



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
- รายงานผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องในประเทศ
- กรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดี

(2) การรวบรวมและสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

- สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์
- กระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการและขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์
- ข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดน

(3) การกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- แนวทางการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์โดยวิธีการ AHP
- จัดอันดับและคัดเลือกพื้นที่อย่างน้อย 5 แห่ง

(4) การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ

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

วิเคราะห์ผลการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพ

(5) จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- วิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทย
- แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระยะต่อไป

(6) จัดทำแนวทางการพัฒนา

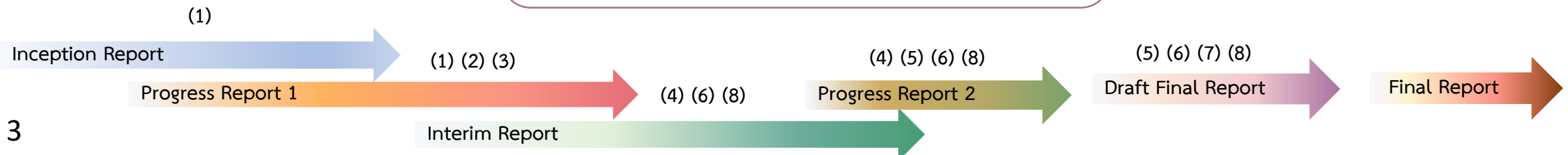
- กำหนดเป้าหมายกรอบการติดตามและประเมินผล
- แนวทางสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- เสนอแผนการพัฒนารายละเอียด

(7) การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล

- แบบสอบถามระบบ web-based
- นำเข้าข้อมูลในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ของ สศช.
- เผยแพร่ข้อมูลผ่าน website

(8) จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น อย่างน้อย 7 ครั้ง
- จัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน 1 ครั้ง





1

inception
(1 เดือน)

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

2

Progress 1
(4 เดือน)

- การรวบรวมข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์
- วิเคราะห์ ศักยภาพ ปัญหา อุปสรรค
- วิเคราะห์ คัดเลือก และนำเสนอพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- กำหนดตัวชี้วัดการประเมิน
- เตรียมจัดทำ webpage และระบบฐานข้อมูลโครงการ
- เตรียมจัดประชุม Focus Group

3

Interim
(7 เดือน)

- จัดประชุม Focus group
- สำรวจข้อมูลเชิงลึก
- สำรวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพในเบื้องต้น
- พัฒนาตัวชี้วัดที่เหมาะสมกับโครงการ
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด

4

Progress 2
(10 เดือน)

- สํารวจรายละเอียดข้อมูลตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของพื้นที่ชายแดน
- 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

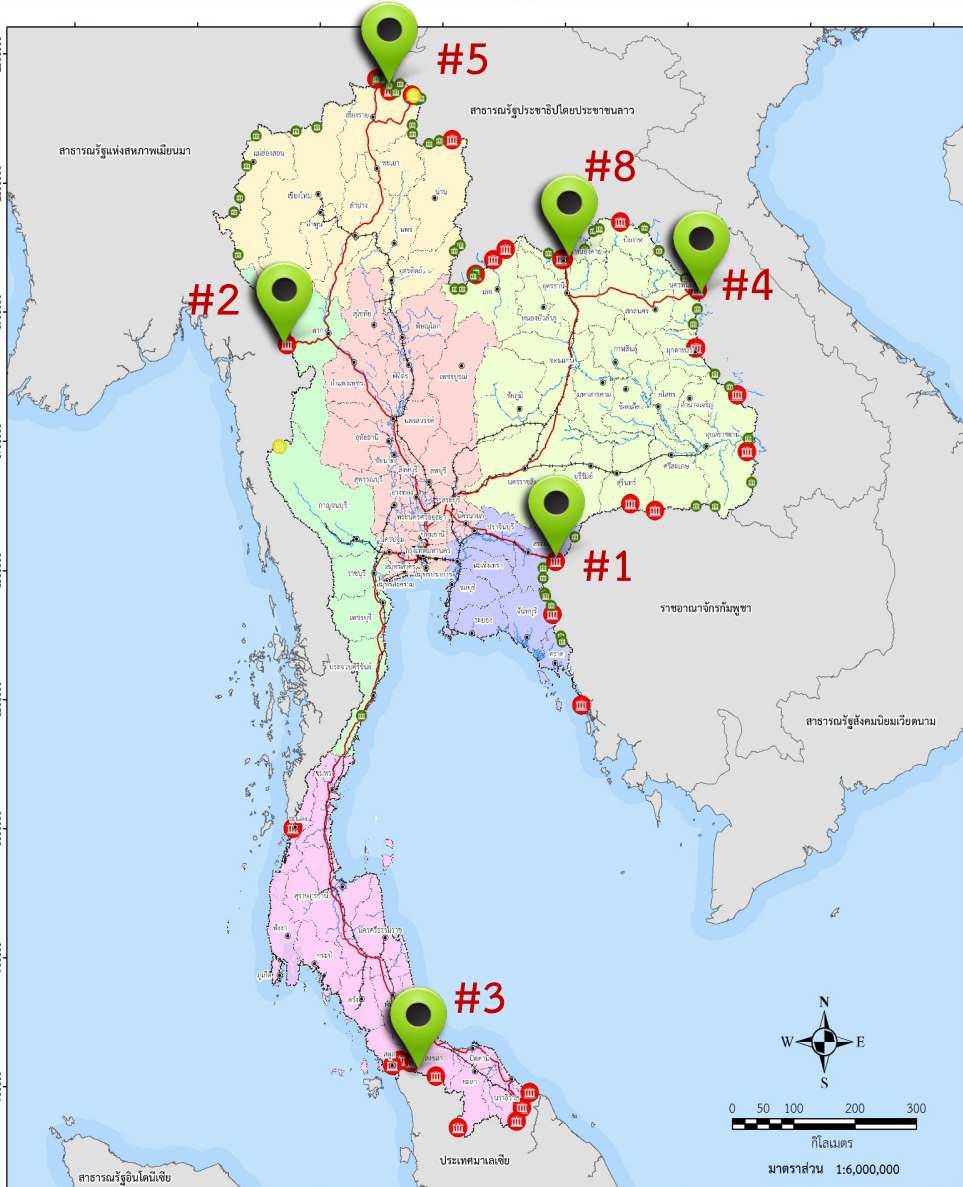


การปรับปรุงแก้ไขรายงาน

ประเด็นข้อคิดเห็น	การปรับปรุงแก้ไข
1) ควรมีการนำเสนอหรือยกตัวอย่างแนวทางปฏิบัติที่ดีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ที่ต่างประเทศ คือการจัดการของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการจัดการแล้ว และสามารถนำมาเป็นตัวอย่างในการแก้ไขในแต่ละพื้นที่ของด่านชายแดนในประเทศไทย	กรณีศึกษาของอเมริกาเหนือและยุโรปค่อนข้างมีจำกัดในรูปแบบของข้อมูลทฤษฎี โดยได้รวบรวมไว้ค่อนข้างครบถ้วน แต่อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาพบว่าในรายงานยังขาดกรณีศึกษาการพัฒนาเชิงพื้นที่เศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย ดังนั้น ได้เพิ่มเติมกรณีศึกษาพื้นที่เศรษฐกิจกว้างตั้งและฮ่องกง (Greater Bay Area, GBA) ซึ่งรายละเอียดปรากฏใน บทที่ 2 หัวข้อ 2.4.1-2.4.3
2) เมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ซึ่งส่งผลต่อกิจกรรมการค้าชายแดนต่างประเทศ ได้มีแนวทางจัดการที่สามารถนำมาเป็นตัวอย่าง หรือแนวทางปฏิบัติที่ดีหรือไม่	ดำเนินการทบทวนเพิ่มเติมรายละเอียดจากกรณีศึกษาการเปิดปิด ด่านชายแดนของประเทศไทย ทั้งในส่วนของข้อกำหนดปริมาณคนและรถเข้าประเทศและมาตรการคัดกรองในเรื่องของไวรัสโควิด-19 และ มาตรการคัดกรองคนเข้าประเทศที่อาจจะส่งผลต่อ การอำนวยความสะดวก การอำนวยความสะดวกขนส่งสินค้าข้ามชายแดน โดยมีรายละเอียดใน บทที่ 2 หัวข้อ 2.4.2
3) การนำเสนอ 6 ประเด็นที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งในการจัดการแต่ละประเทศก็ย่อมแตกต่างกันไป จึงควรมีการศึกษาเชิงลึกว่าปัจจัยการแก้ไขหรืออำนวยความสะดวกการค้าชายแดนของต่างประเทศ ที่จะนำมาสู่การปรับใช้กับบริบทของประเทศไทยได้บ้าง การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ การลงทุน การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน หรืออื่น ๆ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงบริบทของประเทศข้างเคียง ซึ่งย่อมจะกระทบกับประเทศไทย ก็ควรมีการปรับเปลี่ยนหรือพัฒนาให้สอดคล้องกับประเทศข้างเคียงด้วย	ดำเนินการสรุปประเด็นสำคัญจากการทบทวน กรณีศึกษาที่ในรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน โดยสรุปประเด็นสำคัญจาก 6 ประเด็นเดิม เป็น 7 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน 2) การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน 3) การประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน 4) การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน 5) การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน 6) การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน 7) การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์ โดยเพิ่มเติมในรายละเอียดไว้ใน บทที่ 2 หัวข้อ 2.4 ในส่วนของการสังเคราะห์ประเด็นสำคัญ



ประเด็นข้อคิดเห็น	การปรับปรุงแก้ไข
4) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดน ควรพิจารณาด้านศุลกากรที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้านก็มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าวด้วยเช่นกัน เช่น บริเวณด่านศุลกากรหนองคาย มุกดาหาร นครพนม ซึ่งเชื่อมต่อกับประเทศ สปป.ลาว	ได้ดำเนินการทบทวนและเพิ่มเติมข้อมูล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งของไทยและของต่างประเทศ ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย และ หัวข้อ 3.1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศ
5) แผนที่บริเวณด่านศุลกากรจันทบุรี ให้เพิ่มเติมข้อมูลจุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาดและจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม และข้อความด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ ให้เปลี่ยนเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร	ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลและปรับข้อมูลในแผนที่ ที่ปรากฏใน บทที่ 3 โดยเพิ่มเติมข้อมูลจุดผ่านแดนถาวร ให้เป็นตามข้อมูลในปัจจุบัน
6) ควรมีการเพิ่มเติมข้อมูลประกอบพื้นที่ด้านศุลกากรที่ได้รับการคัดเลือก เช่น มูลค่าการค้า ปริมาณการขนส่งสินค้า ของแต่ละด่านศุลกากรที่คัดเลือก	ได้มีการทบทวนรายละเอียดข้อมูลพื้นที่ด้านศุลกากรที่ได้คัดเลือก ในบทที่ 4 หัวข้อ 4.4 รายละเอียดเบื้องต้นของพื้นที่ศุลกากร
7) ในการคัดเลือกพื้นที่ศุลกากร ให้เพิ่มเติมด้านศุลกากรมุกดาหาร เป็นหนึ่งพื้นที่ที่จะศึกษาเชิงลึกด้วย เนื่องจากมีศักยภาพที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว และส่งเสริมการค้าไปยังประเทศจีนได้ นอกจากนี้ ควรอธิบายเพิ่มเติมด้านๆ ที่ไม่ได้รับการคัดเลือกในการศึกษาเชิงลึก มีสาเหตุจากอะไร เช่น พื้นที่ยากต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเทศเพื่อนบ้านไม่มีการพัฒนาบริเวณดังกล่าว เป็นต้น	ในการคัดเลือกพื้นที่ศุลกากร ได้จากการวิเคราะห์ AHP นี้ และได้ประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสังเคราะห์ประเด็นที่ต้องพิจารณาของการทบทวนแนววิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และกรณีศึกษาของต่างประเทศ (Case Study) ในบทที่ 2 รวมถึง ผลการสังเคราะห์ประเด็นที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด้านพรมแดน โดยนำข้อมูลผลการศึกษาข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ 3 เพื่อนำเสนอเหตุผลประกอบสำหรับการได้มาซึ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพอย่างแท้จริงสำหรับการศึกษาเชิงลึก โดยปรากฏในบทที่ 4 หัวข้อ 4.3 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่
8) ให้ที่ปรึกษาเพิ่มเติมเนื้อหา รายละเอียดต่าง ๆ ทั้งในส่วนการทบทวนแผน นโยบายที่เกี่ยวข้อง กรอบความร่วมมือ ข้อมูลมูลค่าการค้าด้านศุลกากรที่คัดเลือก ข้อมูลแผนที่ประกอบที่ยังตกหล่นหรือต้องปรับปรุง และอื่น ๆ ให้ครบถ้วน	ได้มีการดำเนินการ ทบทวนเพิ่ม เนื้อหารายละเอียดต่างๆ ในรายงานฉบับกลางซึ่งในนำเสนอในงวดที่ 3



กิจกรรมการประชุมกลุ่มย่อย

เริ่มดำเนินการตั้งแต่ เดือนตุลาคม พศ.2565 เป็นต้นมา โดยจะดำเนินการจัดประชุมในแต่ละพื้นที่ ตามภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่จังหวัดที่เป็นพื้นที่ศักยภาพ ซึ่งจะได้กำหนดการจัดประชุมแต่ละครั้งในเบื้องต้นดังนี้

ครั้งที่ 1 จังหวัดสระแก้ว ดำเนินการแล้ว ผู้เข้าร่วม 55 คน

ครั้งที่ 2 จังหวัดตาก ดำเนินการแล้ว ผู้เข้าร่วม 58 คน

ครั้งที่ 3 จังหวัดสงขลา ดำเนินการแล้ว ผู้เข้าร่วม 50 คน

ครั้งที่ 4 จังหวัดนครพนม/มุกดาหาร

ครั้งที่ 5 จังหวัดเชียงราย

ครั้งที่ 6 แม่ฮ่องสอน/สุโขทัย

ครั้งที่ 7 แม่ฮ่องสอน/สุโขทัย

ครั้งที่ 8 จังหวัดหนองคาย

สำหรับการจัดประชุมกลุ่มย่อย ในครั้งที่ 6 และ 7 จะกำหนด เลือกประชุมในพื้นที่ที่เหมาะสม



แนวทางการปฏิบัติที่ดีและกรณีศึกษา



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

การสังเคราะห์ที่ได้ผลเป็น 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณา

1

การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกัน

กิจกรรมที่เกี่ยวกับงานบริหารจุดผ่านแดนอื่น ๆ ที่ไม่ได้รวมอยู่ในข้อด้านล่าง เช่น กฎหมาย นโยบาย และงานปฏิบัติการอื่น ๆ

การบริหารด่านชายแดนร่วมกัน, One-stop Border Post, การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน, การแบ่งปันผลประโยชน์

2

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

กิจกรรมการประเมินความเสี่ยงและมาตรฐานความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และความเสี่ยงเกี่ยวกับอาชญากรรมของบุคคล

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

3

การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

กิจกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลกายภาพ รวมทั้งระบบเอกสารข้อมูลที่จับต้องได้ และระบบเอกสารออนไลน์ รวมถึงกิจกรรมการนำเข้า แบ่งปัน และการใช้งานข้อมูล และการบำรุงรักษาระบบ

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

4

การจัดการแหล่งทุนเพื่อการพัฒนาชายแดน

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน การหาเงินทุน และการแบ่งปันผลประโยชน์ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการด่านและพื้นที่

การหาแหล่งเงินทุนภายในประเทศและนอกประเทศ, การทำความตกลงร่วมมือ

5

การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และการบริหารพื้นที่นอกบริเวณด่านชายแดน รวมถึงกิจกรรมการสร้างร่วมมือและการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน, การพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน

6

การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

กิจกรรมสนับสนุนที่ดำเนินการโดยภาครัฐที่มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์

การส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า, การพัฒนาพื้นที่เขตประกอบการเสรี, การสนับสนุนธุรกิจ 3PLs-LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

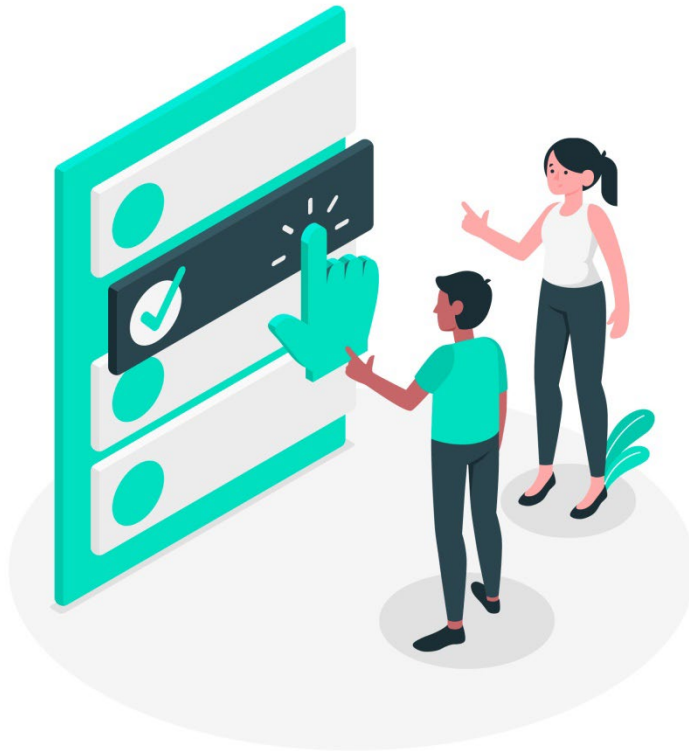
กิจกรรมที่เกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก อาทิ ภัยพิบัติ การก่อการร้าย สงคราม และความมั่นคงของประเทศ ที่ไม่ใช่ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และอาชญากรรมของบุคคล

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก ที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ของ 2 ประเทศ



การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

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)

เกณฑ์ที่ใช้สำหรับการตัดสินใจ

เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด่าน ๆ อาทิ มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออก จำนวนรถบรรทุกและจำนวนตู้สินค้า ความแออัดของการจราจรหน้าด่านฯ และแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในอนาคต

เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบและมีความสามารถในการรองรับสินค้า อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต เป็นต้น

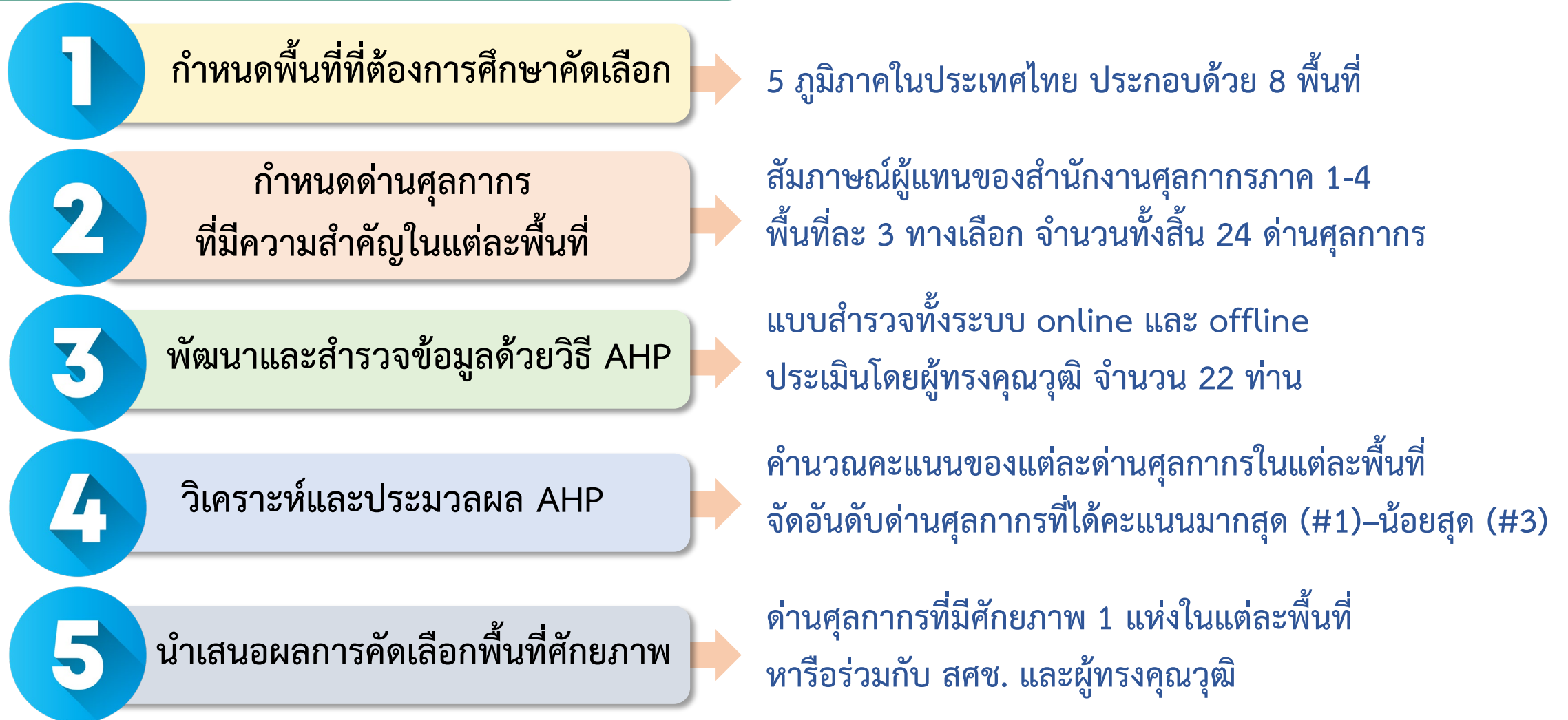
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐและภาคธุรกิจในพื้นที่

เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ



สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ได้ดำเนินการศึกษาใน
5 พื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบ
ของ 10 ด้านศุลกากร

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรเชียงของและด้านศุลกากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรหนองคาย และด้านศุลกากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรอรัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด้านศุลกากรระนอง

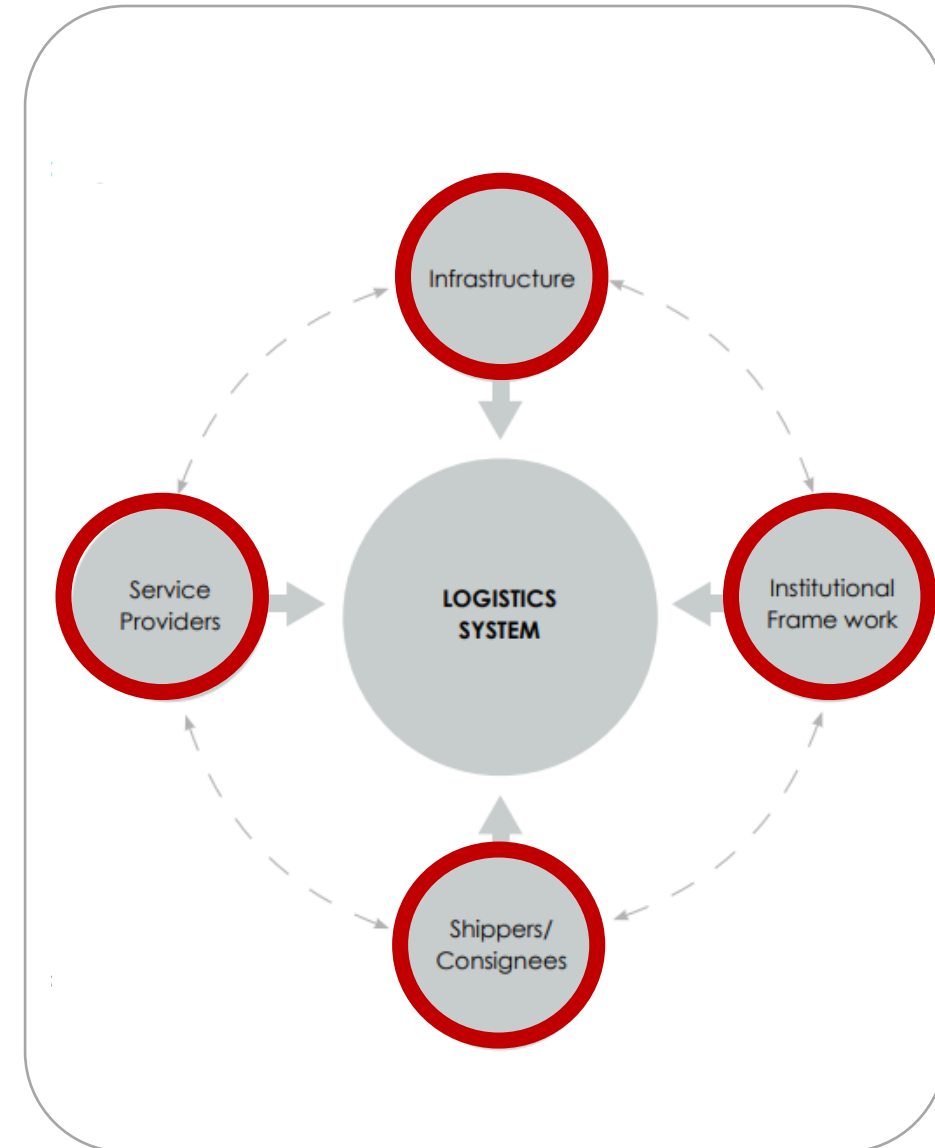


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



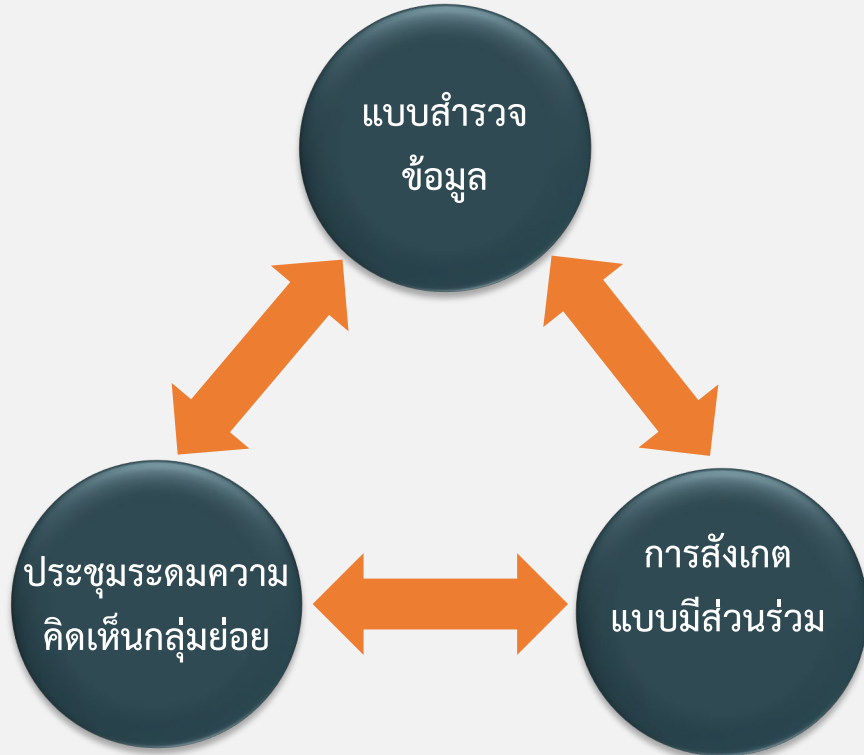
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- ศึกษาเชิงลึกด้วย**ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system)**
- ใช้**วิธีการตรวจสอบสามเส้า (triangulation)** เพื่อเป็นแนวทางการยืนยันความน่าเชื่อถือและความถูกต้อง (Credibility, reliability และ validity) ของข้อมูลและผลการศึกษา
- การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า ยังช่วยในการอธิบายแง่มุมที่แตกต่างกันของข้อมูลที่ได้ หรือในบางกรณีก็สามารถช่วยหนุนเสริม**ยืนยันความถูกต้องของข้อมูล**ได้อีกด้วย
- การตรวจสอบสามเส้า (triangulation) เป็นการ**ใช้เครื่องมือวิจัย**หลายอย่างในการศึกษาปรากฏการณ์เดียวกัน และ**ไม่จำเป็นต้องมี 3 เครื่องมือ** แต่อาจมีมากกว่า 3 เครื่องมือก็ได้



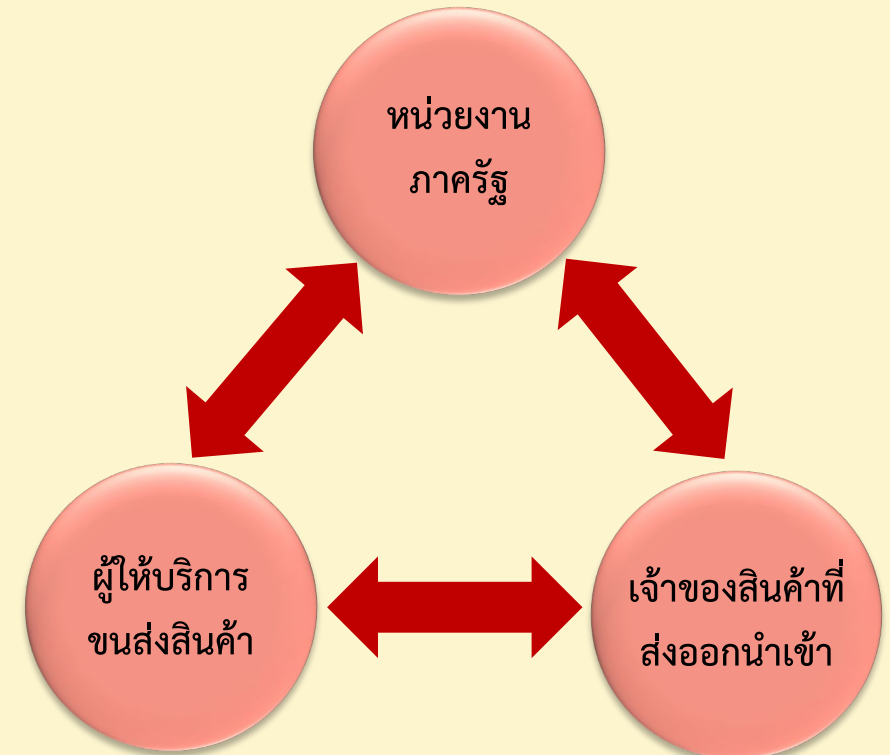
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวม
ข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน



การตรวจสอบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูล (Data triangulation)

เป็นการเปรียบเทียบและตรวจสอบความแน่นอนของข้อมูล
โดยนำข้อมูลที่ได้จากหลาย ๆ แหล่งข้อมูลมาเปรียบเทียบกัน





การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

	การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน	การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน	การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การประเมินประสิทธิภาพความสามารถในการส่งมอบสินค้า	ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า
หน่วยงานศุลกากร	✓	✓	✓		
หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง	✓	✓	✓		
หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.)	✓	✓	✓		
หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข)	✓	✓	✓		
ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ	✓	✓		✓	✓
คนขับรถขนส่งสินค้า	✓	✓			✓
ตัวแทนออกของรับอนุญาต	✓	✓	✓	✓	✓
ผู้ค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า	✓	✓	✓	✓	✓



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

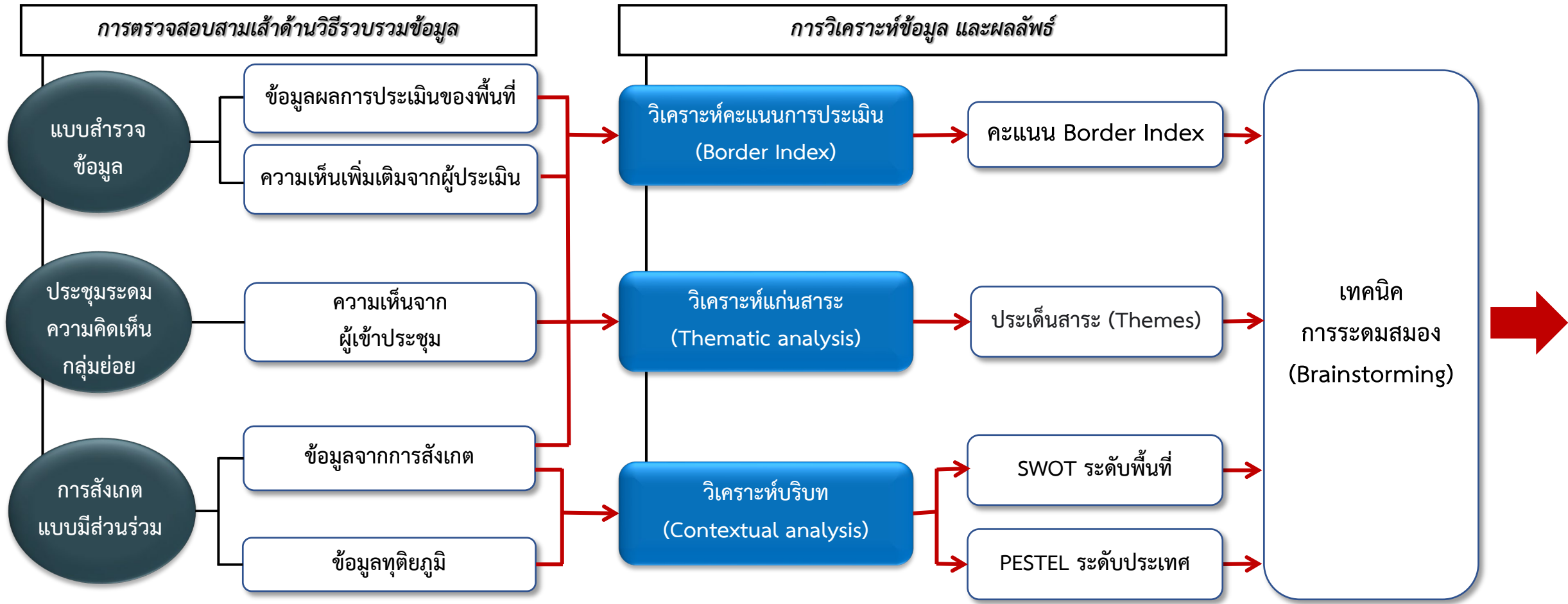
- **บริบท**ที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน
- **ความพร้อมและความต้องการ** ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว **ปัญหาและอุปสรรค**ที่ผ่านมา
- **ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่น**ในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม
- **ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน** ไปสู่**เมืองชายแดน**ที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน
- **แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์**และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และการจัดการพื้นที่ชายแดน



การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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

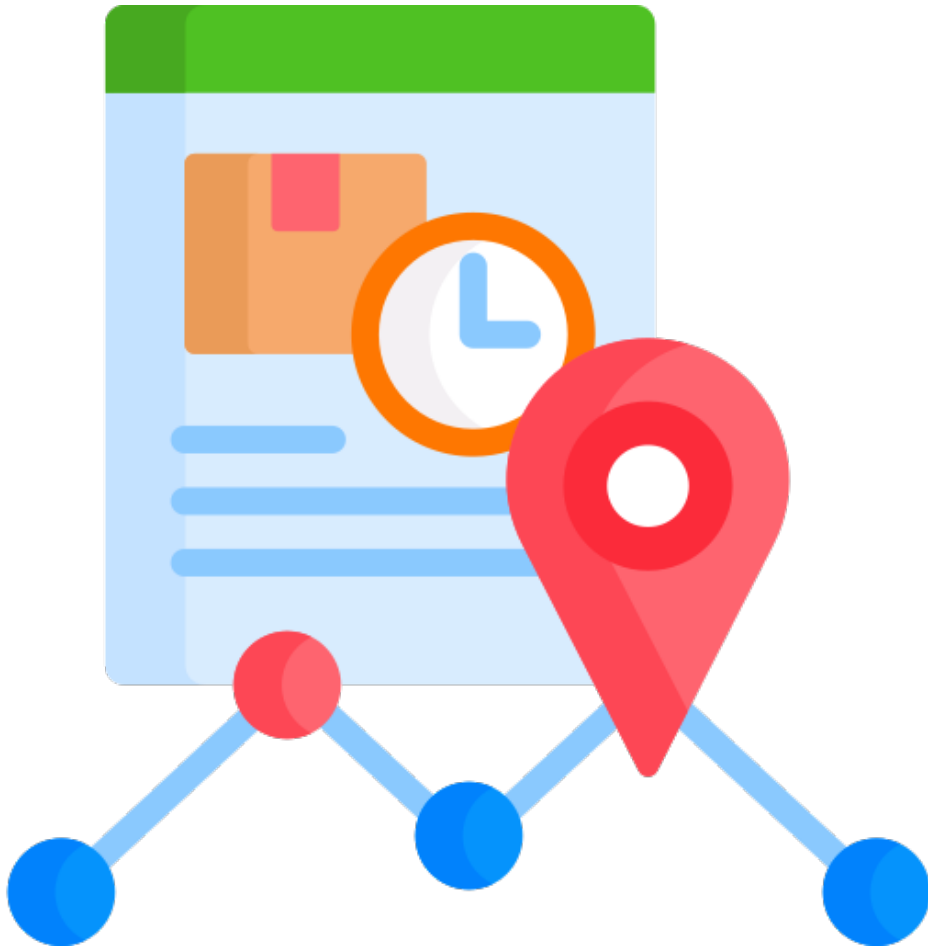
กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา



กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา

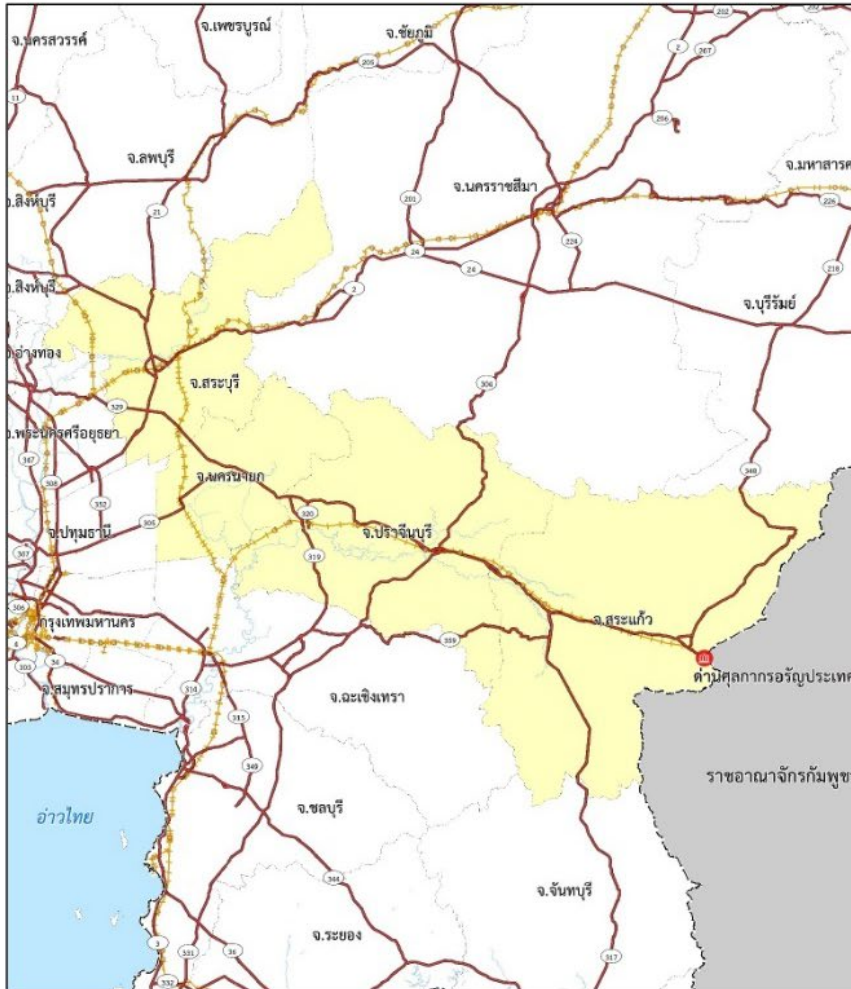
ตัวชี้วัดและแนวทางการการพัฒนา





ความก้าวหน้า การดำเนินงาน

พื้นที่ของด่านศุลกากรอรัญประเทศ จ.สระแก้ว



สำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างวันที่ 3-6 ตุลาคม 2565

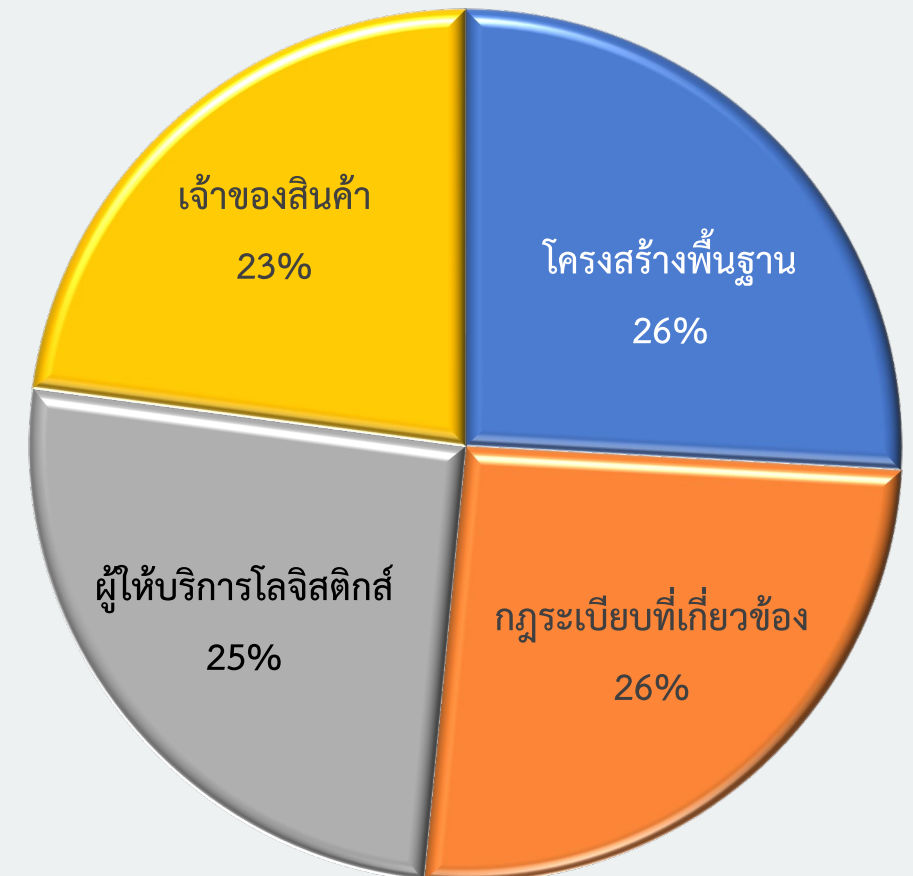


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 20 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 6 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 3 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 9 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

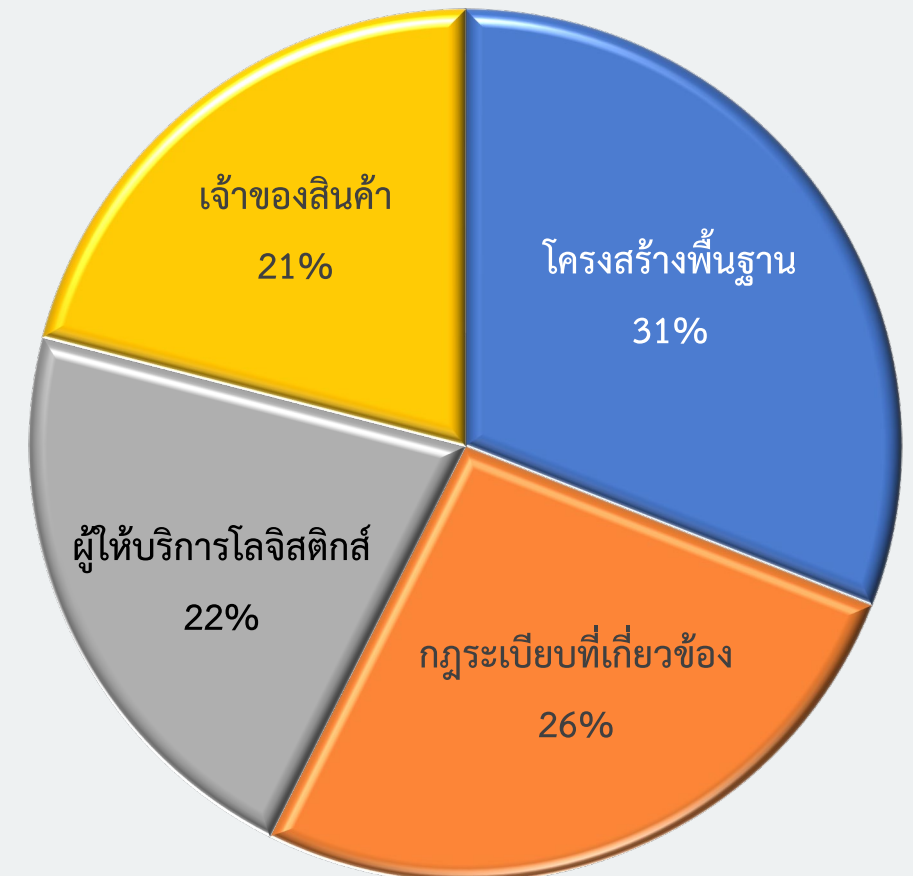


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 44 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 2 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 3 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 39 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

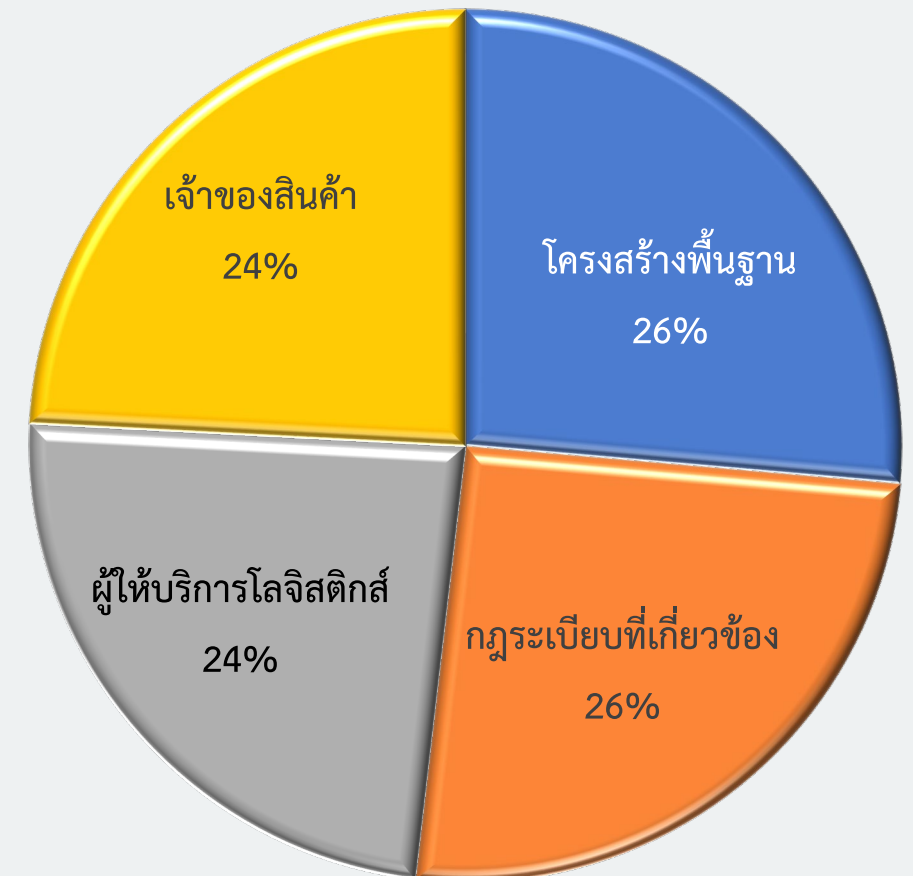


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย

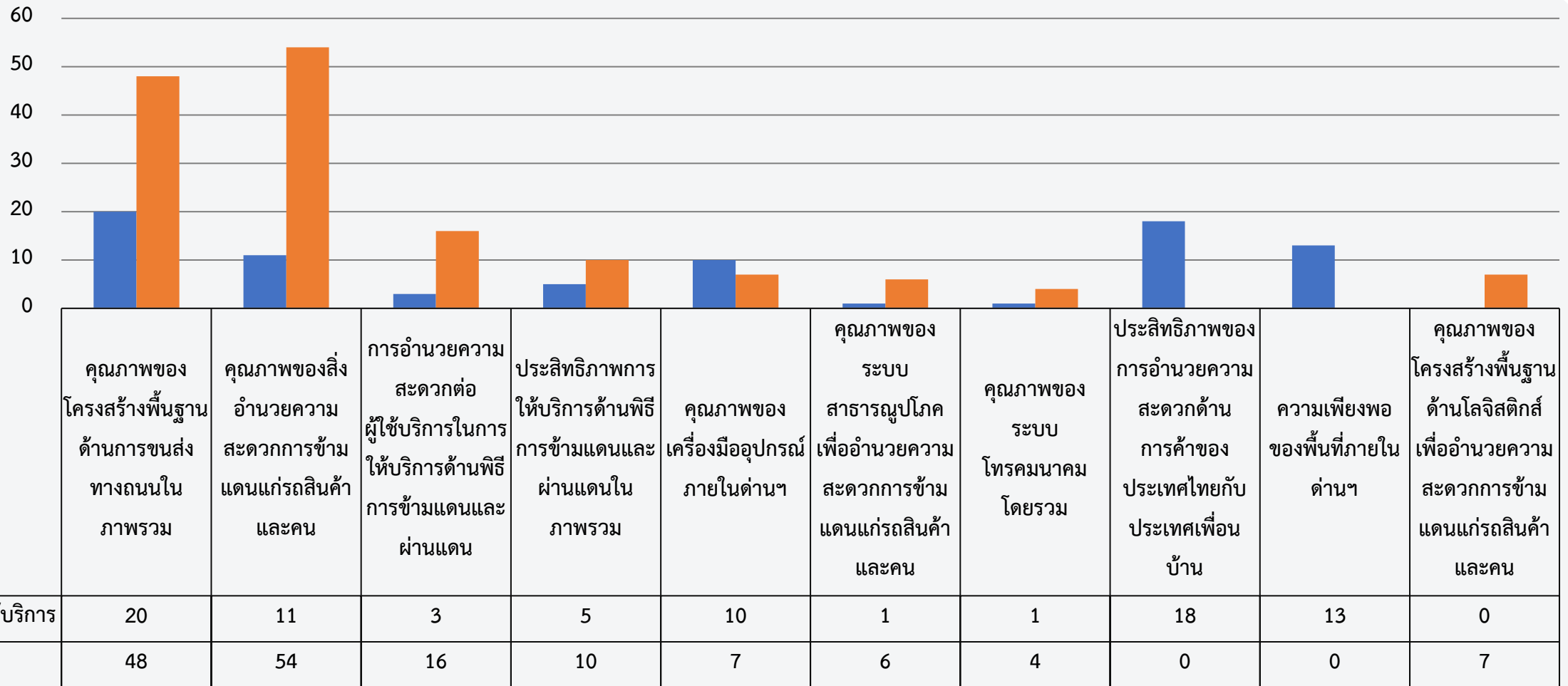
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 12 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



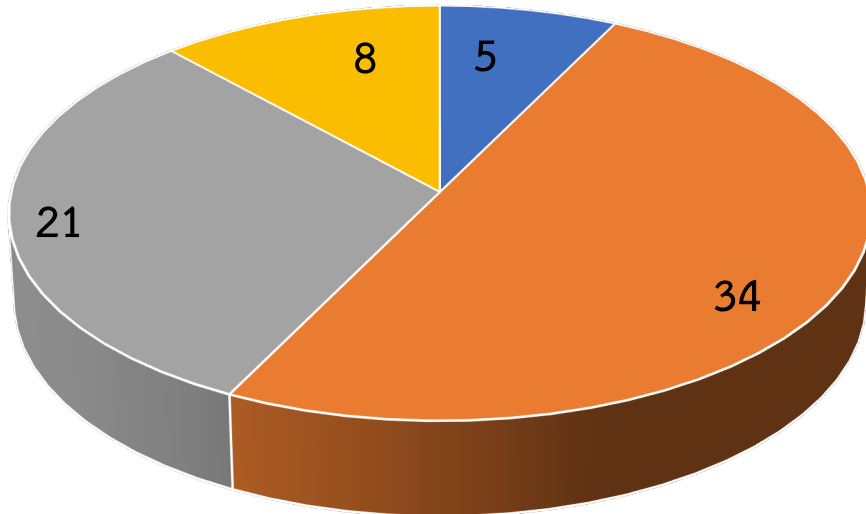
ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.801	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.206	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้วและยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.190	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.235	ยังไม่ข้อมูลการประเมิน
คะแนนรวมของพื้นที่	1.108	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ

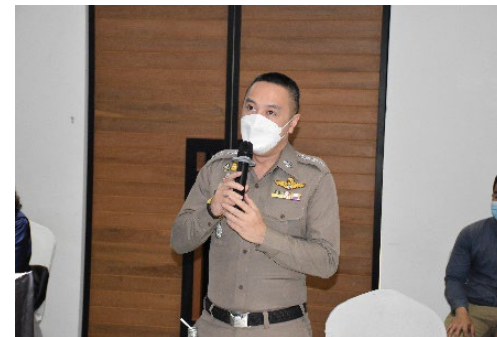


การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม 2565

มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 68 คน



- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- หน่วยงานราชการ
- ผู้ประกอบการ
- บริษัทที่ปรึกษา



ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม

- 1) ระยะเวลาในการคอยเพื่อรอข้ามแดนนาน ส่งผลกระทบทั้งเรื่องค่าเชื้อเพลิง ค่าจ้างคนขับรถ และมลภาวะที่เกิดขึ้น โดยอาจจะมีการนำระบบ IT มาช่วยแจ้งในการรอคิว
- 2) การจัดระเบียบการใช้ถนนของพนักงานขับรถขนส่ง ที่เกิดจากปัญหาการแซงคิวของรถที่รอข้ามแดน จึงเกิดการทะเลาะวิวาทอยู่บ่อยครั้ง สร้างความเดือดร้อนให้แก่ชุมชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 3) ความล่าช้าของการดำเนินพิธีการข้ามแดนของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้รถไทยบางส่วนที่ข้ามไปลงของกลับไม่ทันด่านปิด และยังทำให้เกิดปัญหาารถติดสะสมข้ามมาถึงฝั่งไทย
- 4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ด่านบ้านหนองเอี่ยนที่มีการแยกคนและสินค้า และพื้นที่ Rest Area ที่รองรับปริมาณรถบรรทุก และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เช่น การขนส่งทางรางที่สามารถขนสินค้าได้ครั้งละมากๆ และลดต้นทุน
- 5) พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area หรือ CCA) ก็ขาดความร่วมมือของประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงความไม่สอดคล้องกันของแนวทางปฏิบัติทั้งกฎระเบียบและพิธีการ

การวิเคราะห์ SWOT

จุดแข็ง (Strengths)

- (1) ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ (ทำเลที่ตั้ง) ที่สามารถเชื่อมโยงการผลิตและการขนส่งจากแหล่งบริโภคและจุดกระจายสินค้าภายในประเทศ รวมถึง การกระจายสินค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างไทย กัมพูชา (เสียมเรียบ/พนมเปญ) และเวียดนามตอนใต้ (โฮจิมินห์)
- (2) การคมนาคมทางถนนมีความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่ง (ท่าเรือ/สนามบิน/นิคมอุตสาหกรรม/จุดกระจายสินค้า) มายังจุดผ่านแดนถาวร อ.อรัญประเทศ ที่มีความสะดวกและรวดเร็ว และในปัจจุบันมีการปรับปรุงและขยายช่องทางจราจรในเส้นทางเพื่อลดความแออัดบนท้องถนน ทำให้ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งในเส้นทาง

จุดอ่อน (Weaknesses)

- (1) พื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีความแออัดและคับแคบ อีกทั้งยังแวดล้อมไปด้วยพื้นที่ชุมชนและตลาดโรงเกลือ ก่อให้เกิดข้อจำกัดทางกายภาพทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่หน้าด่านพรมแดนได้
- (2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกยังไม่มีเครื่อง X-ray สินค้า ทำให้อาจเกิดความล่าช้าในกรณีที่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้า
- (3) จำนวนบุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของหน่วยงานกักกันบางหน่วยงาน บริเวณพรมแดนยังมีไม่เพียงพอ
- (4) การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสระแก้วจากผู้ประกอบการเอกชนยังมีจำนวนไม่มาก ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากการที่ภาครัฐให้สิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษในการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มากกว่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

โอกาส (Opportunities)

- (1) มีการพัฒนาก่อสร้างด่านพรมแดนอีก 2 แห่ง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านป่าไร่-โอเนียง (บ้านป่าไร่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ) และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท (อยู่ในระหว่างการก่อสร้างทั้ง 2 แห่ง) ซึ่งหากมีการเปิดใช้งานในอนาคต จะช่วยลดความแออัดบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก-ปอยเปตรวมทั้งลดระยะเวลาในการข้ามแดนของสินค้า
- (2) ไทยและกัมพูชาได้มีการลงนามบันทึกความร่วมมือร่างความตกลง (MOU) การเดินรถไฟร่วมกันเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ.2562 เพื่อเชื่อมโยงระบบรางระหว่างกรุงเทพ-อรัญประเทศ-ศรีโสภณ-พระตะบอง-กรุงพนมเปญ-โฮจิมินห์ (ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม)

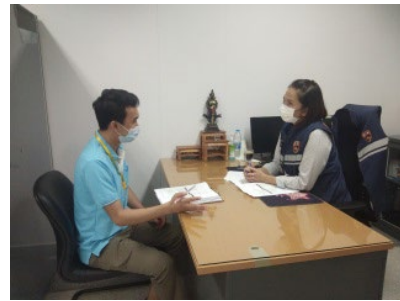
อุปสรรค (Threats)

- (1) ความไม่ชัดเจนด้านนโยบายของทั้งสองประเทศ (ไทยและกัมพูชา) ในด้านการเปิดด่านพรมแดนบ้านป่าไร่-โคโนียง
- (2) ถึงแม้ว่าไทยและกัมพูชาได้มีการลงนามเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีอุปสรรคหลายอย่างที่ทำให้ผู้ประกอบการมีความกังวลและยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะเป็นประเด็นด้านความปลอดภัยในการขับขี่ เนื่องจากมีการขับขี่ด้วยพวงมาลัยที่ต่างกัน ประเด็นด้านการแก้ไขปัญหากรณีเกิดอุบัติเหตุและความครอบคลุมของการประกันภัย เป็นต้น
- (3) กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าของเจ้าหน้าที่กัมพูชา (ขาออกจากไทยเข้าไปยังกัมพูชา) บริเวณด่านพรมแดนฝั่งปอยเปตค่อนข้างล่าช้า

พื้นที่ของด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก



สำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างวันที่ 26-30 กันยายน 2565

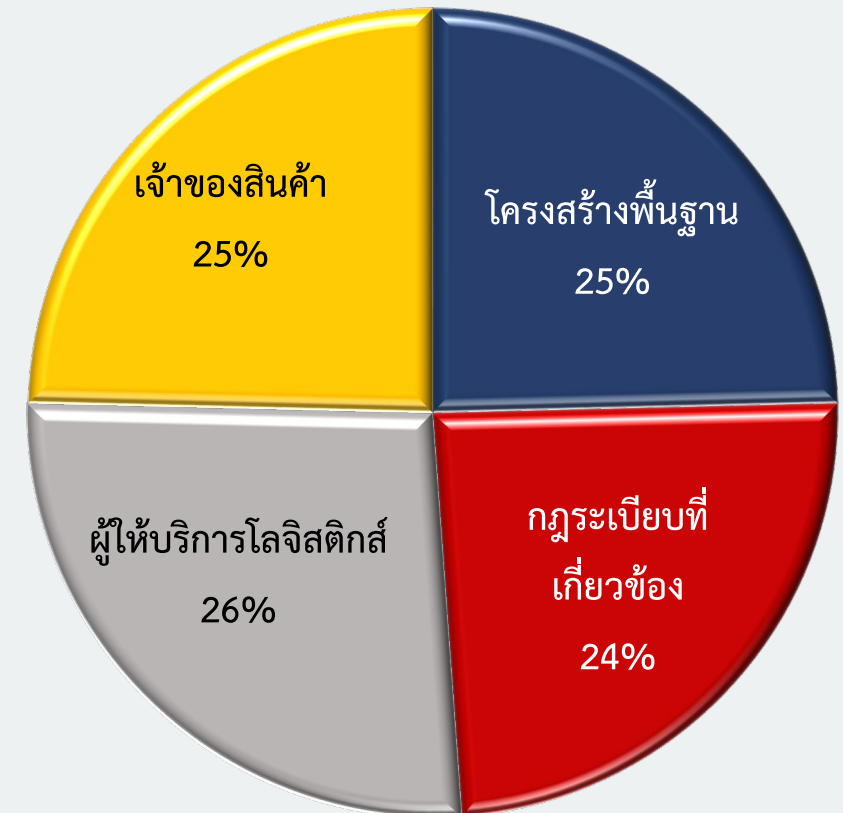


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 13 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

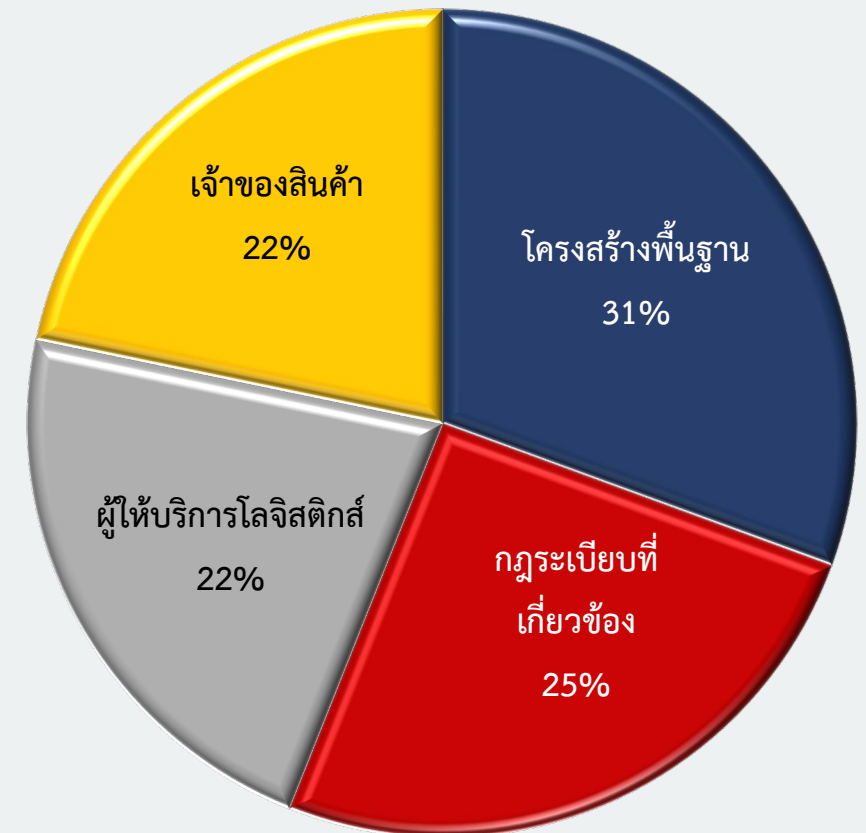


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 93 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 24 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 27 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 42 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

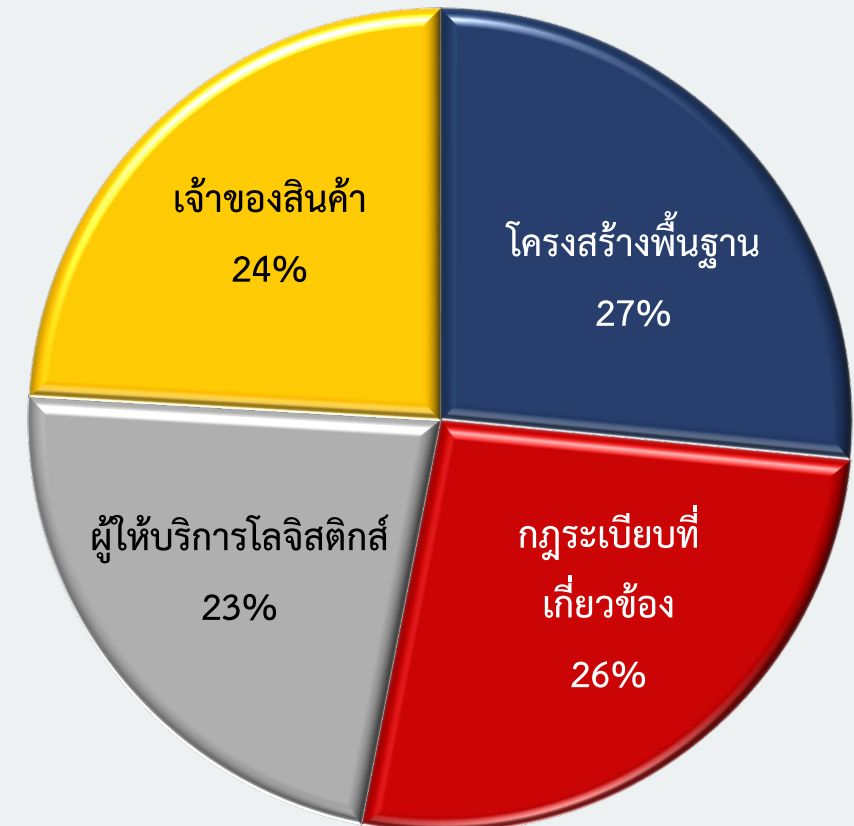


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 8 ราย

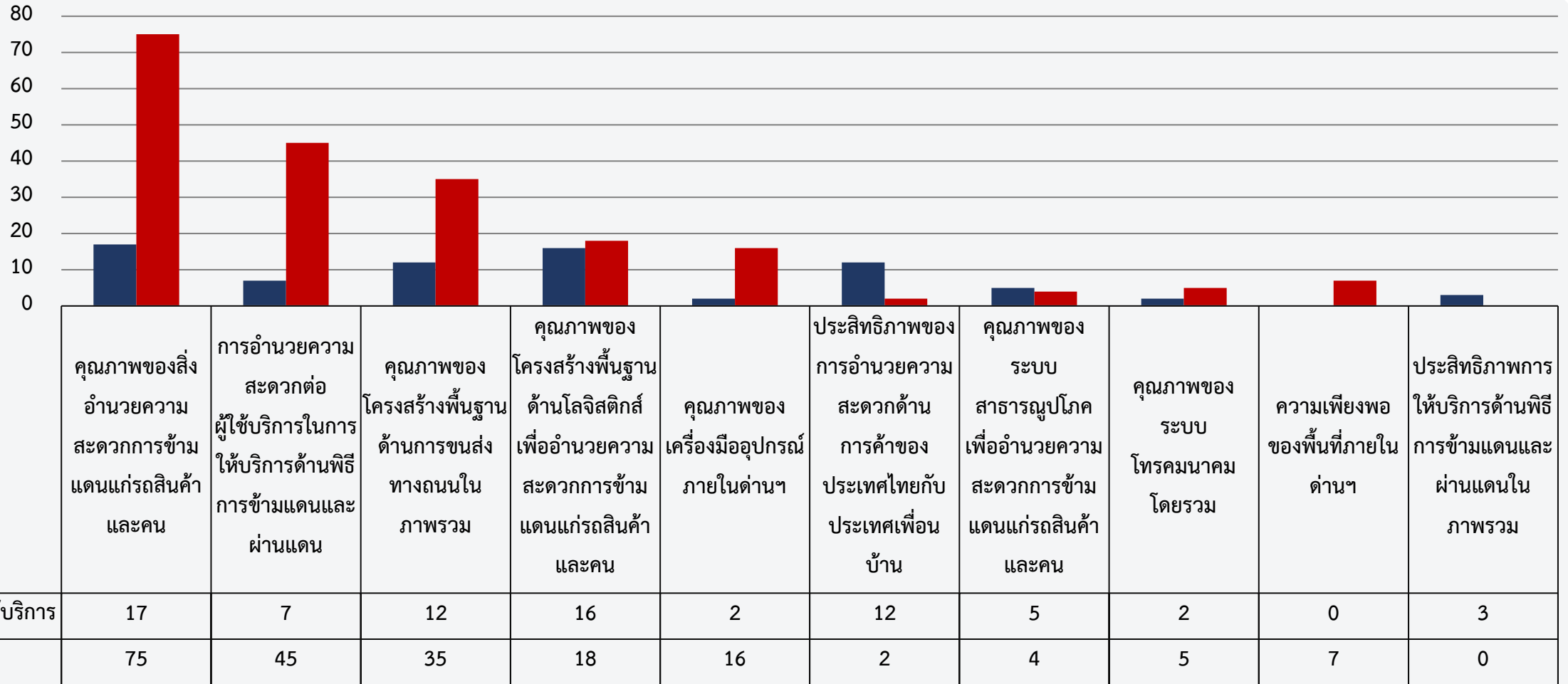
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 8 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



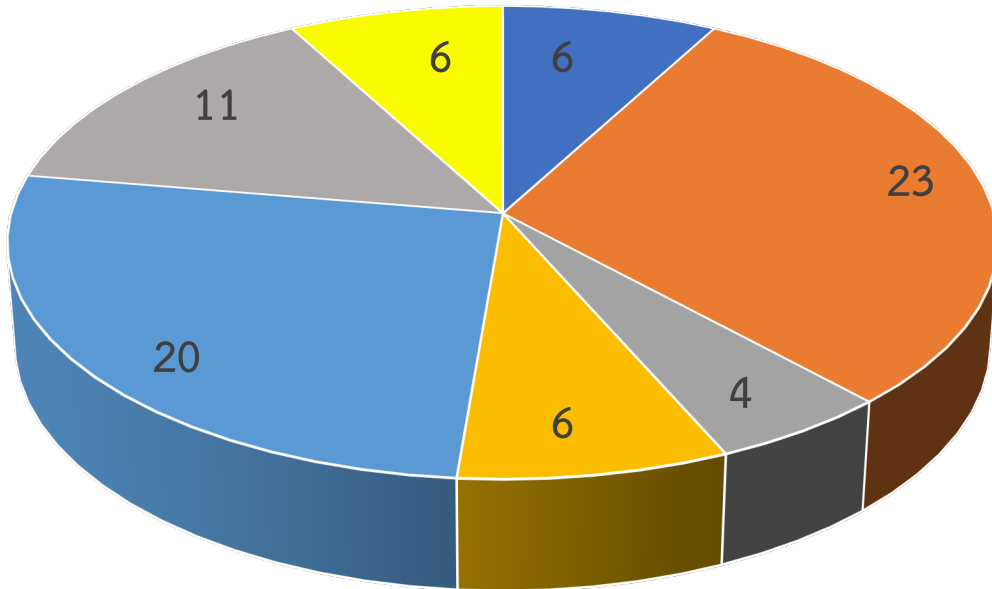
ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.850	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.188	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.157	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	0.917	ควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า
คะแนนรวมของพื้นที่	1.370	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในระหว่างวันที่ 10-11 พฤศจิกายน 2565

มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 76 คน



- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ภาคเอกชน
- ผู้สื่อข่าว
- หน่วยงานราชการ
- องค์กร/สมาคม
- บริษัทที่ปรึกษา



ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม

1. ขอให้สนับสนุนการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนนมอเตอร์เวย์ และเส้นทางรถไฟ
2. ขอให้สนับสนุนการโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ สถานีขนส่งสินค้าฝั่งไทยและการจัดตั้ง Central Lab ในพื้นที่
3. เร่งรัดเรื่องกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ยังไม่เป็นรูปธรรม อาทิ เขตเศรษฐกิจพิเศษในเรื่องผังเมืองรวมของจังหวัด และผังเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ยังไม่แล้วเสร็จ, การขนถ่ายสินค้าของเพื่อนบ้านที่ไม่สามารถดำเนินการในประเทศไทยได้ และการขนย้ายผู้ป่วยข้ามแดน
4. การกระจายอำนาจให้กับทางจังหวัดเพื่อขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลให้ไปสู่จุดหมาย ทั้งเรื่องของการดูแลพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ, สิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการรายใหม่ นอกเหนือจากเฉพาะเพียงรายเดิมเท่านั้น และการเสนองบประมาณในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่

การวิเคราะห์ SWOT

จุดแข็ง (Strengths)

- (1) เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านระหว่างเมียนมาและไทย นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมโยงการค้าไปถึงอินเดียผ่านเมียนมา รวมทั้งสปป.ลาวและเวียดนามผ่านไทย
- (2) มีความพร้อมมากกว่าจุดผ่านแดนระหว่างไทย-เมียนมาแห่งอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ (แม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง) มีสภาพเส้นทางที่ดีตลอดเส้นทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือที่ค่อนข้างพร้อมทั้งฝั่งไทยและเมียนมา
- (3) ด้านแห่งใหม่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปีพ.ศ. 2566 โดยภายในพื้นที่จะมีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือ ซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดนสามารถปฏิบัติหน้าที่และอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

จุดอ่อน (Weaknesses)

- (1) มีจำนวนท่าข้ามเอกชนสำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออกบริเวณลำน้ำเมยซึ่งเป็นพรมแดนทางธรรมชาติในอำเภอแม่สอด 39 ท่า ทำให้ต้องใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานพรมแดนเป็นจำนวนมาก และบางหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้า รวมทั้งการดูแลด้านความมั่นคง
- (2) จำนวนบุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของหน่วยงานกักกันบางหน่วยงานบริเวณพรมแดน ยังมีไม่เพียงพอ
- (3) การใช้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนของสินค้าบริเวณที่เป็นช่องทางธรรมชาติ (นอกเหนือไปจากท่าข้ามเอกชน) ต้องมีการขออนุมัติและควบคุมจากหลายหน่วยงานพรมแดนทั้งจากฝ่ายปกครองและความมั่นคง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสนและความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งการสิ้นเปลืองบุคลากรโดยไม่จำเป็น

โอกาส (Opportunities)

- (1) ผู้นำเข้าเมียนมา นิยมใช้การนำเข้าสินค้าจากไทยไปยังเมียนมาผ่านจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด-เมียวดี เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (เมียวดี-ย่างกุ้ง) อยู่ในสภาพที่ค่อนข้างดีตลอดเส้นทาง
- (2) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ได้สนับสนุนเงินทุนในการปรับปรุงและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ 3 แห่งในเส้นทางเมียวดี-ย่างกุ้ง
- (3) ในอนาคตจะมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ ซึ่งจะสามารถเชื่อมต่อบรรยากาศจากไทยไปยังเมียนมาโดยมีจุดเชื่อมต่อที่เมืองพะอ้น ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางเชื่อมต่อไปยังเมืองย่างกุ้งได้

อุปสรรค (Threats)

- (1) ปัญหาความไม่สงบภายในเมียนมา ทั้งปัญหาด้านการเมืองและปัญหาชนกลุ่มน้อย ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทั้งด้านการค้าและการลงทุน
- (2) ในเส้นทางการขนส่งจากเมียวดี-ย่างกุ้ง มีการตั้งจุดตรวจ 2 จุด ซึ่งเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้น
- (3) จากสถานการณ์ด้านราคาพลังงานที่สูงขึ้น รวมทั้งความเสียหายของระบบสาธารณูปโภคจากสถานการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ ทำให้รัฐบาลเมียนมามีนโยบายการตัดไฟฟ้าโดยเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมงต่อวัน ส่งผลกระทบต่อการค้าและธุรกิจของภาคเอกชนเป็นอย่างมาก
- (4) การนำเข้าสินค้าจากไทยไปยังเมียนมามีกระบวนการในการขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ที่ยุ่งยากและมีการตรวจสอบมากขึ้น
- (5) สถานการณ์ค่าเงินจ๊าด (Kyat) ในปัจจุบันมีความผันผวนสูงมาก ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าระหว่างไทยและเมียนมา
- (6) ค่าขนส่งสินค้าระหว่างจากเมียวดีไปยังพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน (เมาะละหม่าง/ย่างกุ้ง/มัณฑะเลย์) มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง
- (7) โครงสร้างการเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมต่างๆ ของสินค้าระหว่างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 และท่าข้ามสินค้าเอกชน (ริมแม่น้ำเมย) ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้สินค้าบางประเภทยังนิยมใช้ช่องทางการข้ามแดนบริเวณท่าข้ามสินค้าเอกชน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า

พื้นที่ของด่านศุลกากรสะเตาและปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

- สํารวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา
ในระหว่างวันที่ 10-11 ตุลาคม 2565
- สํารวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ด่านสะเตา จ.สงขลา
ในระหว่างวันที่ 12-13 ตุลาคม 2565
- จัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในระหว่างวันที่ 20-22 พฤศจิกายน 2565
- ผลการศึกษาของทั้ง 2 พื้นที่นี้ ที่ปรึกษาจะขอนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป



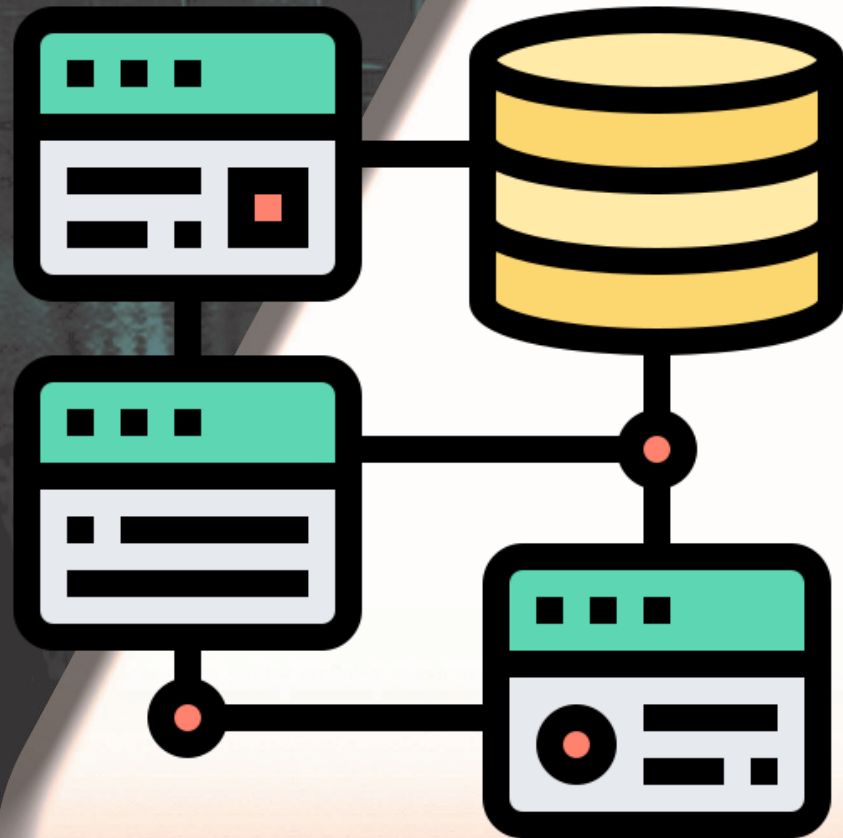
การศึกษาดูงานที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์





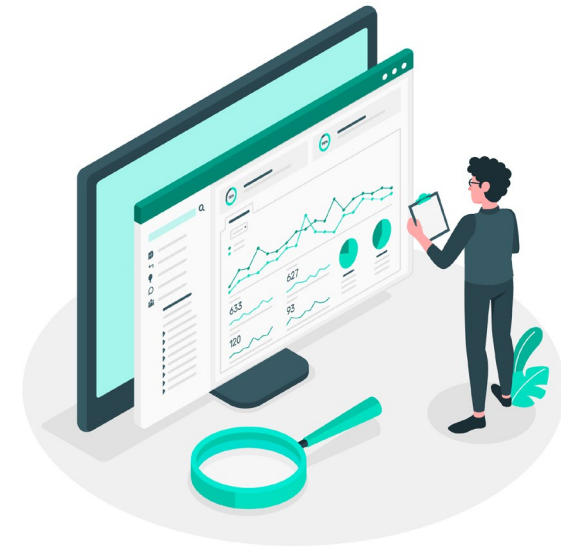
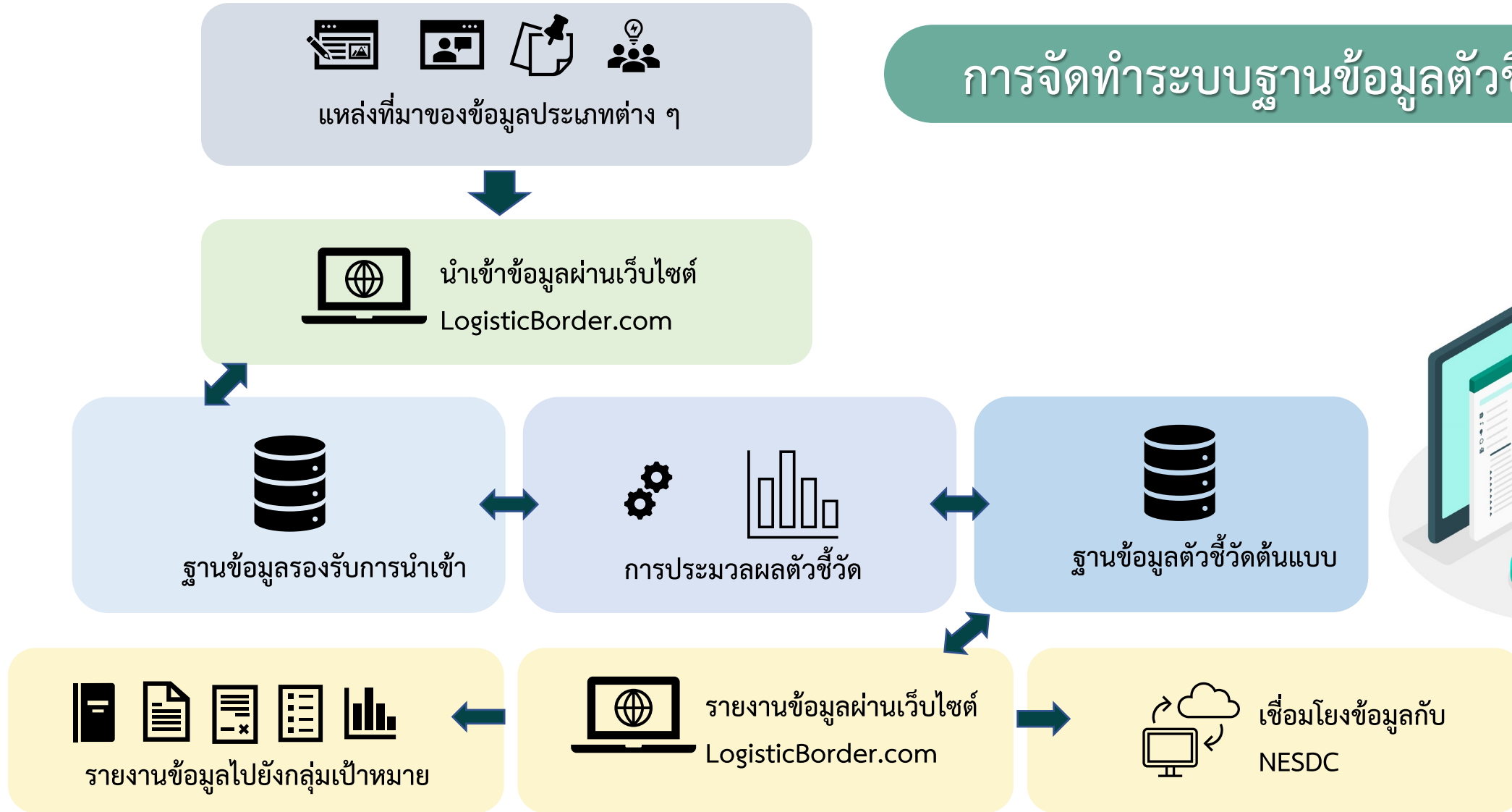
การศึกษาดูงานที่ Perlis Inland Port (PIP)





การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ และการจัดทำระบบฐานข้อมูล

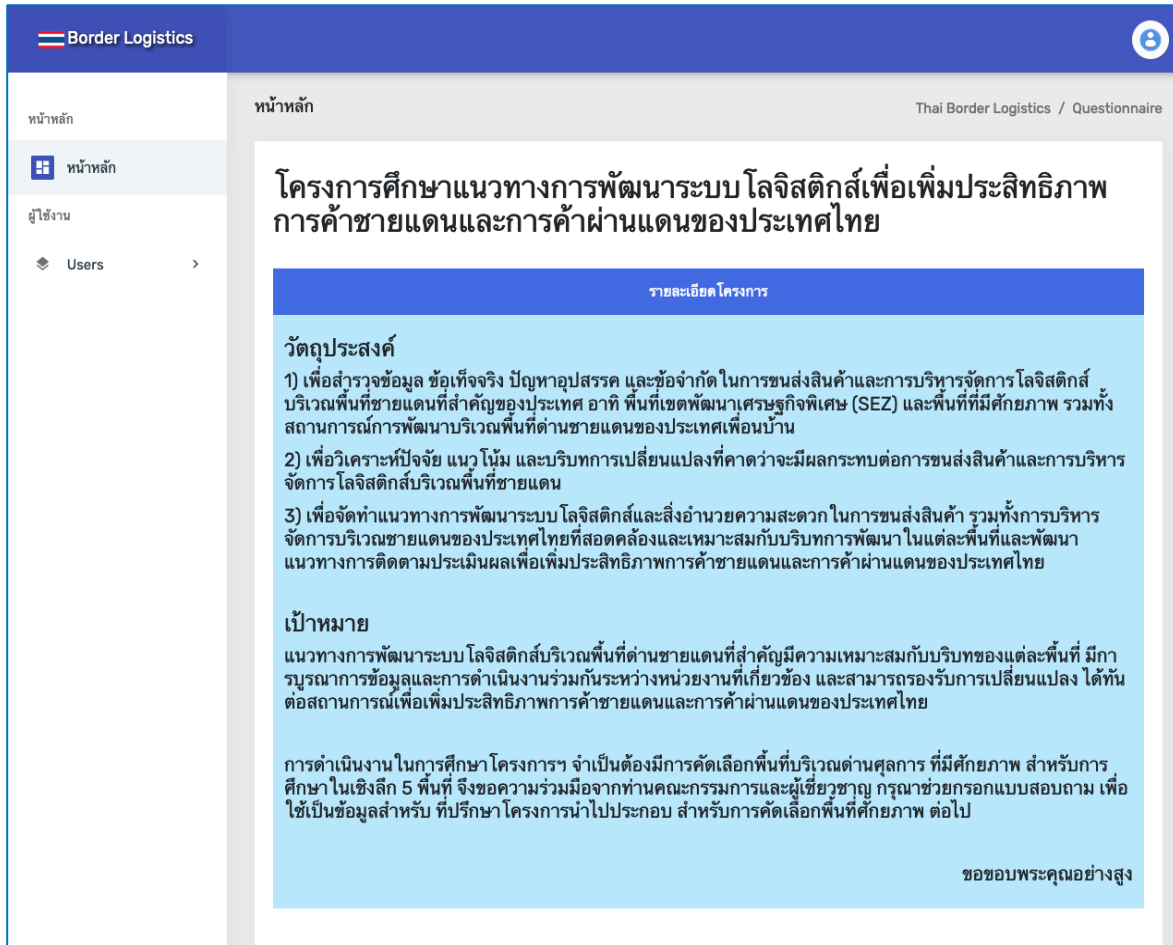
การจัดทำระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบ





Interface การเข้าสู่ระบบสำหรับกรอกข้อมูล

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



ตัวอย่างแบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร ผ่านระบบออนไลน์

Border Logistics

หน้าหลัก

หน้าหลัก

ผู้ใช้งาน

Users

แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร

Thai Border Logistics / Questionnaire

แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร

ข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจ

คำชี้แจง: ข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจจะใช้ในการประมวลผลแบบสำรวจนี้เท่านั้น และจะไม่ถูกเปิดเผยในทุกรณี (* ต้องระบุข้อมูล)

ชื่อ - นามสกุล ผู้ให้ข้อมูล *

ตำแหน่ง *

ชื่อหน่วยงาน *

เบอร์โทร *

อีเมล *

ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ *

จังหวัด *

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

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบ ในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบ โทรคมนาคม โดยรวม 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) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบ ในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบ โทรคมนาคม โดยรวม เป็นอย่างไร		
<input type="radio"/>	0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องแยกชเรย์สินค้า เป็นอย่างไร		
<input type="radio"/>	0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

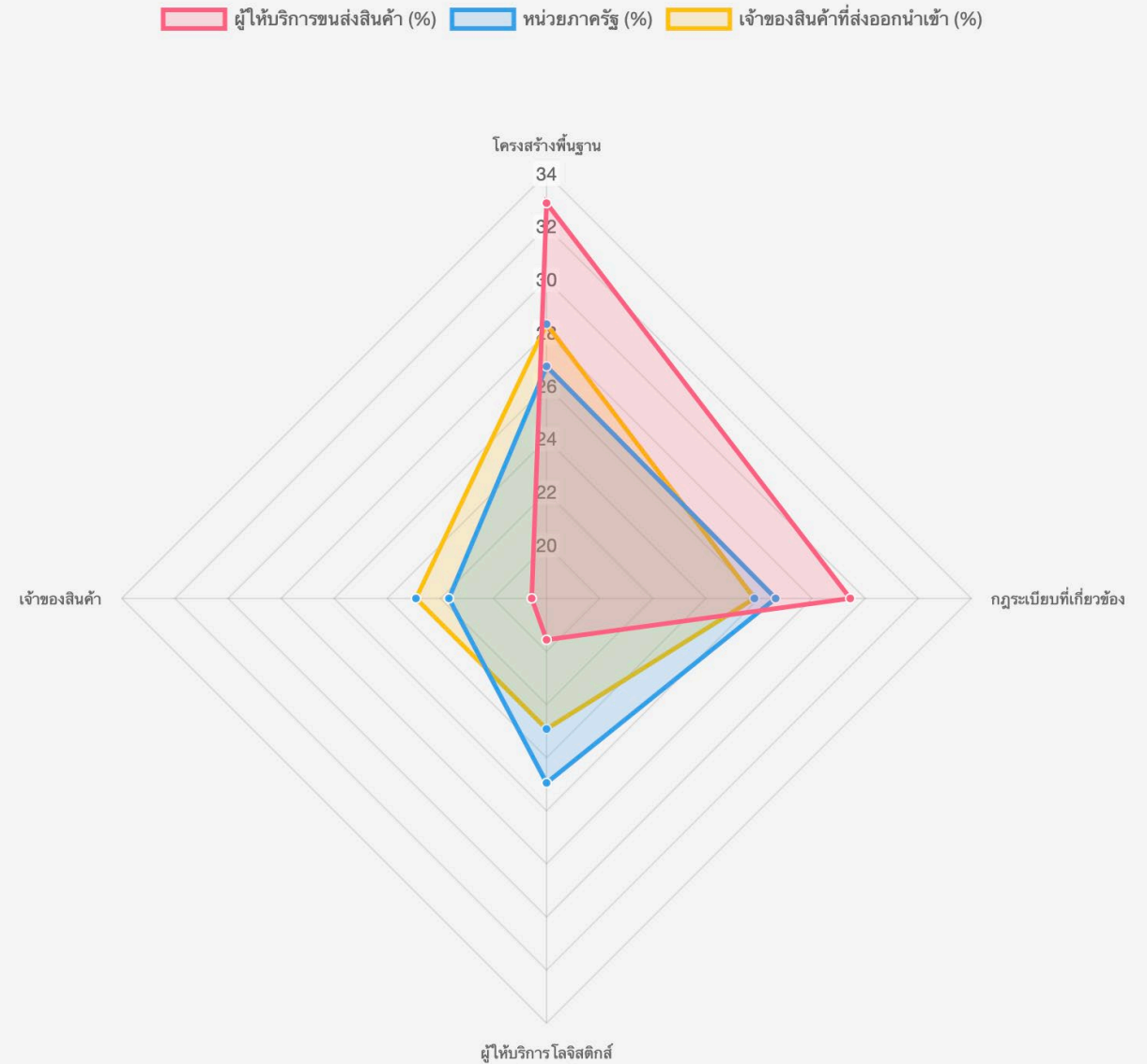
3. ท่านคิดว่าความพร้อมของ โครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร		
<input type="radio"/>	0	ความพร้อมมากกว่านี้
<input type="radio"/>	1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
<input type="radio"/>	2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

การประมวลผลและรายงานผลข้อมูล

ตัวอย่างการนำเสนอผลการประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

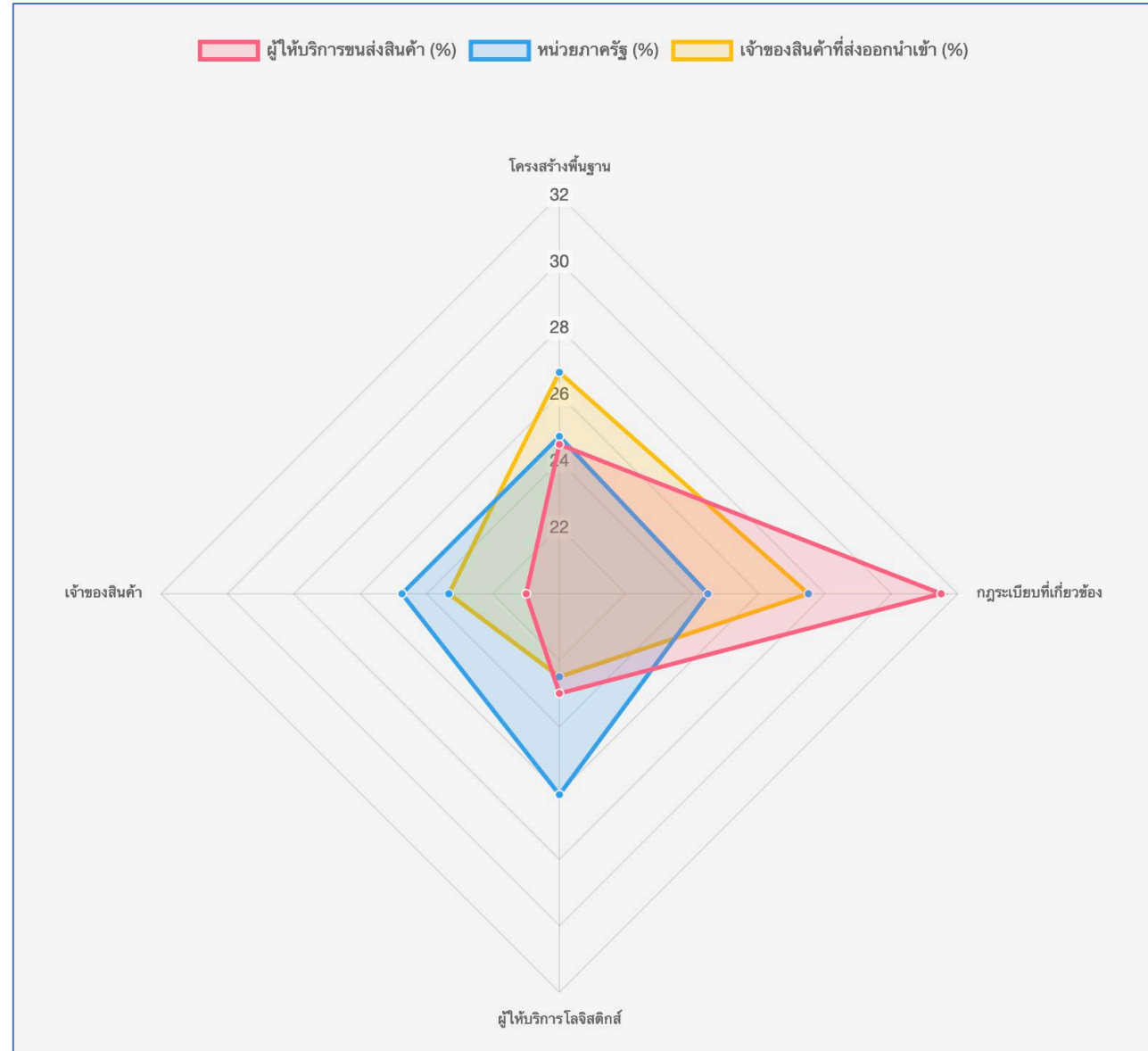
ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.747	ควรมีการปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน และผ่านแดน ให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.214	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.467	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.167	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและ สามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้น ตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.149	หากสามารถปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่ สูงขึ้นตามไปด้วย



การประมวลผลและรายงานผลข้อมูล

ตัวอย่างการนำเสนอผลการประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านศุลกากรแม่สอด

ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.663	ควรมีการปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวก ในการข้ามแดน และผ่านแดน ให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.231	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพ ในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุง ให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์	1.037	มีประสิทธิภาพ ในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่ม ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	0.889	มีประสิทธิภาพ ในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและ สามารถลดระยะเวลา การส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้น ตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	0.955	หากสามารถปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน ให้ดีขึ้น ก็จะส่งผล ให้ประสิทธิภาพของพื้นที่ สูงขึ้นตามไปด้วย





เว็บไซต์สำหรับการนำเสนอข้อมูลของโครงการ
(<https://thaiborderlogistics.com>)





จบการนำเสนอ