



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
Office of the National Economic and Social Development Council

# โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

นำเสนอรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2  
กุมภาพันธ์ 2566



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



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

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย

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
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพของพื้นที่ชายแดน
- 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

# ชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ

| ข้อคิดเห็น   | การดำเนินการ   |
|--|--|
| <p>1) ตรวจสอบและปรับปรุงข้อมูลในรายงานการศึกษาให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกัน อาทิ แผนที่(หน้า 1-16) และข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศไทย(หน้า 3-63 และ 3-64)มูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในตารางหน้า 3-74 และตารางหน้า 3-92</p>  | <p>ดำเนินการตรวจสอบและปรับแก้ข้อมูลข้อต่างๆใน แผนที่ ให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งในบทที่ 1 และ บทที่ 3<br/>ตรวจสอบข้อมูลมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน เพิ่มเติมในรายรายละเอียด ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3.2</p>  |
| <p>2) การกำหนดแนวทางและรายละเอียดในการศึกษาเชิงลึก ควรเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวทางและกระบวนการวิเคราะห์ประเด็นสำคัญหรือปัจจัยสนับสนุนต่างๆที่ได้จากการดำเนินการแล้ว เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาเชิงลึกในการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เป้าหมายให้มีความชัดเจน เป็นรูปธรรม และเป็นไปตามระยะเวลาของการศึกษาที่กำหนดไว้ สำหรับใช้เป็นต้นแบบแนวทางการวิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาพื้นที่เป้าหมายในการศึกษา และใช้เป็นพื้นฐานเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาปัจจัยแห่งความสำเร็จ ตลอดจนการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้มีความเหมาะสมต่อการยกระดับและการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศตามขอบเขตการศึกษาที่กำหนดไว้</p> | <p>นำเสนอรูปภาพแสดงกระบวนการการศึกษาเชิงลึก ตั้งแต่ขั้นตอนการเก็บข้อมูล (รูปที่ 5.1-2) จนไปถึงการนำเสนอแนวทางการพัฒนาที่มี 3 ระดับตั้งแต่ระดับการกำหนดตัวชี้วัด การพัฒนาศักยภาพพื้นที่เป้าหมาย และตัวชี้วัดระดับประเทศ (ตารางที่ 5.4.2-1) เพื่อการนำเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายในระดับพื้นที่และระดับประเทศในลำดับต่อไป</p>  |
| <p>3) การสำรวจข้อมูลและลงพื้นที่ ควรให้ความสำคัญกับการลงพื้นที่บริเวณด่านในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสำรวจข้อมูล สภาพโครงสร้างพื้นฐาน หรือการดำเนินการในปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการขนส่ง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชิงลึกของประเทศเพื่อนบ้าน</p>  | <p>ได้ให้ความสำคัญกับพื้นที่บริเวณด่านในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้ไปสำรวจพื้นที่ประเทศมาเลเซีย และ สปป.ลาว เพื่อสำรวจข้อมูลสภาพโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินการในปัจจุบัน สำหรับพื้นที่ประเทศเมียนมาและกัมพูชาที่ไม่ได้ลงสำรวจพื้นที่จริง ที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลทุติยภูมิทั้งส่วนของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศประกอบไว้ในรายงาน บทที่ 3 การรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่ง</p> |

## ชี้แจงประเด็น ข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ(ต่อ)

| ข้อคิดเห็น   | การดำเนินการ   |
|--|--|
| <p>4) ควรปรับปรุงแบบสอบถาม(Questionnaires) ให้ผู้เกี่ยวข้องประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดยควรมีรายการหรือแจกแจงรายละเอียด ”โครงสร้างพื้นฐาน” ให้ชัดเจนว่าโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวหมายถึง Infrastructure หรือ Facilities นอกจากนี้ควรแจกแจงข้อมูลและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสำรวจให้ชัดเจน</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- แบบสอบถามได้ปรับใช้แนวคิดของ CPMM ที่มีการแบ่งประเด็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างชัดเจน</li> <li>- ข้อมูลที่ได้รับจากสำรวจจะเป็นความเห็นของผู้ให้ข้อมูล ซึ่งจะนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนารายพื้นที่ต่อไป โดยจะต้องทำการสังเคราะห์ข้อมูลว่าเป็นส่วนของความต้องการ (Want) หรือเป็นสิ่งที่จำเป็น (Need) สำหรับการวิเคราะห์ด้วยเช่นกัน</li> </ul>   |
| <p>5) ควรเพิ่มเติมข้อมูลเชิงปริมาณที่เป็นรูปธรรม เช่น จำนวนรถผ่านเข้า-ออก ปริมาณสินค้าระยะเวลาที่ใช้ในพิธีศุลกากร และความถี่ ที่ผู้ประกอบการต้องใช้บริการ เป็นต้น เพื่อประกอบการวิเคราะห์การศึกษาและการจัดทำข้อเสนอแนะและกำหนดแนวนโยบายต่อไป</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในรายงานได้มีการนำเสนอถึงมูลค่าและปริมาณสินค้าในบทที่ 3</li> <li>- สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในพิธีศุลกากรและค่าใช้จ่ายอยู่ระหว่างการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำเสนอในรายงานฉบับต่อไป</li> </ul>   |
| <p>6) การสรุปผลการคัดเลือกในเชิง Community Flow และควรพิจารณารูปแบบและแนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางรางซึ่งจะเป็นบริบทที่มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยให้ความสำคัญกับการบริการจัดการให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง การสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น การกำหนดอัตราบริการที่เหมาะสม และการสร้างความร่วมมือกับประเทศต่างๆตามแนวเส้นทางขนส่งที่สำคัญ</p> | <p>ในการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ ได้มีการให้ข้อมูลพื้นฐานที่นำเสนอในบทที่ 3 เพื่อให้ผู้ทำการประเมินคัดเลือกพื้นที่ทราบถึงบริบทของแต่ละพื้นที่ก่อนทำการประเมิน ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งข้อมูลพื้นฐานนี้จะถูกนำมาใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่และในเชิงนโยบายภาพรวม ทั้งนี้การขนส่งทางรางก็ถือเป็นหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าข้ามและจะถูกนำมาพิจารณาสำหรับกำหนดแนวทางการพัฒนาของการศึกษานี้เช่นกัน</p> |

## ชี้แจงประเด็น ข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ(ต่อ)

| ข้อคิดเห็น   | การดำเนินการ   |
|--|--|
| 7)เพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูล ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานทั้ง Hardside และ Softside โครงข่ายการพัฒนาและตำแหน่งการเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณพื้นที่ชายแดนปัจจุบัน  | มีการนำเสนอเรื่องกฎระเบียบ (Softside) ที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 และ ข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ (Hardside) ไว้ในบทที่ 3 ของรายงาน |
| 8)เพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูล เชิงสถิติ มูลค่าและปริมาณการค้า สถานการณ์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และศักยภาพที่สำคัญของพื้นที่ที่ได้รับคัดเลือกเพื่อศึกษาเชิงลึก อาทิ ข้อมูลของพื้นที่ด้านศุลกากรอรัญประเทศ | มีการนำเสนอข้อมูลดังกล่าวไว้ในบทที่ 3 ของรายงาน  |
| 9)ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลแผนการพัฒนาภาคในแต่ละภาคให้เป็นปัจจุบันตามที่ได้รับความคิดเห็นจากคณะรัฐมนตรี   | ดำเนินการปรับปรุงรายละเอียดข้อมูล โดยใช้ ข้อมูลแผนพัฒนาภาค ตามมติ ครม.เมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565  |

## ชี้แจงประเด็น ข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ(ต่อ)

| ข้อคิดเห็น  | การดำเนินการ   |
|---|--|
| <p>10) ควรจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและราง รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน Hardware และ Software ที่เป็นรูปธรรมว่าจะต้องดำเนินการอย่างไร และพิจารณาแนวทางการกำหนดให้มีหน่วยงานกลางในการวางแผนและตัดสินใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญ การพัฒนาอย่างรอบคอบและมีความเหมาะสมให้เป็นไปตามปริมาณการใช้งานจริง โดยให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น(Need)</p> | <p>อยู่ระหว่าง การดำเนินการจัดทำข้อเสนอแนะในรายพื้นที่และในเชิงนโยบายภาพรวม โดยจะนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการสังเกตแบบมีส่วนร่วม การสำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยมาบูรณาการ เพื่อทำการวิเคราะห์และระดมสมอง โดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมที่พิจารณาตามกรอบระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 มิติ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เจ้าของสินค้า และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับการพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางในการวางแผนและตัดสินใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญการพัฒนา ซึ่งขอรับไว้พิจารณาเพื่อเพิ่มเติมในการศึกษานี้ด้วยเช่นกัน</p> |
| <p>11) ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาให้ครบทุกมิติ อาทิ ปัญหาด้านสังคม ด้านความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้ชัดเจนว่าจากปัญหาเหล่านั้น หน่วยงานใด หรือ ภาคว่าส่วนใด ควรจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาและขับเคลื่อนการดำเนินงาน รวมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน</p>  | <p>ในการดำเนินการ จะได้ทำการนำข้อมูลที่ได้จากศึกษาทั้งการลงสำรวจพื้นที่และการประชุมกลุ่มย่อย ที่พบได้ว่ามีประเด็นเกี่ยวกับปัญหาด้านอื่น ๆ เช่น สังคม ความมั่นคง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ได้ถูกยกขึ้นมาหารือด้วยเช่นกัน ซึ่งประเด็นที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาเช่นกัน รวมถึง จะได้ทำการพิจารณาระบุหน่วยงานหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ที่ควรจะเป็นผู้รับผิดชอบและขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไป</p>   |
| <p>12) ควรกำหนดแนวทางในการพิจารณาหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่ภาครัฐลงทุนให้มีความเหมาะสม รวมทั้งแนวทางการสนับสนุนให้มีการใช้เทคโนโลยี หรือระบบ Software ต่างๆ เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน อาทิ ระบบแบบ Real-time Monitoring ซึ่งจะช่วยในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน หรือ ลดปัญหาความแออัดด้านการจราจรในพื้นที่</p>     | <p>ตามกรอบระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 มิติ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เจ้าของสินค้า และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะมีความครอบคลุมทั้งในส่วน Soft side และ Hard side แล้ว โดยที่จะพิจารณาถึงแนวทางการสนับสนุนให้มีการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน และระบุหน่วยงานหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ที่ควรจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบและขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไปด้วยเช่นกัน</p>  |

## ประเด็นการนำเสนอ

### เนื้อหาสำคัญในรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

- การจัดกิจกรรมประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1-4
- ผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพและแนวทางการศึกษาเชิงลึก
- แนวทางปฏิบัติที่ดีในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน
- ผลการวิเคราะห์ PESTEL&M
- ผลการวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพ ในเบื้องต้น
- ผลการจัดทำระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด

### ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

- การจัดกิจกรรมประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 5-7
- ผลจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 5-7





### ด้านบุคลากรอรัญประเทศ



วันศุกร์ที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุม Salle de Velo โรงแรมเดอะเวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์  
ปัมพ์ แทร็ค จังหวัดสระแก้ว

### ด้านบุคลากรแม่สอด



วันศุกร์ ที่ 11 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุม แม่สอดบอลรูม โรงแรมเซ็นทารา บาย เซ็นทารา แม่สอด จังหวัดตาก

### ด้านบุคลากรสะเตา-ปาดังเบซาร์



วันอังคาร ที่ 22 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมยูงทอง ชั้น 1 โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา

### ด้านบุคลากรนครพนม-มุกดาหาร



วันศุกร์ 2 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรมเดอะริเวอร์ จังหวัดนครพนม



## ผลการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



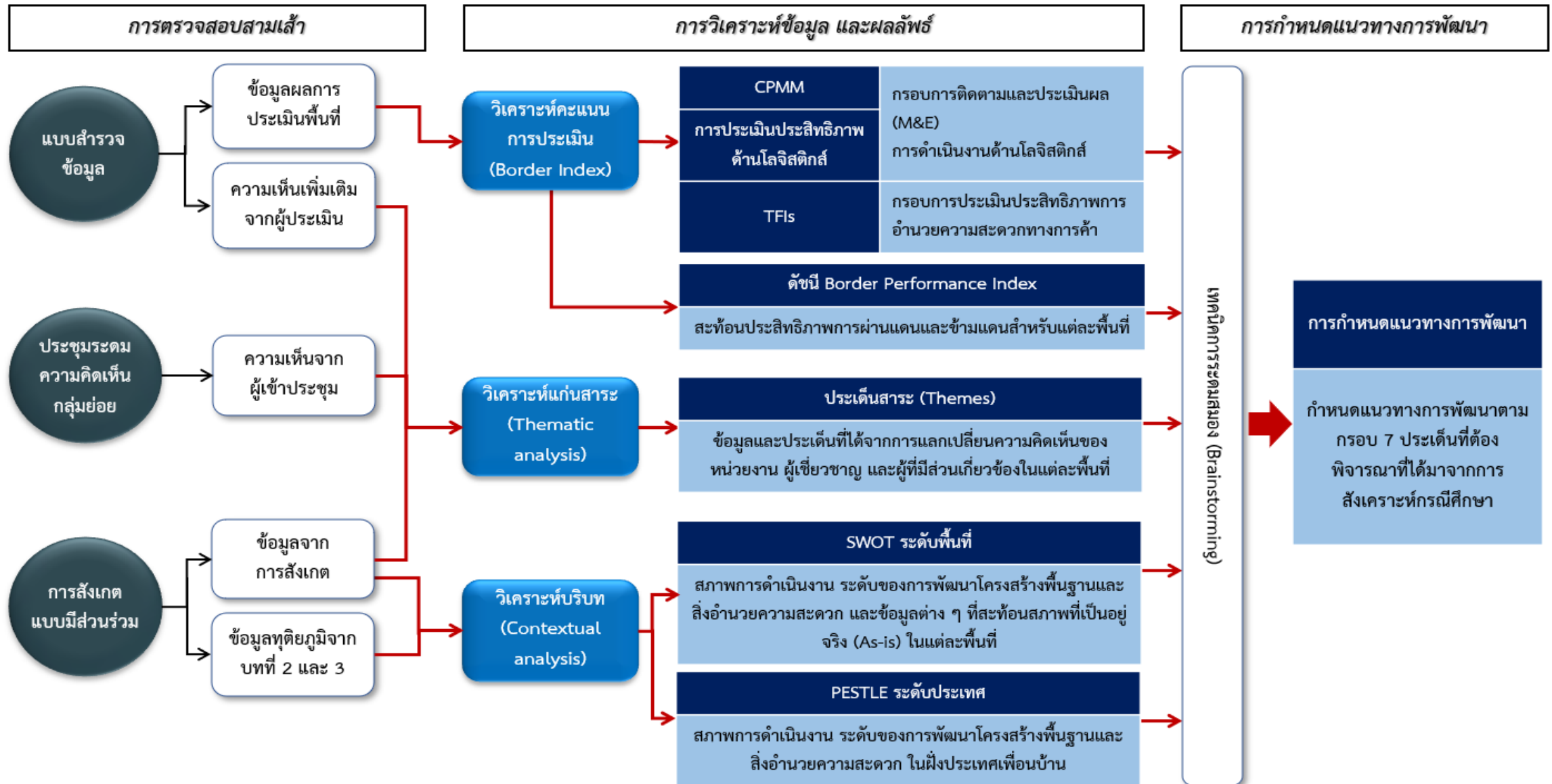




## แนวทางการศึกษาเชิงลึก



# แนวทางการศึกษาเชิงลึก





# แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก การการค้าชายแดน





## 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 รวมถึงกิจกรรมการสร้างความร่วมมือและการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน, การพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน

6

การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

กิจกรรมสนับสนุนที่ดำเนินการโดยภาครัฐที่มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์

การส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า, การพัฒนาพื้นที่เขตประกอบการเสรี, การสนับสนุนธุรกิจ 3PLs-LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

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

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ของ 2 ประเทศ

# แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

| แนวทางการพัฒนา     | กรอบแนวคิด  | แนวทางการพัฒนา  |
|--------------------|---|---|
| ระดับที่ 1 (Micro) | ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่สะท้อนมาจากผลการใช้ตัวชี้วัด CPM ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และตัวชี้วัด TFIs | <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดปัจจัยหรือประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์</li> <li>การเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะของพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่</li> <li>กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่</li> <li>เสนอแนะการให้บริการด้านศุลกากรและบริการภาครัฐอื่น ๆ</li> <li>ราคาค่าบริการที่เหมาะสม และการสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และสอดคล้องกับแนวโน้มการค้า การลงทุน การบริการ และอุตสาหกรรมในพื้นที่</li> </ul> |
|                    | ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่สะท้อนมาจากผลการวิเคราะห์แก่นสาระ (Themes)  |   |
|                    | ผลการวิเคราะห์ SWOT   |   |
|                    | ผลการวิเคราะห์ PESTEL   |   |
| ระดับที่ 2 (Meso)  | ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์   | <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) การพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนของประเทศใน 4 มิติ</li> </ul>   |
| ระดับที่ 3 (Macro) | Border Performance Index  | <ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน เป้าหมาย และตัวชี้วัดรอบ</li> <li>การติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการค้าชายแดน</li> <li>แนวทางการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ</li> </ul>  |





## ผลการวิเคราะห์ PESTLE+M



## ภาพรวมการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย

P

- P1: การเมืองของไทยกับเพื่อนบ้านมีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน
- P2: การไม่ได้รับความร่วมมือจากเพื่อนบ้านในการออกกฎระเบียบหรือปฏิบัติตามกรอบความตกลงการขนส่งและศุลกากรระหว่างประเทศ
- P3: ความไม่แน่นอนของไทยกับเพื่อนบ้านในการเชื่อมโยงแนวเส้นทางการขนส่ง
- P4: นโยบายการพัฒนาพื้นที่และระบบโลจิสติกส์ของไทยกับเพื่อนบ้านในบางพื้นที่มีลักษณะแข่งขันระหว่างกัน
- P5: การไม่สามารถใช้วิธีปฏิบัติเดียวกันได้ทั้งหมดในการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- P6: การบูรณาการการทำงานในพื้นที่ชายแดน

EC

- EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้านเติบโตอย่างต่อเนื่อง
- EC2: ความตกลงการค้าเสรีและความตกลงอำนวยความสะดวกทางการค้า
- EC3: การพัฒนาพื้นที่ชายแดนเป้าหมายต้องทำที่ละพื้นที่เพื่อให้เห็นผลสัมฤทธิ์

S

- S1: การพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต้องใช้เวลาาน
- S2: สัดส่วนของวัยแรงงานไทยลดลง โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนที่มีเศรษฐกิจในพื้นที่น้อย

T

- T1: ไทยและเพื่อนบ้านมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกทางการค้า
- T2: มีเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้ติดตามประสิทธิภาพการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

L

- L1: การปฏิบัติตามกฎหมายของไทยกับเพื่อนบ้านยังไม่เคร่งครัด
- L2: กฎระเบียบไทยไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- L3: มีกรอบความตกลงระหว่างประเทศในเวทีพหุภาคีและทวิภาคีที่สามารถใช้อ้างอิงได้

EN

- EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนและโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

M

- M1: การยกระดับการพัฒนาด่านพรมแดนหรือพื้นที่ชายแดนต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาความมั่นคงแห่งชาติ



## ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับกัมพูชา

P

- P1: การเมืองของไทยกับกัมพูชามีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่ต่างกัน
- P2: ประสิทธิภาพของไทยกับกัมพูชาในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล
- P3: ความไม่ชัดเจนของเขตแดนไทยกับกัมพูชา
- P4: ความต้องการในการจัดตั้งสถานกงสุลใหญ่ในพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญ

EC

- EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาเติบโตอย่างต่อเนื่อง
- EC2: ไทยกับกัมพูชามี SEZ และนิคมอุตสาหกรรมที่ไม่ห่างกันมาก
- EC3: ดันทุนข้ามแดนระหว่างกันยังมีสูง
- EC4: โอกาสใหม่จากการขนส่งทางรางระหว่างไทยกับกัมพูชา

S

- S1: มีการทุจริตในการทำงาน
- S2: ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่ดีของไทยกับกัมพูชา

T

- T1: ไทยและกัมพูชามีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกทางการค้า
- T2: มีเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการขนส่ง

L

- L1: การปฏิบัติตามกฎหมายของไทยกับเพื่อนบ้านยังไม่เคร่งครัด
- L2: กฎระเบียบไทยและกัมพูชาไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- L3: มีการใช้ประโยชน์จาก ICBTA ภายใต้ GMS

EN

- EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนและโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

M

- M1: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชา
- M2: กลไกความร่วมมือการพัฒนาชายแดนไทยกับกัมพูชาที่มีอยู่หลากหลาย



## ภาพรวมการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับ สปป.ลาว

P

- P1: การเมืองของไทยกับ สปป.ลาว มีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน
- P2: ประสิทธิภาพของไทยกับ สปป.ลาว ในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล
- P3: นโยบายการพัฒนา Transshipment Center ของไทยกับ สปป.ลาว ในบางพื้นที่มีลักษณะแข่งขันกัน
- P4: ความไม่แน่นอนด้านวิธีปฏิบัติของ สปป.ลาว ในการอนุญาตให้นำรถบรรทุกไทยเข้าไปในดินแดน

EC

- EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เติบโตอย่างต่อเนื่อง
- EC2: ไทยกับ สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวรอยู่หลายแห่ง
- EC3: การให้บริการรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน

S

- S1: มีการทุจริตในการทำงาน
- S2: ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่ดีของไทยกับกัมพูชา
- S3: การขาดแคลนแรงงาน

T

T1: ไทยและกัมพูชามีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกทางการค้า

L

- L1: การปฏิบัติตามกฎหมายของไทยกับเพื่อนบ้านยังไม่เคร่งครัด
- L2: มีการใช้ประโยชน์จาก IICBTA ภายใต้อาณัติ GMS

EN

EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนและโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

M

M1: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับ สปป.ลาว



## ภาพรวมการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับมาเลเซีย

P  
EC  
S  
T  
L  
EN  
M

P1: การเมืองของไทยกับมาเลเซียมีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน  
P2: ประสิทธิภาพของไทยกับมาเลเซียในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล  
P3: ไทยกับมาเลเซียมีแผนจัดทำความร่วมมืออำนวยความสะดวกด้าน Supply Chain ของสินค้าเกษตร (ยางพารา) แต่ยังคงขาดการทำงานให้เกิดการเกื้อกูลและเสริมกัน

EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียเติบโตอย่างต่อเนื่อง  
EC2: จุดต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ผ่านด่านพรมแดนภาคใต้ส่วนใหญ่อยู่ในภาคกลางและตะวันออก  
EC3: LSP มีจำนวนมากและมีความเชี่ยวชาญ  
EC4: ไทยกับมาเลเซียมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอย่างเพียงพอ แต่ต้องการการประสานงานกันเพื่อให้ขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพ

S1: มีการทุจริตในการทำงาน  
S2: การขาดแคลนแรงงาน

T1: ไทยและมาเลเซียมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกทางการค้า  
T2: มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจจับบริเวณพื้นที่ชายแดน

L1: การปฏิบัติตามกฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง  
L2: ไทยกับมาเลเซียยังไม่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งทวิภาคี  
L3: ขาดการจัดระเบียบบรรทัดะเบียนสองสัญชาติ  
L4: เป็นพื้นที่นำร่องโครงการ ASEAN Customs Transit

EN1: มีความพร้อมต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ข้ามแดนทางบก

M1: ความไม่สงบในภาคใต้เริ่มมีการขยายพื้นที่มายังเขตเศรษฐกิจชายแดนภาคใต้  
M2: การมีกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงและการพัฒนาชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย



## ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับเมียนมา

P  
E  
C  
S  
T  
L  
E  
N  
M

P1: การเมืองของเมียนมาที่ยังไม่มีเสถียรภาพ  
P2: ประสิทธิภาพของไทยกับเมียนมาในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล  
P3: เมียนมาให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนหน่วยงานรองรับการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศมากขึ้น

EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมาเติบโตอย่างต่อเนื่อง

S1: มีการทุจริตในการทำงาน  
S2: การมีส่วนร่วมของเอกชนในการปรับแก้กฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

T1: ไทยและเมียนมามีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกทางการค้า

L1: การปฏิบัติตามกฎหมายไม่เคร่งครัด  
L2: มีกฎระเบียบการนำเข้าที่แตกต่างกันระหว่างการนำเข้าสินค้าผ่านแดนทางบกกับทางทะเลและอากาศ  
L3: มีการใช้ประโยชน์จาก ICBTA ภายใต้ GMS  
L4: การประเมินราคาและพิธีการศุลกากรของไทยกับเมียนมายังแตกต่างกัน

EN1: การพัฒนาเส้นทางขนส่งขนาดใหญ่ไปยังบางพื้นที่ชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้

M1: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับเมียนมา  
M2: การมีกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงและการพัฒนาชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา

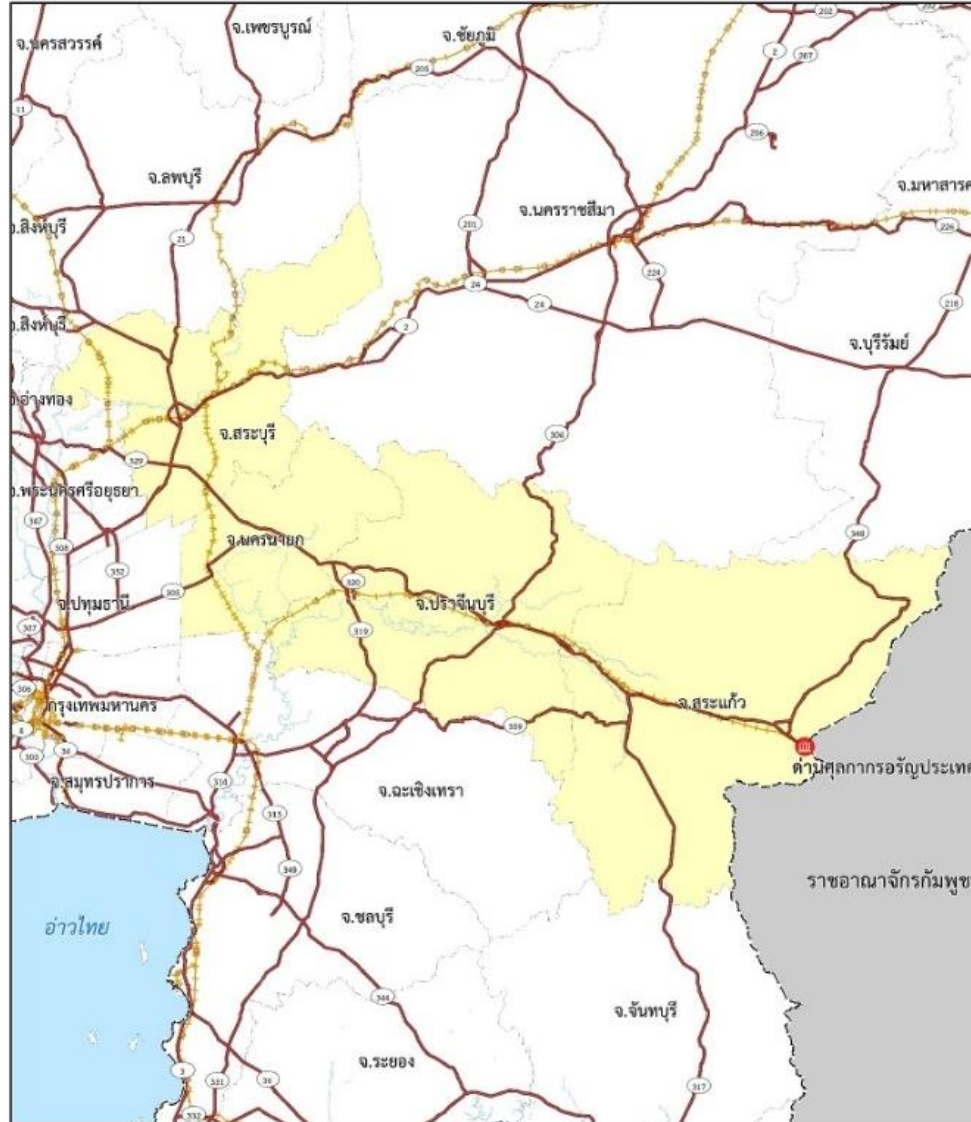




## ผลการศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ศักยภาพ



# 1. พื้นที่จังหวัดสระแก้วในภาคตะวันออก



1. สถานีตำรวจรถคลองลึก



2. ตลาดโรงเกลือ



3. ด่านศุลกากรอรัญประเทศ(แห่งใหม่)



4. ด่านพรมแดนคลองลึก



5. สะพานมิตรภาพ ไทย-กัมพูชา



6. บขส.ตลาดโรงเกลือ



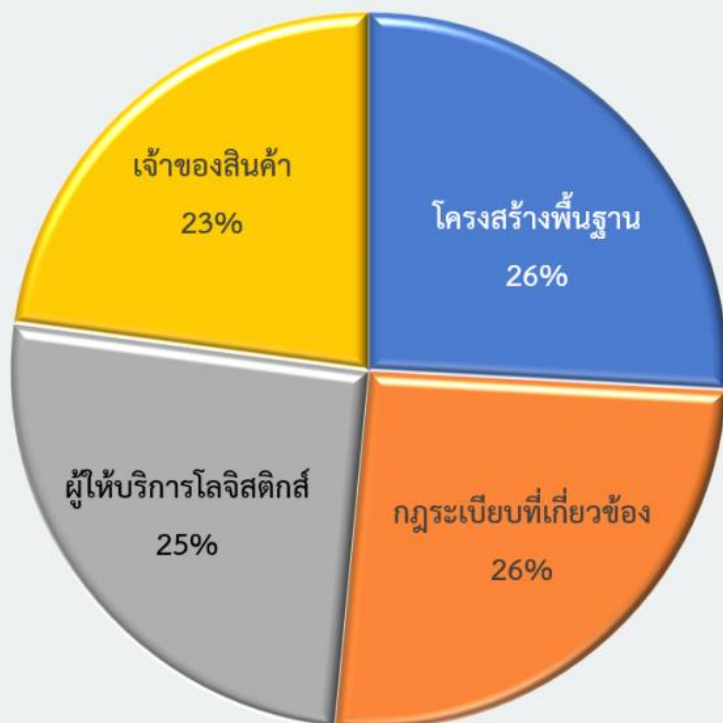
## 1.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

| มิติ             | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม   |
|------------------|---|--|
| โครงสร้างพื้นฐาน | <p><b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ถนนบางช่วงไม่มีคุณภาพ (หลุม บ่อ) ทั้งฝั่งไทยและฝั่งเพื่อนบ้าน</li> <li>ขาดแคลนเครื่อง x-ray บางครั้งต้องให้นายตรวจช่วย</li> <li>พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ช่องทางขนส่งสัตว์รวมกับช่องทางขนส่งสินค้า, ช่องรถบรรทุก-คนผ่านที่เดียวกัน, สถานที่ทำงานของ อย. ไม่เพียงพอ) ในขณะที่ด่านใหม่ที่บ้านไร่ก็ไกล</li> <li>ลานจอดพักรถ ไม่เพียงพอ</li> </ol> | <p><b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ถนนยังไม่ดีพอ ช่องจราจรไม่เพียงพอ การจราจรติดขัด</li> <li>คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ช่องตรวจไม่พอ, ขาดเครื่อง x-ray</li> <li>พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่พอรองรับการใช้งาน การรวมช่องตรวจคน-รถ)</li> <li>คลังสินค้า ลานพักสินค้า และจุดพักรถยังมีไม่เพียงพอ</li> </ol>                    |
|                  | <p><b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่สะอาด ไม่แบ่งชาย/หญิง/เจ้าหน้าที่ ไม่มีศาลาพักผ่อน บริเวณจุดที่คนเดินผ่านแดนไม่มีหลังคากันแดดกันฝน)</li> </ol>   | <p><b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำน้อยและสกปรก ไม่มีปั้มน้ำมัน/แก๊สใกล้ด่าน บริเวณร้านอาหารมีน้อย)</li> <li>คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไม่มีน้ำประปาใช้ในบางพื้นที่ของด่าน ขาดไฟส่องสว่างและกล้องวงจรปิด)</li> <li>ระบบสัญญาณมือถือยังไม่ครอบคลุมพื้นที่</li> </ol> |

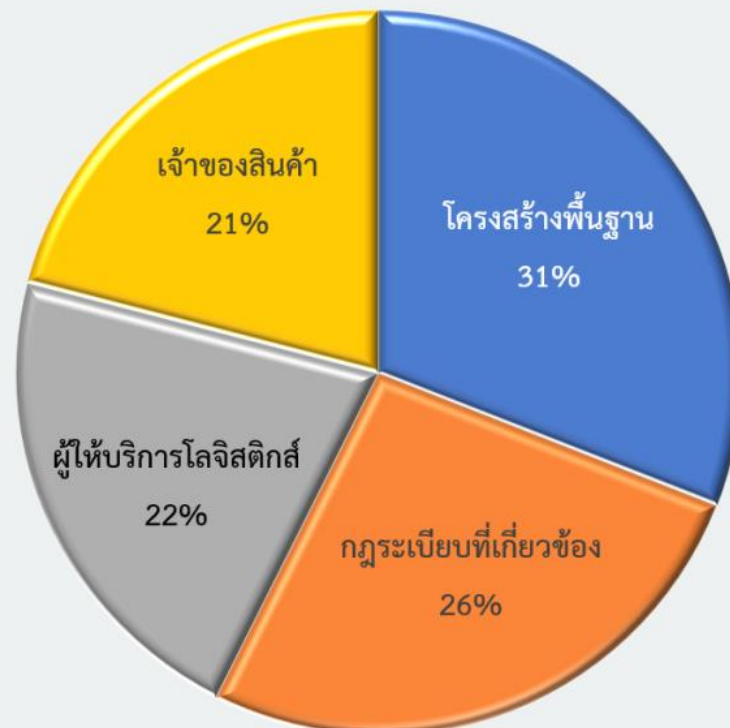
| มิติ                   | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------------|---|---|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (การดำเนินการเอกสารใช้เวลานาน เจ้าหน้าที่มีน้อย มีการลัดคิวของบริษัทชิปปิง)       | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่น้อย ล่าช้า ไม่มีระบบคิว)<br>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ <ul style="list-style-type: none"><li>• ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ</li><li>• ประเทศเพื่อนบ้านไม่ให้ความร่วมมือในการใช้ CCA</li><li>• ไม่มีการแบ่งปัน/ใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน</li></ul> |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1. การจัดส่งล่าช้า (ใช้เวลาในการดำเนินการเอกสารกับเจ้าหน้าที่นาน รถบรรทุกต้องจอดพักนาน)<br>2. ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ อาจทำให้สินค้าเสียหายได้ | 1. การจัดส่งล่าช้า (รอคอยนาน และความผิดพลาดในการตรวจสอบเอกสาร การจราจรติดขัด สภาพถนนไม่มีคุณภาพ)  |
| เจ้าของสินค้า          | 1. สินค้าอาจจะเสียหายระหว่างการขนส่ง  | 1. การจัดส่งล่าช้าอันเนื่องมาจาก การจราจรติดขัด   |

## 1.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

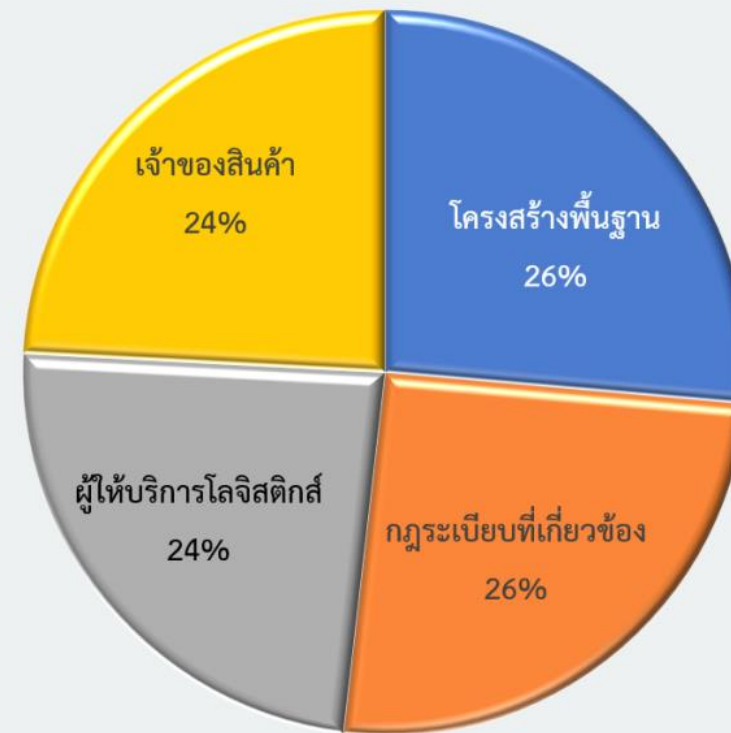
### หน่วยงานภาครัฐ



### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



### เจ้าของสินค้า



| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย  |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.760                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน  |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.199                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก   |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.206                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| เจ้าของสินค้า          | 1.167                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.083                             | แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสิน้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร |

## 1.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT

|                   | ผลกระทบเชิงบวก  | ผลกระทบเชิงลบ  |
|-------------------|---|--|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p>จุดแข็ง (Strengths)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>ความได้เปรียบเชิงพื้นที่ (ทำเลที่ตั้ง) ที่สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในและระหว่างประเทศ</li><li>การคมนาคมทางถนนมีความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่ง</li></ol>                                       | <p>จุดอ่อน (Weaknesses)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>การจราจรแออัดที่เกิดจากข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ พื้นที่ด้านคับแคบไม่สามารถขยายได้</li><li>การจราจรแออัดที่เกิดจากข้อจำกัดของการอำนวยความสะดวก อาทิ จำนวนบุคลากรและอุปกรณ์เครื่องมือมีไม่เพียงพอ</li><li>การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสระแก้วจากผู้ประกอบการเอกชนยังมีจำนวนไม่มาก</li></ol> |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p>โอกาส (Opportunities)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>การเพิ่มศักยภาพในการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดอินโดจีน จึงได้มีการสนับสนุนให้มีการพัฒนาก่อสร้างด่านพรมแดนอีก 2 แห่ง</li><li>ไทยและกัมพูชาได้มีการลงนามบันทึกความร่วมมือร่างความตกลง (MOU)</li></ol> | <p>อุปสรรค (Threats)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>ความไม่ชัดเจนด้านนโยบายของทั้งสองประเทศ</li><li>ข้อตกลงระหว่างประเทศยังไม่มี การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม</li><li>การจราจรในพื้นที่ฝั่งไทยติดขัดจากกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าของเจ้าหน้าที่กัมพูชาค่อนข้างล่าช้า</li></ol>  |



## 2.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

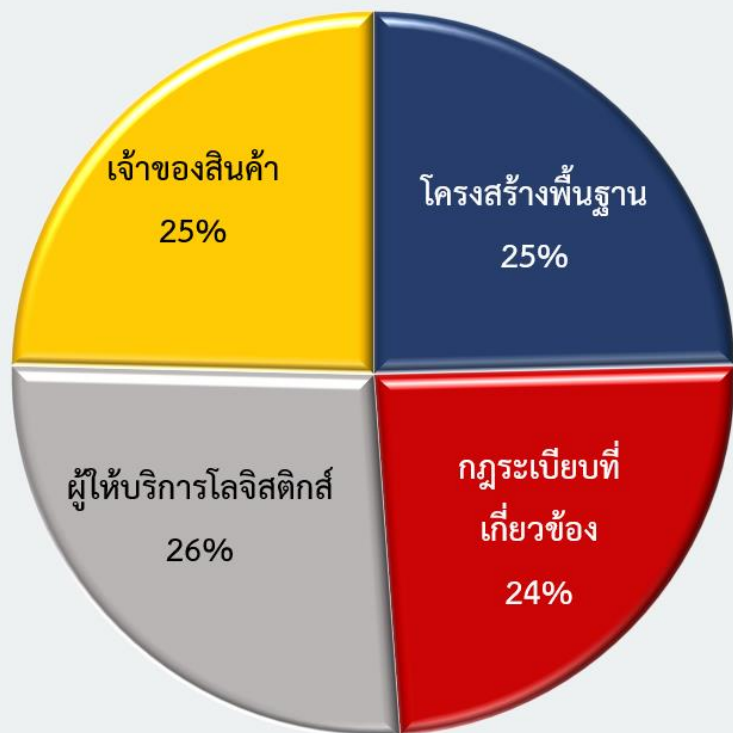
| มิติ             | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------|--|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจราจรติดขัด ช่องจราจรรถบรรทุกสินค้าไม่เพียงพอ</li> <li>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (หน่วยงานด่านตรวจพืชชาติ อุปกรณ์ในการทำงาน)</li> <li>3. ลานจอดรถบรรทุกไม่เพียงพอ</li> </ol> | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ถนนยังไม่ดีพอ ช่องจราจรน้อย การจราจรติดขัด</li> <li>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีเครื่อง x-ray หน่วยงานกักกันชาติ อุปกรณ์สำหรับทำงาน)</li> <li>3. พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่สามารถขยายจุดพักสำหรับผู้ใช้บริการได้)</li> <li>4. ลานจอดรถ ที่พักรถ คลังสินค้า และศูนย์กระจายมีไม่เพียงพอ</li> </ol>                               |
|                  | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีจุดพักคอยให้กับคนขับรถ)</li> </ol>   | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ร้านสะดวกซื้อมีน้อย ไม่มีร้านอาหาร ห้องน้ำไม่เพียงพอชำระและสกปรก ปั่นน้ำมัน/แก๊สรอบด่านมีน้อย)</li> <li>2. คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ขาดกล้องวงจรปิดภายในด่าน ไม่มีตู้กดเงินสด และบางส่วนของด่านมีสายไฟชำรุดเป็นอันตราย)</li> <li>3. ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไม่ครอบคลุม</li> </ol> |

| มิติ                   | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------------|---|---|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ผู้ประกอบการไม่เข้าใจกระบวนการการนำสินค้าผ่านด่าน ความล่าช้า)</li> <li>2. การประสานระหว่างหน่วยงานในประเทศ (พื้นที่ด่านทับซ้อนกับพื้นที่ของกรมทางหลวง รถบรรทุกต้องจ่ายค่าผ่านทางให้กรมทางหลวง)</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ใช้เวลาตรวจเอกสารนานเนื่องจากขาดอุปกรณ์การดำเนินงาน เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีระบบการจ่ายเงินแบบออนไลน์ ไม่มีระบบ OSS)</li> <li>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ <ul style="list-style-type: none"> <li>• เอกสารของประเทศเพื่อนบ้านไม่ใช่ภาษาอังกฤษ</li> <li>• ช่วงเวลาปิด-เปิดด่าน</li> <li>• การทำงานของประเทศเพื่อนบ้านที่ล่าช้า ไม่ใช่เทคโนโลยีที่ดีเข้ามาช่วย</li> </ul> </li> </ol> |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดส่งล่าช้า (เสียเวลาในการรอตรวจสินค้า การจราจรติดขัด)</li> <li>2. สนับสนุนให้ภาคเอกชนสร้างคลังสินค้าเพื่อจะได้มีที่พักสินค้า</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดส่งล่าช้า (การจราจรติดขัด และสภาพถนนไม่มีคุณภาพ และการไม่มีระบบ OSS)</li> </ol>   |
| เจ้าของสินค้า          | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปัญหาความผิดพลาดของเอกสาร</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดส่งล่าช้า (การทำงานล่าช้าของด่าน การจราจรติดขัด)</li> </ol>   |



## 2.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

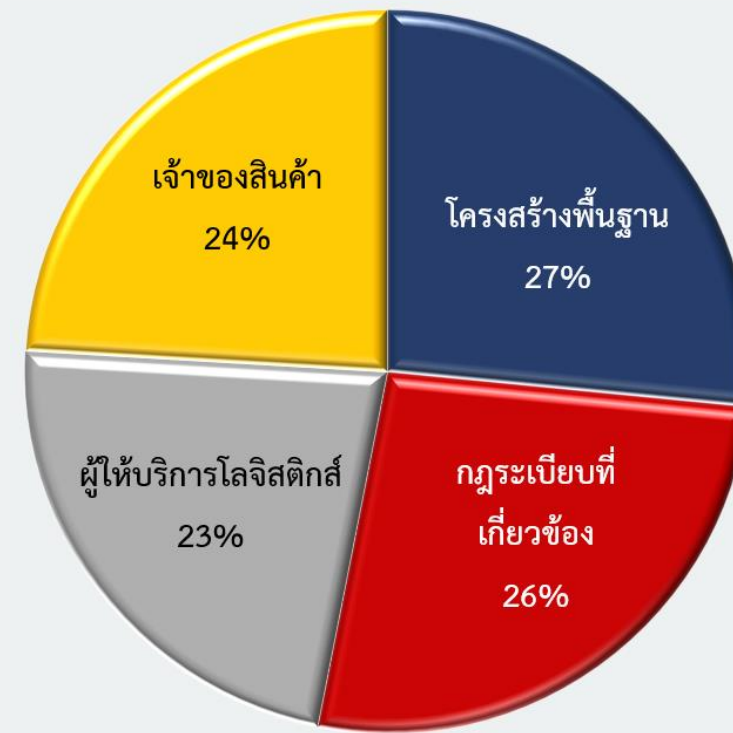
### หน่วยงานภาครัฐ



### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



### เจ้าของสินค้า



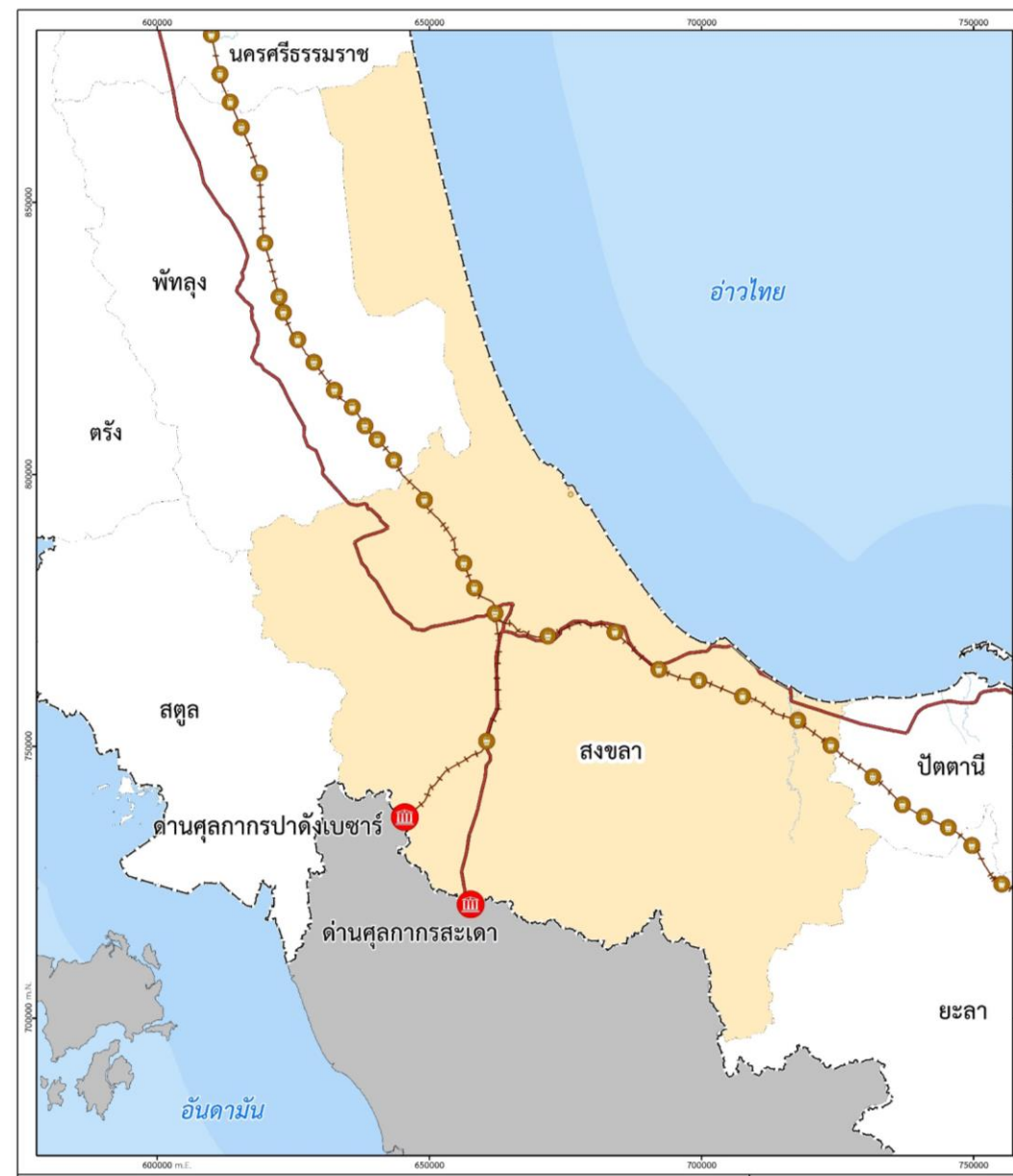
| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย  |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.807                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน  |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.209                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก   |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.161                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| เจ้าของสินค้า          | 1.289                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.117                             | แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสิน้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร |

## 2.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT

|                   | ผลกระทบเชิงบวก   | ผลกระทบเชิงลบ   |
|-------------------|--|---|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>มีความพร้อมมากกว่าจุดผ่านแดนระหว่างไทย-เมียนมาแห่งอื่นๆ</li> <li>การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทยและกัมพูชามีความคล่องตัวมากขึ้นจากการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่</li> </ol> | <p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>บุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ไม่เพียงพอ</li> <li>ความสับสนและความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการจัดการช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก</li> </ol>  |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ผู้นำเข้าเมียนมา นิยมใช้การนำเข้าสินค้าจากไทยไปยังเมียนมาผ่านจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด-เมียวดี</li> <li>เงินทุนสนับสนุนจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA)</li> <li>โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอดในอนาคต</li> </ol>             | <p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาความไม่สงบภายในเมียนมา</li> <li>การตั้งจุดตรวจเพื่อรักษาความปลอดภัยในเมียนมา</li> <li>ราคาพลังงานที่สูงขึ้นและนโยบายการตัดไฟฟ้าของเมียนมา</li> <li>การขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ที่ยุ่งยากและมีการตรวจสอบมากขึ้น</li> <li>สถานการณ์ค่าเงินจ๊าด (Kyat) มีความผันผวนสูงมาก</li> <li>ค่าขนส่งสินค้าในเมียนมาค่อนข้างสูง</li> <li>โครงสร้างการเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน</li> </ol> |

### 3. พื้นที่จังหวัดสงขลาในภาคใต้

- ด้านศุลกากรสะเดา
- ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์



### 3.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

#### พื้นที่ความรับผิดชอบของด้านศุลกากรสะดวก

| มิติ             | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------|--|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน | <p><b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ถนนยังไม่ดีพอ พื้นที่จอดและลานตรวจเป็นหลุมเป็นบ่อ รถบรรทุก-คนผ่านใช้ช่องข้ามแดนที่เดียวกัน</li> <li>คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีลานกักสัตว์จึงต้องตรวจข้างทางทำให้ส่งกลิ่นเหม็น ไม่มีเครื่อง x-ray ต้องใช้นายตรวจ ห้องปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด)</li> </ol> | <p><b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ถนนยังไม่ดีพอ การจราจรแออัด รถบรรทุกและช่องทางชุมชนใช้ร่วมกันทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย</li> <li>คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีเครื่อง x-ray)</li> <li>พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด</li> <li>ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่พอ</li> </ol>  |
|                  | <p><b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่สามารถใช้ได้ ไม่แยกห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่-ผู้ใช้บริการ)</li> <li>ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไม่ครอบคลุม</li> </ol>  | <p><b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและชำระดูป็นน้ำมัน/แก๊สรอบด่านฯ มีไม่เพียงพอ พื้นที่ด่านฯไม่สะอาด ร้านอาหารมีน้อย ขาดพื้นที่พักหรือศาลาสำหรับผู้ใช้บริการ)</li> <li>คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไฟส่องสว่างไม่พอ ไม่มีกล้องวงจรปิดในด่าน)</li> <li>ระบบสื่อสารไม่ครอบคลุม</li> </ol> |

| มิติ                   | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------------|---|---|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ไม่มีการจัดคิวทางเข้า x-ray รถเทรลเลอร์จอดไม่เป็นระเบียบ มีการลัดคิวของบริษัทซีปั้ง) | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกบริเวณหน้าด่าน เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชนทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ผู้ใช้บริการลัดคิว เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ด่านใหม่ไม่เปิดให้พร้อมใช้งาน)<br>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประเทศเพื่อนบ้านทำงานล่าช้า</li> <li>• เวลาเปิด-ปิดด่านไม่ชัดเจน</li> <li>• เรื่องการเชื่อมด่านใหม่เข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้านไม่ชัดเจน</li> </ul> |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1. การจัดส่งล่าช้า (เกิดจากการจราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุ)<br>2. สนับสนุนให้เปิดบริการด่านใหม่   | 1. การจัดส่งล่าช้า (เกิดจากการตรวจสอบเอกสารผิดพลาด ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด)<br>2. ไม่มีไม่มีห้องกักตัว คนรอกักตัวแออัด  |
| เจ้าของสินค้า          | 1. ปัญหาความล่าช้าในการจัดส่งสินค้า   | 1. การจัดส่งล่าช้า  |

### 3.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

#### พื้นที่ความรับผิดชอบของด้านบุคลากรป่าดงเบซาร์

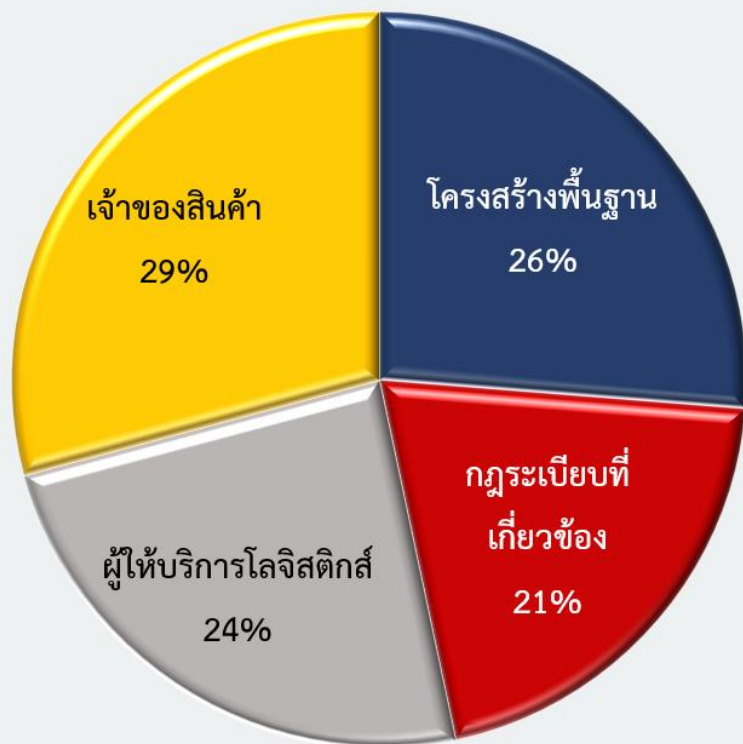
| มิติ             | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------|---|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. จุดตรวจปล่อยไม่แยกรถส่วนตัวกับรถโดยสารออกจากกัน<br>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง x-ray มีน้อย เครื่องมือปฏิบัติงานเก่าและชำรุด ห้องปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด หลังคาอาคารศุลกากรชำรุด)<br>3. พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มได้ ไม่มีพื้นที่สำหรับตรวจและกักกันโรค)<br>4. ลานตรวจสินค้ามีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. ถนนมีสภาพแย่มาก และมีการจราจรติดขัด<br>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง x-ray ไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ขาดเครื่องมือทำงาน)<br>3. พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้อีก<br>4. ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่เพียงพอ |
|                  | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดพักรถก่อนข้ามแดน ห้องน้ำเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีพนักงานดูแลความสะอาด เจ้าหน้าที่ต้องจ้างพนักงานดูแลความสะอาดกันเอง)  | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำมีน้อยชำรุดและสกปรก ปิมน้ำมัน/แก๊สรอบด่านไม่เพียงพอ ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ ร้านอาหารมีน้อย)<br>2. คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไม่มีกล้องวงจรปิดในด่าน)                    |

| มิติ                       | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม   |
|----------------------------|--|--|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง     | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การทำงานค่อนข้างล่าช้า หน่วยงานตม.ไม่ระบุขั้นตอนการผ่านแดนที่ชัดเจน)</li><li>2. การประสานระหว่างหน่วยงานในประเทศ (ปัญหาเช่าพื้นที่เทศบาลและการรถไฟที่มีราคาแพง อยากรให้มีการเจรจาค่าใช้จ่าย)</li><li>3. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ (ฝั่งเพื่อนบ้านหยุดทำการบ่อยครั้ง)</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก ไม่มีระบบคิว เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชนทำให้เกิดอุบัติเหตุ การสร้างด่านใหม่แต่ยังไม่ได้ใช้งาน)</li><li>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ<ul style="list-style-type: none"><li>• ขาดการประสานเรื่องของจำนวนเที่ยวรถไฟ</li><li>• ประเทศเพื่อนบ้านทำงานล่าช้า</li></ul></li></ol> |
| ผู้ให้บริการ<br>โลจิสติกส์ | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การจัดส่งล่าช้า (เพราะฝั่งประเทศมาเลเซียสร้างทางถนน)</li></ol>  | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การจัดส่งล่าช้า (งานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด)</li></ol>  |
| เจ้าของสินค้า              | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การจัดส่งสินค้าไม่สะดวก (เพราะจำนวนรอบของรถไฟของไทยไม่สมดุลกับมาเลเซีย)</li></ol>   | <ol style="list-style-type: none"><li>1. การจัดส่งล่าช้า (งานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด)</li></ol>  |

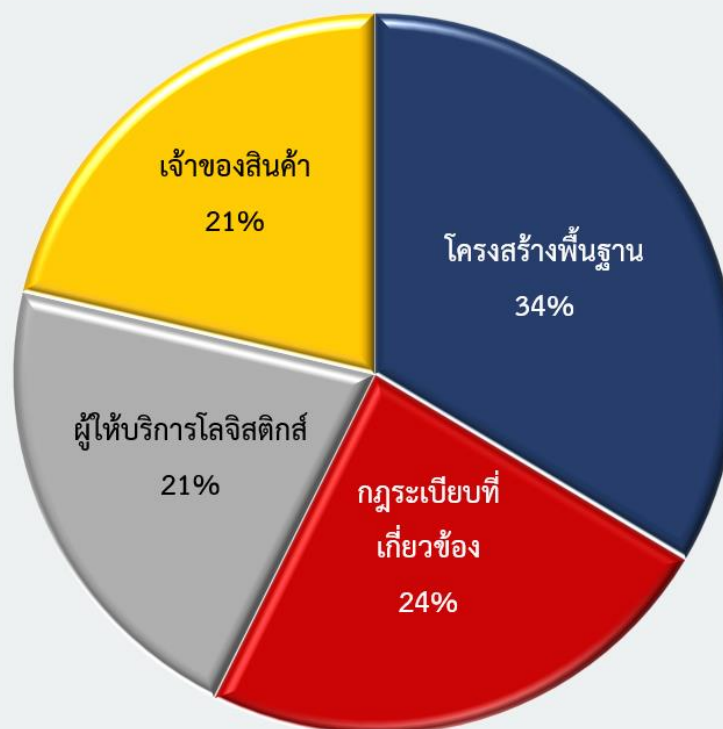


### 3.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพของพื้นที่ด้านสะอาด

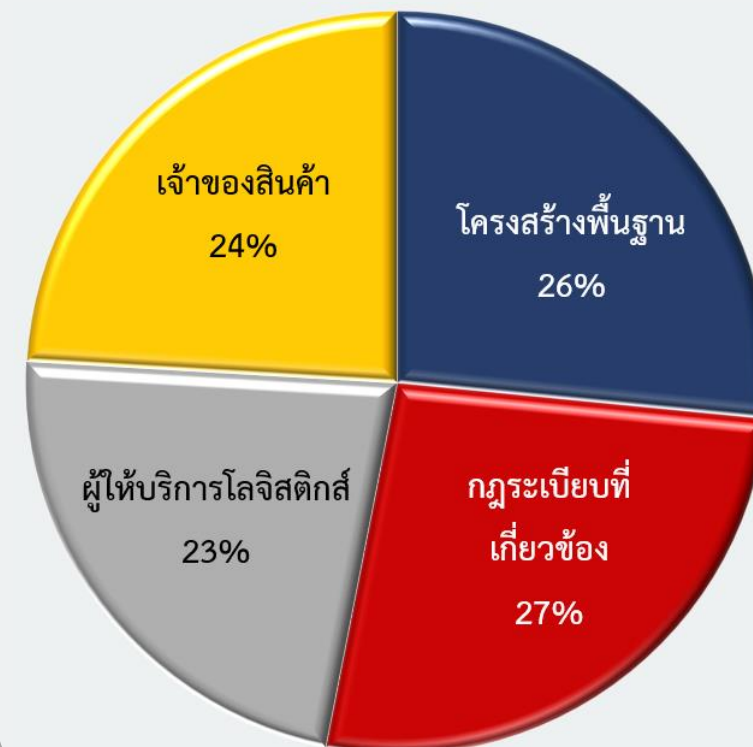
#### หน่วยงานภาครัฐ



#### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



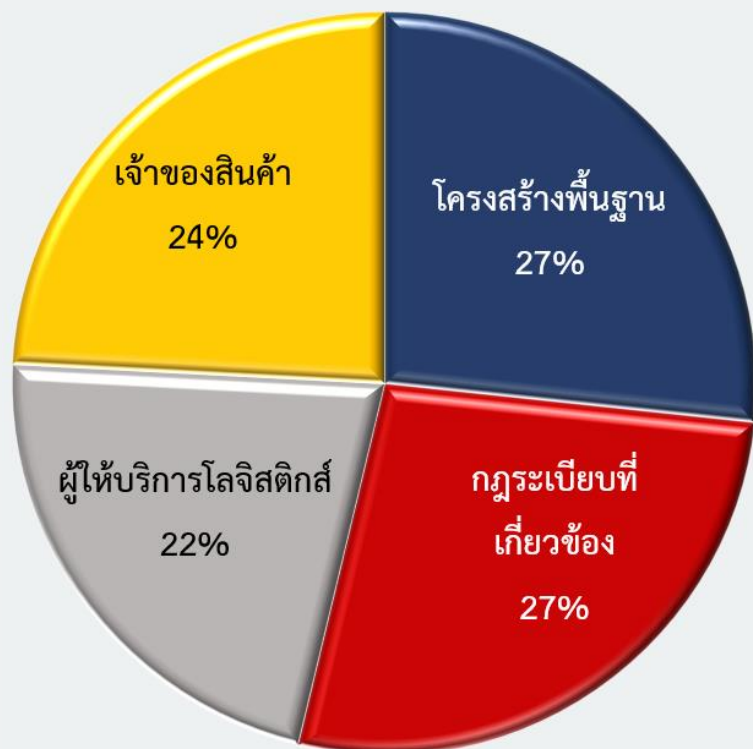
#### เจ้าของสินค้า



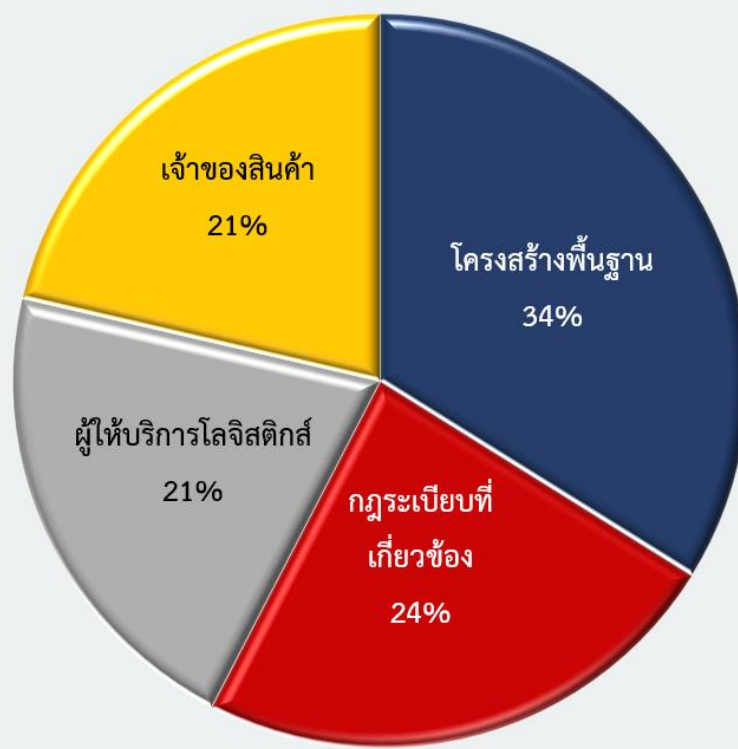
| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย  |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.538                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน  |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.220                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก   |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.208                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| เจ้าของสินค้า          | 1.667                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.158                             | โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนอาจจะสะท้อนถึงความคาดหวังของผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐที่รอความพร้อมของด่านแห่งใหม่ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าน่าจะมองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่สามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร |

### 3.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพของพื้นที่ด้านปาดังเบซาร์

#### หน่วยงานภาครัฐ



#### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



#### เจ้าของสินค้า



| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย  |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.653                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน  |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.222                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก   |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.300                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| เจ้าของสินค้า          | 1.400                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.144                             | โครงสร้างพื้นฐานเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสิน้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร |

### 3.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ด่านสะเดา

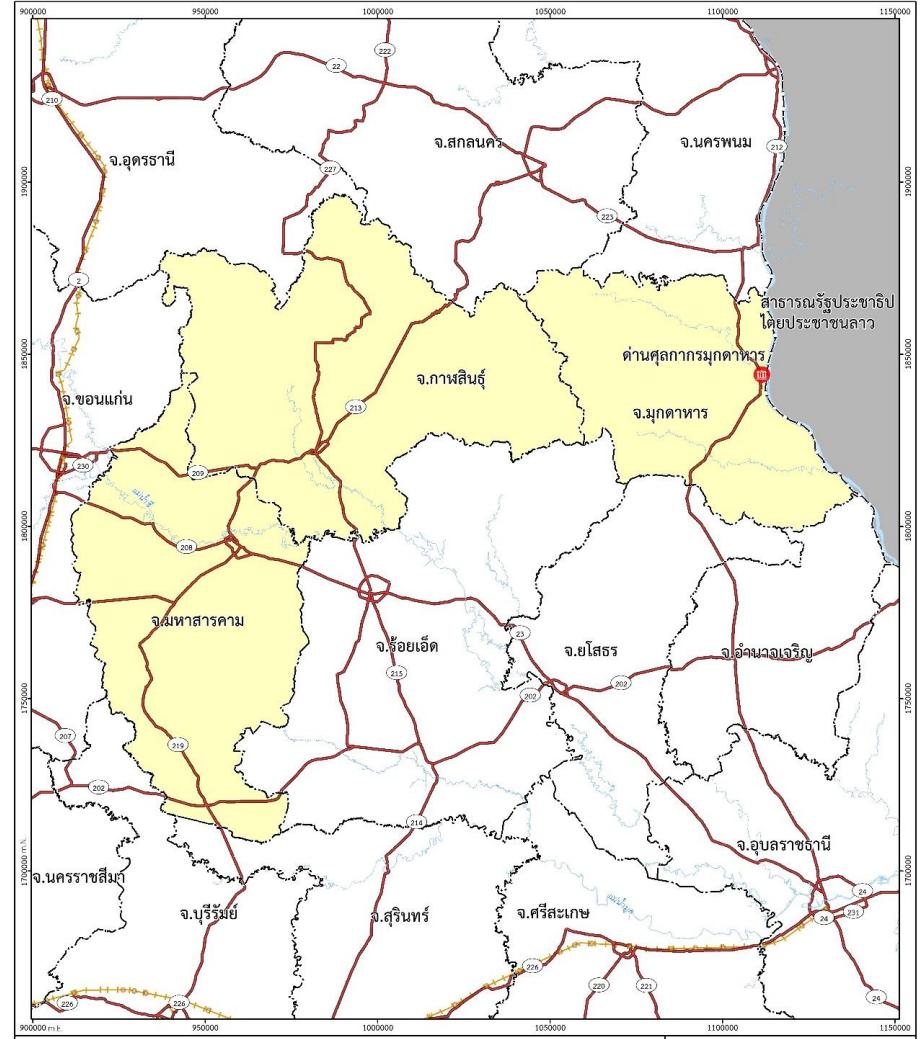
|                   | ผลกระทบเชิงบวก   | ผลกระทบเชิงลบ   |
|-------------------|--|---|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากเขตเศรษฐกิจการค้าและฐานการผลิตในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง สามารถเชื่อมโยงการค้าไปยังพื้นที่เศรษฐกิจตอนในของมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) รวมถึงสิงคโปร์</li> <li>การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศอยู่ในสภาพดีตลอดเส้นทาง</li> </ol> | <p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ข้อจำกัดของพื้นที่ในการรองรับรถขนส่งสินค้าที่ต้องการผ่านแดน</li> <li>ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากทั้งในพื้นที่ด่านและชุมชนพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>ไม่มีการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ</li> <li>เกิดจราจรติดขัดในพื้นที่ชุมชนรอบด้านๆ เนื่องจากความล่าช้าในการผ่านแดน</li> <li>กฎระเบียบการนำเข้าสินค้าบางประเภทมีความเข้มงวด</li> <li>สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา (อ.สะเดา) ยังไม่ถึงจุดนักลงทุนมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับของมาเลเซีย</li> </ol> |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>มีแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซียที่เชื่อมโยงกับด่านสะเดาโดยตรง</li> </ol>  | <p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎระเบียบด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างทั้งสองประเทศ</li> <li>หน่วยงาน ICQS ของมาเลเซียมีความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าที่จะนำเข้าไปในมาเลเซีย จึงทำให้สินค้าบางประเภทใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าค่อนข้างนาน</li> </ol>   |

### 3.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ด่านปาดังเบซาร์

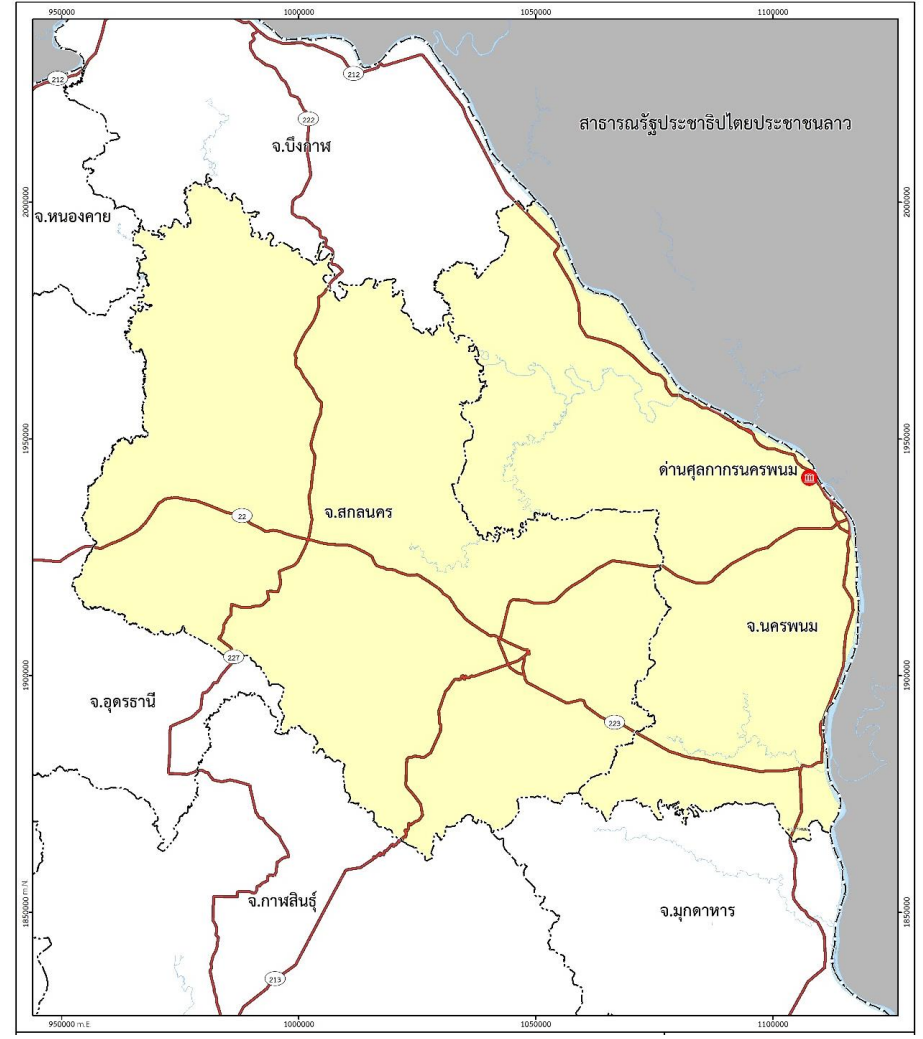
|                   | ผลกระทบเชิงบวก   | ผลกระทบเชิงลบ   |
|-------------------|--|---|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากเขตเศรษฐกิจการค้าและฐานการผลิตในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกไปยังท่าเรือปีนังและท่าเรือกลัง</li> <li>เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)</li> <li>สภาพถนนมีความสะดวกและอยู่ในระดับมาตรฐานสากล</li> <li>ระยะเวลาและขั้นตอนการส่งออกสินค้ามีความรวดเร็ว</li> </ol> | <p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>การติดขัดด้านจราจรของทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลภายในและภายนอกพื้นที่ด่าน</li> <li>การจราจรในเส้นทางจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์มีปริมาณยานพาหนะสัญจรและจำนวนทางแยกที่ต้องรอสัญญาณจราจรในระหว่างทางเป็นจำนวนมาก</li> <li>จำนวนเที่ยวการขนส่งทางรถไฟไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่</li> </ol> |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>มีการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือบกเปอลิส (Perlis Inland Port: PIP) ทำให้เกิดความสะดวกทั้งในด้านระยะเวลาและช่วยลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการไทยและมาเลเซียในการนำเข้าและส่งออกสินค้า</li> <li>โครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่จากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการส่งออกสินค้าของไทยและลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ</li> </ol>                                      | <p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้า ภายในพื้นที่ของท่าบริการตู้สินค้าในฝั่งมาเลเซียมีจำกัด</li> <li>ข้อตกลงในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนทางรางระหว่างประเทศยังไม่มีความชัดเจน</li> <li>ความล่าช้าในการข้ามแดนจากการจราจรที่แออัดทางฝั่งมาเลเซีย</li> </ol>  |

# 4. พื้นที่จังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

## ด้านศุลกากรมุกดาหาร



## ด้านศุลกากรนครพนม



## 4.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

### พื้นที่ความรับผิดชอบของด้านศุลกากรมุกดาหาร

| มิติ                 | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม   |
|----------------------|--|--|
| โครงสร้าง<br>พื้นฐาน | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. จำนวนช่องจราจรมีน้อย ควรขยายช่องจราจรทางเข้าลานพัก<br>2. พื้นที่ที่มีความจำกัด ไม่สามารถขยายได้<br>3. ไม่มีลานกักกันสัตว์ตามช่องทางธรรมชาติก่อนนำเข้าประเทศ | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. ถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ และการจราจรติดขัด<br>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอ ตาชั่งมีขนาดเล็ก)<br>3. พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด ไม่มีพื้นที่ควบคุมสำหรับหน่วยกักกันพืชและ อย.<br>4. ลานพักรถ ที่จอดรถ ลานพักสินค้าไม่เพียงพอ ขาดแคลนศูนย์กระจายสินค้า                           |
|                      | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ควรมีศาลาพักให้แก่ผู้ใช้บริการ ควรสร้างห้องน้ำแยกชายหญิง ควรมีลานจอดเปิด 24 ชั่วโมง)                    | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ปั้มน้ำมัน/แก๊สรอบบริเวณด่านมีไม่เพียงพอ ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อย ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและไม่แยกเพศ ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ)<br>2. คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ความสะอาดในพื้นที่ มีฝุ่นละออง ถังขยะมีน้อย กล้องวงจรปิดและไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ) |



| มิติ                       | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|----------------------------|--|---|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง     | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (การขอใบอนุญาตนำเข้าส่งออกมีหลายขั้นตอนหลายหน่วยงาน ไม่มีการจัดระเบียบบรรทุก การจัดลานจอดรถไม่เป็นสัดส่วน บริษัทชิปปิงขาดความรู้ในการขอใบอนุญาต) | 1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เกิดความล่าช้า ช่องทางคน-ขนส่งใช้ร่วมกัน ไม่มีการจัดระเบียบบรรทุก ระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถใช้งานได้จริง)<br>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ <ul style="list-style-type: none"> <li>ขาดการประสานระหว่างศุลกากรทั้ง 2 ประเทศ</li> <li>ประเทศเพื่อนบ้านมีระบบการจัดการแตกต่างกันไปในแต่ละแขวง</li> </ul> |
| ผู้ให้บริการ<br>โลจิสติกส์ | ไม่มี  | 1. การจัดส่งล่าช้า (ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด ตาชั่งไม่ได้มาตรฐาน และการทำงานของเจ้าหน้าที่ล่าช้า)  |
| เจ้าของสินค้า              | ไม่มี  | 1. การจัดส่งล่าช้า (ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด ตาชั่งไม่ได้มาตรฐาน และการทำงานของเจ้าหน้าที่ล่าช้า)  |

## 4.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

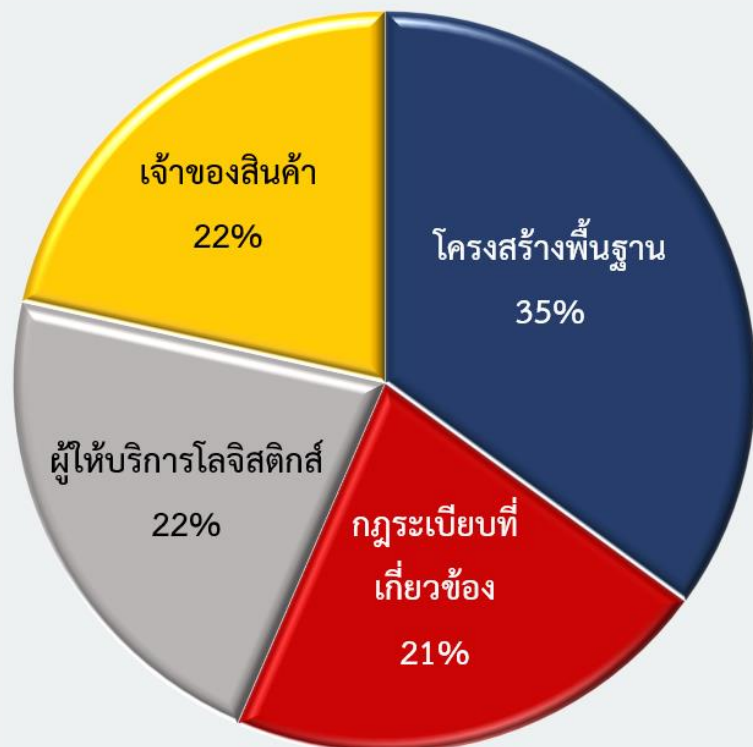
### พื้นที่ความรับผิดชอบของด้านศุลกากรนครพนม

| มิติ             | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่  | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม  |
|------------------|---|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. ถนนทางเข้าด่านเป็นหลุมบ่อ (ทั้งสองฝั่งประเทศ) ช่องจราจรบริเวณทางเข้าด่านด้านหลังแคบ  | <b>เกี่ยวกับการขนส่ง</b><br>1. สภาพถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ และการจราจรติดขัด<br>2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (X-ray ไม่พอ ไม่มีห้อง Lab)<br>3. พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่มีพื้นที่ตรวจปล่อยกักกันสัตว์)<br>4. ลานพักรถ ที่จอดรถ และลานพักสินค้าไม่เพียงพอ รวมถึงขาดศูนย์กระจายสินค้า  |
|                  | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีจุดพักรถที่มีมาตรฐานรถต้องมาจอดตามริมถนน ไม่มีศาลาพักคนขับ ไม่มีร้านอาหารเครื่องดื่มในจุดพักรถ ห้องน้ำไม่เพียงพอและไม่แยกเพศ)<br>2. สัญญาณอินเทอร์เน็ตไม่เสถียร | <b>เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก</b><br>1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ปั้มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านมีไม่พอ ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อย ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและไม่ได้แยกเพศ)<br>2. คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (พื้นที่ด่านสกปรก ไม่มีกล่องวงจรปิด ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ)<br>3. คุณภาพของระบบสัญญาณโทรคมนาคมไม่ดี ระบบเทคโนโลยีเชื่อมโยง (ICT) ระหว่างหน่วยงานไม่ดี |

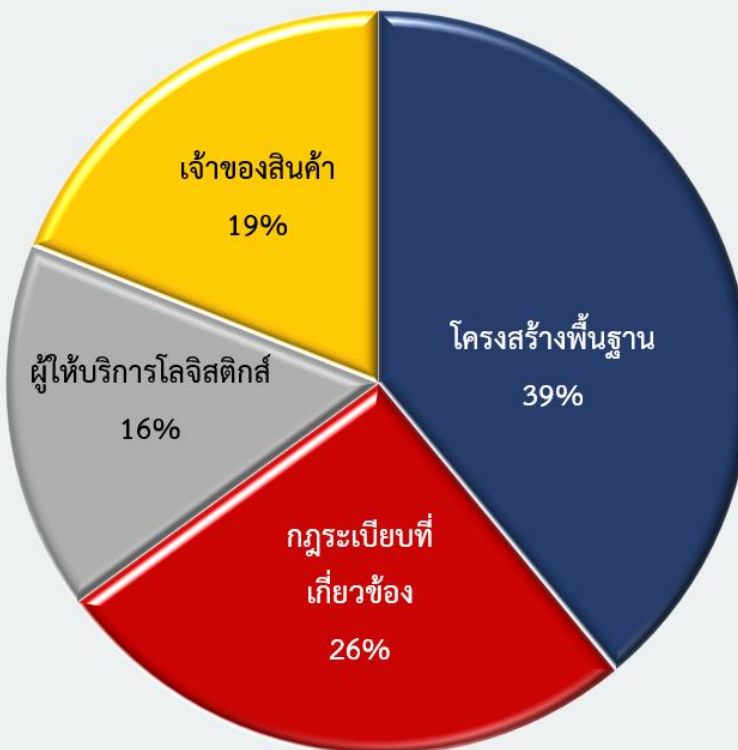
| มิติ                       | ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่   | ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม   |
|----------------------------|--|--|
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การดำเนินการออกใบอนุญาต/ตรวจสินค้าล่าช้า ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จอยู่ที่จุดเดียวกัน)</li> <li>2. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ <ul style="list-style-type: none"> <li>• เวลาการให้เปิดให้บริการที่ไม่ตรงกัน</li> </ul> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เกิดความล่าช้า ไม่มีการจัดระเบียบบรรทุก ไม่มีระบบ OSS ที่ใช้งานได้จริง)</li> </ol> |
| ผู้ให้บริการ<br>โลจิสติกส์ | ไม่มี  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดส่งล่าช้า (เพราะภาพถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ และการจราจรติดขัด)</li> </ol>  |
| เจ้าของสินค้า              | ไม่มี  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดส่งล่าช้า</li> </ol>   |

## 4.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพของพื้นที่ด้านมุกดาหาร

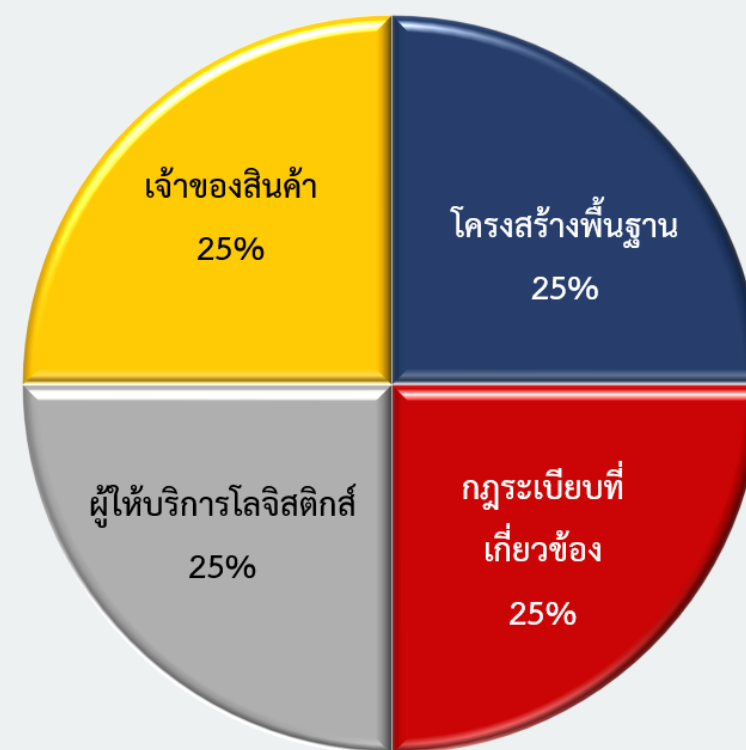
### หน่วยงานภาครัฐ



### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



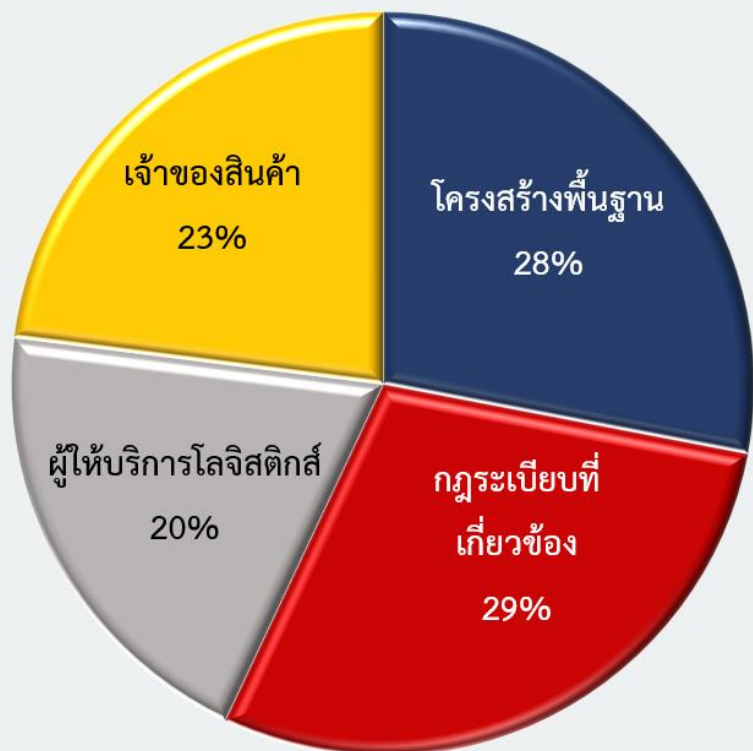
### เจ้าของสินค้า



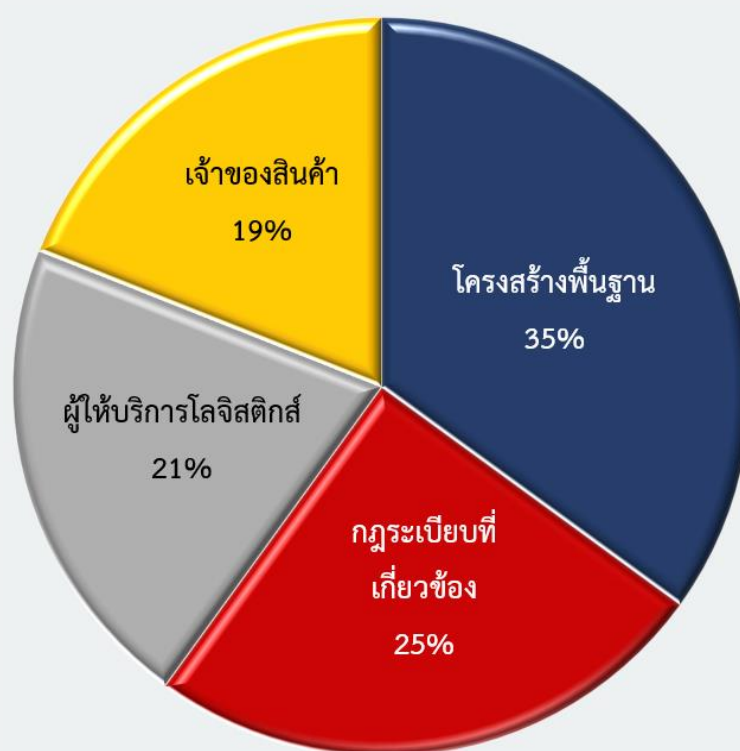
| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย  |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.693                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน  |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.520                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก   |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.222                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| เจ้าของสินค้า          | 1.667                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.276                             | โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนสะท้อนถึงไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งส่วนที่เอาไว้อำนาจการใช้งานของผู้ใช้บริการและส่วนที่เอาไว้ให้แก่องค์กรรัฐจัดการดูแล อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสิน้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร |

## 4.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพของพื้นที่ด้านนครพนม

### หน่วยงานภาครัฐ



### ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



### เจ้าของสินค้า



| ประสิทธิภาพ            | คะแนนการประเมิน<br>(เต็ม 2 คะแนน) | ความหมาย   |
|------------------------|-----------------------------------|--|
| โครงสร้างพื้นฐาน       | 0.749                             | ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน   |
| กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | 1.307                             | การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก  |
| ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ | 1.201                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย   |
| เจ้าของสินค้า          | 1.083                             | มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย  |
| คะแนนรวมของพื้นที่     | 1.085                             | โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ยกเว้นเจ้าของสินค้าที่มองว่าตนเองได้รับผลกระทบการสถานะโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบกฎระเบียบในปัจจุบัน |

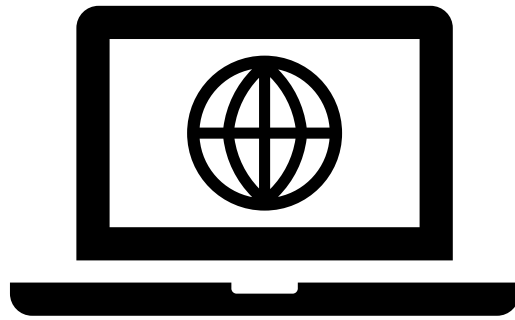
## 4.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ด่านมุกดาหาร

|                   | ผลกระทบเชิงบวก   | ผลกระทบเชิงลบ   |
|-------------------|--|---|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคระหว่างเมียนมา-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้</li> <li>มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการผลิตภายในภูมิภาค</li> </ol>  | <p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>จังหวัดมุกดาหารมีสถานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มภายในพื้นที่มากเท่าใดนัก</li> <li>มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดมุกดาหารไม่มากเท่าที่ควร</li> </ol>   |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>มีศักยภาพในการสนับสนุนและเชื่อมโยงคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกและภาคกลางของไทยกับนิคมอุตสาหกรรมในเวียดนาม</li> <li>มีโอกาสในการเชื่อมโยงการผลิตร่วมกับผู้ผลิตที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโน</li> <li>สามารถเป็นแหล่งสนับสนุนฐานการผลิตเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าส่งออก</li> </ol> | <p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ความไม่พร้อมของพื้นที่ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ</li> <li>ต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของสปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศลาว</li> <li>ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนใน สปป.ลาว ยังไม่ได้มาตรฐาน</li> <li>กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน</li> <li>กฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มักเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งของไทย</li> <li>สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา</li> </ol> |



## 4.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ด่านนครพนม

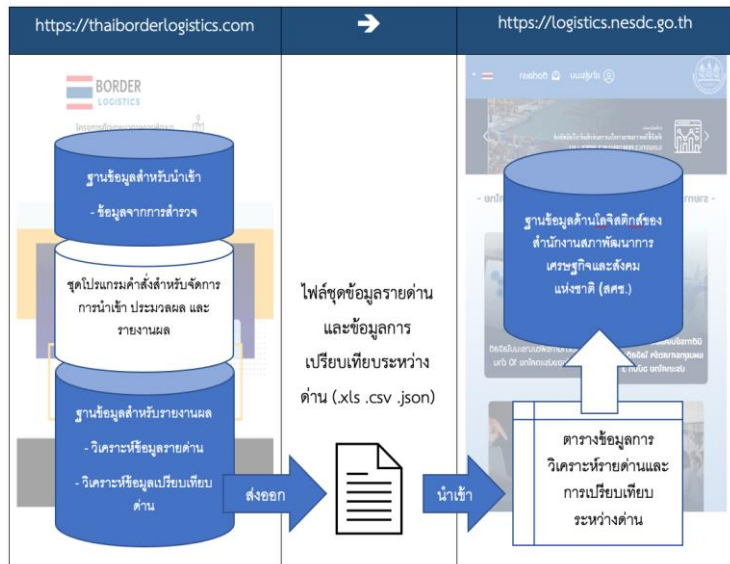
|                   | ผลกระทบเชิงบวก  | ผลกระทบเชิงลบ   |
|-------------------|---|---|
| สภาพแวดล้อมภายใน  | <p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>เป็นพื้นที่เชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีนตอนใต้</li> <li>มีระยะเวลาการขนส่งที่สั้นและรวดเร็วกว่าเส้นทางอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้าไปจีนตอนใต้</li> </ol>   | <p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ยังไม่มีศูนย์ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจรในพื้นที่</li> <li>ข้อกำหนดที่มีความเข้มงวดมากขึ้นในการนำเข้าผลไม้ของจีน</li> <li>ระยะเวลาที่มากขึ้นในการขนส่งจากความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า</li> <li>มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดนครพนมไม่มากเท่าที่ควร</li> </ol>  |
| สภาพแวดล้อมภายนอก | <p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้า (Transport Mode) ที่หลากหลายจากการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ทางทะเลผ่านทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟในไทยและ สปป.ลาว</li> <li>การอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จากการพัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต</li> </ol> | <p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศลาว</li> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ โดยเฉพาะสินค้าตู้คอนเทนเนอร์</li> <li>ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนใน สปป.ลาว ยังไม่ได้มาตรฐาน</li> <li>กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน</li> <li>สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา</li> </ol> |



## การพัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด

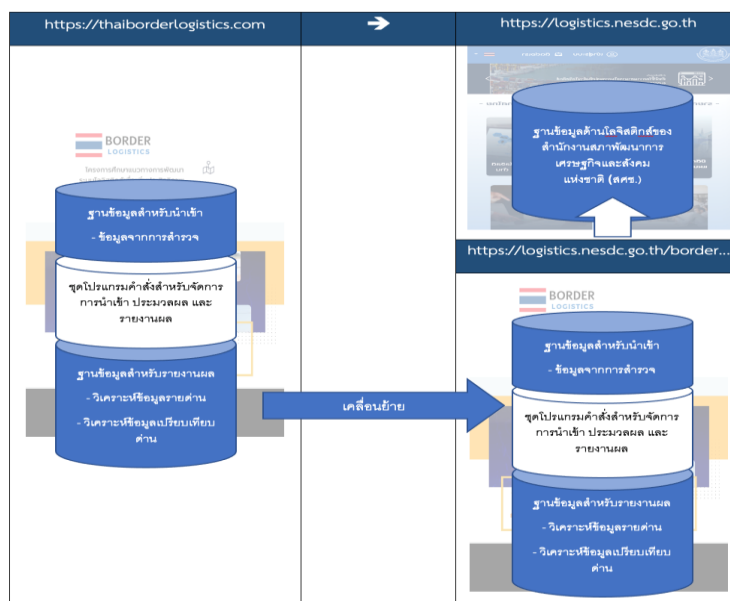


## การจัดเตรียมระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)



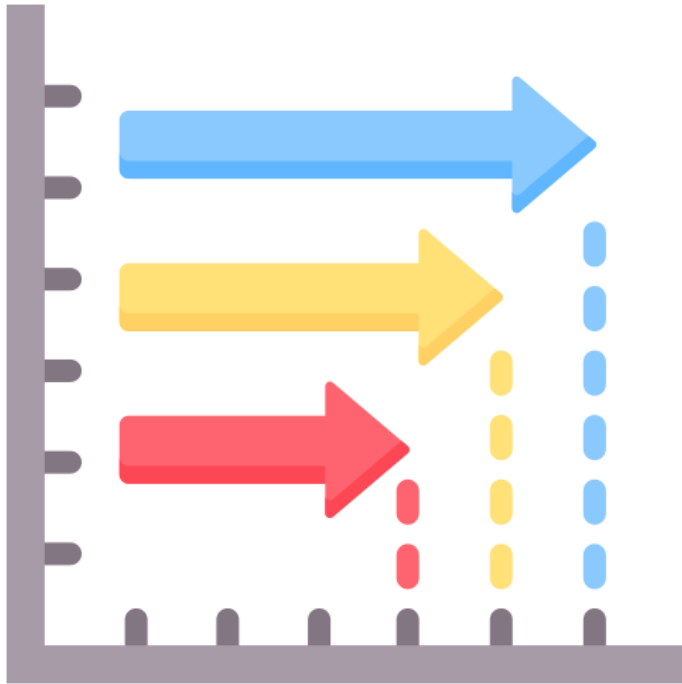
### แนวทางที่ 1. การส่งออกข้อมูลในลักษณะของไฟล์ตารางคำนวณ (work sheet) ที่เป็นไฟล์ข้อมูลลักษณะ.xls , .csv หรือ .json

- เมื่อสิ้นสุดโครงการยังต้องมีการบริหารจัดการเว็บไซต์ของโครงการ (<https://thaiborderlogistics.com>) เพื่อให้สามารถใช้ในการนำเข้าประมวลผล และส่งออกข้อมูลต่างๆ เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ต่อไป
- ยังต้องมีการปรับแต่งระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) บางส่วนเช่น ส่วนติดต่อผู้ใช้ เพื่อให้สามารถนำเสนอข้อมูลจากการนำเข้าให้บุคคลทั่วไปเข้าถึงได้
- หากต้องการวิเคราะห์ข้อมูลจากโครงการนี้ให้เชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่มีอยู่เดิม ต้องมีการกำหนดรูปแบบการประมวลผลข้อมูลขึ้นมาใหม่เพื่อให้สามารถรายงานข้อมูลที่แตกต่างออกไปจากฐานข้อมูลเดิมและข้อมูลที่นำเข้าใหม่ได้



### แนวทางที่ 2. การเคลื่อนย้ายทุกองค์ประกอบของระบบไปเก็บไว้ในเครื่องให้บริการ (server) ของ สศช.

- ต้องมีการจัดเตรียมทรัพยากรตามข้อเสนอแนะเพื่อให้สามารถรองรับการทำงานที่ใช้เครื่องให้บริการร่วมกันได้
- ยังต้องมีการปรับแต่งระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) บางส่วนเช่น ส่วนติดต่อผู้ใช้ เพื่อให้สามารถนำเสนอข้อมูลจากการนำเข้าให้บุคคลทั่วไปเข้าถึงได้
- หากต้องการวิเคราะห์ข้อมูลจากโครงการนี้ให้เชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่มีอยู่เดิม ต้องมีการกำหนดรูปแบบการประมวลผลข้อมูลขึ้นมาใหม่เพื่อให้สามารถรายงานข้อมูลที่แตกต่างออกไปจากฐานข้อมูลเดิมและข้อมูลที่นำเข้าใหม่ได้

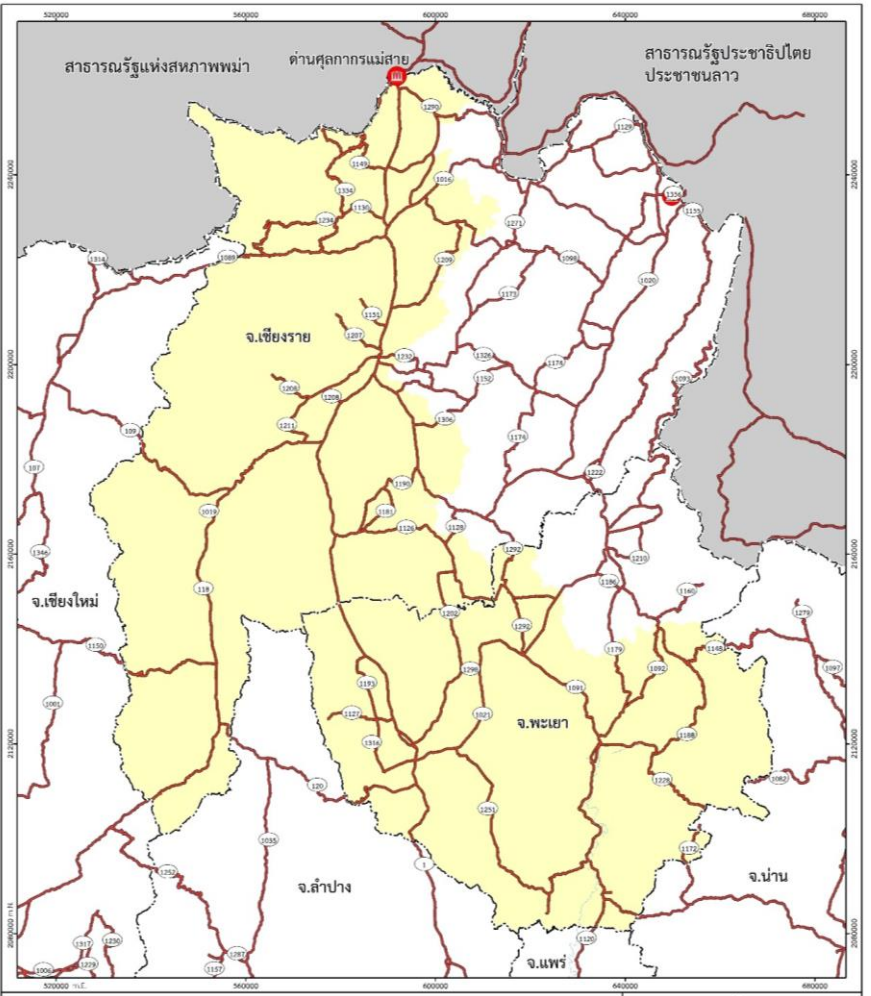


## ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

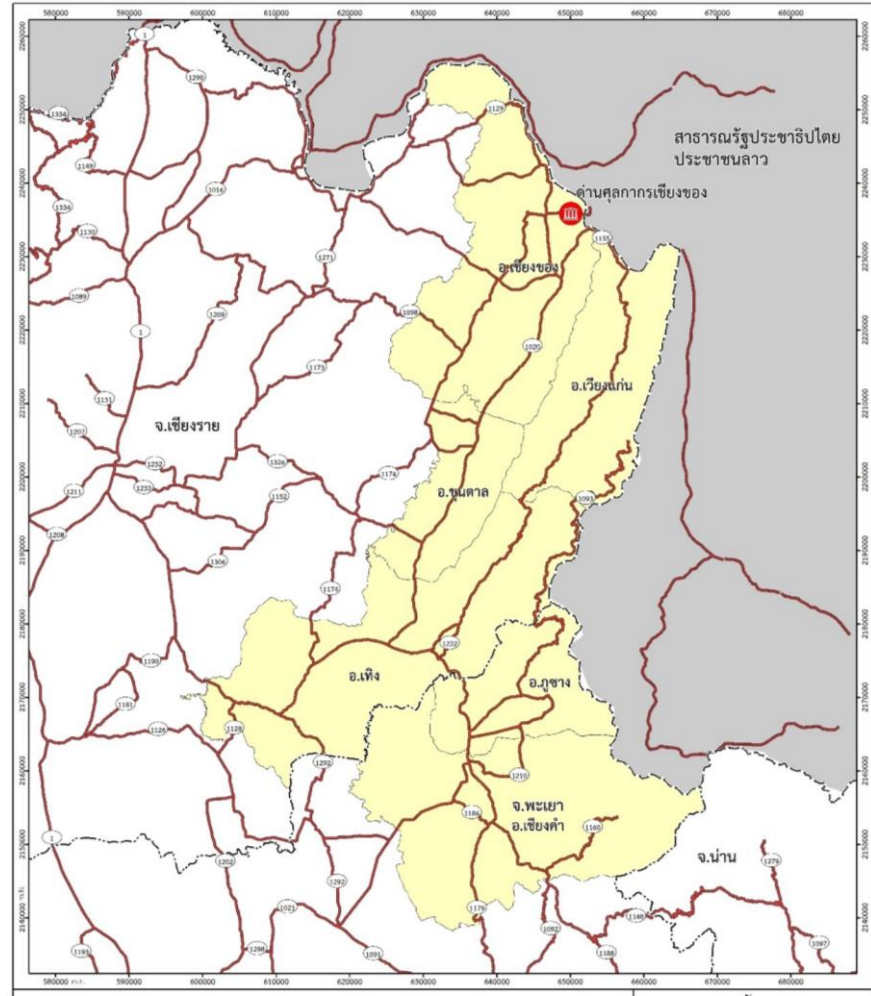


# 1. พื้นที่จังหวัดเชียงราย

## ด้านศุลกากรแม่สาย



## ด้านศุลกากรเชียงของ



## การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย ในวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องประชุมภูลานนา โรงแรมแสนไฮเทล จังหวัดเชียงราย



## ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

| ปัญหาของพื้นที่                     | ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม   |
|-------------------------------------|---|
| ด้านโครงสร้างพื้นฐาน                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ยังไม่ดีเท่าที่ควร</li> <li>■ ควรมีการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และควรจะต้องเป็นมากกว่าศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น โดยอาจเป็นรูปแบบของ Free Zone เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการจัดการพื้นที่มากขึ้น</li> <li>■ หากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง หรือส่งเสริมการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้มากขึ้น แต่ก็ต้องพิจารณาบริบทความยั่งยืนและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติควบคู่ไปด้วย</li> </ul>   |
| ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ผู้เข้าร่วมให้ความเห็นว่าจุดอ่อนของ CCA คือการไม่มีพื้นที่หรือไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อทำ CCA ได้ บางครั้งจึงต้องพิจารณาไปที่บริบทของแต่ละพื้นที่ว่าสามารถพัฒนาได้หรือไม่</li> <li>■ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันยังเป็นเพียงการหารือ แต่ในทางปฏิบัตินั้นยังไม่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเกิดจากอุปสรรคที่เป็นในส่วนบุคคล ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ จากภาครัฐ</li> <li>■ เมื่อมีโครงการพัฒนาต่าง ๆ มูลค่าของที่ดินโดยรอบก็จะสูงขึ้น ทำให้เกิดความขัดแย้งของผู้มีส่วนได้หรือเสียผลประโยชน์ของคนในพื้นที่</li> <li>■ หากมีนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ก็ควรที่จะต้องพิจารณาว่าชาวบ้านและผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนใหญ่จะได้ผลประโยชน์อะไรจากการสนับสนุนของภาครัฐทั้งกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ</li> </ul> |

## 2. พื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน

### การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

จัดประชุมสัมมนาในกลุ่มย่อยในวันที่ 11 มกราคม 2566 ณ ห้องดอนสัก โรงแรมอิมพีเรียล จังหวัดแม่ฮ่องสอน





## ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

| ปัญหาของพื้นที่                            | ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม  |
|--|--|
| <p>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</p>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ควรพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมให้การเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น</li> <li>■ เส้นทางขนส่งสินยากลำบาก จนทำให้ผู้ประกอบการต้องระดมทุนสร้างเอง เช่น ลานจอด</li> <li>■ ทางจังหวัดมีการผลักดันจุดผ่อนปรนทางการค้าให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่ยังไม่สำเร็จ อย่างน้อยก็อยากจะให้ยกระดับจากจุดผ่อนปรนทางการค้าเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ</li> <li>■ อยากให้มีการศึกษา ลงพื้นที่ทั้ง 5 จุดผ่อนปรน เพื่อสอบถามถึงปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ด้านโลจิสติกส์ และถามถึงมุมมองการพัฒนาพื้นที่ด้านจังหวัดแม่ฮ่องสอน</li> </ul> |
| <p>ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ เนื่องจากมีด้านความมั่นคงเข้ามาเกี่ยวข้องทั้งในการเข้า-ออก การผ่านด่านจะต้องถูกตรวจโดยทหารที่ชายแดน ทำให้ใช้เวลามากขึ้นในการขนส่งสินค้า</li> <li>■ กระบวนการตรวจสินค้าเข้า-ออก ต้องไปยังสำนักงานต่าง ๆ ที่อยู่ห่างกันมาก ไม่เป็นแบบรวมจุดเดียว</li> <li>■ พิธีการ ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ แต่ละพื้นที่ก็จะมีข้อจำกัดที่ต่างกันไป และยังขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่นั้น ๆ อีก</li> </ul>   |

### 3. พื้นที่จังหวัดเลย

#### การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

จัดประชุมสัมมนาในกลุ่มย่อย ในวันที่ 25 มกราคม 2566 ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ โรงแรมเลยพาเลซ จังหวัดเลย



## ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

| ปัญหาของพื้นที่                     | ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม   |
|-------------------------------------|---|
| ด้านโครงสร้างพื้นฐาน                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ช่องทางเข้า-ออกด้านท่าลี่คับแคบ แต่ในอนาคตจะมีสินค้าผ่านจำนวนมาก จึงอยากให้พัฒนาเป็นสะพานคู่</li> <li>■ ด้านเชียงคานไม่มีสะพาน แต่เป็นการข้ามโดยการนั่งเรือและแพ แต่แพที่ใช้สำหรับข้ามฝั่งไม่ค่อยดีเท่าที่ควร</li> <li>■ ห้องน้ำชำระและไม่เพียงพอ</li> <li>■ อยากให้มีสะพานเชื่อมระหว่างประเทศจุดปากชม และเชียงคาน</li> <li>■ ที่ด่านในตำบลปากชม อยากให้มีสะพานข้ามแม่น้ำโขง เพื่อขนส่งสินค้า และอยากให้มีลานขนส่งสินค้า และระบบสาธารณูปโภค</li> </ul> |
| ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ท่าลี่ มีข้อจำกัดกฎหมายปัจจุบันนี้รถทางไทยไม่สามารถเข้า สปป. ลาวเพื่อไปขนถ่ายสินค้าได้</li> <li>■ ข้อบังคับไม่ให้ทางฝั่งเพื่อนบ้านเข้ามาขนส่งสินค้าในบ้านเราได้หรือไม่</li> </ul>  |



# จบการนำเสนอ