP → แบบสำรวจทั้งระบบ online และ offline ประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 22 ท่าน
- 4** วิเคราะห์และประมวลผล AHP → คำนวณคะแนนของแต่ละด้านศุลกากรในแต่ละพื้นที่ จัดอันดับด้านศุลกากรที่ได้คะแนนมากที่สุด (#1)–น้อยสุด (#3)
- 5** นำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ → ด้านศุลกากรที่มีศักยภาพ 1 แห่งในแต่ละพื้นที่หารือร่วมกับ สศช. เพื่อระบุพื้นที่สำหรับการศึกษาเชิงลึก

1. ทิศเหนือติดต่อกับ ประเทศ สปป.ลาว

อันดับที่ 1 ด้านศุลกากรเชียงของ
ตั้งอยู่ที่ ต.เวียง อ.เชียงของ
จ.เชียงราย

อันดับที่ 2 ด้านศุลกากรเชียงแสน

อันดับที่ 3 ด้านศุลกากรทุ่งช้าง



1. ด้านศุลกากรเชียงของ



2. ด้านพรมแดนเชียงของ



3. แขวงทางหลวงเชียงราย ที่ 2



4. ด้านตรวจพืชเชียงของ



5. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า



6. สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4

2. ทิศเหนือติดต่อกับ ประเทศเมียนมา

อันดับที่ 1 **ด่านศุลกากรแม่สาย**
ตั้งอยู่ที่ ต.เวียงพางคำ
อ.แม่สาย จ.เชียงราย

อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน**

อันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรแม่สะเรียง**

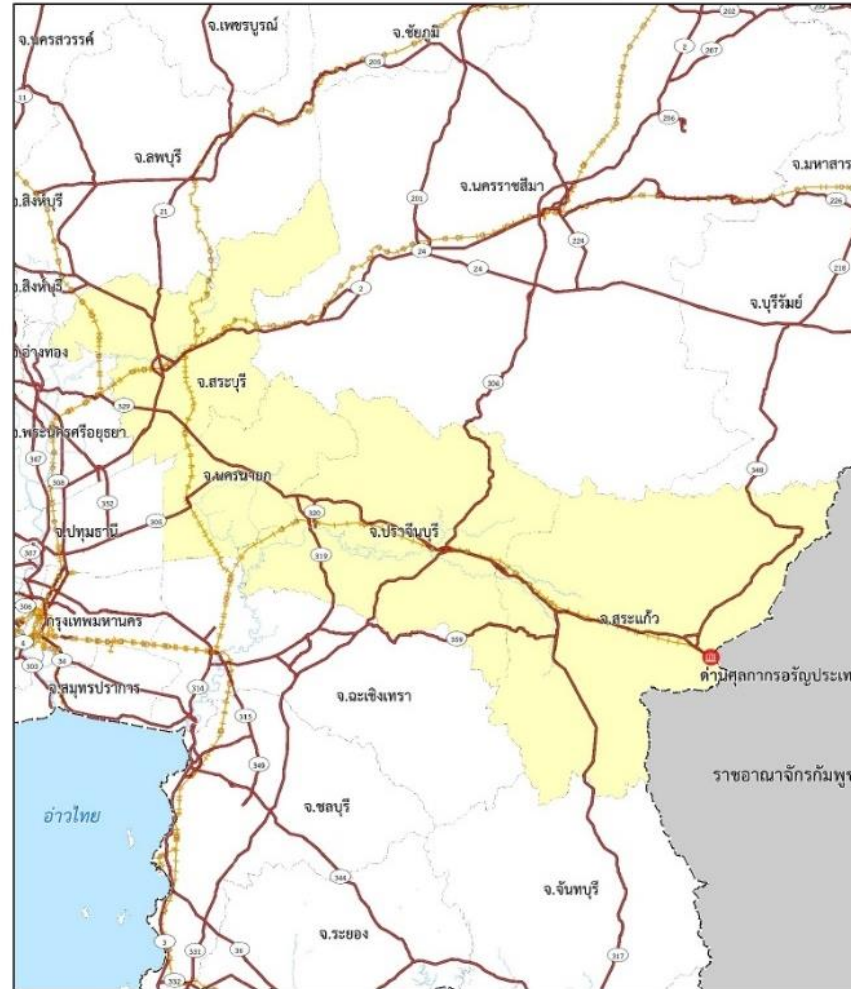


3. ทิศตะวันออกติดต่อกับ ประเทศกัมพูชา

อันดับที่ 1 ด้านศุลกากรอรัญประเทศ
ตั้งอยู่ที่ ต.อรัญประเทศ
อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

อันดับที่ 2 ด้านศุลกากรคลองใหญ่

อันดับที่ 3 ด้านศุลกากรจันทบุรี



4. ทิศตะวันตกติดต่อกับ ประเทศเมียนมา

อันดับที่ 1 ด้านศุลกากรแม่สอด
ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จังหวัดตาก

อันดับที่ 2 ด้านศุลกากรสิงขร

อันดับที่ 3 ด้านศุลกากรสังขละบุรี

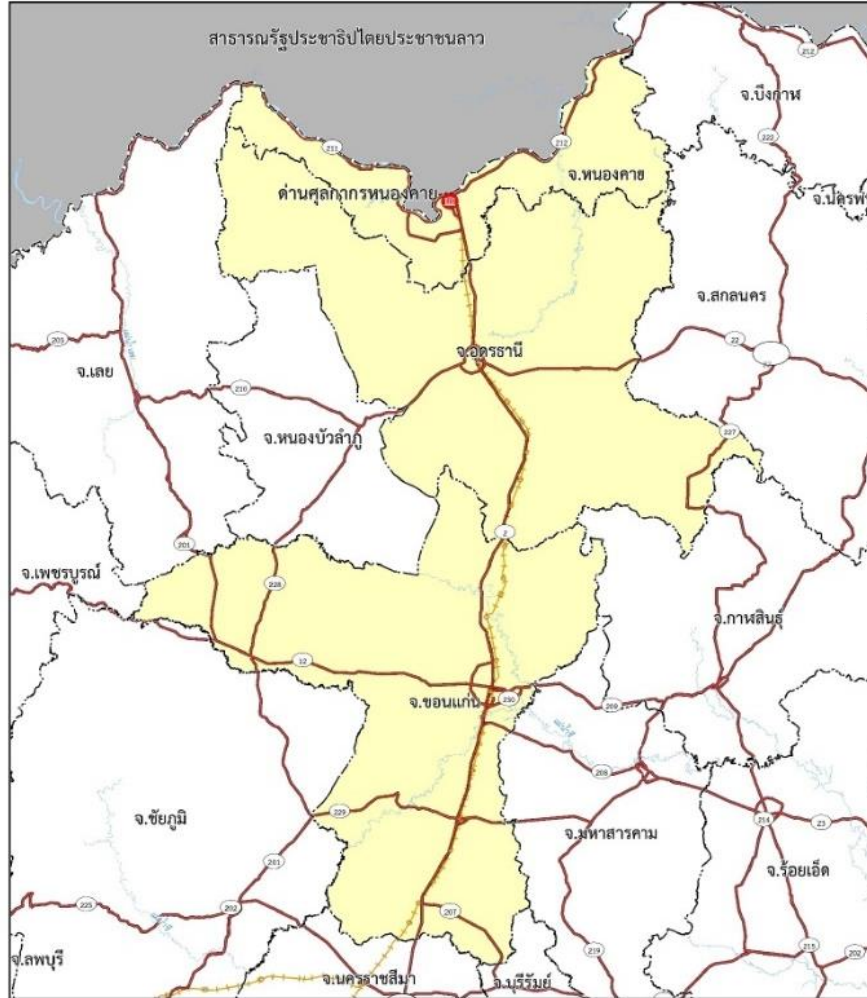


5. ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว

อันดับที่ 1 **ด่านศุลกากรหนองคาย**
ต.หนองกอมเกาะ อ.เมืองหนองคาย
จ.หนองคาย

อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรนครพนม**

อันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรมุกดาหาร**



1. ตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดหนองคาย



2. ด่านศุลกากรหนองคาย



3. สถานีตรวจสอบน้ำหนักค่านชายแดนหนองคาย



4. ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดหนองคาย



5. ด่านตรวจพืชหนองคาย



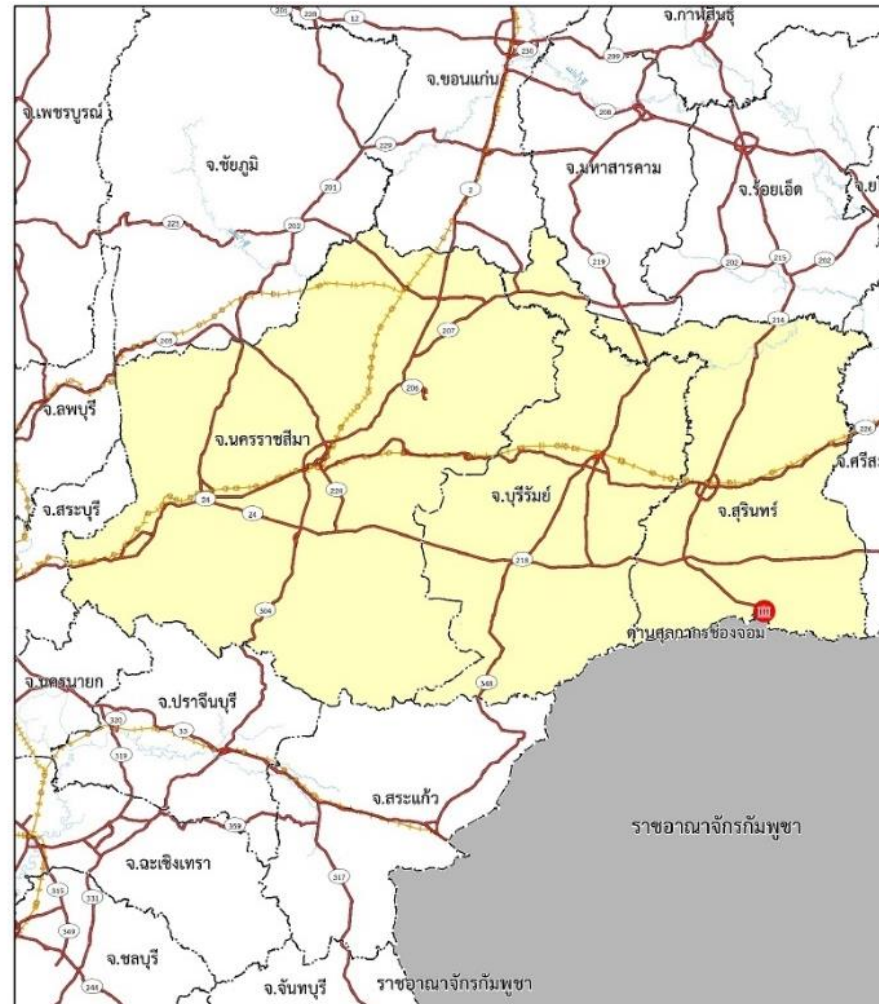
6. ด่านกักกันสัตว์หนองคาย

6. ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ติดต่อกับประเทศกัมพูชา

อันดับที่ 1 ด้านศุลกากรช่องจอม
ต.ด่าน อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์

อันดับที่ 2 ด้านศุลกากรช่องอานม้า

อันดับที่ 3 ด้านศุลกากรช่องสะง่า



1. ด้านศุลกากรช่องจอม



2. จุดผ่านแดนช่องจอม



3. ตลาดชายแดนช่องจอม



4. ด้านตรวจพืชช่องจอม

7. ทิศใต้ติดต่อกับ ประเทศมาเลเซีย

อันดับที่ 1 **ด่านศุลกากรสะเตา**
ต.สำนักขาม อ.สะเตา จ.สงขลา

อันดับที่ 2 ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

อันดับที่ 3 ด่านศุลกากรสุโหงโกลก



8. ทิศใต้ติดต่อกับ ประเทศเมียนมา

ด่านศุลกากรระนอง
ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง



1.ด่านศุลกากรระนอง



2.ตรวจคนเข้าเมืองระนอง



3.ท่าเทียบเรือศุลกากร ระนอง



4. สถานีตำรวจภูธรปากน้ำ ระนอง



ด้านศุลกากรเชียงแสน จ.เชียงราย

- การขนส่งทางเรือทางแม่น้ำโขงไปยังจีนจะมีข้อจำกัดเกี่ยวกับระดับน้ำในแม่น้ำโขงในช่วงฤดูแล้ง
- ต้องรอทางฝั่งประเทศจีนเปิดเขื่อนเพื่อให้ระดับน้ำสูงขึ้น
- ไม่มีสินค้าเข้า-ออกอย่างสม่ำเสมอ ขึ้นอยู่กับฤดูกาลและการเปิด-ปิดเขื่อนของประเทศจีน



ด้านศุลกากรช่องจอม

- เส้นทางถนนในกัมพูชาไม่ดีโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน อาจทำให้สินค้าเสียหายได้
- ในปัจจุบันสินค้าส่วนใหญ่นิยมออกทางช่องสง่ามากกว่า เนื่องจากมีระยะทางไปยังเสียมเรียบที่ใกล้กว่า



ด้านศุลกากรระนอง จ.ระนอง

- ความล่าช้าของการขนส่งสินค้าทางเรือที่มีความไม่แน่นอน โดยเฉพาะในฤดูมรสุม
- สภาพถนนจากเกาะสอง (เมียนมา ตรงข้ามท่าเรือระนอง) ที่จะขนส่งต่อไปยังย่างกุ้ง สภาพถนนไม่ดี
- ผู้ประกอบการนิยมขนส่งออกทางแม่สอดไปยังย่างกุ้งมากกว่า เนื่องจากมีสภาพถนนที่ดีกว่า

ด้านศุลกากรนครพนม จ.นครพนม

- ด้านหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ของไทยจากไทยไปยังจีน โดยผ่านทางนครพนม (ท่าแขก) ทะลุเข้าตอนกลางของเวียดนาม และตัดขึ้นภาคเหนือของเวียดนาม ไปยังด่านผิงเสียงของจีน ที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ซึ่งที่เมืองผิงเสียงตรงด่านชายแดนจีน-เวียดนาม จะเป็นจุดกระจายสินค้าประเภทผลไม้จากไทยที่ใหญ่ที่สุด ซึ่งสามารถกระจายต่อไปได้ทั่วจีน
- ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้และขนส่ง นิยมใช้เส้นทางผ่านด่านนครพนมมากกว่าออกทางด้านเชียงของ

ด้านศุลกากรป่าดงเบซาร์ จ.สงขลา

- เป็นด่านหลักสำหรับผู้ประกอบการภาคใต้ในการส่งออกยางพาราของไทย
- มีการขนส่งทางราง โดยสามารถขึ้นตู้รถไฟที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช หรือในกรณีที่หัวรถจักรหรือแควรถไฟไม่เพียงพอก็สามารถทำการขนส่งโดยรถบรรทุกไปยังด่านป่าดงเบซาร์ และข้ามฝั่งไปขึ้นตู้รถไฟที่ฝั่งมาเลเซียไปยังท่าเรือปีนัง เพื่อส่งออกสินค้ายางพาราหรือสินค้าอื่น ๆ ไปยังจีน
- ท่าเรือสงขลามีค่าใช้จ่ายโดยรวมที่แพงกว่าทางรถไฟและมีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ
- ผู้ส่งออกยางพาราจึงนิยมใช้การขนส่งทางรางจากไทยผ่านมาเลเซีย ไปส่งออกที่ท่าเรือปีนัง

สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ที่ปรึกษาขอเสนอให้
ดำเนินการศึกษาใน 5 พื้นที่
รับผิดชอบ 8 ด้าน

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วย 2 ด้าน ได้แก่ ด้านศุลกากรเชียงใหม่และด้านศุลกากรแม่สาย จ.เชียงราย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วย 2 ด้าน ได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย จ.หนองคาย และด้านศุลกากรนครพนม จ. นครพนม
- พื้นที่ #3 คือ ด้านศุลกากรแม่สอด จ.ตาก
- พื้นที่ #4 คือ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จ.สระแก้ว
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วย 2 ด้าน ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดาและด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

แต่จากความสำคัญของนโยบายภาครัฐโดยเฉพะอย่างยิ่งการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor) ที่ปรึกษาจึงจะดำเนินการศึกษาข้อมูลการพัฒนาเชิงพื้นที่ของ ด้านศุลกากรระนอง โดยในเบื้องต้นจะเป็นการศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ อาทิ รายงานการวิจัย รายงานการศึกษาโครงการต่าง ๆ ประกอบในรายงานการศึกษานี้ด้วย

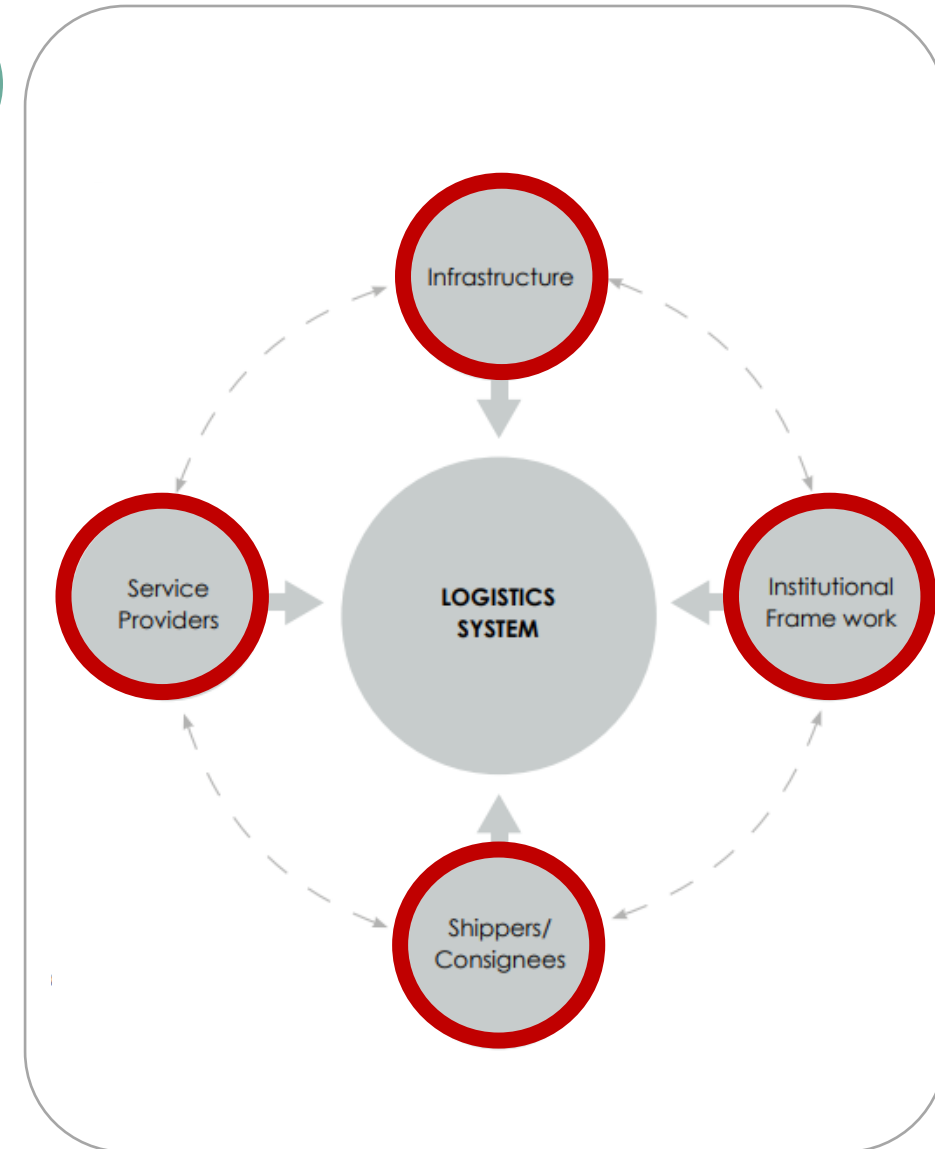


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



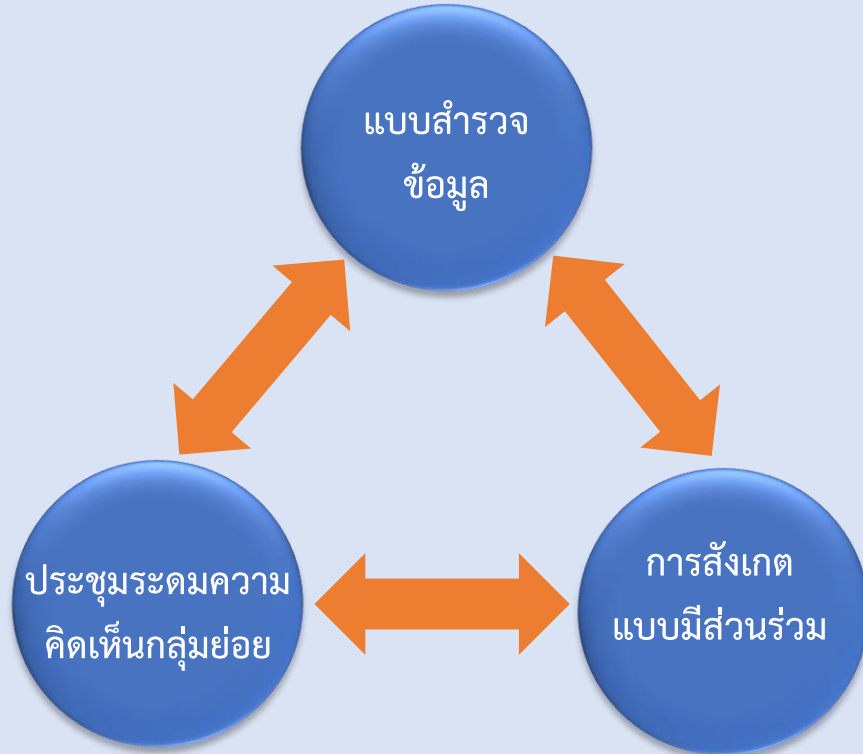
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- ศึกษาเชิงลึกด้วยตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system)
- ใช้วิธีการตรวจสอบสามเส้า (triangulation) เพื่อเป็นแนวทางการยืนยันความน่าเชื่อถือและความถูกต้อง (Credibility, reliability และ validity) ของข้อมูลและผลการศึกษา
- การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า ยังช่วยในการอธิบายแง่มุมที่แตกต่างกันของข้อมูลที่ได้ หรือในบางกรณีก็สามารถช่วยหนุนเสริมยืนยันความถูกต้องของข้อมูลได้อีกด้วย
- การตรวจสอบสามเส้า (triangulation) เป็นการใช้เครื่องมือวิจัยหลายอย่างในการศึกษาปรากฏการณ์เดียวกัน และไม่จำเป็นต้องมี 3 เครื่องมือ แต่อาจมีมากกว่า 3 เครื่องมือก็ได้



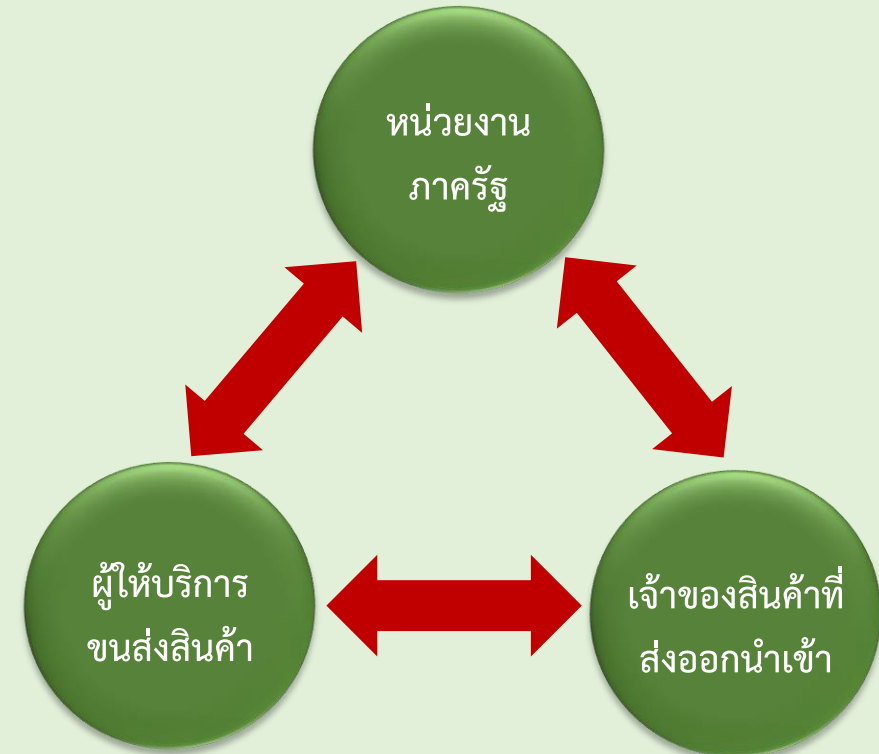
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวม
ข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน



การตรวจสอบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูล (Data triangulation)

เป็นการเปรียบเทียบและตรวจสอบความแน่นอนของข้อมูล
โดยนำข้อมูลที่ได้จากหลาย ๆ แหล่งข้อมูลมาเปรียบเทียบกัน



แบบสำรวจข้อมูล (Questionnaire survey)

- พัฒนาแบบสอบถามสำหรับการสำรวจข้อมูล ร่วมกับวิธีการสัมภาษณ์จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
- ตรวจสอบความถูกต้องและน่าเชื่อถือของแบบสอบถามจากผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ประกอบด้วย หน่วยงาน CIQ, หอการค้าจังหวัด, สภาอุตสาหกรรมจังหวัด, บริษัทผู้ให้บริการขนส่ง, พนักงานขับรถขนส่ง, บริษัทชิปปิ้ง และบริษัทเทรดเดอร์ ระหว่างวัน 19-21 กรกฎาคม ที่ผ่านมา



รายละเอียดของแบบสอบถามสำหรับการสำรวจข้อมูลจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง	กรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)	กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล (M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	
	แบบสอบถาม TFIs	แบบสอบถาม CPMM	แบบสอบถามการประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์
หน่วยงานศุลกากร (C)	✓		✓
หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง (I)	✓		✓
หน่วยงานกักกัน (Q)	✓		✓
บริษัทขนส่งสินค้า	✓	✓	✓
พนักงานขับรถขนส่งสินค้า	✓	✓	
ตัวแทนออกของรับอนุญาต	✓		✓
บริษัทเทอร์มินัล	✓	✓	✓

แนวทางการคัดเลือกตัวอย่างสำหรับการสำรวจข้อมูล

- **หน่วยงานภาครัฐ** – ผู้รับผิดชอบที่ดูแลในภาพรวมของแต่ละหน่วยงาน ได้แก่ นายด่านศุลกากร, ผู้อำนวยการส่วนบริการ, ผู้อำนวยการส่วนควบคุม, ผกก.ตม.จว., รอง ผกก.ตม.จว., หัวหน้าด่านกักกันสัตว์ เป็นต้น
- **บริษัทขนส่งสินค้า, ตัวแทนออกของรับอนุญาต และบริษัทเทรดเดอร์** – ใช้หลักการ Pareto principle (80/20) ที่เป็นเครื่องมือทางสถิติที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง โดยทำการจัดอันดับบริษัท (ประชากร) ตามรายได้สูงสุดไปต่ำสุด พิจารณาคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีผลรวมของรายได้คิดเป็นร้อยละ 80 ของรายได้รวมของประชากรทั้งหมด
- **พนักงานขับรถขนส่งสินค้า** – ใช้แนวทางการพิจารณาจากคำตอบที่ได้รับ หากคำตอบของแบบสอบถามมีทิศทางไปในรูปแบบเดียวกันแล้ว ก็จะถือว่าข้อมูลถึงจุดอิ่มตัว (Data Saturation) และเพียงพอแล้ว

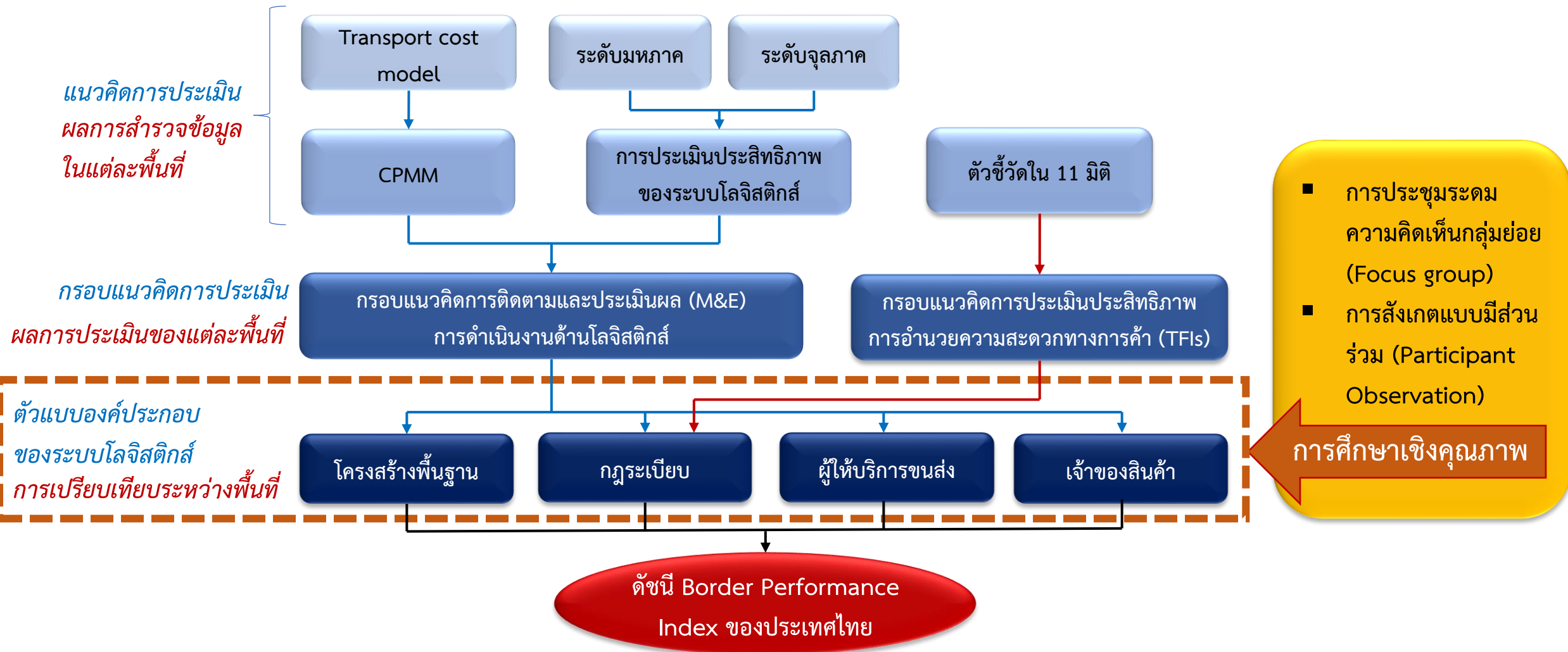
การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

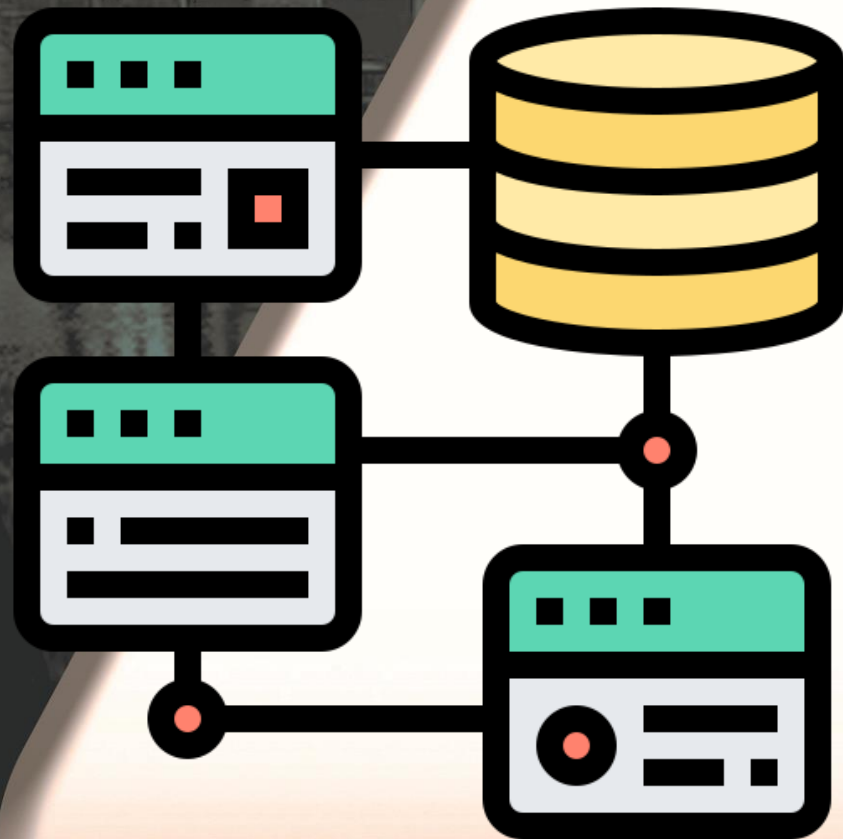
- จัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามที่ได้รับคัดเลือก
- วัตถุประสงค์ของ Focus group เพื่อให้ทราบถึงประเด็นต่าง ๆ อาทิ ความท้าทายในการข้ามแดน ปัญหาอุปสรรคที่พบและการอำนวยความสะดวก เป็นต้น

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

- การสำรวจพื้นที่เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา
- แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่ เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ

วิธีการดำเนินงานสำหรับการศึกษาเชิงลึก





การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ และการจัดทำระบบฐานข้อมูล



การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro level)** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) โดยเป็นข้อมูลที่ได้จากสำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2 (Meso level)** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมสำหรับแต่ละพื้นที่ จำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system) ที่สะท้อนประสิทธิภาพผ่านตัวชี้วัด 4 ตัว ประกอบด้วย ตัวชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro level)** เป็นการพัฒนาดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่ สำหรับกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ และดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับประเทศไทยเพื่อสะท้อนการดำเนินงานในภาพรวมและเป็นแนวทางสำหรับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของการพัฒนาประเทศต่อไป

ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro)

5 มิติการประเมินตามกรอบ CPMM

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

3 มิติการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

- 1) ตัวชี้วัดระดับมหภาคและระดับนานาชาติ
- 2) 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 (Meso)

ตัวชี้วัด #1
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

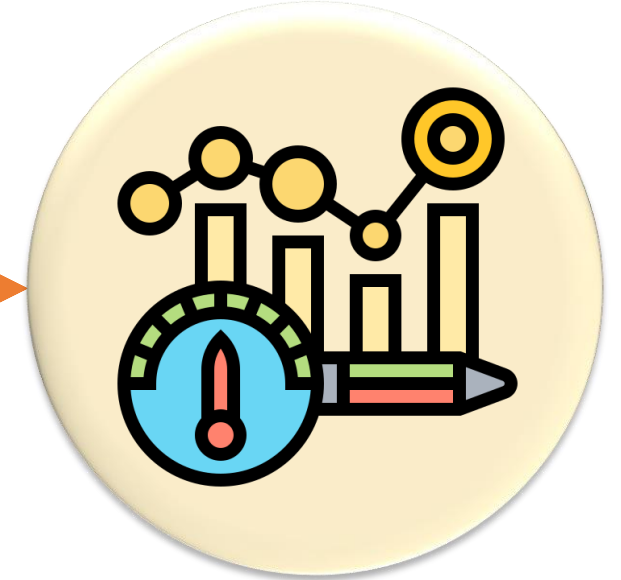
ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมาย
และกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3
ด้านเจ้าของสินค้า

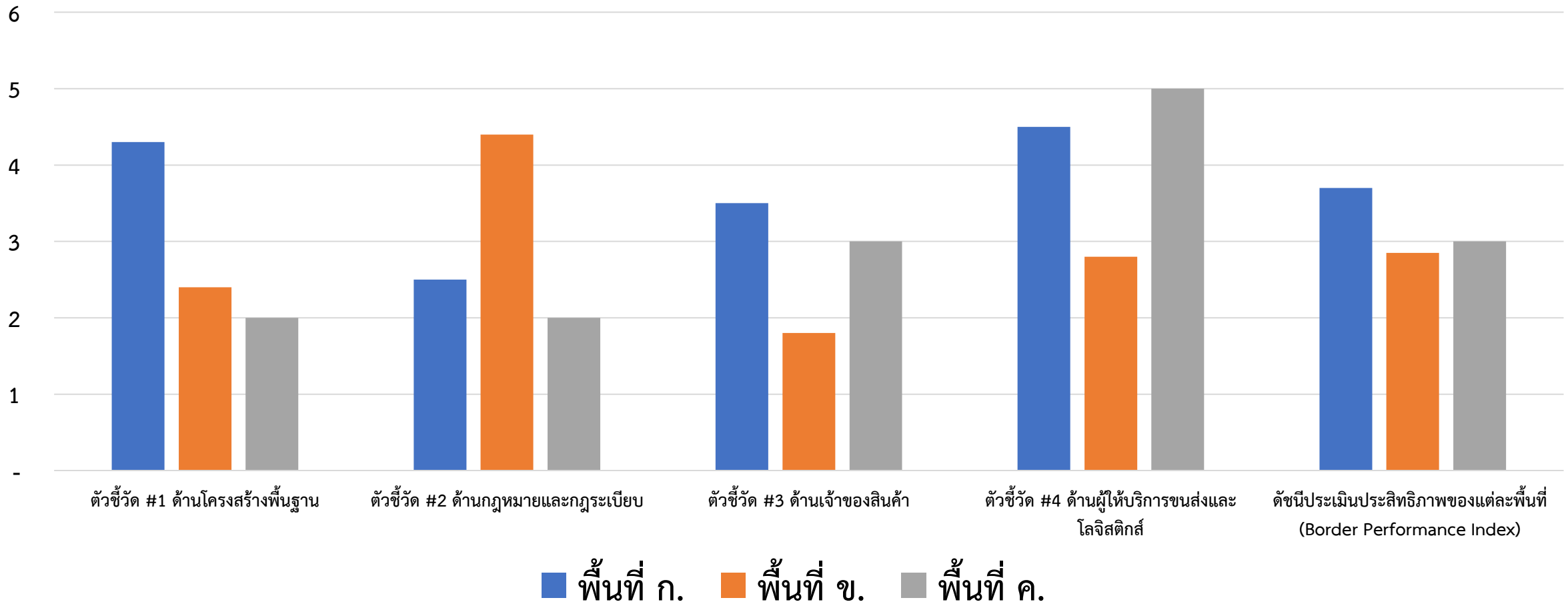
ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการ
ขนส่งและโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro)

ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่
และภาพรวมสำหรับประเทศไทย
(Border Performance Index)



ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่



การจัดทำแนวทางการพัฒนา

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

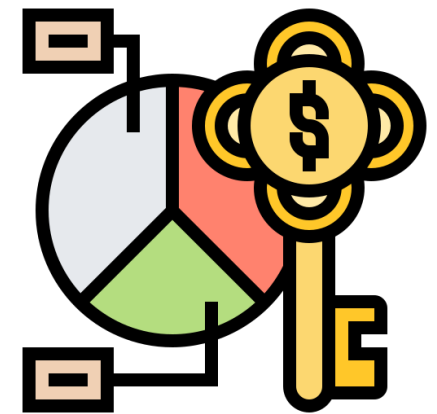


การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการให้ข้อมูล

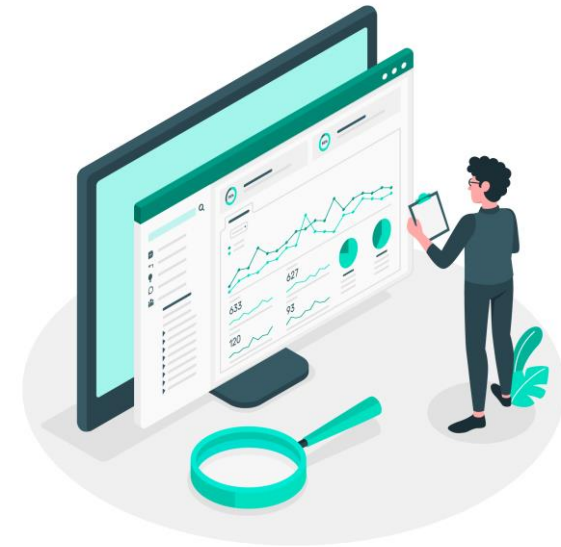
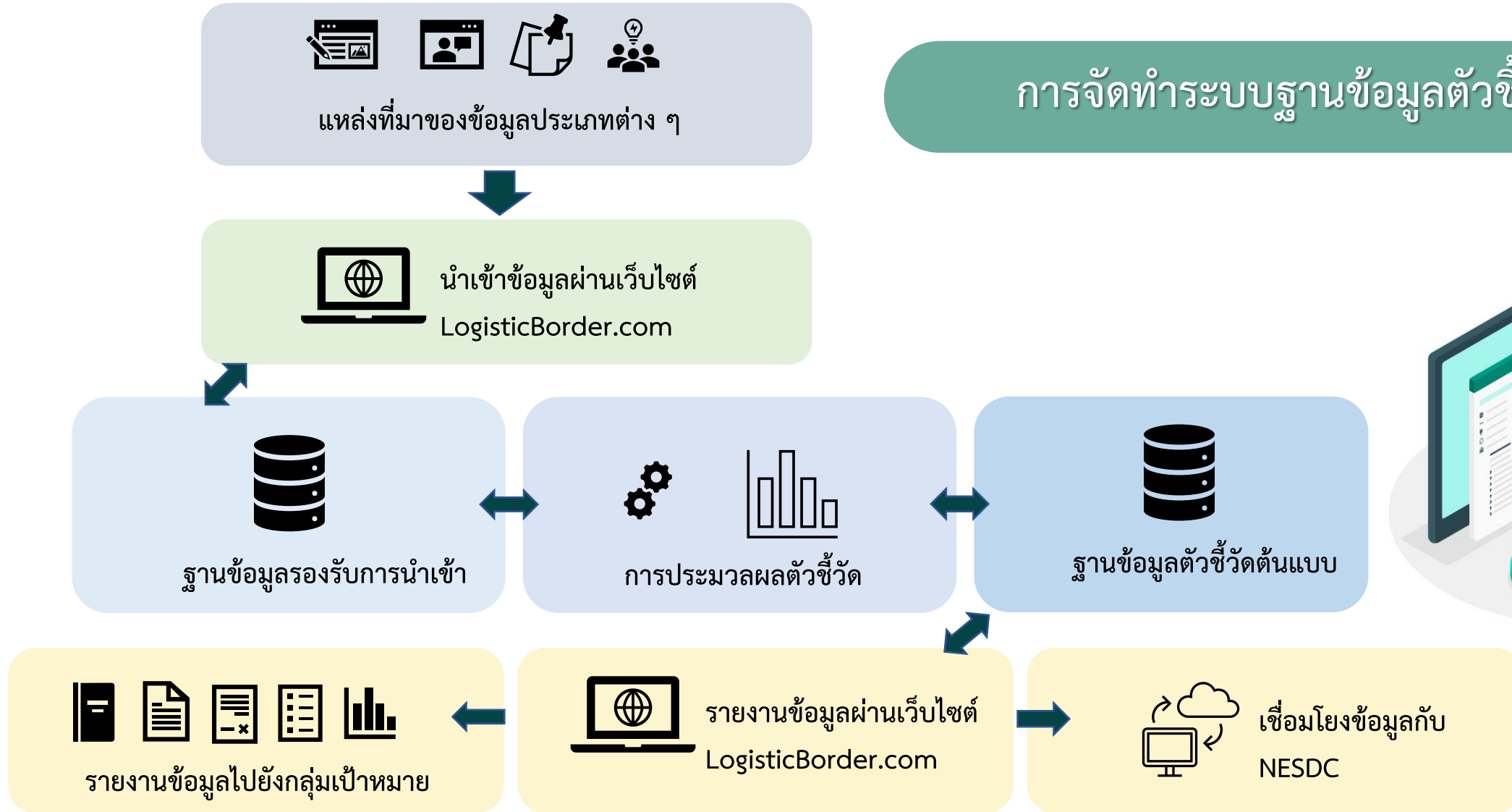
- เพื่อให้การดำเนินการของ สศช. เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- ที่ปรึกษาจะกำหนดบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องข้องในการนำเข้าข้อมูลตัวชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
- สามารถทำการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนา (Key Success Factors)

- การมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ในการสนับสนุนด้านข้อมูลสำหรับประเมินประสิทธิภาพด้านฯ ในประเทศไทย
- การจัดทำระบบฐานข้อมูลการประเมินอย่างต่อเนื่อง ประจำปีทุก 2 ปี



การจัดทำระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบ





แบบสำรวจข้อมูล (8 ชุด) ผ่านระบบออนไลน์

The screenshot shows the main page of the Thai Border Logistics Questionnaire. The header includes the 'Border Logistics' logo and a navigation menu with 'หน้าหลัก' (Home), 'หน้าหลัก' (Home), 'ผู้ใช้งาน' (Users), and 'Users'. The main content area is titled 'โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย' (Study on the Development of Logistics System to Improve Trade Efficiency at Border and Cross-border). Below the title is a 'รายละเอียดโครงการ' (Project Details) section with three points: 1) Data collection for border areas, 2) Survey on border trade and management, and 3) Development of a logistics system. A 'เป้าหมาย' (Objective) section follows, and a 'การดำเนินงาน' (Work) section at the bottom. At the bottom of the page, there are buttons for 'แบบสำรวจชุดที่ 1' (Survey Set 1) and 'แบบสำรวจชุดที่ 2' (Survey Set 2).

The screenshot shows the survey selection page of the Thai Border Logistics Questionnaire. The header is the same as the main page. The main content area lists eight survey sets, each with a 'เริ่มทำแบบสำรวจ >>' (Start Survey) button: 1. แบบสำรวจชุดที่ 1 (Survey Set 1) - แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร (Survey of Customs Agency Information). 2. แบบสำรวจชุดที่ 2 (Survey Set 2) - แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง (Survey of Immigration Agency Information). 3. แบบสำรวจชุดที่ 3 (Survey Set 3) - แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) (Survey of Quarantine Agency Information). 4. แบบสำรวจชุดที่ 4 (Survey Set 4) - แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (คนขับรถบรรทุกสินค้า) (Survey of Quarantine Agency Information for Truck Drivers). 5. แบบสำรวจชุดที่ 5 (Survey Set 5) - แบบสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (Survey of International Road Freight Service Providers). 6. แบบสำรวจชุดที่ 6 (Survey Set 6) - แบบสำรวจข้อมูลคนขับรถขนส่งสินค้า (Survey of Freight Truck Drivers). 7. (Survey Set 7) - (Survey of Freight Truck Drivers). 8. (Survey Set 8) - (Survey of Freight Truck Drivers).

<https://thaiborderlogistics.com/main/qn/index.html>





Border Logistics

หน้าหลัก

หน้าหลัก

ผู้ใช้งาน

Users

แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร

Thai Border Logistics / Questionnaire

แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร

ข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจ

คำชี้แจง: ข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจจะใช้ในการประมวลผลแบบสำรวจนี้เท่านั้น และจะไม่ถูกเปิดเผยในทุกกรณี (* ต้องระบุข้อมูล)

ชื่อ - นามสกุล ผู้ให้ข้อมูล *

ตำแหน่ง *

ชื่อหน่วยงาน *

เบอร์โทร *

อีเมล *

ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ *

จังหวัด *

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน
กรุณาทำเครื่องหมาย หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

<input type="radio"/>	0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

Border Logistics

หน้าหลัก

หน้าหลัก

ผู้ใช้งาน

Users

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน
กรุณาทำเครื่องหมาย หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

<input type="radio"/>	0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องทางจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

<input type="radio"/>	0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

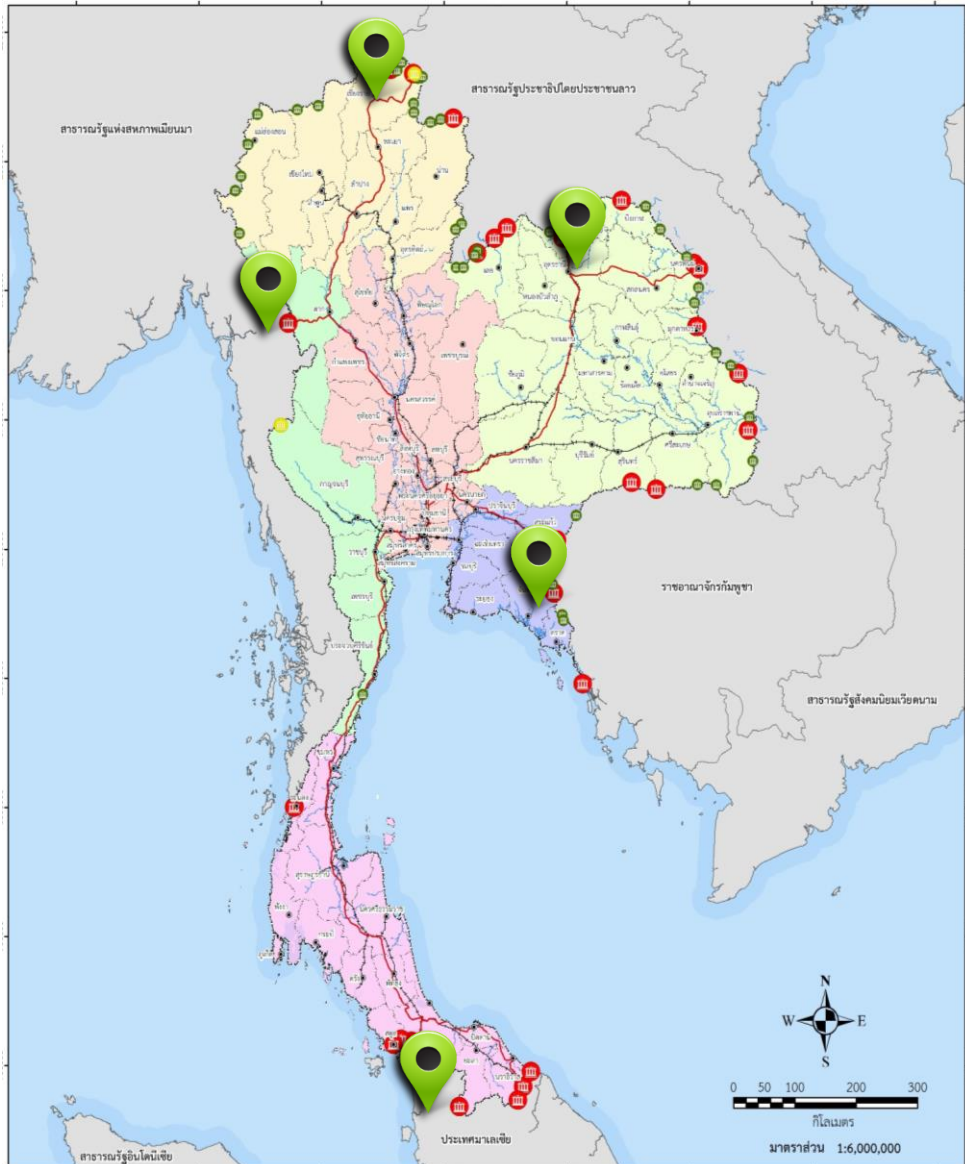
3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร

<input type="radio"/>	0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

<https://thaiborderlogistics.com/main/qn/q1.html>





กิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- การเตรียมการและกำหนดกลุ่มเป้าหมาย
- การจัดประชุมกลุ่มย่อย 1 (Focus Group 1) 5 ครั้ง (ก.ย. - ต.ค. 65)
- การจัดประชุมกลุ่มย่อย 2 (Focus Group 2) 5 ครั้ง
- การจัดประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา 1 ครั้ง
- การจัดทำวีดิทัศน์และสื่อเผยแพร่อื่น ๆ

กลุ่มเป้าหมาย

- 1) หน่วยงานราชการ อาทิ กรมศุลกากร ด้านศุลกากร การท่าเรือ กรมการขนส่งทางบก ฯลฯ
- 2) เจ้าของสินค้า อาทิ บริษัทหรือโรงงานที่ส่งออก นำเข้าสินค้าผ่านแดน
- 3) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- 4) หน่วยงานการศึกษาเกี่ยวกับด้านวิชาการ
- 5) ประชาชนผู้สนใจ



จบการนำเสนอ



ข้อมูลสนับสนุน สำหรับชี้แจงกรมการ



1. ทิศเหนือติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
5.922	5.271	4.738	5.070

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรเชียงของ	ด้านศุลกากรทุ่งช้าง	ด้านศุลกากรเชียงแสน
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	3.438	0.971	1.512
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	3.001	0.850	1.418
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.559	0.835	1.343
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2.800	0.837	1.431
รวม	11.797	3.493	5.704

2. ทิศเหนือติดต่อกับประเทศเมียนมา

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
4,481	5,083	4,729	6,708

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรแม่สาย	ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	ด้านศุลกากรแม่สะเรียง
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	2,675	0,973	0,831
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	3,014	1,055	1,012
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2,787	1,099	0,843
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	4,171	1,341	1,194
รวม	12,646	4,468	3,88

3. ทิศตะวันออกติดต่อกับประเทศกัมพูชา

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
5.305	4.486	5.421	5.790

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	ด้านศุลกากรคลองใหญ่	ด้านศุลกากรจันทบุรี
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	3.069	1.356	0.878
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.345	1.271	0.867
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	3.311	1.205	0.904
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	3.223	1.716	0.849
รวม	11.949	5.548	3.498

4. ทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศเมียนมา

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
5.146	6.121	3.898	5.838

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรแม่สอด	ด้านศุลกากรสังขละบุรี	ด้านศุลกากรสิงขร
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	3.105	0.842	1.198
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	3.811	0.939	1.371
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.174	0.763	0.960
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	3.282	1.143	1.412
รวม	12.372	3.687	4.941

5. ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
5.230	5.074	4.773	5.924

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรมุกดาหาร	ด้านศุลกากรนครพนม	ด้านศุลกากรหนองคาย
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	1.277	1.271	2.680
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	1.081	1.341	2.650
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	1.188	1.173	2.411
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	1.286	1.408	3.230
รวม	4.832	5.193	10.97

6. ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับประเทศกัมพูชา

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
5.156	5.584	4.933	5.325

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านผลการชั่งจ่อม	ด้านผลการชั่งส่ง	ด้านผลการชั่งอานม้า
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	2.529	1.110	1.516
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.699	1.245	1.638
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.259	1.230	1.442
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2.296	1.404	1.623
รวม	9.783	4.99	6.219

7. ทิศใต้ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย

คะแนนเกณฑ์การคัดเลือก

โลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐาน	การดำเนินการ	นโยบายและเศรษฐกิจ
6,030	5,127	4,435	5,411

คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพ

เกณฑ์	ด้านศุลกากรสะเตา	ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	ด้านศุลกากรสุโข-ลก
ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	3,022	1,919	1,088
ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2,233	1,630	1,264
สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2,209	1,358	0,866
สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2,551	1,632	1,226
รวม	10,015	6,538	4,445