สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

นำเสนอ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

เมษายน 2566

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE

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

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ

2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3. เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย

1 2 3 4 5 6

Inception (1 เดือน)

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

Progress 1 (4 เดือน)

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

Interim (7 เดือน)

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

Progress 2 (10 เดือน)

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

Draft Final (12 เดือน)

- สรุปผลการประเมินศักยภาพพื้นที่คัดเลือก
- แนวทางการจัดการที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- การจัดประชุมเสนอผลการศึกษา
- ข้อเสนอการพัฒนาเชิงนโยบายและระดับพื้นที่
- การเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดกับ NESDC

Final (15 เดือน)

- รายงานผลการศึกษา
- รายงานบทสรุปผู้บริหาร
- วีดิทัศน์ผลการดำเนินโครงการฯ
- เผยแพร่ข้อมูลของโครงการและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม
- กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการ

(1) การทบทวนข้อมูลและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

- นโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน
- การพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทยประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในภูมิภาค
- กรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดี

(2) การรวบรวมและสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

- กระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการและขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์
- กิจกรรมการขนส่งสินค้า
- ผลการดำเนินงานเบื้องต้น
- สถานะการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน

(3) คัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- กำหนดเกณฑ์การคัดเลือก
- วิเคราะห์โดย Light AHP
- จัดอันดับและคัดเลือกพื้นที่ 10 แห่ง

(4) การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ

กรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการข้ามแดน (M&E)	ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)

(6) ระบบฐานข้อมูลและการประเมินผล

(6.1) การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล

- แบบสอบถามระบบ web-based
- นำเข้าข้อมูลในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช.
- เผยแพร่ข้อมูลผ่าน website

(6.2) การติดตามประเมินผล

- พัฒนาดัชนีชี้วัดสำหรับเป็นต้นแบบการวัด
- พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการติดตามและประเมินผล

(5) จัดทำแนวทางการพัฒนา

- กำหนดเป้าหมายกรอบการติดตามและประเมินผล
- แนวทางสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- เสนอแผนการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(7) สรุปผลรายงานการศึกษา

- ข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป
- ระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ โอกาสและข้อจำกัด
- กำหนดแผนการดำเนินงานและผู้รับผิดชอบ

(8) จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

- จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น 8 ครั้ง
- จัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา 1 ครั้ง

(1) Inception Report

(1) (2) (3) Progress Report 1

(4) (6) (8) Intrerim Report

(4) (5) (6) (8) Progrss Report 2

(5) (6) (7) (8) Draft Fina Report

Fina Report

ชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ

ข้อคิดเห็น	การดำเนินการ
1) การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนผ่านแดน โดยใช้กรอบแนวคิด PESTLE+M ให้ที่ปรึกษาวิเคราะห์เพิ่มเติมในกรณีที่ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปประเทศกัมพูชาและมาเลเซียผ่านทางเรือ	ได้มีการทบทวนเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ แต่อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้เป็นการพิจารณาถึงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทยที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางบก ได้แก่ การขนส่งทางถนนและทางรางเท่านั้น
2) การวิเคราะห์และประเมินประสิทธิภาพด่านและพื้นที่ ให้ที่ปรึกษาให้ความสำคัญกับการนำข้อมูลเชิงปริมาณ หรือข้อมูลตัวเลขเชิงประจักษ์ อาทิ ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการตรวจปล่อยสินค้า มาใช้ในการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้ผลการวิเคราะห์ที่สะท้อนประสิทธิภาพการพัฒนาพื้นที่และการดำเนินงานที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนผ่านแดนที่น่าเชื่อถือมากขึ้น	ดำเนินการ วิเคราะห์ประสิทธิภาพการค้าชายแดนและผ่านแดนจากข้อมูลการสำรวจ และ สัมภาษณ์ รวมทั้งจากข้อมูลทุติยภูมิเชิงปริมาณมา วิเคราะห์ร่วมกัน โดยปรากฏใน ในบทที่ 6 ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ และ บทที่ 7 หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา ที่เป็นการบูรณาการข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณมาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่

ชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ

ข้อคิดเห็น	การดำเนินการ
3) การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพ ควรให้ความสำคัญในการพิจารณาสินค้าศักยภาพในแต่ละพื้นที่ที่อาจเกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการใช้ศักยภาพของพื้นที่ในการเป็นฐานการผลิตสินค้า รวมถึงพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนไปทางเรือหรือทางราง ซึ่งอาจส่งผลต่อการกำหนดแนวทางการพัฒนาเส้นทางการขนส่งในแต่ละรูปแบบและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความเหมาะสม นอกจากนี้ควรพิจารณาเรื่องกฎ ระเบียบ ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้มีการตกลงร่วมกันแล้วเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตาม รวมถึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนใดบ้างเพื่อให้เกิดความร่วมมือในการขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น	ได้มีการนำเสนอประเด็นปัญหาดังกล่าวไว้ในบทที่ 7 ลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา และนำเสนอแนวทางการพัฒนาในบทที่ 8 หัวข้อ 8.2.1.15 การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนภายในประเทศ และ 8.2.16 การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
4) การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาในระยะต่อไป ที่ปรึกษาควรเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหา หรือแนวปฏิบัติที่ชัดเจนเป็นสากล รวมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปปฏิบัติให้มีความชัดเจนและเห็นเป็นรูปธรรมว่าหน่วยงานใดต้องดำเนินการอย่างไรในเรื่องใด	ได้ดำเนินการ ในส่วนของข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในบทที่ 8 แนวทางพัฒนา ซึ่งปรากฏในหัวข้อย่อย **8.1 ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่** **8.2 ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย**และ 8.3 **ระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ** ซึ่งจะได้กำหนดถึงความสอดคล้องของแผนระดับชาติด้วยในหัวข้อ 8.4

ชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ

ข้อคิดเห็น	การดำเนินการ
5)การจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ให้ที่ปรึกษากำหนดรูปแบบและกรอบแนวทางการนำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ให้มีโครงสร้างและข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย รวมทั้งเพิ่มเติมและปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลให้มีความถูกต้องสมบูรณ์	ดำเนินการตรวจสอบ ทบทวนรายละเอียดข้อมูลต่างๆ ให้มีความสมบูรณ์
5.1)ปรับปรุงแก้ไขข้อมูลให้ถูกต้องและสอดคล้องกันตลอดเล่มรายงาน อาทิ ชื่อ Common Control Area (CCA) ในภาษาไทยเป็น “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน”	ดำเนินการแก้ไข ชื่อต่างๆให้เป็นไปตามมาตรฐาน
5.2)ปรับปรุงหน่วยงานรับผิดชอบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ โดยกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ “กรมทางหลวง” เป็นผู้ดำเนินการ	ดำเนินการทบทวนตรวจสอบข้อมูลการดำเนินโครงการต่างๆให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน
5.3)เพิ่มเติมข้อมูลเส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์ หรือรถไฟสายจีน-ลาว และเส้นทางรถไฟลาว-เวียดนาม (เวียงจันทน์ ท่าแขก ท่าเรือน้ำลึกหวุงอาง) ซึ่งเป็นโครงข่ายสำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งไปท่าเรือน้ำลึกหวุงอางในประเทศเวียดนาม	ตรวจสอบเพิ่มเติมข้อมูล เกี่ยวกับเส้นทางรถไฟที่เกี่ยวข้อง
5.4)วิเคราะห์เพิ่มเติมประเด็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นหากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่หนองคายล่าช้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้มีการปรับเปลี่ยนไปใช้เส้นทางการขนส่งที่ไปทางท่าเรือหวุงอาง ประเทศเวียดนามแทน	วิเคราะห์เพิ่มเติม ในบทที่ 6 ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ ในหัวข้อ 6.3 การวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ศักยภาพ

ชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการ

ข้อคิดเห็น	การดำเนินการ
6)การพัฒนาตัวชี้วัดและการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ให้ที่ปรึกษาดำเนินการเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตัวชี้วัดในแต่ละระดับให้มีความชัดเจนทั้งในส่วนประเภท รูปแบบ แหล่งที่มา และวิธีการจัดเก็บข้อมูลเพื่อนำไปใช้เป็นต้นแบบในการวัดประสิทธิภาพในระยะต่อไป รวมทั้งกำหนดทิศทางการพัฒนาและปัจจัยแห่งความสำเร็จ สำหรับจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายให้มีความเหมาะสมต่อการยกระดับและการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศ	ได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดในแต่ละระดับในบทที่ 5 การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ ในหัวข้อที่ 5.2.1 การคำนวณคะแนนตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน และ 5.5 การพัฒนา Border Performance Index และเพิ่มเติมแนวทางการพัฒนาและปัจจัยแห่งความสำเร็จให้มีความสมบูรณ์แล้วดังนำเสนอในบทที่ 8
7)การพัฒนาระบบฐานข้อมูล ให้ที่ปรึกษาฯ พิจารณาจัดทำรายละเอียดการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ทั้งในส่วนของการกำหนดรายการข้อมูล พร้อมทั้งรูปแบบ วิธีการการนำเข้าข้อมูลและหน้าต่างการแสดงผล รวมถึงการพัฒนา Website และช่องทางการเข้าถึงระบบโดยประสานศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและ การสื่อสาร สศช. ในการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความสามารถของอุปกรณ์และซอฟต์แวร์ที่มีอยู่ เพื่อให้การพัฒนาระบบข้อมูลมีความสอดคล้องในการใช้งานร่วมกับระบบเครือข่ายสารสนเทศของ สศช. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถดูแลรักษาระบบได้สะดวกในอนาคต	ในส่วนการพัฒนาฐานข้อมูลรวมถึงการพัฒนา Website และช่องทางการเข้าถึงระบบ ได้ดำเนินการประสานศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สศช. เกี่ยวกับความสามารถของอุปกรณ์และซอฟต์แวร์ที่มีอยู่ และได้ทบทวนและระบุคุณสมบัติและข้อจำกัดต่างๆทั้งด้าน ฮาทด์แวร์ และซอฟต์แวร์ ในการเชื่อมต่อกับอุปกรณ์และซอฟแวร์ที่มีอยู่ ซึ่งในเบื้องต้นนั้นสามารถดำเนินการได้ โดยไม่เกิดปัญหากับระบบเดิมแต่ประการใด

การดำเนินงานสำรวจข้อมูลและประชุมกลุ่มย่อย

1)*การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสำรวจที่พัฒนาขึ้นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศักยภาพ*

2)*การประชุมกลุ่มย่อย ในพื้นที่*

การประชุมกลุ่มย่อย

พื้นที่จัดประชุม	วันที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม(คน)
ครั้งที่ 1 จังหวัดสระแก้ว	28 ต.ค. 65	68
ครั้งที่ 2 จังหวัดตาก (แม่สอด)	11 พ.ย. 65	75
ครั้งที่ 3 จังหวัดสงขลา	22 พ.ย. 65	63
ครั้งที่ 4 จังหวัดนครพนม/มุกดาหาร	2 ธ.ค. 65	71
ครั้งที่ 5 จังหวัดเชียงราย	23 ธ.ค. 65	71
ครั้งที่ 6 จังหวัดแม่ฮ่องสอน	11 ม.ค. 66	30
ครั้งที่ 7 จังหวัดเลย	25 ม.ค. 66	51
ครั้งที่ 8 จังหวัดหนองคาย	8 ก.พ. 66	71

พื้นที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

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

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

พื้นที่ด่านศุลกากรแม่สอด

วันศุกร์ ที่ 11 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุม แม่สอดบอลรูม โรงแรมเซ็นทรา บาย เซ็นทารา แม่สอด จังหวัดตาก

พื้นที่ด่านศุลกากรสะเดา-ปาดังเบซาร์

วันอังคาร ที่ 22 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น

ณ ห้องประชุมยูงทอง ชั้น 1 โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา

พื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม-มุกดาหาร

วันศุกร์ 2 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรมเดอะริเวอร์ จังหวัดนครพนม

พื้นที่จังหวัดเชียงราย

วันศุกร์ที่ 23 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมภูลานนา โรงแรมแสนโฮเทล จังหวัดเชียงราย

พื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน

วันพุธที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมดอนสัก โรงแรมอิมพีเรียล แม่ฮ่องสอน รีสอร์ท จังหวัดแม่ฮ่องสอน

พื้นที่จังหวัดเลย

วันพุธที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ โรงแรมเลยพาเลซ จังหวัดเลย

พื้นที่ด่านศุลกากรหนองคาย

วันพุธที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมออนซอน โรงแรมอมันตา จังหวัดหนองคาย

ประเด็นการนำเสนอ

เนื้อหาสำคัญในการนำเสนอ

1) การศึกษาเชิงลึกสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน
2) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index: BPI)
3) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ขอบเขตการศึกษา

รายละเอียดใน TOR		นำเสนอในรายงานการศึกษา	
ข้อ 4.1	ศึกษารวบรวมและทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องและข้อมูลด้านอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ตลอดจนกรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล	บทที่ 2	การทบทวนนโยบาย แผนงาน กฎระเบียบ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
		บทที่ 3	การรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์
ข้อ 4.2	การสำรวจและรวบรวมข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้า วิธีการและขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้ง สถานะการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพเพื่อศึกษาเชิงลึกในการเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดน อย่างน้อยภูมิภาคละ 1 แห่ง	บทที่ 4	การวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

รายละเอียดใน TOR		นำเสนอในรายงานการศึกษา	
ข้อ 4.3	ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้มีการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญ โดยพิจารณาสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไปที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง พร้อมศึกษาในเชิงลึก	บทที่ 5	การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ
		บทที่ 6	ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ
		บทที่ 7	หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา
ข้อ 4.4	การจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ตามที่ได้คัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญ รวมทั้ง กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย	บทที่ 8	แนวทางการพัฒนา

รายละเอียดใน TOR		นำเสนอในรายงานการศึกษา	
ข้อ 4.5	การจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป รวมทั้งปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แผนการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุด	บทที่ 8	แนวทางการพัฒนา
ข้อ 4.6	การจัดเก็บข้อมูลและพัฒนาดัชนีชี้วัด สำหรับเป็นต้นแบบการวัดพร้อมทั้งเครื่องมือและแนวทางในการติดตามประเมินผลให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและสามารถสะท้อนผลการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเพื่อใช้กำหนดทิศทางการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสามารถนำเข้าข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวได้ในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช. เพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย	บทที่ 9	การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูล

การศึกษาส่วนที่ 1

การศึกษาเชิงลึกสำหรับ
การเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน

หัวข้อนำเสนอ

1. ความสำคัญของการศึกษา
2. การทบทวนวรรณกรรม
3. แนวทางการศึกษา
4. ผลการศึกษาเชิงลึก
5. สรุปผลการศึกษาเชิงลึก

ความสำคัญของการศึกษา

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์

- เพื่อนำเสนอแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล
- เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ
- เพื่อระบุประเด็นปัญหาเฉพาะของแต่ละพื้นที่ (Micro) ที่เป็นผลที่ได้จากการศึกษาในเชิงลึกที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

การทบทวนวรรณกรรม

แนวทางปฏิบัติที่ดีในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

หลักการที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

หลักการที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการด้านพิธีการศุลกากรลดลง การค้าขายมีสภาพคล่องขึ้น และมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

หลักการที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

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

- การพัฒนานโยบาย
- การปรับปรุงกฎระเบียบ
- การปรับปรุงการบริการจัดการชายแดน

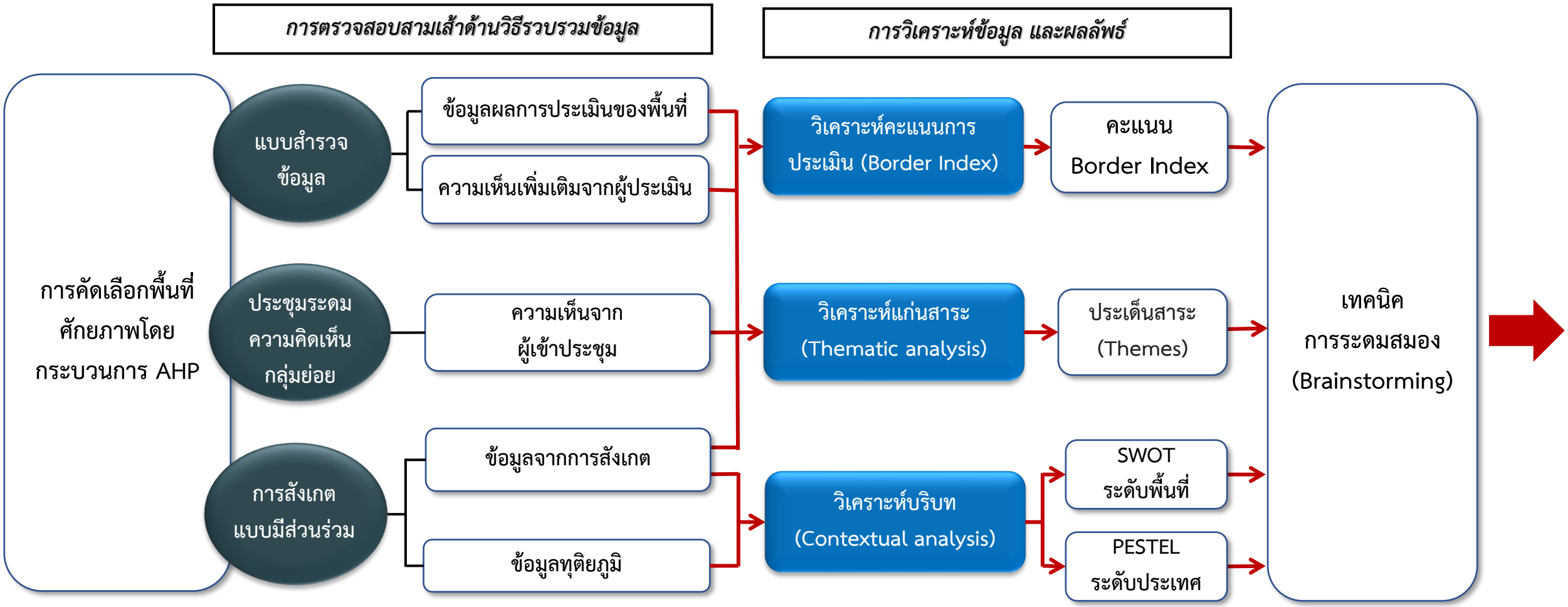
ที่มา: World Bank 2011

แนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน

1	การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน	กิจกรรมที่เกี่ยวกับงานบริหารจุดผ่านแดนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดน เช่น ด้านกฎหมาย นโยบาย และงานปฏิบัติการ
2	การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน	กิจกรรมการประเมินความเสี่ยงและมาตรฐานความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และความเสี่ยงเกี่ยวกับอาญากรรมของบุคคล
3	การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน	กิจกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลกายภาพ รวมทั้งระบบเอกสารข้อมูลที่จับต้องได้และระบบเอกสารออนไลน์ รวมถึงกิจกรรมการนำเข้า แบ่งปัน และการใช้งานข้อมูล และการบำรุงรักษาระบบ
4	การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน	กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน การหาเงินทุน และการแบ่งปันผลประโยชน์ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการด่านและพื้นที่
5	การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน	กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และการบริหารพื้นที่นอกบริเวณด่านช่ายแดน รวมถึงกิจกรรมการสร้างความร่วมมือและการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
6	การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์	กิจกรรมสนับสนุนที่ดำเนินการโดยภาครัฐที่มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์
7	การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก	กิจกรรมที่เกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก อาทิ ภัยพิบัติ การก่อการร้าย สงคราม และความมั่นคงของประเทศ ที่ไม่ใช่ความเสี่ยงเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และอาญากรรมของบุคคล

แนวทางการศึกษา

กระบวนการศึกษาและการนำเสนอแนวทางการพัฒนา



กระบวนการศึกษาและการนำเสนอแนวทางการพัฒนา

ตัวชี้วัดและแนวทางการการพัฒนา

CPMM	กรอบการติดตามและประเมินผล (M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์
การประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	
TFIs	กรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

→ ดัชนี Border Performance Index: สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่

การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

ข้อมูลและประเด็นที่ได้จากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

สภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) และความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่

→ **การกำหนดแนวทางการพัฒนา**

กำหนดแนวทางการพัฒนาตามกรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์ของกรณีศึกษา

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

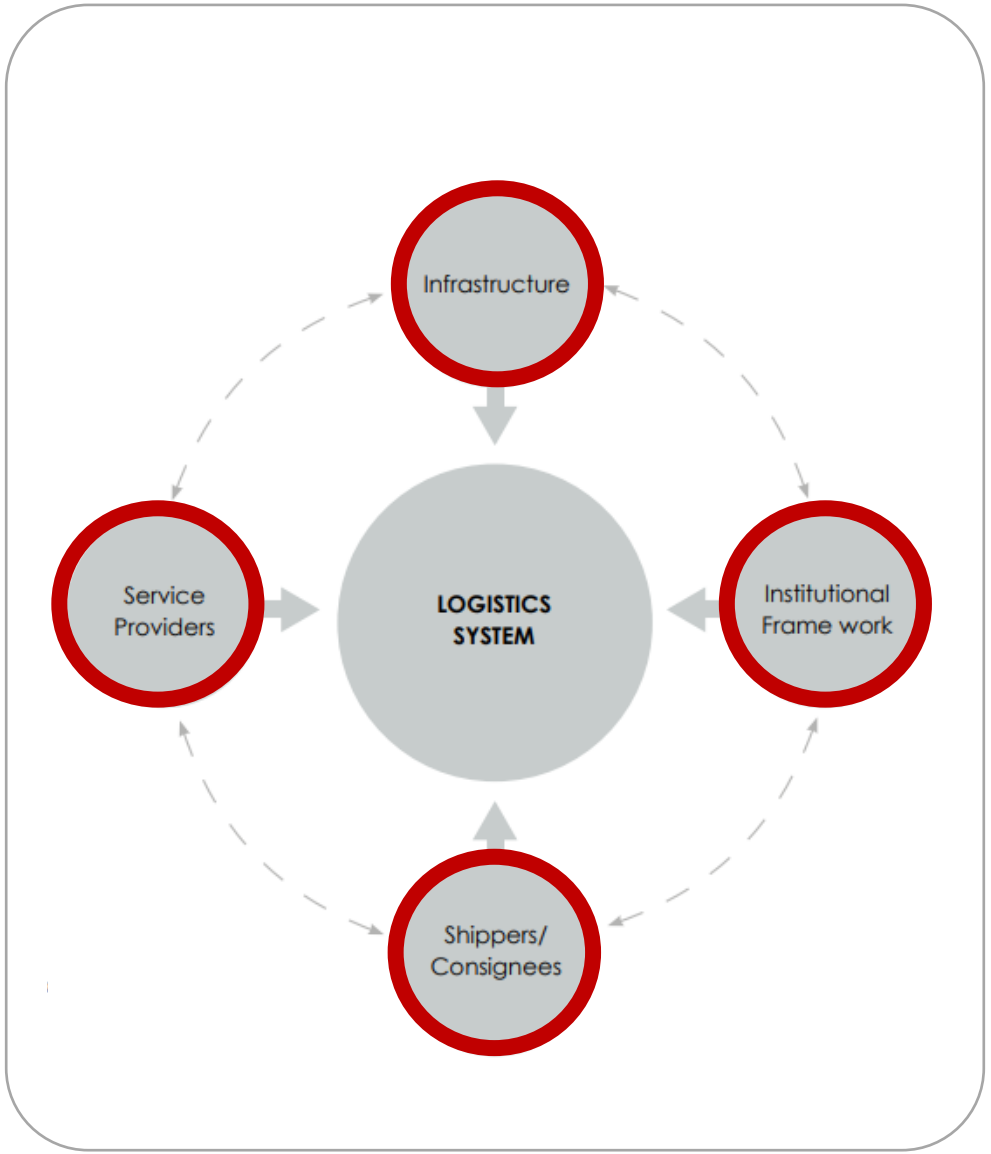
1	กำหนดพื้นที่ที่ต้องการศึกษาคัดเลือก	5 ภูมิภาคในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 พื้นที่
2	กำหนดด่านศุลกากร ที่มีความสำคัญในแต่ละพื้นที่	สัมภาษณ์ผู้แทนของสำนักงานศุลกากรภาค 1-4 พื้นที่ละ 3 ทางเลือก จำนวนทั้งสิ้น 24 ด่านศุลกากร
3	พัฒนาและสำรวจข้อมูลด้วยวิธี AHP	แบบสำรวจทั้งระบบ online และ offline ประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 22 ท่าน
4	วิเคราะห์และประมวลผล AHP	คำนวณคะแนนของแต่ละด่านศุลกากรในแต่ละพื้นที่ จัดอันดับด่านศุลกากรที่ได้คะแนนมากสุด (#1)–น้อยสุด (#3)
5	นำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ	ด่านศุลกากรที่มีศักยภาพ 1 แห่งในแต่ละพื้นที่ หารือร่วมกับ สศช. และผู้ทรงคุณวุฒิ

สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ได้ดำเนินการศึกษาใน
5 พื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบ
ของ 10 ด่านศุลกากร

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด่านฯ ได้แก่ ด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด่านฯ ได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรหนองคาย และด่านศุลกากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด่านศุลการอรัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด่านฯ ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด่านศุลกากรระนอง

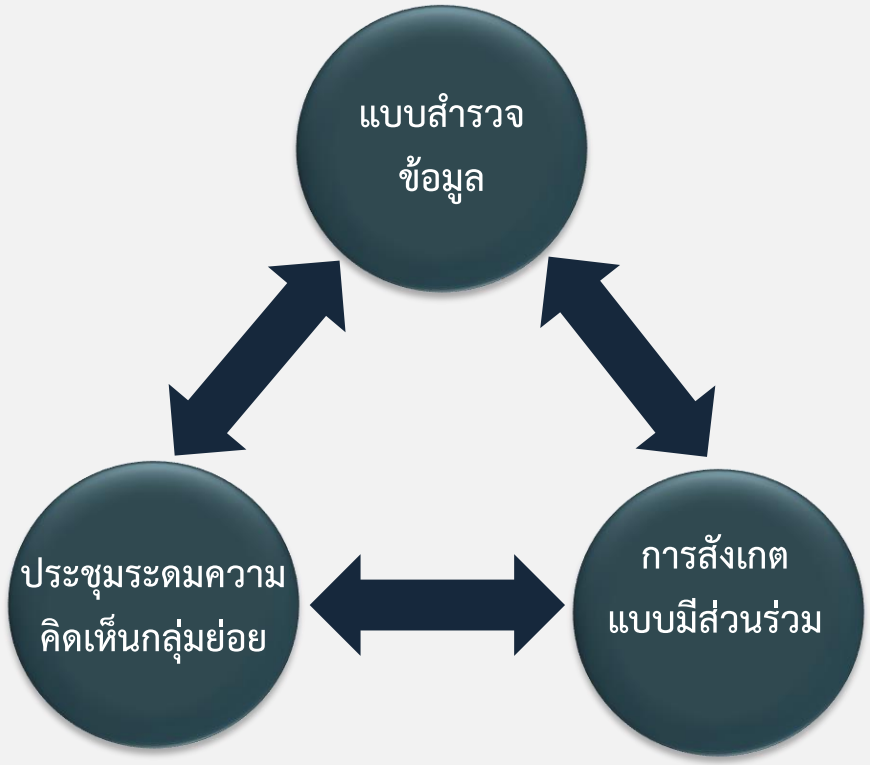
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

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



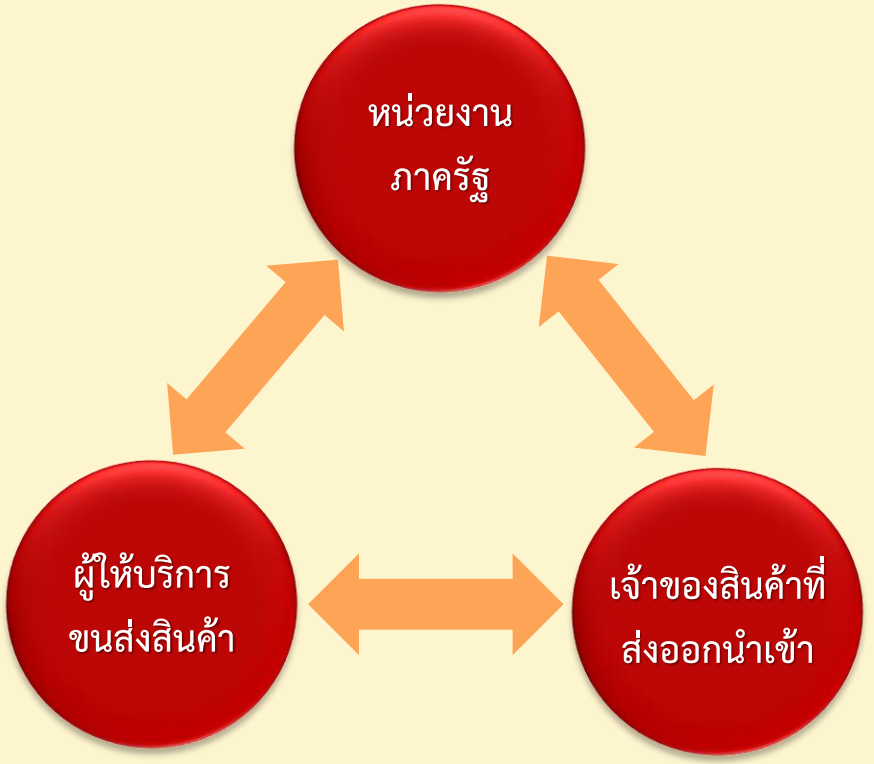
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน



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)

- จัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามที่ได้รับการคัดเลือก
- วัตถุประสงค์ของ Focus group เพื่อให้ทราบถึงประเด็นต่าง ๆ อาทิ ความท้าทายในการข้ามแดน ปัญหาอุปสรรคที่พบ และการอำนวยความสะดวก

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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

ผลการศึกษาเชิงลึก

การระบุประเด็นเฉพาะของแต่ละพื้นที่ในเชิงลึก

- การศึกษานี้ได้จำแนกแนวทางการพัฒนาเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่, ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ
- จากผลสรุปข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ พบว่า จะมีประเด็นปัญหาเฉพาะของแต่ละพื้นที่ (Micro) ที่เป็นผลที่ได้จากการศึกษาในเชิงลึก
- ประเด็นเหล่านี้จะถูกนำมาใช้กำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมเฉพาะดับแต่ละพื้นที่ ซึ่งรวมทั้งการนำเสนอวิธีการพัฒนาปรับปรุงด่านชายแดนและพื้นที่รอบด่านชายแดนที่คัดเลือก 9 พื้นที่ ให้มีความเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่แต่ละพื้นที่ หรือ แนวระดับที่ 1 (Micro) การพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่

พื้นที่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (คะแนน BPI รวม 1.077)

คะแนน BPI 1.199

- การดำเนินเอกสารใช้เวลานาน
- ถนนสาย 359 (พนมสารคาม-สระแก้ว) ชำรุด สินค้าอาจเกิดความเสียหาย
- ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับโควตาขนส่งสินค้าในกัมพูชา ยังขาดความมั่นใจในการขนส่งสินค้าในกัมพูชา

คะแนน BPI 0.752

- ถนนชำรุดเป็นหลุมบ่อบริเวณหน้าด่านทั้งฝั่งไทยและกัมพูชา
- พื้นที่ภายในด่านมีจำกัด ช่องผ่านสำหรับรถยนต์ รถโดยสาร กับ รถบรรทุกสินค้าอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- สถานที่ปฏิบัติงานของหน่วยงานกักกันคับแคบ
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ร้านอาหาร สถานีน้ำมัน/แก๊ส และศาลาพักคอยไม่เพียงพอ
- ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ
- ห้องน้ำไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.173

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไทยและกัมพูชายังไม่มีการดำเนินการ SSI ภายใน CCA ระหว่างกัน
- ขาดการลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน
- ความไม่ชัดเจนในการสนับสนุนการพัฒนาการเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างประเทศไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้
- ขาดการสนับสนุนการเชื่อมโยงทางรางระหว่างไทย-กัมพูชา

คะแนน BPI 1.183

- การจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านทั้งในฝั่งไทยและกัมพูชา
- ถนนชำรุดทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย

พื้นที่ อ.แม่สอด จ.ตาก (คะแนน BPI รวม 1.151)

คะแนน BPI 0.810

- ถนนชำรุดและจำนวนช่องจราจรน้อย (เส้นทางรอง)
- ลานจอดรถบรรทุกมีพื้นที่น้อย
- ช่องตรวจรถบรรทุกสินค้ามีไม่เพียงพอ
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ขาดห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) สำหรับการตรวจตัวอย่างสินค้า
- ร้านอาหาร สถานีน้ำมัน/แก๊ส ไม่เพียงพอ (อยู่ห่างจากเขตชุมชน)
- กล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ห้องน้ำชำรุด ไม่เพียงพอ ไม่สะอาด
- สัญญาณเครือข่ายอินเตอร์เน็ตไม่เสถียร

คะแนน BPI 1.189

- การรอคิวในการตรวจปล่อยสินค้าใช้เวลานาน
- การจราจรติดขัดจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้านในช่วงเวลาเร่งด่วน

คะแนน BPI 1.210

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน เกิดความล่าช้า
- ไทยและเมียนมายังไม่มีการดำเนินการ SSI ภายใน CCA ระหว่างกัน
- ผู้ประกอบการบางส่วนยังขาดความรู้ความเข้าใจพิธีการนำเข้า-ส่งออกสินค้า
- พิธีการนำเข้า-ส่งออกของเมียนมาใช้เวลานาน
- การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ไทยและเมียนมาเกี่ยวกับช่วงเวลาเปิด-ปิดด่านของเมียนมา

คะแนน BPI 1.393

- คลังสินค้าเอกชนมีไม่เพียงพอ

พื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา (คะแนน BPI รวม 1.055)

คะแนน BPI 0.539

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษา
- พื้นที่ภายในด่านมีจำกัด ช่องข้ามแดนสำหรับรถยนต์ รถโดยสาร กับ รถบรรทุกสินค้า อยู่ในบริเวณเดียวกัน
- พื้นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดนมีความแออัด
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- สถานีน้ำมัน/แก๊ส บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนมีน้อย
- ไม่มีลานจอดรถบรรทุก จุดพักรถบรรทุก
- ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ
- สัญญาณเครือข่ายอินเตอร์เน็ตไม่เสถียร
- ห้องน้ำชำรุด ไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.288

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด ขาดการซ่อมบำรุง
- การจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดน

คะแนน BPI 1.098

- ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกบริเวณหน้าด่าน
- เส้นทางรถบรรทุกผ่านพื้นที่ชุมชน ความปลอดภัยในการสัญจร อุบัติเหตุ
- ด่านสะเดาใหม่ยังไม่เปิดใช้งานเนื่องจากอยู่ในระหว่างการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย
- ไทยและมาเลเซียยังไม่มีการดำเนินการตรวจปล่อยร่วมกัน (SSI)
- ไทยและมาเลเซียยังไม่มีความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนระหว่างกัน

คะแนน BPI 1.294

- การจัดส่งสินค้าล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนด

พื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา (คะแนน BPI รวม 1.118)

คะแนน BPI 0.624

- ถนนบริเวณทางเข้าและรอบพื้นที่ด่านชำรุดทรุดโทรม
- ลานตรวจสินค้ามีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถบรรทุก
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- พื้นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่มีความแออัด
- สถานีน้ำมัน/แก๊ส ศาลาพัก ร้านอาหารมีน้อยไม่เพียงพอ
- ไม่มีจุดพักรถ ลานจอดรถบรรทุก
- ห้องน้ำชำรุด ไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.359

- กระบวนการขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารใช้เวลานาน
- การจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดนในช่วงเวลาเร่งด่วน

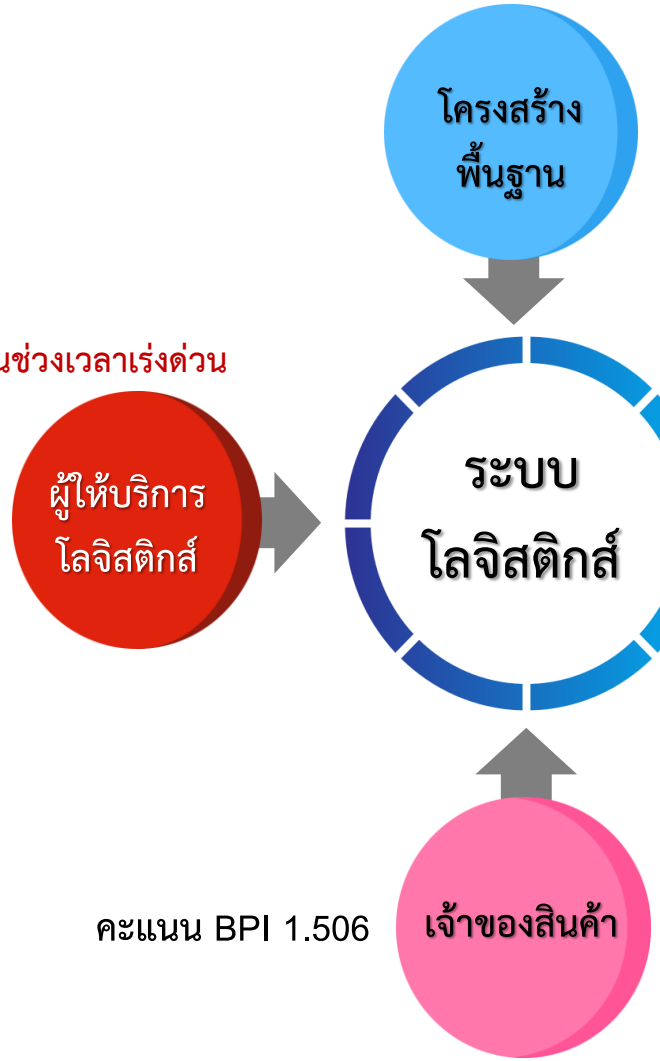
คะแนน BPI 1.144

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกหรือระบบคิว
- เส้นทางรถบรรทุกทับผ่านพื้นที่ชุมชน ความปลอดภัยในการสัญจร อุบัติเหตุ
- ไทยและมาเลเซียยังไม่มีการดำเนินการตรวจปล่อยร่วมกัน (SSI)
- ไทยและมาเลเซียยังไม่มีความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนระหว่างกัน
- ข้อตกลงในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนทางรางระหว่างประเทศยังไม่มีความชัดเจน

คะแนน BPI 1.344

- กระบวนการขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารใช้เวลานาน
- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด ขาดการบำรุงรักษา
- จำนวนเที่ยวรถไฟของไทยมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ

พื้นที่ จ.มุกดาหาร (คะแนน BPI รวม 1.188)



คะแนน BPI 0.697

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด ช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกมีน้อย (ทางเข้าลานพัก)
- ไม่มีพื้นที่ควบคุมสำหรับหน่วยกักกันพืชและอย. รวมทั้งพื้นที่กักกันสัตว์
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- เครื่องชั่งน้ำหนักมีขนาดเล็กและไม่เหมาะสมกับขนาดรถบรรทุก
- ไม่มีจุดพักรถ กรณีที่ต้องจอดรอข้ามคืน
- ไม่มีศูนย์กระจายสินค้า
- ร้านอาหารมีน้อย ไม่มีศาลา/จุดพักคอยสำหรับผู้ใช้บริการ
- น้ำประปา ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ
- ห้องน้ำชำรุด ไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.246

- การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

คะแนน BPI 1.305

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- เจ้าหน้าที่ยังมีการขอเอกสารฉบับพิมพ์ (Hard Copy) สำหรับการดำเนินพิธีการศุลกากร
- กระบวนการ ขั้นตอน การดำเนินพิธีการนำเข้า-ส่งออกของสปป.ลาว ยังมีรายละเอียดปลีกย่อยที่แตกต่างในแต่ละแขวง/พื้นที่
- สปป.ลาวไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- การลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนยังมีไม่มากนัก

คะแนน BPI 1.506

พื้นที่ จ.นครพนม (คะแนน BPI รวม 1.149)

คะแนน BPI 0.788

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด และช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกคับแคบ
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไม่มีพื้นที่ตรวจปล่อยสำหรับปศุสัตว์
- ไม่มีจุดพักรถ กรณีที่ต้องจอดรอข้ามคืน ไม่มีศูนย์กระจายสินค้า
- สถานีแก๊ส ร้านอาหารมีน้อย ไม่มีศาลา/จุดพักคอยพักสำหรับผู้ใช้บริการ
- สัญญาณเครือข่ายอินเตอร์เน็ตไม่เสถียร
- ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ
- ห้องน้ำชำรุด ไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.219

- สปป.ลาวไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าภายในประเทศ

คะแนน BPI 1.265

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- เจ้าหน้าที่ยังมีการขอเอกสารฉบับพิมพ์ (Hard Copy) สำหรับการดำเนินพิธีการศุลกากร
- จุดบริการให้เบ็ดเสร็จของแต่ละหน่วยงานไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- การประสานเวลาการปิด – เปิดด่านระหว่างไทยและสปป.ลาว
- สปป.ลาวไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- การลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนยังมีไม่มากนัก

คะแนน BPI 1.325

พื้นที่ จ.หนองคาย (คะแนน BPI รวม 1.149)

คะแนน BPI 0.733

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด และช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกคับแคบ
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน (ชำรุดบ่อย)
- พื้นที่ปฏิบัติงานของหน่วยงานกักกันคับแคบ /พื้นที่กักกันสัตว์ไม่ได้มาตรฐาน
- คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า จุดพักรถบรรทุกไม่เพียงพอ
- สัญญาณเครือข่ายอินเตอร์เน็ตไม่เสถียร
- ห้องน้ำ ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ

คะแนน BPI 1.255

- การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก
- รถบรรทุกข้ามแดนไม่ทันเวลาปิดด่าน

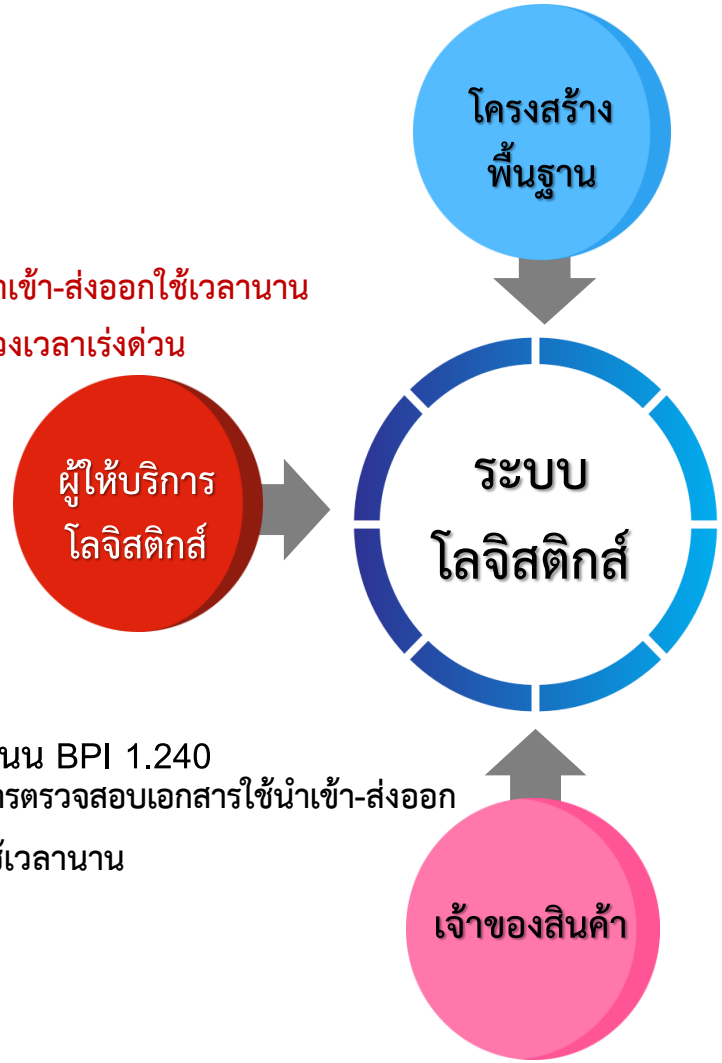
คะแนน BPI 1.245

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- การขอใบอนุญาตสินค้าต้องกำกัดมีหลายขั้นตอน
- ยังไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก
- สปป.ลาวไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าภายในประเทศ

คะแนน BPI 1.159

- การจราจรติดขัด

พื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย (คะแนน BPI รวม 1.115)



คะแนน BPI 0.744

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุด ช่องจราจรคับแคบ
- พื้นที่ในการปฏิบัติงานคับแคบสำหรับหน่วยงานกักกัน
- พื้นที่ลานตรวจปล่อยสินค้าและลานจอดรถบรรทุกเริ่มมีความแออัด
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไม่มีจุดพักรถ กรณีต้องจอดรอข้ามคืน
- สถานีน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร บริเวณด่านพรมแดนมีน้อย
- ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ
- สัญญาณเครือข่ายอินเตอร์เน็ตไม่เสถียร
- ห้องน้ำไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.268

- การตรวจสอบเอกสารนำเข้า-ส่งออกใช้เวลานาน
- รถบรรทุกหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน

คะแนน BPI 1.179

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก
- การชำระค่าพิธีการของบางหน่วยงานยังไม่มีระบบ e-Payment
- กระบวนการ ขั้นตอน การดำเนินพิธีการนำเข้า-ส่งออกของสปป.ลาว ยังมีรายละเอียดปลีกย่อยที่แตกต่างในแต่ละแขวง/พื้นที่
- สปป.ลาวไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- การลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนยังมีไม่มากนัก

คะแนน BPI 1.240

- การตรวจสอบเอกสารใช้นำเข้า-ส่งออกใช้เวลานาน

พื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย (คะแนน BPI รวม 1.179)

คะแนน BPI 0.906

- ถนนบริเวณด่านพรมแดนชำรุดไทยและเมียนมา
- เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอต่อการตรวจสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ลานจอดรถบรรทุกภายในด่านมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ
- ไม่มีจุดพักรถ กรณีต้องจอดรอข้ามคืน
- สถานีน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหารมีน้อย (อยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน)
- ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ไม่มีศาลา/จุดพักคอยภายในด่านพรมแดน
- ห้องน้ำไม่เพียงพอ ไม่สะอาด

คะแนน BPI 1.254

- ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าพรมแดนฝั่งไทย ไม่สามารถขนส่งไปยังฝั่งเมียนมา ทำให้มีค่าใช้จ่ายและระยะเวลาสูงขึ้น
- ถนนในเมียนมาชำรุดเป็นอย่างมาก สินค้าเสียหาย

คะแนน BPI 1.171

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานมีไม่เพียงพอ (บางครั้งรถข้ามแดนไม่ทันด่านปิด)
- ข้อกำหนดของเมียนมาในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า
- ไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก
- การลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนยังมีไม่มากนัก

คะแนน BPI 1.387

- การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนล่าช้า
- ถนนในเมียนมาชำรุดเป็นอย่างมาก สินค้าเสียหาย

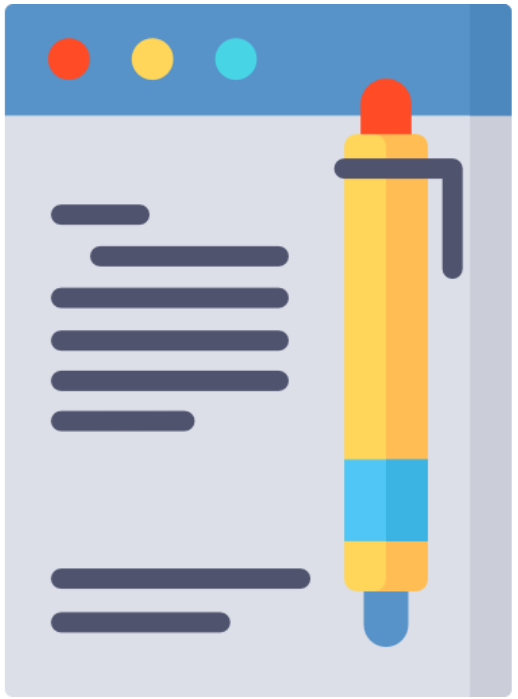
พื้นที่ จ.ระนอง

- ท่าเรือจังหวัดระนองไม่ได้เชื่อมกับเส้นทางหลักที่เชื่อมจังหวัดหรือภูมิภาค รวมถึงไม่มีการขนส่งระบบรางที่เชื่อมต่อภูมิภาคและประเทศและจากฝั่งอันดามันไปยังฝั่งอ่าวไทย

- การส่งมอบสินค้าล่าช้า เนื่องจากกระบวนการตรวจสอบมีหลายขั้นตอนและการจราจรที่ติดขัด
- มีผู้ให้บริการน้อยราย

- นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนด้านชายแดนของจังหวัดระนองขาดความชัดเจน
- ภาครัฐขาดการบูรณาการร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานรวมถึงภาคีเครือข่ายยังไม่เข็มแข็งทั้งภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน
- กฎหมาย กฎระเบียบ ของแต่ละหน่วยงานยุ่งยากซับซ้อน ไม่สอดคล้องกันในแต่ละหน่วยงาน

- ภาคธุรกิจขาดการลงทุนเพิ่มเติมเพราะไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้
- ปริมาณสินค้าที่มาใช้บริการในพื้นที่ จ.ระนอง มีน้อย



สรุปผลการศึกษาเชิงลึก

- ในแต่ละพื้นที่จะมีประเด็นปัญหาเฉพาะของพื้นที่ตน
- แต่ในการพัฒนาให้เกิดมาตรฐานในด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนของประเทศไทย จำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับประเด็นในระดับที่ 2 (Meso) ที่เป็นแนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ มากกว่าการให้ความสำคัญกับประเด็นในระดับที่ 1 (Micro)
- ทั้งนี้ ผลสรุปข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์นี้จะถูกนำมาใช้เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนา โดยนำแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมมากำหนดเป็นกลยุทธ์สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา
- รวมถึง การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุด

จบการนำเสนอ ส่วนที่ 1

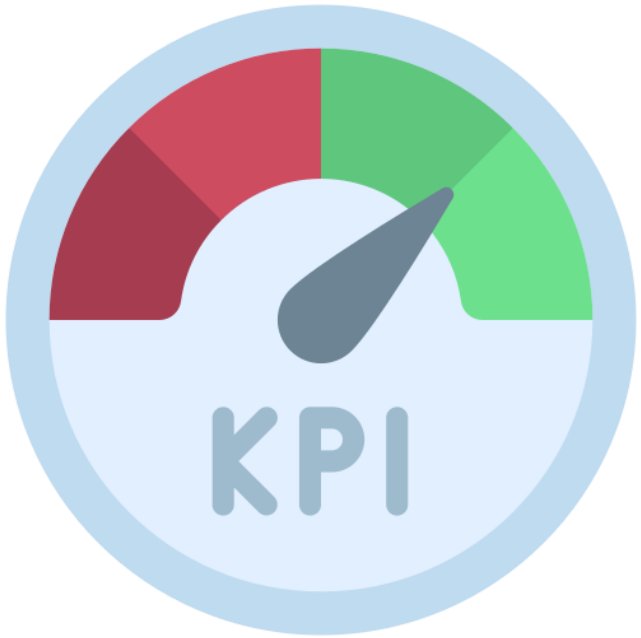
การศึกษาส่วนที่ 2

ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน

(Border Performance Index: BPI)

หัวข้อนำเสนอ

1. ที่มาและความสำคัญ
2. แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด BPI
3. เครื่องมือวิจัยและกลุ่มตัวอย่าง
4. ผลคะแนนของการประเมิน BPI
5. สรุปผลการประเมิน BPI



ที่มาและความสำคัญ

ดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index: BPI)

ดัชนีชี้วัด BPI คืออะไร

ดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณที่มีแหล่งข้อมูลมาจากการสำรวจพื้นที่ศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกสำหรับการศึกษาเชิงลึก เพื่อให้ได้ผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมินที่สำรวจได้จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ความสำคัญของ BPI

โดยผลคะแนนวิเคราะห์จะถูกพัฒนาเป็นดัชนี Border Performance Index หรือ BPI เพื่อใช้เป็นกรอบการติดตามและประเมินผล (Monitor & Evaluation: M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน ที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ชายแดน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

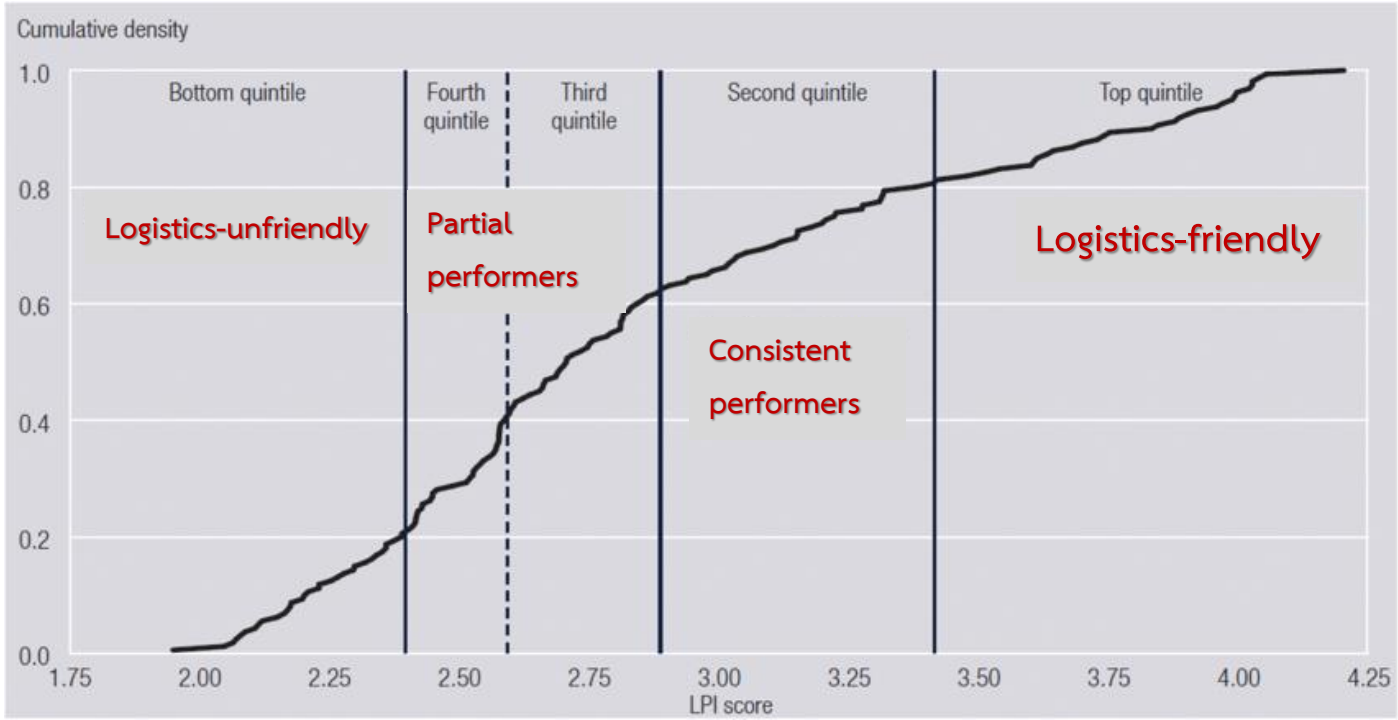
- เพื่อนำเสนอวิธีการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนของประเทศไทย ทดแทนตัวชี้วัด Trade Across Border ที่ยุติการนำเสนอไปแล้ว
- เพื่อเป็นการทดสอบเครื่องมือที่พัฒนาขึ้น (Pilot diagnostic tool) สำหรับพื้นที่ศักยภาพจำนวน 9 แห่งในประเทศไทย สำหรับการขยายขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับการเปรียบเทียบประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน สำหรับการกำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีและระบุประเด็นที่ควรปรับปรุงของพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย

แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด

การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน

แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด BPI

- BPI หรือดัชนีชี้วัดสำหรับใช้เพื่อใช้สะท้อนประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย ใช้แนวคิดการพัฒนาดัชนีมาจากดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI)
- รายงาน LPI จะแสดงผลคะแนนประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศหนึ่ง ๆ โดยการสำรวจข้อมูลจากผู้ขนส่งสินค้าทั่วโลกและผู้ให้บริการขนส่งด่วน เกี่ยวกับประเทศต่าง ๆ ที่พวกเขากำลังดำเนินธุรกิจอยู่เพื่อให้คะแนน เพื่อนำคะแนน LPI ของแต่ละประเทศมาแบ่งกลุ่มออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ Logistics-unfriendly, Partial performers, Consistent performers และ Logistics-friendly



หลักการพัฒนาดัชนีชี้วัด BPI

วิธีการแบ่งกลุ่ม

- แบ่งกลุ่มด้วย Tertile: มี 9 พื้นที่ ก็จะได้ 3 กลุ่ม กลุ่มละ 3 พื้นที่
- การแบ่งกลุ่มของประเทศไทย โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม
  - กลุ่ม Higher performer คือ กลุ่มที่มีคะแนนสูงกว่ากลุ่มอื่น
  - กลุ่ม Consistent performer คือ กลุ่มที่มีคะแนนระดับกลางเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น
  - กลุ่ม Partial performer คือ กลุ่มที่มีคะแนนน้อยกว่ากลุ่มอื่น

สมมติฐานในการตีความคะแนน

- คะแนนอยู่ในช่วง 0-2
- คะแนน 1 ถึง 2 หมายถึง ประสิทธิภาพในมิตินั้นมีความเหมาะสมหรือดีกว่าที่คาดหวังไว้
- คะแนน 0 ถึง 0.99 หมายถึง ประสิทธิภาพในมิตินั้นไม่ดีเท่าที่ควรและต้องปรับปรุง

เครื่องมือวิจัยและกลุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือวิจัย

- ใช้การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน
- ตัวชี้วัดที่นำมาใช้สำหรับการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ
  - ส่วนที่ 1 เป็นตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators; TFIs) โดย OECD สำหรับวัดขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติของพิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures)
  - ส่วนที่ 2 ตัวชี้วัดการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation, M&E) ที่ประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดตามกรอบการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค
  - ส่วนที่ 3 เป็นตัวชี้วัดตามกรอบ Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM) ที่เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ โดยได้นำเสนอไว้ในรายงานส่วนของ Trans-cost model

การคำนวณคะแนน BPI

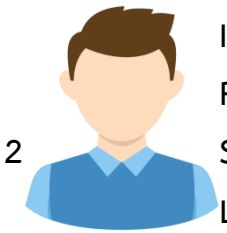
1) จัดกลุ่มคำถามของแบบสำรวจ TFIs และ M&E จำแนกตาม 4 มิติ สำหรับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วยประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ เจ้าของสินค้า และผู้ให้บริการโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กฎระเบียบ (Regulation)	เจ้าของสินค้า (Shipper/consignee)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs)
TFIs คำถามที่ 1, 2, 3	TFIs คำถามที่ 4, 5, 6, 7	TFIs คำถามที่ 8, 9, 10	TFIs คำถามที่ 11, 12
M&E คำถามที่ 1, 2, 3	M&E คำถามที่ 4, 5, 6, 7	M&E คำถามที่ 8, 9, 10	M&E คำถามที่ 11, 12

2) คำนวณค่าเฉลี่ยคะแนนของคำถามทั้งหมดที่อยู่ในมิติเดียวกัน สำหรับตัวอย่างแต่ละราย

Infrastructure คนที่ 1
Regulation คนที่ 1
Shipper/consignee คนที่ 1
LSPs คนที่ 1

Infrastructure คนที่ 2
Regulation คนที่ 2
Shipper/consignee คนที่ 2
LSPs คนที่ 2



Infrastructure คนที่ 3
Regulation คนที่ 3
Shipper/consignee คนที่ 3
LSPs คนที่ 3

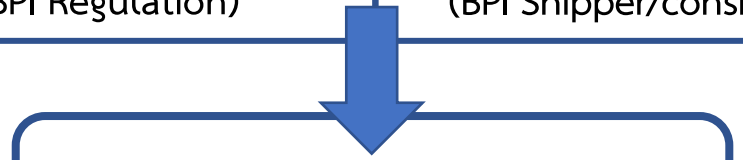
Infrastructure คนที่ 4
Regulation คนที่ 4
Shipper/consignee คนที่ 4
LSPs คนที่ 4

3) นำคะแนนในแต่ละมิติของตัวอย่างทุกรายมาทำการหาค่าเฉลี่ย เพื่อให้ได้คะแนน BPI สำหรับแต่ละมิติประสิทธิภาพ

คะแนนโครงสร้างพื้นฐาน (BPI Infrastructure)	คะแนนกฎระเบียบ (BPI Regulation)	คะแนนเจ้าของสินค้า (BPI Shipper/consignee)	คะแนนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (BPI LSPs)
คนที่ 1 คนที่ 2	คนที่ 1 คนที่ 2	คนที่ 1 คนที่ 2	คนที่ 1 คนที่ 2
คนที่ 3 คนที่ 4	คนที่ 3 คนที่ 4	คนที่ 3 คนที่ 4	คนที่ 3 คนที่ 4

4) นำคะแนนของทั้ง 4 มิติ (ที่ได้จากข้อที่ 3) มาหาค่าเฉลี่ย เพื่อให้ได้คะแนนรวมของพื้นที่

คะแนนโครงสร้างพื้นฐาน (BPI Infrastructure)	คะแนนกฎระเบียบ (BPI Regulation)	คะแนนเจ้าของสินค้า (BPI Shipper/consignee)	คะแนนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (BPI LSPs)



กลุ่มตัวอย่างการศึกษา

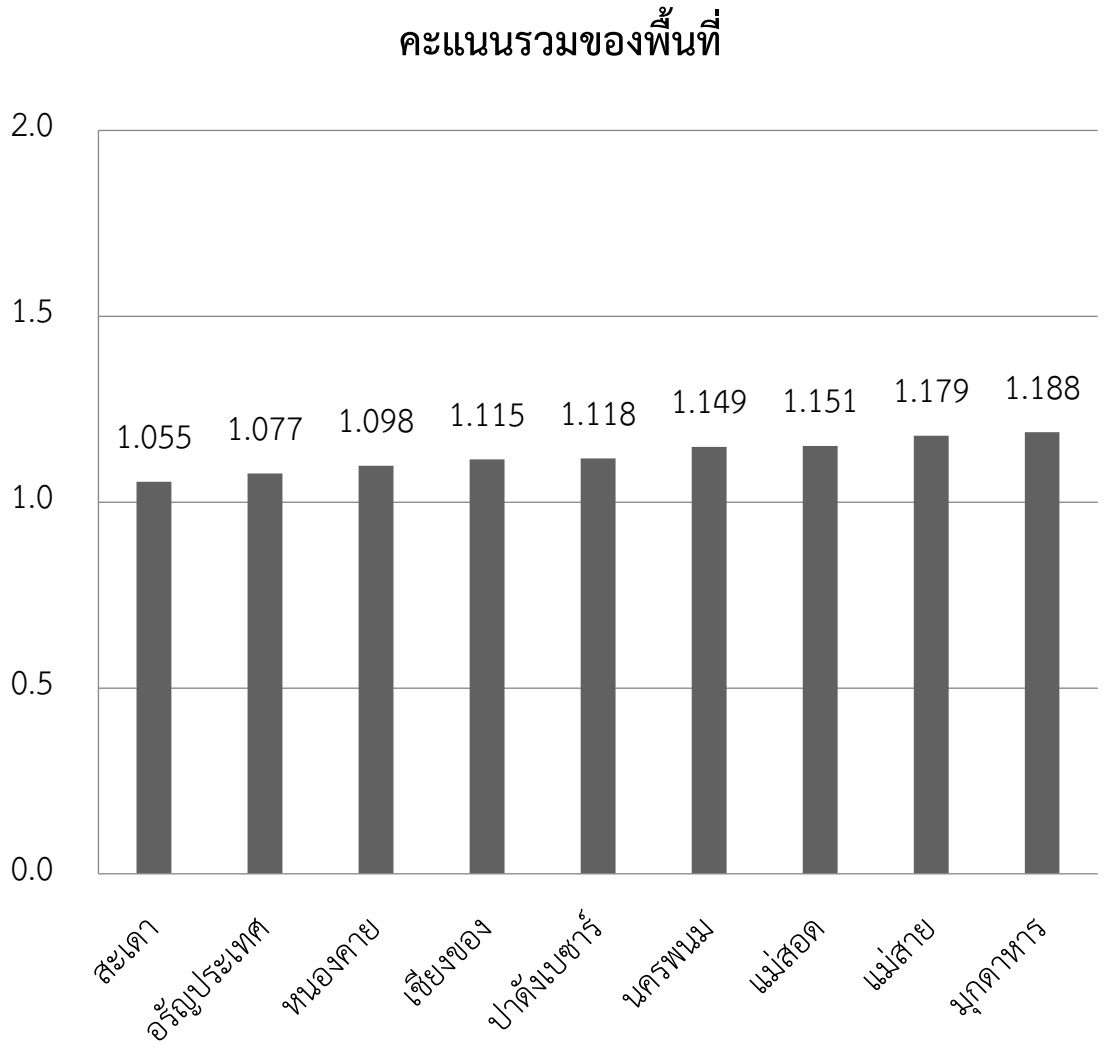
- สำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง 8 กลุ่ม

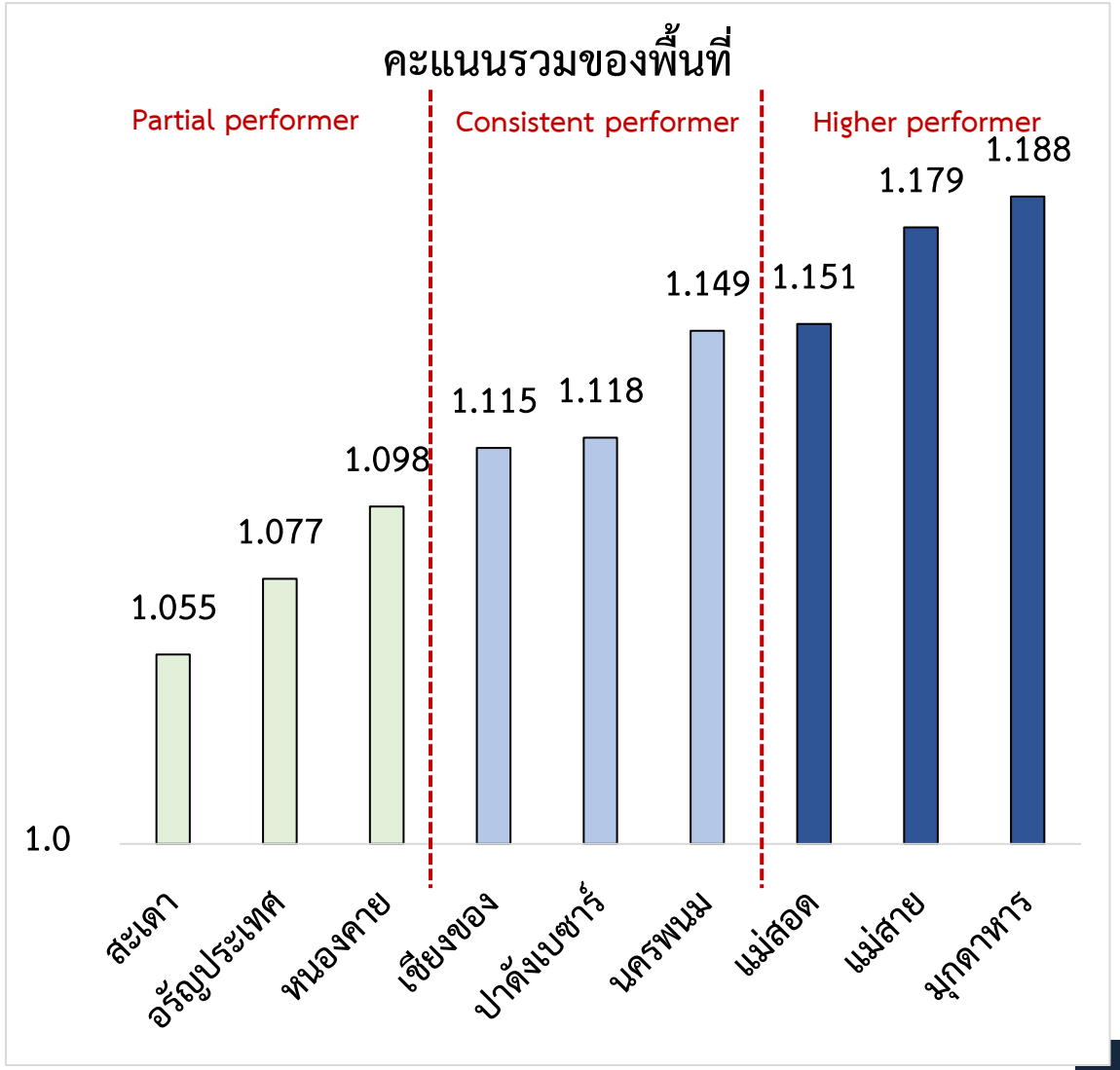
พื้นที่	หน่วยงานรัฐ				ภาคเอกชน				รวม
	ศุลกากร	ตม.	กักกัน (สัตว์ พืช อย.)	กักกัน (อย.)	ตัวแทนออกของได้รับอนุญาต	ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์	คนขับรถขนส่งสินค้า	ผู้ค้า ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า	
จ.สระแก้ว	5	3	7	2	63	34	40	60	214
จ.ตาก	4	4	9	2	60	44	41	67	231
อ.สะเดา จ.สงขลา	3	2	5	2	64	46	35	60	217
อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา	3	2	6	1	60	32	39	61	204
จ.มุกดาหาร	3	2	7	2	53	35	42	60	204
จ.นครพนม	2	2	7	1	48	28	39	41	168
จ.หนองคาย	3	1	8	2	62	36	40	61	213
อ.เชียงของ จ.เชียงราย	3	2	7	2	28	30	40	44	156
อ.แม่สาย จ.เชียงราย	3	3	7	2	64	37	42	68	226
รวม	29	21	63	16	502	322	358	522	1,833

ผลคะแนนของการประเมิน

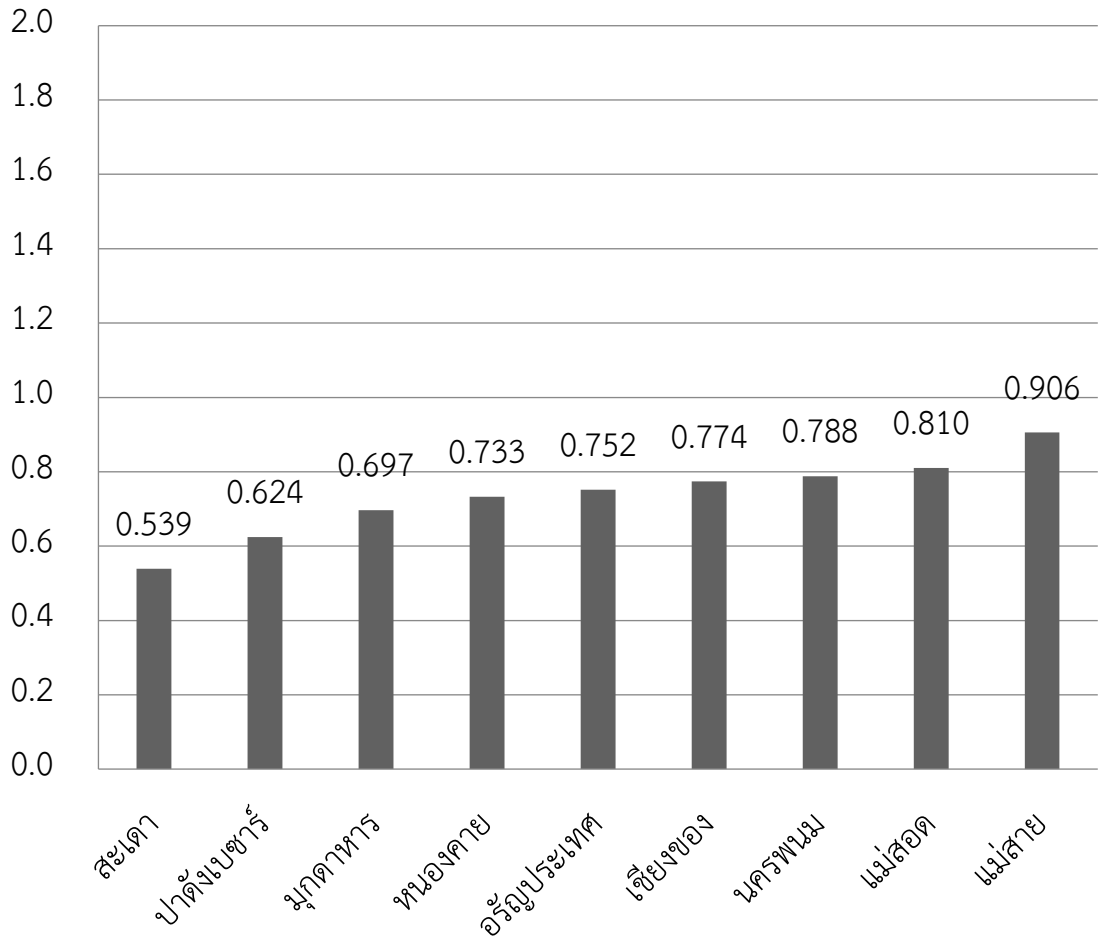
ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน

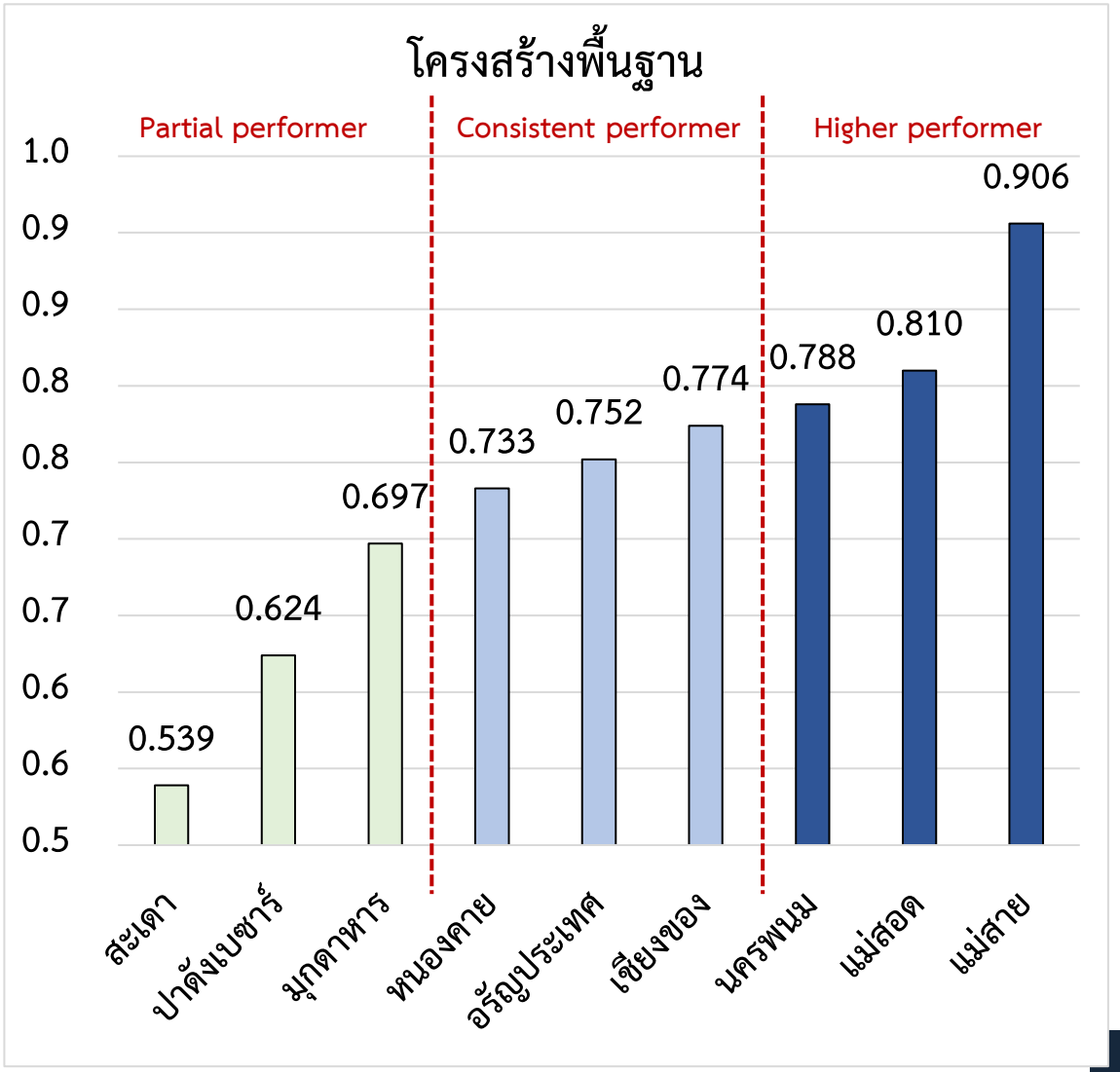
คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพรวมของพื้นที่





คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน





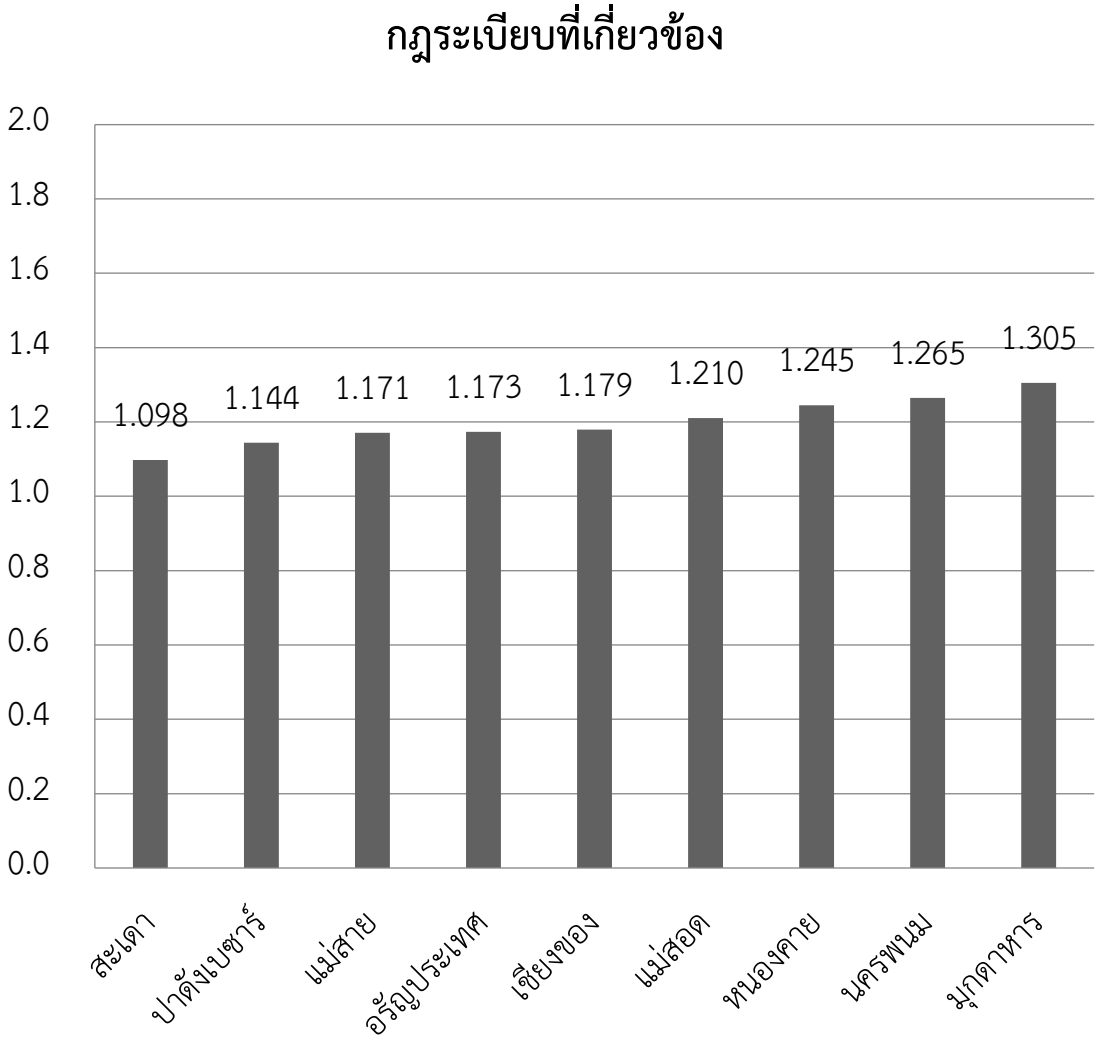
ประเด็นหลักที่ส่งผลต่อคะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับกลุ่ม Higher performer

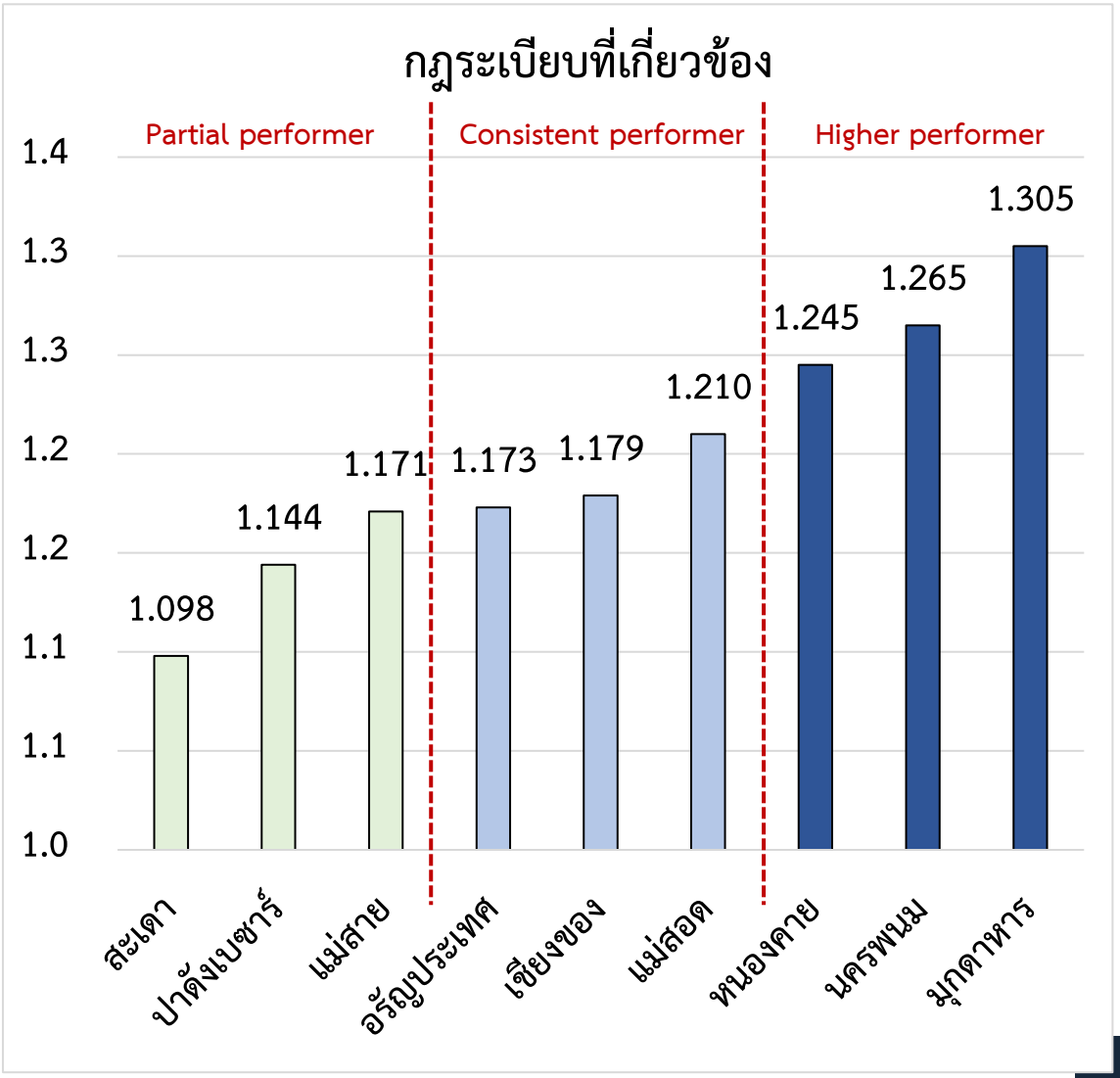
แม่สาย	มีจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้าและการเดินทางผ่านแดน
	เส้นทางอนุมัติในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมีความเหมาะสม อาทิ ถนนไม่ชำรุด มีระยะทางสั้น
	โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมมีประสิทธิภาพ

แม่สอด	เส้นทางอนุมัติในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมีความเหมาะสม อาทิ ถนนไม่ชำรุด มีระยะทางสั้น
	มีจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้าและการเดินทางผ่านแดน
	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ถนนอยู่ในสภาพดี ช่องจราจรกว้าง

นครพนม	เส้นทางอนุมัติในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมีความเหมาะสม อาทิ ถนนไม่ชำรุด มีระยะทางสั้น
	มีจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้าและการเดินทางผ่านแดน
	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ถนนอยู่ในสภาพดี ช่องจราจรกว้าง

คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

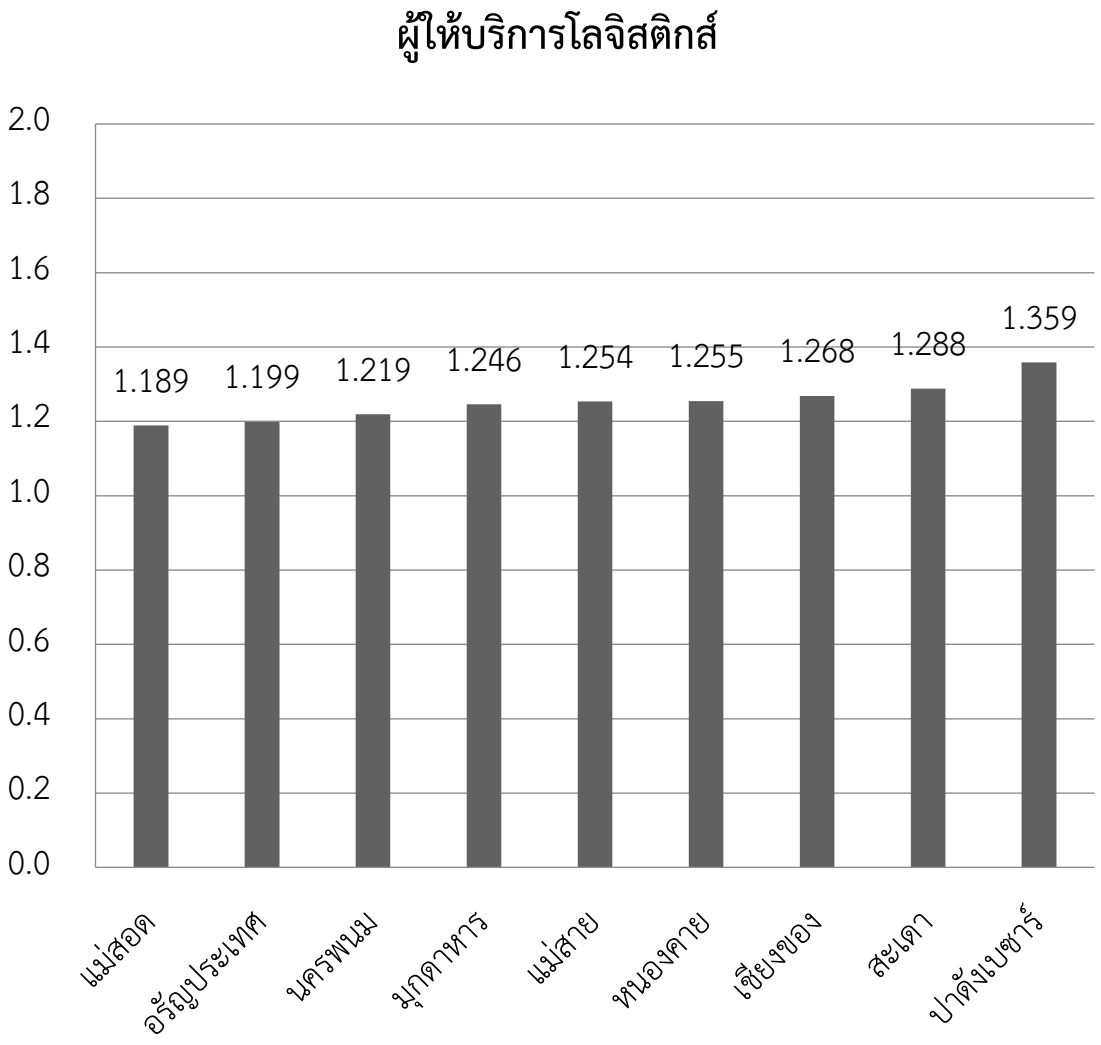


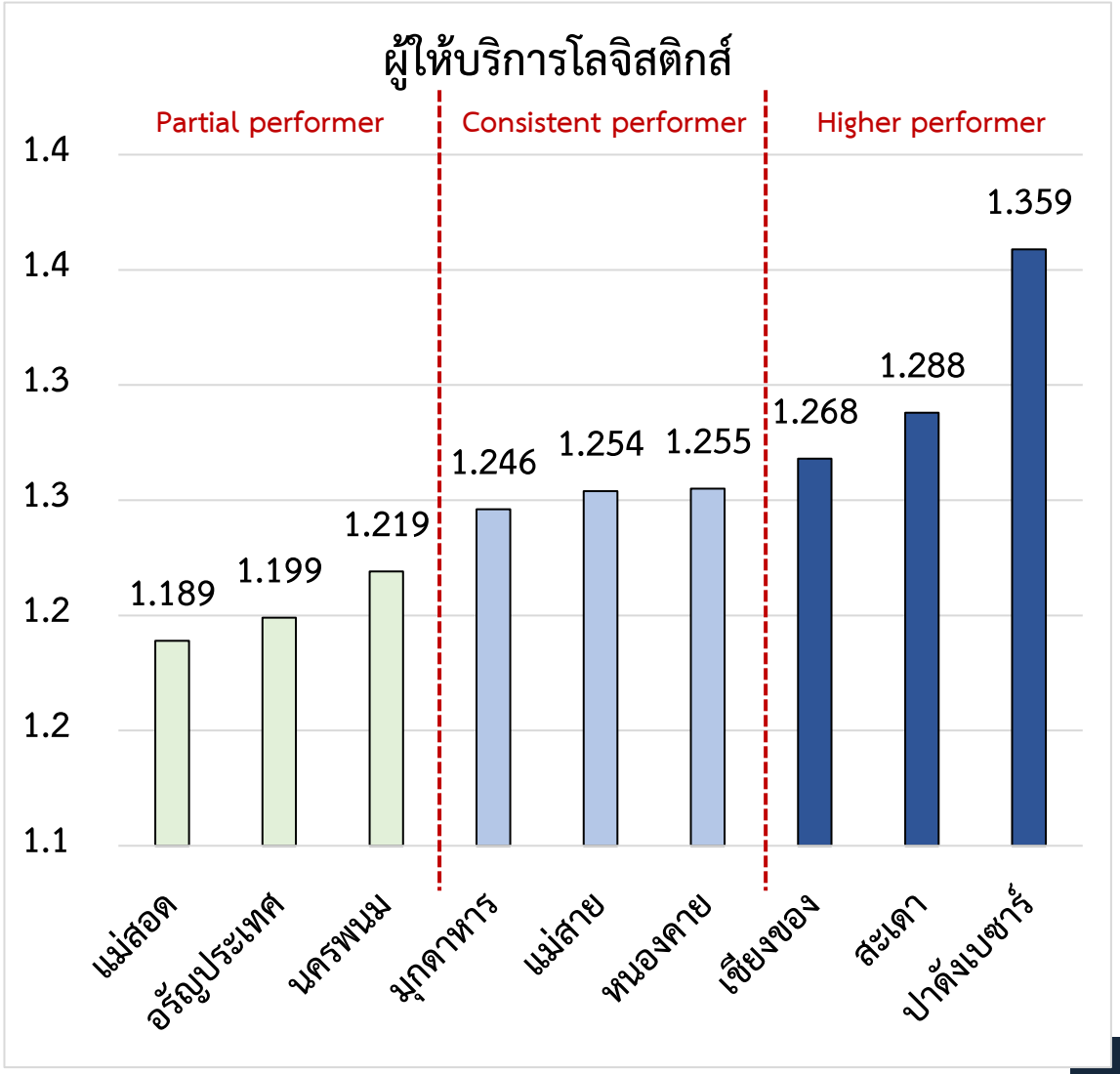


ประเด็นหลักที่ส่งผลต่อคะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับกลุ่ม Higher performer

มุกดาหาร	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling)
	มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากร
นครพนม	มีกลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
	สามารถตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น
หนองคาย	สามารถตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น
	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์ศุลกากร
	หน่วยงานมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบอย่างสม่ำเสมอ

คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

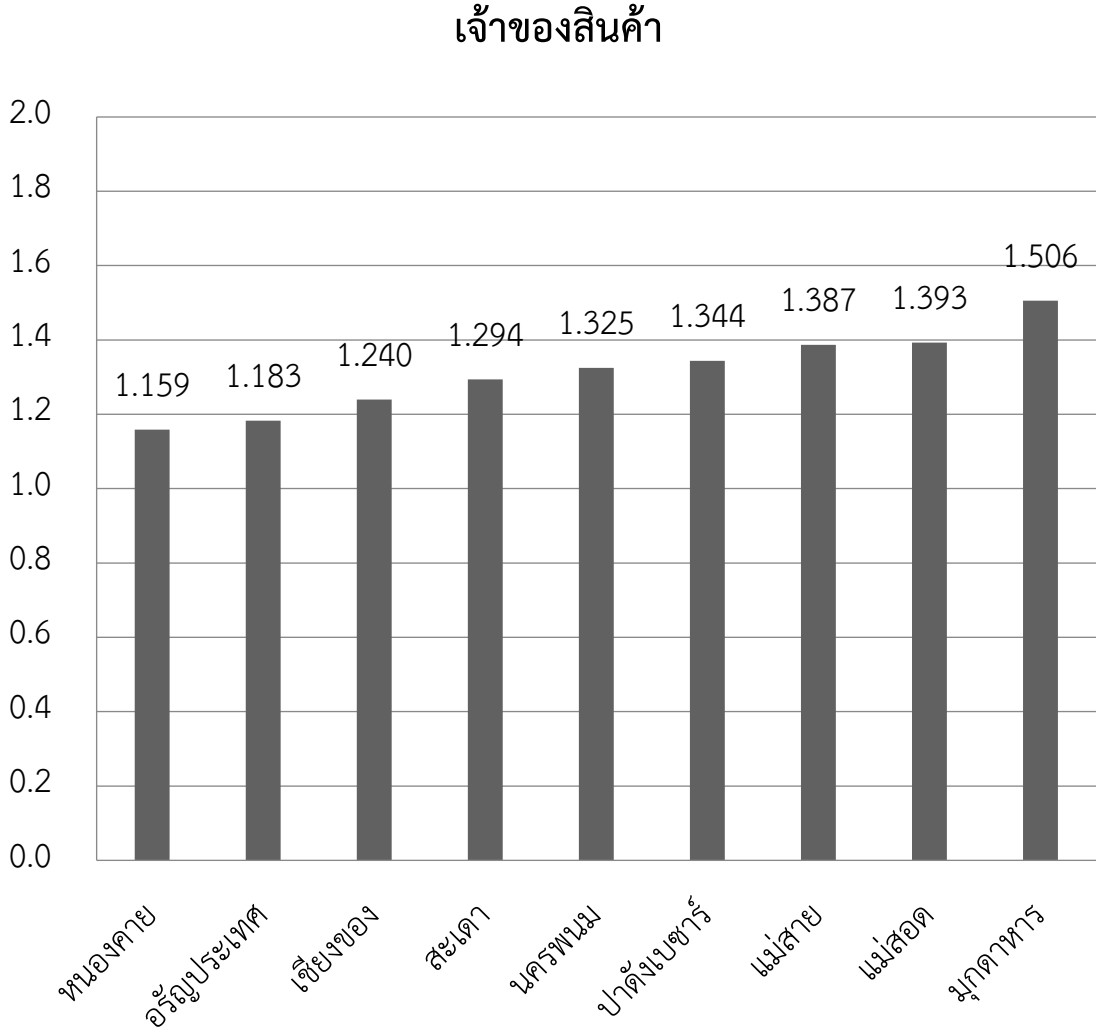


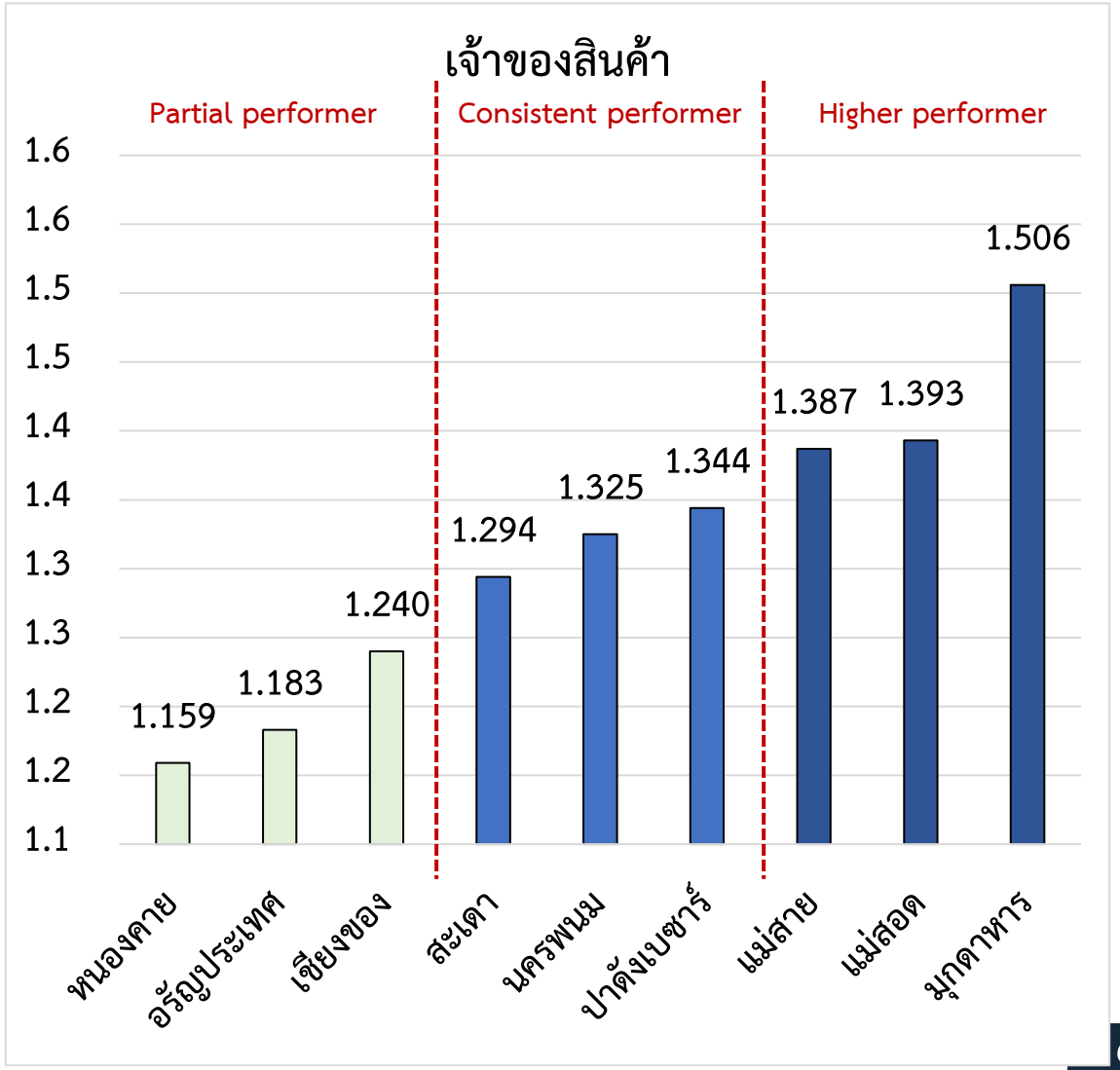


ประเด็นหลักที่ส่งผลต่อคะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับกลุ่ม Higher performer

ปาดังเบซาร์	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง
สะเดา	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง
เชียงของ	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง

คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า



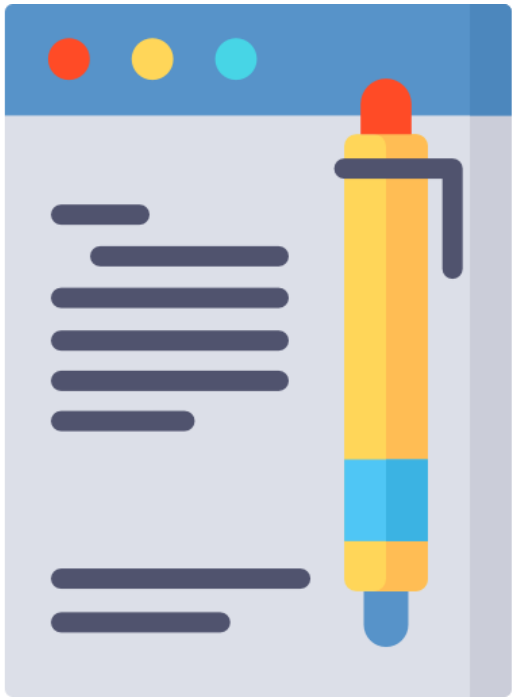


ประเด็นหลักที่ส่งผลต่อคะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า สำหรับกลุ่ม Higher performer

มุกดาหาร	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง
แม่สอด	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง
แม่สาย	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด เนื่องจากพิธีการศุลกากรมีประสิทธิภาพ
	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดหวัง

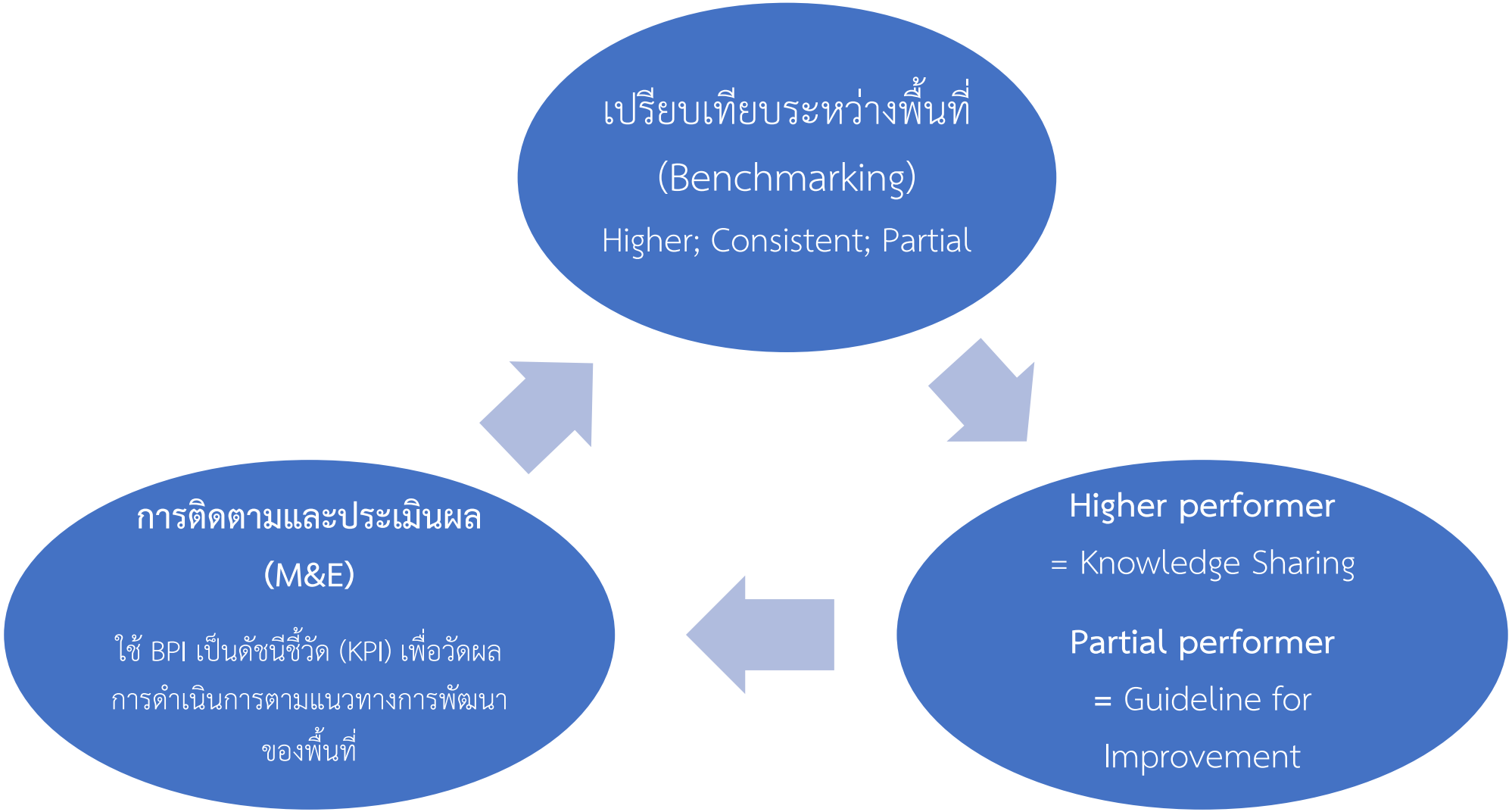
ผลการศึกษาตามกรอบ Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM)

พื้นที่	ต้นทาง-ปลายทาง	ชนส่ง			พิธีการฝั่งไทย		พิธีการประเทศเพื่อนบ้าน	
		ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กม.)	เวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	เวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	เวลา (ชม.)
แม่สอด	กรุงเทพ-เมียวดี	13,689	519	8.52	2,633	1.90	2,899	1.81
อรัญประเทศ	กรุงเทพ-ปอยเปต	5,901	265	4.54	9,017	1.45	10,365	1.37
ปาดังเบซาร์	กรุงเทพ-ปะลิส	18,574	1,090	14.31	3,303	1.00	4,152	1.10
สะเดา	กรุงเทพ-บูกิต	17,483	1,017	14.34	2,974	1.25	3,774	1.25
มุกดาหาร	กรุงเทพ-สะหวันนะเขต	13,782	662	9.92	4,433	1.49	3,243	1.49
นครพนม	กรุงเทพ-ท่าแขก	13,762	759	11.80	6,773	1.36	6,619	1.41
หนองคาย	กรุงเทพ-ท่านาแล้ง	11,668	673	10.47	1,100	1.25	1,097	1.27
เชียงของ	กรุงเทพ-ห้วยทราย	16,346	886	12.93	3,170	2.25	2,661	2.61
แม่สาย	กรุงเทพ-ท่าขี้เหล็ก	15,688	865	13.28	3,389	1.45	3,673	1.57



สรุปผลการประเมิน BPI

(1) การนำ BPI ไปประยุกต์ใช้



(2) ข้อจำกัดของ BPI

- ผู้ตอบแบบสอบถามมาจากหลายกลุ่ม ซึ่งอาจจะมีความเข้าใจในความหมายของคำถามที่แตกต่างกัน
- อาจพิจารณาเรื่องของน้ำหนักความสำคัญของผู้ตอบแต่ละกลุ่มร่วมในการประเมินด้วย
- คำถามบางข้อสามารถตอบได้โดยผู้ให้ข้อมูลบางกลุ่ม และอาจจะส่งผลให้คะแนนการประเมินสูงขึ้น

จบการนำเสนอ ส่วนที่ 2

การศึกษาส่วนที่ 3

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

หัวข้อนำเสนอ

1. ที่มาและความสำคัญ
2. แนวคิดการจัดทำแนวทางการพัฒนา
3. วิธีการนำเสนอแนวทางการพัฒนา
4. ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา
5. สรุปผลการจัดทำแนวทางการพัฒนา

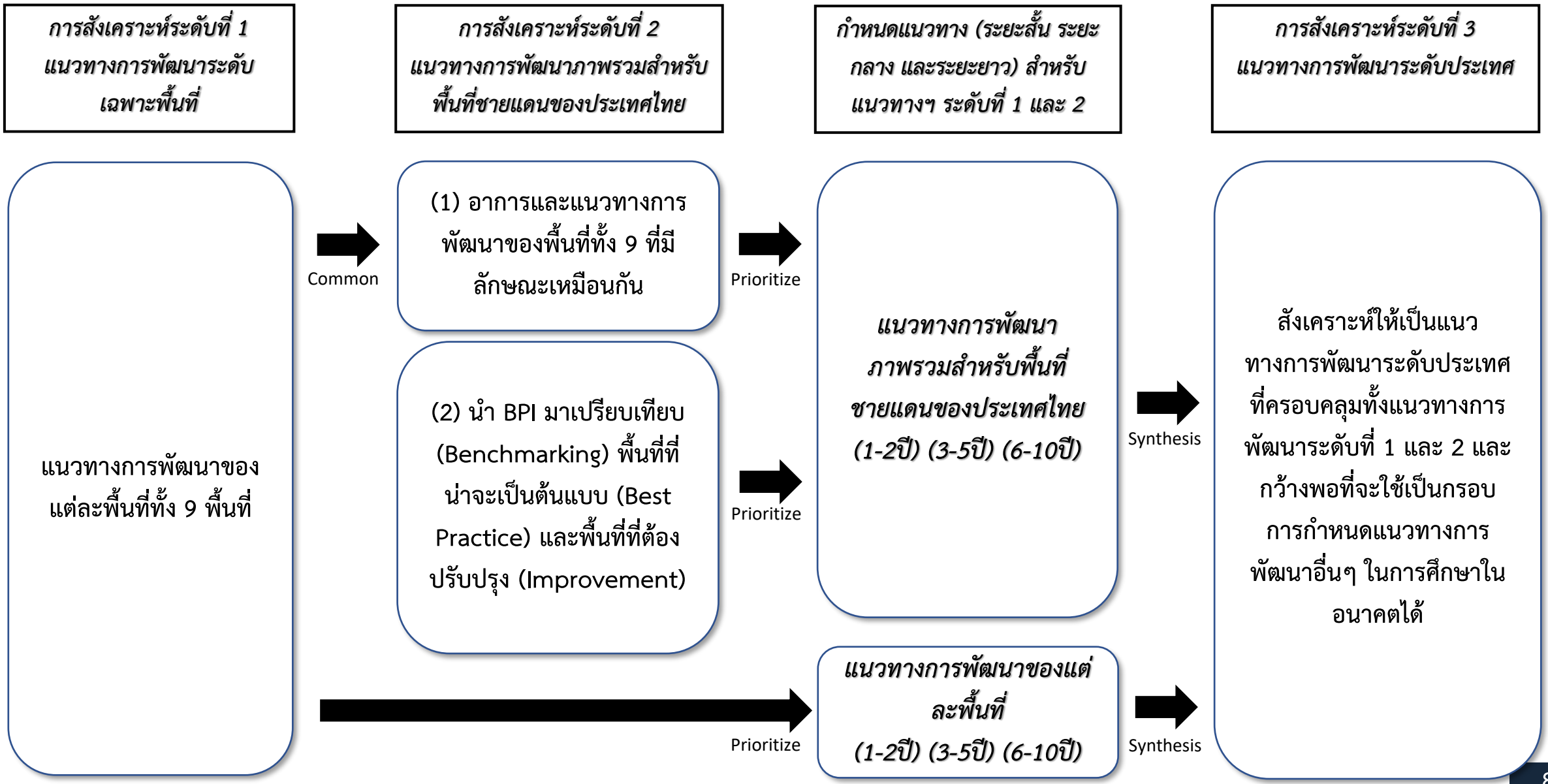
ที่มาและความสำคัญ

ในส่วนก่อนหน้า ได้ข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based) จากการศึกษา
ข้อมูลมี 4 ประเภท ได้แก่

- คะแนน: (1) คะแนนจากการสำรวจด้วยแบบสอบถาม และ (2) คะแนน Border Performance Index
- ประเด็นสาระซึ่งได้มาจากแหล่งข้อมูล 3 แหล่ง คือ (1) ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ (2) ข้อมูลจากการสำรวจแบบสอบถาม และ (3) ข้อมูลจากผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละพื้นที่
- ผลการวิเคราะห์ PESTEL+M ระดับประเทศ
- ผลการวิเคราะห์ SWOT ระดับพื้นที่ที่ได้รับคัดเลือก

ข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์นำมาใช้จัดทำแนวทางการพัฒนา

วิธีการนำเสนอแนวทางการพัฒนา


การสังเคราะห์ระดับที่ 1 แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่
การสังเคราะห์ระดับที่ 2 แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย
กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) สำหรับแนวทางฯ ระดับที่ 1 และ 2
การสังเคราะห์ระดับที่ 3 แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ
แนวทางการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ทั้ง 9 พื้นที่
Common
(1) อาการและแนวทางการพัฒนาของพื้นที่ทั้ง 9 ที่มีลักษณะเหมือนกัน
(2) นำ BPI มาเปรียบเทียบ (Benchmarking) พื้นที่ที่น่าจะเป็นต้นแบบ (Best Practice) และพื้นที่ที่ต้องปรับปรุง (Improvement)
Prioritize
Prioritize
แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (1-2ปี) (3-5ปี) (6-10ปี)
Prioritize
แนวทางการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ (1-2ปี) (3-5ปี) (6-10ปี)
Synthesis
Synthesis
สังเคราะห์ให้เป็นแนวทางการพัฒนาระดับประเทศที่ครอบคลุมทั้งแนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 และ 2 และกว้างพอที่จะใช้เป็นกรอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาอื่นๆ ในการศึกษาในอนาคตได้

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน

ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่

1. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
มีความล่าช้าในเรื่องของการก่อสร้างเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้รับจ้างมีการผิดเงื่อนไขสัญญา	เร่งรัดโครงการก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน (สั้น)	• กรมศุลกากร	(1) เร่งรัดกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้แล้วเสร็จก่อนสิ้นปีงบประมาณ (2) ส่งเจ้าหน้าที่พรมแดน CIQ ไปปฏิบัติงานที่ด่านสตึงบทภายใต้ความตกลง GMS CBTA
ถนนเชื่อมโยงด่านสตึงบทชำรุด		• กรมทางหลวงชนบท	(1) ซ่อมพื้นผิวถนนในเส้นทางไปด่านสตึงบท (กัมพูชา)
ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าไทยไม่มั่นใจในการขนส่งสินค้าภายในเส้นทางปอยเปต-กรุงพนมเปญ	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศกัมพูชา (สั้น)	• คณะกรรมการทั่วไปชายแดนไทย - กัมพูชา (GBC)	(1) การกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการทั่วไปชายแดนไทย-กัมพูชา (GBC)
กัมพูชามีโครงการวางแผนปรับปรุงทางรถไฟสายพนมเปญ-ปอยเปตให้เป็นรถไฟความเร็วสูง	เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงการขนส่งรถไฟความเร็วสูงจากในเส้นทางกรุงเทพ – พนมเปญ (สั้น)	• การรถไฟแห่งประเทศไทย • กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม	
การพัฒนาเชิงพื้นที่	สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ อ.อรัญประเทศ (กลาง)	• กนพ. • BOI • กระทรวงพาณิชย์	(1) การเพิ่มเติมกิจการภาคค้าปลีกค้าส่งในเป้าหมาย SEZ (2) BOI มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุน (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการ

2. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.แม่สอด จ.ตาก

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
ต้องมีการส่งตัวอย่างไปตรวจสอบนอกพื้นที่ อ.แม่สอด	ดำเนินการจัดตั้งห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) (สั้น)	•กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร่วมกับ อย.	(1) การจัดสรรงบประมาณสำหรับการจัดตั้ง Central Lab และมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่เพียงพอ แต่จะต้องมีการพิจารณาในด้านขนาดและงบประมาณที่เหมาะสมและคุ้มค่า
ปริมาณรถบรรทุกสินค้าในเส้นทางตาก - แม่สอดเพิ่มมากขึ้น เส้นทางบางช่วงมีความลาดชันและคดเคี้ยว	ดำเนินการศึกษารอบใหม่ถึงความเป็นไปได้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตาก-แม่สอด (สั้น)	•กรมทางหลวง	
การพัฒนาเชิงพื้นที่	สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่งศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ อ.แม่สอด (กลาง)	•กนพ. •BOI •กระทรวงพาณิชย์	(1) การเพิ่มเติมกิจการภาคค้าปลีกค้าส่งในเป้าหมาย SEZ (2) BOI มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุน (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการ

3. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
นที่คับแคบและจำกัด ส่งผลให้ไม่สามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าได้เพียงพอ	เร่งจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (สั้น)	•กรมศุลกากร	(1) การจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านที่มีพื้นที่เพียงพอที่สามารถรองรับการตรวจปล่อยสินค้า

4. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
ขาดถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากร แม้ว่าด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 ได้มีการก่อสร้างเสร็จ	เร่งรัดการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 (สั้น)	•ศอ.บต. •องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา	(1) ศอ.บต. เร่งรัดการของบประมาณการก่อสร้าง (2) องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาดำเนินการก่อสร้างถนนภายในระยะเวลาที่กำหนด 18 เดือนนับจากได้รับงบประมาณ
เส้นทางหลักที่เชื่อมโยงระหว่างหาดใหญ่-สะเดา มีเพียงเส้นทางเดียว	เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (สั้น)	•กรมทางหลวง	(1) เร่งรัดการก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี พ.ศ. 2566 ตามแผนปฏิบัติการเร่งด่วน (Action Plan) ปี พ.ศ. 2561 ที่ระบุไว้ว่าจะพร้อมเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2565-2566
การพัฒนาเชิงพื้นที่	การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ สงขลา-ปีนัง-เมดาน (EC1) ภายใต้แผนงาน IMT-GT (กลาง)	•สศช.	(1) ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่างเชื่อมโยงกับแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซีย

5. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ จ.มุกดาหาร

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การพัฒนาเชิงพื้นที่	สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่งศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ จ.มุกดาหาร (กลาง)	•กนพ. •BOI •กระทรวงพาณิชย์	(1) การเพิ่มเติมกิจการภาคค้าปลีกค้าส่งในเป้าหมาย SEZ (2) BOI มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุน (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการ

6. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านนครพนม จ.นครพนม

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การพัฒนาเชิงพื้นที่	พัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (สั้น)	•กรมการขนส่งทางบก	(1) ภาครัฐเร่งรัดการลงนามในสัญญาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมกับภาคเอกชนให้แล้วเสร็จ
การพัฒนาเชิงพื้นที่	สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่งศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ จ.นครพนม (กลาง)	•กนพ. •BOI •กระทรวงพาณิชย์	(1) การเพิ่มเติมกิจการภาคค้าปลีกค้าส่งในเป้าหมาย SEZ (2) BOI มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุน (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการ

7. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านหนองคาย จ.หนองคาย

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและ สปป.ลาว ยังมีการเชื่อมต่อกันไม่สมบูรณ์ และการรับน้ำหนักของสะพาน	ดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟแห่งใหม่ (กลาง)	•คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน	(1) ภาครัฐเร่งรัดการก่อสร้างสะพานรถไฟให้แล้วเสร็จ โดยแยกการขนส่งทางถนนและทางรางออกจากกัน
พื้นที่และอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่เพียงพอที่จะรองรับการใช้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต	การพัฒนาพื้นที่สถานีนาทารองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระบบราง (กลาง)	•การรถไฟแห่งประเทศไทย	รฟท. เร่งรัดกระบวนการสรรหาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) เพื่อให้เอกชนมาลงทุนในพื้นที่และจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกับความต้องการในการใช้บริการ

8. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
บริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ไม่เพียงพอ	พัฒนาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 1 (สั้น)	•กรมการขนส่งทางบก	(1) กรมการขนส่งทางบกต้องเร่งสรุปเงื่อนไขด้านต่าง ๆ กับภาคเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อผ่านความเห็นชอบ
การพัฒนาเชิงพื้นที่	พัฒนาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 2 (กลาง)	•กรมการขนส่งทางบก	(1) การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางเด่นชัย-เชียงของต้องสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2571

9. แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

ประเด็นปัญหา	แนวทาง (ระยะ)	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การเปิดใช้งานจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ภายใต้เงื่อนไขที่จำกัด ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและการค้าหยุดชะงัก	การเปิดใช้งานจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 ฝั่งท่าขี้เหล็ก (กลาง)	•คณะกรรมการชายแดนส่วนท้องถิ่นไทย-เมียนมา (TBC) และกระทรวงการต่างประเทศ	คณะกรรมการชายแดนส่วนท้องถิ่นไทย-เมียนมา (TBC) เร่งรัดการเจรจากับเมียนมาในการเปิดใช้งานจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 ฝั่งท่าขี้เหล็ก
การพัฒนาเชิงพื้นที่	สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ อ.แม่สาย (กลาง)	•กนพ. •BOI •กระทรวงพาณิชย์	(1) การเพิ่มเติมกิจการภาคค้าปลีกค้าส่งในเป้าหมาย SEZ (2) BOI มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุน (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการ

สรุปข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่ ระดับที่ 1 (Micro)

	อรัญฯ	แม่สอด	สะเดา	ปาดังฯ	มุกดาหาร	นครพนม	หนองคาย	เชียงของ	แม่สาย
มิติโครงสร้างพื้นฐาน									
เร่งรัดโครงการก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรอบพื้นที่ด่าน	☑		☑						
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการขนส่ง			☑				☑		☑
สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่	☑	☑			☑	☑			☑
ดำเนินการจัดตั้ง Central Lab		☑							
เร่งจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า				☑					
พัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน						☑		☑	
มิติกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง									
การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการขนส่งสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน	☑								
เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงการขนส่ง	☑	☑							
การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน			☑						

ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย

1. แนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี)

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
สภาพพื้นผิวถนนภายในด่านพรมแดนหลายแห่งเริ่มมีความชำรุดและไม่ได้มาตรฐาน	หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการซ่อมบำรุงถนน	•กรมทางหลวง	(1) การจัดหางบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาและการกำหนดหน้าที่ผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน (2) การจัดทำแนวทางการบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ
การปรับปรุงและบำรุงดูรักษาถนนในเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงเข้าสู่ด่านพรมแดนให้อยู่ในสภาพดี		•กรมทางหลวง	
เครื่อง Mobile X-Ray หรือเครื่อง Relocatable X-Ray ไม่เพียงพอ	จัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมสำหรับด่านศุลกากร	•กรมศุลกากร	(1) การประเมินความเหมาะสมของจำนวนเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับแต่ละพื้นที่เพื่อจัดทำงบประมาณในการจัดซื้อ
เครื่อง X-ray สัมภาระบุคคลไม่เพียงพอ		•กรมศุลกากร	
กฎระเบียบการจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนในปัจจุบันยังไม่เอื้อต่อผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก	ส่งเสริมให้เอกชนขอจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน	•กรมศุลกากร	(1) การแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อลงทุนของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก
ปริมาณแคร่รถไฟและจำนวนเที่ยวรถไฟสินค้าที่มีไม่เพียงพอ ส่งผลให้มีผู้ประกอบการมีข้อจำกัดด้านปริมาณการขนส่งสินค้าและไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ	การปรับเพิ่มขบวนรถไฟสินค้าและจัดหาแคร่รถไฟให้เพียงพอ	•การรถไฟแห่งประเทศไทย	(1) การเร่งรัดการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ให้แล้วเสร็จตามกำหนด (2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางรางต้องเอื้ออำนวยมากที่สุด เพื่อให้เอกชนสามารถเข้ามาเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางราง

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การจราจรแออัดบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ของด่าน ช่วงเวลาเร่งด่วน และความไม่เป็นระเบียบและการลัดคิว	จัดทำระบบจองคิวออนไลน์ผ่านแอพพลิเคชั่นที่เชื่อมต่อกับสมาร์ทโฟน	•กรมศุลกากร	(1) การนำระบบ Queuing มาใช้ทั่วประเทศ ภายใต้การดูแลระบบจากส่วนกลาง (Centralized) (2) กรมศุลกากรต้องจัดหางบประมาณหรือการให้สัมปทานกับเอกชนให้มาติดตั้งและบริหารจัดการระบบจองคิวออนไลน์
ขาดการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในด่านพรมแดน	เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) ภายในด่านพรมแดน	•กรมศุลกากร •ภาคเอกชน	(1) การให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุน (Supporting Facilities) ภายในด่านพรมแดน
เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรบางแห่งยังคงมีการร้องขอเอกสารฉบับพิมพ์ (Hard Copy)	การนำระบบ e-Customs มาใช้อย่างเต็มรูปแบบ	•กรมศุลกากร	(1) กรมศุลกากรต้องประกาศยกเลิกการปฏิบัติงานที่ใช้เอกสารฉบับพิมพ์ เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ระบบ e-Customs อย่างเต็มรูปแบบ
มีเพียงการดำเนินการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์เท่านั้น	การจัดทำความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนกับประเทศมาเลเซีย	•กรมการขนส่งทางบก •กระทรวงการต่างประเทศ	(1) ความพร้อมของมาเลเซียในการเจรจาความตกลง ฯ กับไทย
การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกันยังไม่มีประสิทธิภาพ	ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่ประเทศกัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	•NEDA •TICA	(1) การกำหนดให้สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
กฎระเบียบที่อนุญาตให้รถไทยเข้าไปขนถ่ายสินค้าภายในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น	เจรจากับ สปป.ลาว ถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยเข้าไปขนส่งสินค้า	•กรมการขนส่งทางบก •กระทรวงการต่างประเทศ	(1) ภาครัฐควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยออกไปจัดตั้งกิจการและให้บริการในประเทศเพื่อนบ้าน
สินค้าไทยมีระยะเวลาการรอคอยที่ด่านพรมแดนจีน และอาจมีความเสี่ยงที่จะทำให้สินค้าเสียหายได้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย	เจรจากับจีนเพื่อให้สินค้าไทยได้สิทธิการตรวจปล่อยสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายบริเวณด่านพรมแดนจีนเท่าเทียมกับประเทศอื่นที่มีพรมแดนติดกับจีน	•กรมวิชาการเกษตร •กระทรวงการต่างประเทศ •กระทรวงพาณิชย์	(1) การเจรจาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งสองประเทศควรครอบคลุมทั้งเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการรักษาผลประโยชน์ของแต่ละประเทศ
ยังคงไม่มีการดำเนินการดังกล่าวอันเนื่องมาจากความไม่พร้อมของประเทศเพื่อนบ้าน	การดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)	•กรมศุลกากร •กรมการขนส่งทางบก •กระทรวงการต่างประเทศ	(1) การนำแนวทางไปปฏิบัติใช้กับประเทศเพื่อนบ้านทันที
กระบวนการ ขั้นตอน และพิธีการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในแต่ละแขวง/พื้นที่ที่แตกต่างกัน	ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับพิธีการ แนวทางปฏิบัติและขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของ สปป.ลาว	•กระทรวงพาณิชย์ •หน่วยงานพรมแดน (CIQ)	(1) การประกาศแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องจากหน่วยงานต้นสังกัดในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของตนเอง (2) การเชื่อมโยงคลังข้อมูลการค้า (Trade Portal) ของไทยกับคลังข้อมูลการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) (3) มีการแปลภาษาของคลังข้อมูลการค้าของสปป.ลาวเป็นภาษาไทย หรือ ภาษาอังกฤษ

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การพัฒนาคุณภาพการให้บริการของศุลกากรและการสร้างความโปร่งใสในการให้บริการ	การกำหนดมาตรฐานการให้บริการของศุลกากร	• กรมศุลกากร	(1) การพัฒนา เผยแพร่ และติดตามผลการใช้มาตรฐานการให้บริการ (Service Standard)
ควรมีการประสานงานและมีการแบ่งปันข้อมูลระหว่างภายในหน่วยงานตนเองและระหว่างหน่วยงานพรมแดนอื่น (CIQ) เพื่อให้เกิดกระบวนการทำงานที่สอดคล้องกัน	การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนภายในประเทศ	• กรมศุลกากร • หน่วยงานพรมแดนอื่น ๆ (CIQ)	(1) หน่วยงานพรมแดนกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในหน่วยงานตนเอง (SOP) (2) หน่วยงานพรมแดน (CIQ) ร่วมกันกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงานระหว่างกัน (SOP)
ต้องมีการดำเนินงานให้สอดคล้องและประสานกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนของไทยและของประเทศเพื่อนบ้าน	การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	• กรมศุลกากร • หน่วยงานพรมแดนอื่น ๆ (CIQ)	(1) การอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดน (CIQ) เพื่อให้เข้าใจถึงวัฒนธรรม ประเพณี บรรทัดฐานของประเทศเพื่อนบ้าน (2) การพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษ หรือ ภาษาท้องถิ่นของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

2. แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี)

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ภายนอกด่านชายแดนและโดยรอบพื้นมีไม่เพียงพอ	เชิญชวนภาคเอกชนให้มาลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facility) บริเวณรอบด่านฯ	•ภาคเอกชน	(1) การมีความต้องการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ในพื้นที่ (2) การตัดสินใจของเอกชนและผู้ให้บริการในเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุน
ยังคงมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องเร่งดำเนินการพัฒนาการเชื่อมโยงกับระบบ NSW ให้ได้โดยสมบูรณ์	ผลักดันให้มีการใช้ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบ	•หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง •บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	(1) การประกาศยกเลิกการปฏิบัติงานที่ใช้เอกสารฉบับพิมพ์เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบ
องมีการพัฒนาสร้างความร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียนในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่ระบบ ASW	เชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW)	•หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง •บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	(1) ไทยจะต้องมีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบเป็นลำดับแรก
เมียนมาได้ขอระงับการดำเนินการเนื่องจากยังไม่พร้อมสำหรับการจัดทำความตกลงในปี 2559	จัดทำความตกลงไตรภาคีการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย – เมียนมา - อินเดีย	•กรมการขนส่งทางบก •กระทรวงการต่างประเทศ	(1) สถานการณ์ภายในเมียนมาต้องกลับมาสู่สภาวะปกติ

3. แนวทางการพัฒนาระยะยาว (ระยะเวลา 6-10 ปี)

ประเด็นปัญหา	แนวทาง	ผู้รับผิดชอบ	KSF
การพัฒนาเชิงพื้นที่	จัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน	•คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)	(1) ยกร่างเป็นพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน

ระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ

ประเด็นปัญหา	แนวทางการพัฒนา		รายละเอียด
ศักยภาพของพื้นที่ยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างเต็มที่	การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and logistics facilities)	(1) โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่าน (Transport and Cross Border Infrastructures)	■ จัดให้มีการก่อสร้าง การปรับปรุง แก้ไข ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง
		(2) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)	■ จัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนให้เพียงพอแก่การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานพรมแดน ■ กำหนดแนวทางการบริหารจัดการบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น
		(3) สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities)	■ จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) ภายในพื้นที่ด่านตามความเหมาะสม ■ เปิดโอกาสให้ภาคชนได้มีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้
ไม่มีการกำหนดมาตรฐานการให้บริการการดำเนินการโลจิสติกส์ข้ามแดน	การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Transport and Cross Border Logistics Services)		■ กำหนดมาตรฐานการให้บริการการดำเนินการโลจิสติกส์ข้ามแดน เพื่อให้หน่วยงานที่ให้บริการโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถให้บริการโลจิสติกส์ข้ามได้ตรงตามที่ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการต้องการ

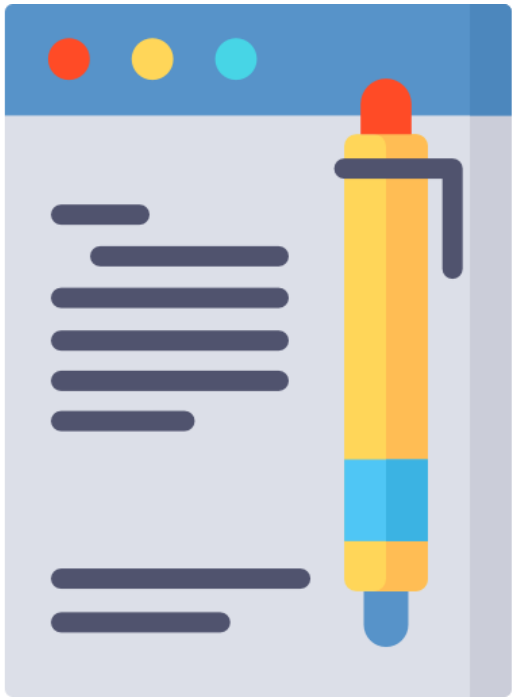
ประเด็นปัญหา	แนวทางการพัฒนา	รายละเอียด
การเพิ่มระดับความสามารถในการให้บริการของหน่วยงานพรมแดนให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	▪ พัฒนาระบบการดำเนินต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าชายแดนที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐ โดยสนับสนุนให้มีการวางแผนและดำเนินการตามแผน ปรับใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม ประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกประเทศทั้งภาครัฐด้วยกันเอง ภาคเอกชน และชุมชนโดยรอบ
ข้อตกลงระหว่างประเทศยังไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเต็มที่ และขาดการเจรจาข้อตกลงบางประเด็นที่จะช่วยเอื้ออำนวยการค้าชายแดนและผ่านแดน	การดำเนินการบังคับใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศให้ได้ผลลัพธ์อย่างมีประสิทธิภาพ และการปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศให้สอดคล้องและสนับสนุนกับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	▪ ดำเนินการเจรจาเพื่อบังคับใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศให้ได้ผลลัพธ์อย่างมีประสิทธิภาพ ▪ ดำเนินการจัดทำข้อตกลง เจรจา และปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ และรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย ผู้ประกอบการไทย และพื้นที่ชุมชนบริเวณชายแดน
ขาดงานศึกษาวิจัยที่นำไปใช้ได้จริงที่จะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	▪ ร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานภาคการศึกษาเพื่อดำเนินการจัดตั้งโครงการวิจัยและการศึกษาความเป็นไปได้ของการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดนทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและประสิทธิภาพการให้บริการการขนส่ง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและข้อตกลงระหว่างประเทศ และแนวทาวการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน
ผู้ประกอบการบางส่วนขาดความรู้เกี่ยวกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว	การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่ผู้ประกอบการ	▪ สร้างองค์ความรู้ให้ผู้ประกอบการ โดยการให้ข้อมูลที่ชัดเจนทั้งที่เป็นข้อมูลขั้นตอนและกระบวนการทำงานของหน่วยงานพรมแดนของประเทศไทยและของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย

ประเด็นปัญหา	แนวทางการพัฒนา	รายละเอียด
ขาดอำนาจเบ็ดเสร็จในการจัดการพื้นที่ชายแดน	การพัฒนาเศรษฐกิจ ธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน	▪ ดำเนินการออกกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ให้เป็นการสนับสนุนการดำเนินการของภาคเอกชนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ▪ สนับสนุนและส่งเสริมภาคเอกชนที่จะมาลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) บริเวณรอบด่านชายแดนและในพื้นที่ชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

แนวทางการติดตามและประเมินผลการพัฒนา (M&E)

เพื่อให้สามารถประเมินผลของแนวทางการพัฒนาข้างต้น ที่ปรึกษาเสนอให้ประยุกต์ใช้คะแนน BPI ที่พัฒนาขึ้นมาใช้เป็นกรอบสำหรับการติดตามและประเมินผลการพัฒนาของพื้นที่ ดังนี้

1) คะแนน BPI โดยรวมของแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ในกลุ่ม Higher performer หรืออย่างต่ำต้องสูงกว่าคะแนนในการประเมินก่อนหน้า
2) คะแนน BPI ด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ในกลุ่ม Higher performer หรืออย่างต่ำต้องสูงกว่าคะแนนในการประเมินก่อนหน้า
3) คะแนน BPI ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ในกลุ่ม Higher performer หรืออย่างต่ำต้องสูงกว่าคะแนนในการประเมินก่อนหน้า
4) คะแนน BPI ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ในกลุ่ม Higher performer หรืออย่างต่ำต้องสูงกว่าคะแนนในการประเมินก่อนหน้า
5) คะแนน BPI เจ้าของสินค้าของแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ในกลุ่ม Higher performer หรืออย่างต่ำต้องสูงกว่าคะแนนในการประเมินก่อนหน้า



สรุปผลการจัดทำแนวทางการพัฒนา

แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561–2580 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ประเด็นยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก)

- เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจพื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ

แนวทางการพัฒนา การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

แนวทางการพัฒนา การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)
กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (Transport and Cross Border Infrastructures)

การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Transport and Cross Border Logistics Services)

การปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่ผู้ประกอบการ

แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561–2580 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ประเด็นยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก)

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

แนวทางการพัฒนา การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

แนวทางการพัฒนา การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561–2580 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ประเด็นยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก)

-สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
-เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)

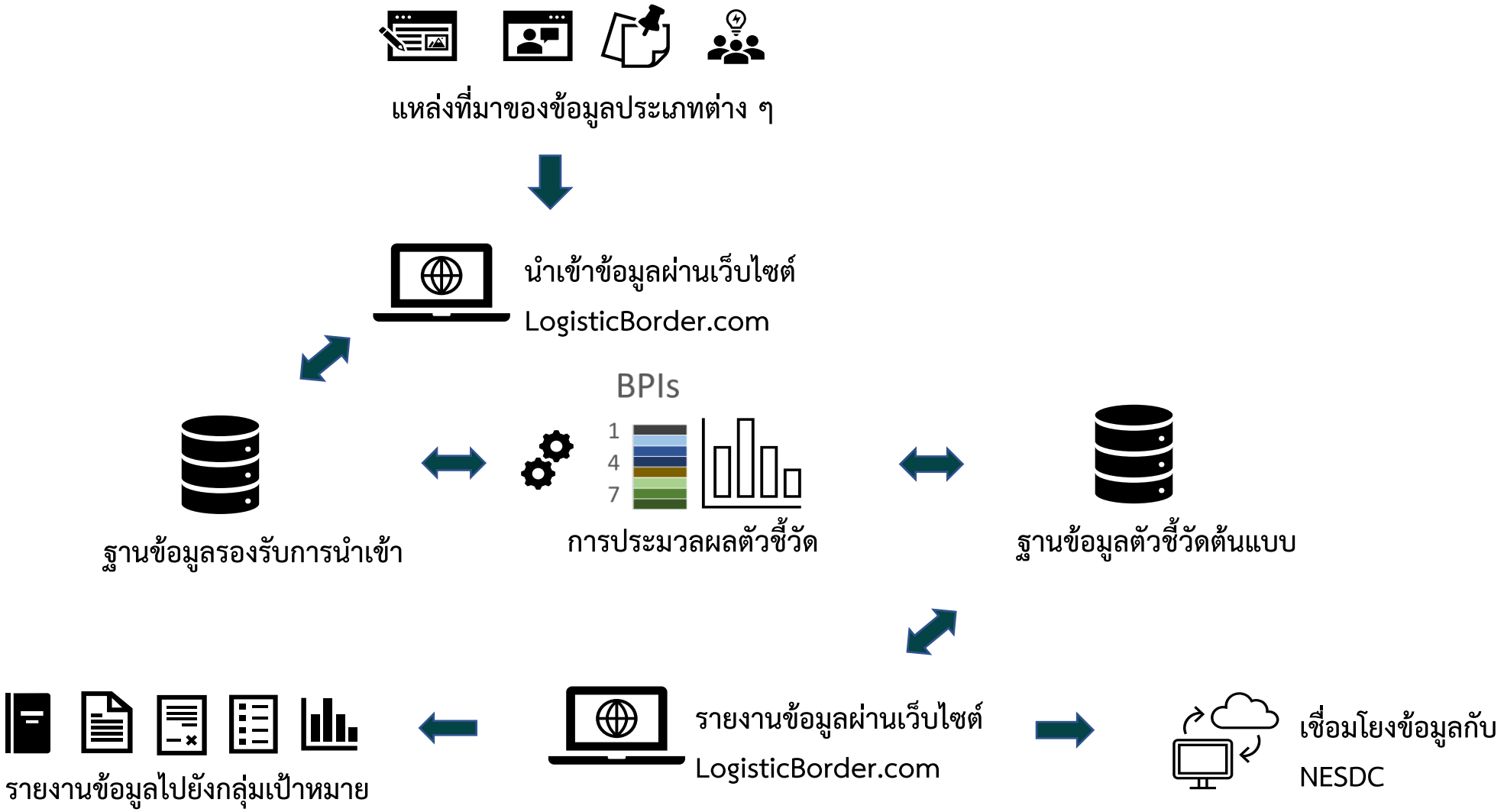
การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน
กฎระเบียบที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities)

การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน
การพัฒนาธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์

จบการนำเสนอ ส่วนที่ 3

การจัดทำระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบ



การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์

กิจกรรมที่ 1

https://thaiborderlogistics.com/main/ahp/

พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเว็บไซต์สำหรับนำเข้าประมวลผล และรายงานผลข้อมูล **สำหรับการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก (Analytical Hierarchy Process: AHP)**

ประกอบด้วย

- ฐานข้อมูลการให้คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละภูมิภาค
- แบบฟอร์มนำเข้าข้อมูลการให้คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละภูมิภาค
- ระบบจัดการผู้ใช้งานและระบบจัดการข้อมูลเพื่อการประมวลผล
- รายงานผลการวิเคราะห์การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก (AHP)

การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์

กิจกรรมที่ 2

พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเว็บไซต์สำหรับนำเข้าประมวลผล และรายงานผลข้อมูล สำหรับการจัดเก็บข้อมูลของสำรวจข้อมูล จากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ประกอบด้วย

- *ฐานข้อมูลการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ*
- *แบบฟอร์มนำเข้าข้อมูลจากแบบสอบถามจำนวน 8 แบบสอบถาม*
- *ระบบจัดการผู้ใช้งานและการตั้งค่าการจัดการข้อมูลเพื่อการประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถาม*

https://thaiborderlogistics.com/main/qn/

การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

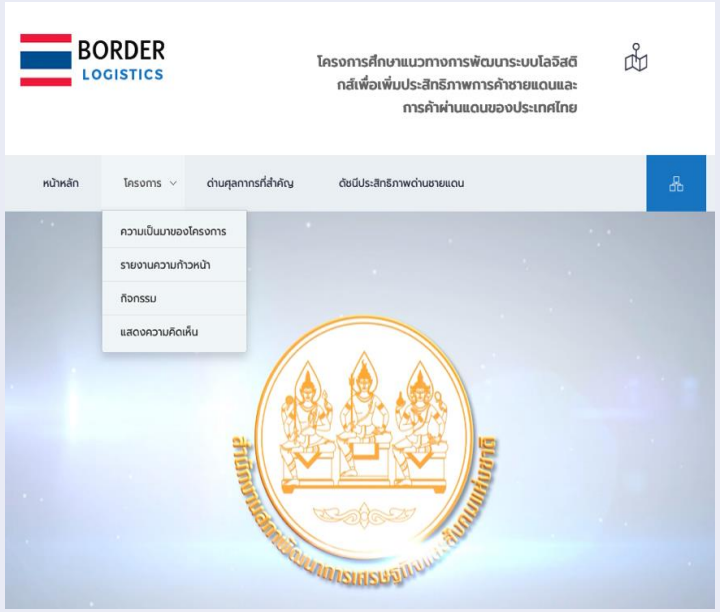
การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์

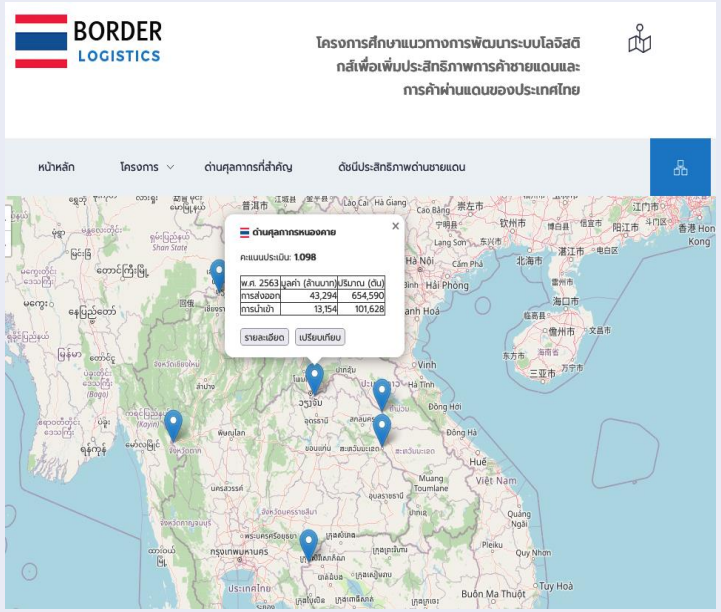
กิจกรรมที่ 3	https://thaiborderlogistics.com/main/

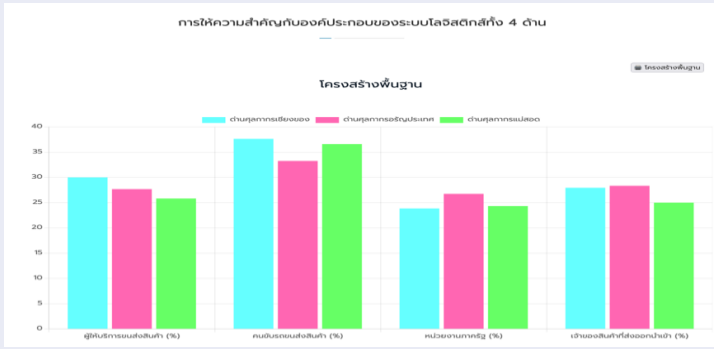
พัฒนาเว็บไซต์สำหรับนำเสนอ**ข้อมูลโครงการและรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลด่านที่ทำการศึกษาและดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน**

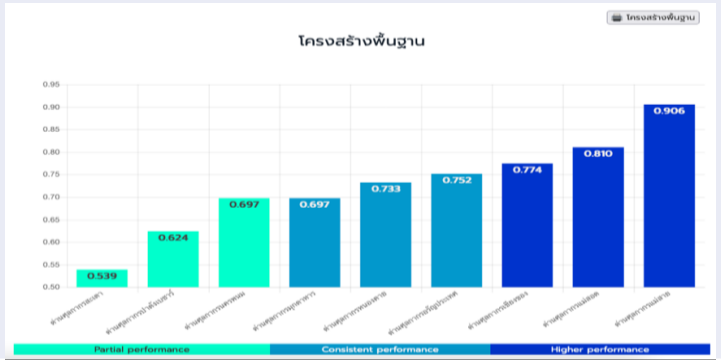
ประกอบด้วย

- เว็บไซต์หลักสำหรับการนำเสนอข้อมูลโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย
- รายงานการประมวลผลข้อมูลรายด่าน และการเปรียบเทียบระหว่างด่าน (มูลค่าและปริมาณการส่งออก, การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน, คะแนนประเมินประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน, สรุปคะแนนรวม และ บทวิเคราะห์)
- รายงานดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน









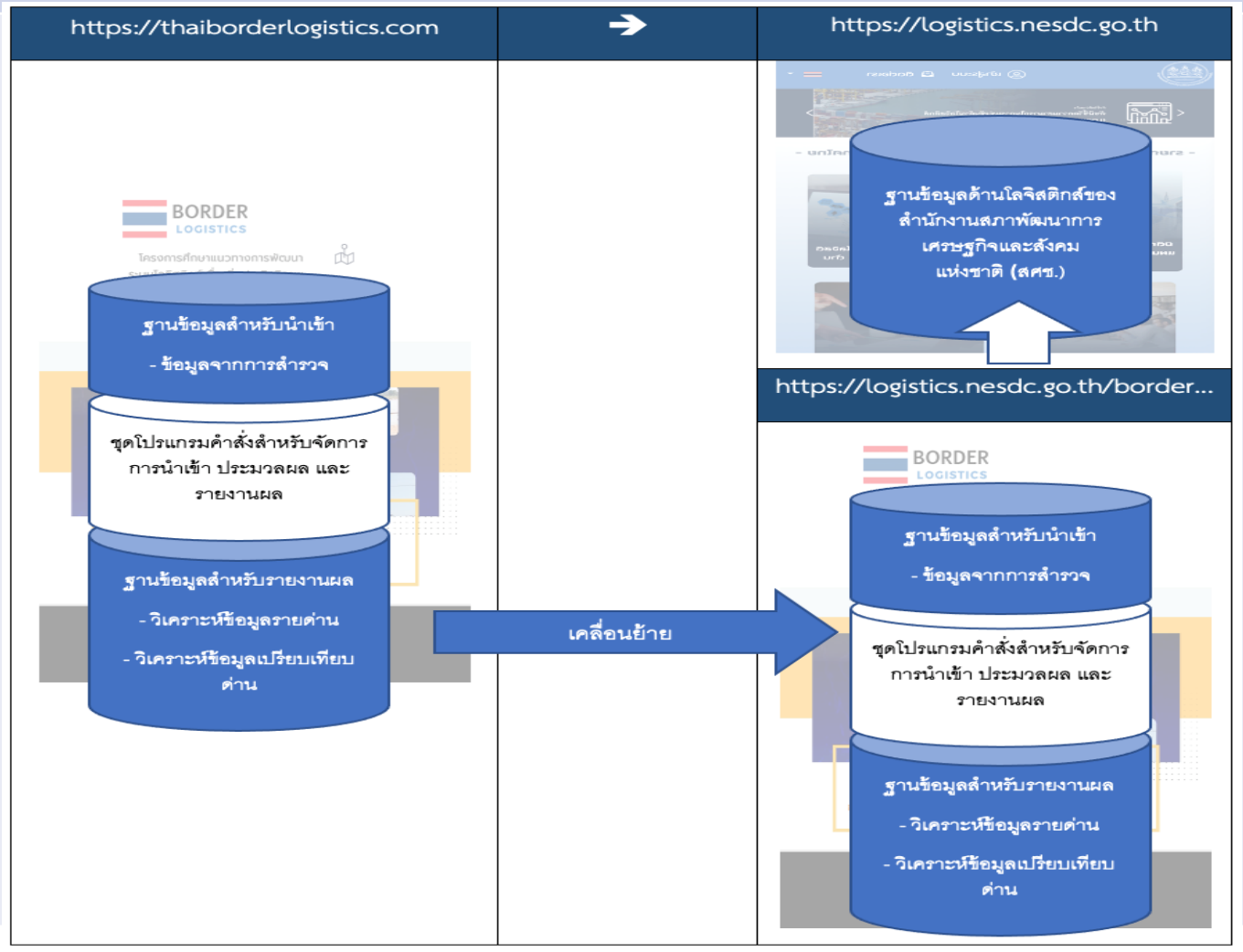
การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์

กิจกรรมที่ 4	https://thaiborderlogistics.com/ => https://logistics.nesdc.go.th

จัดเตรียมระบบ**เชื่อมโยงข้อมูลกับฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)**

ผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบของทรัพยากรเครื่องให้บริการ (server) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในส่วนของฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์ที่มีอยู่เดิมนั้นมีความสามารถรองรับความต้องการทรัพยากรของโครงการนี้เพื่อดำเนินการย้ายข้อมูลตามแนวทางเคลื่อนย้ายข้อมูลของโครงการไปยังเครื่องให้บริการของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการดำเนินงานในระยะต่อไป



การพิจารณาเพื่อการจัดเตรียมความพร้อมทั้งส่วนของฮาร์ดแวร์ ซอฟท์แวร์ และแบนด์วิธนั้นจะทำให้แนวทางการเคลื่อนย้ายทุกองค์ประกอบของระบบไปเก็บไว้จากการสำรวจข้อมูลความพร้อมของเครื่องให้บริการ (server) สศช. มีทรัพยากรที่เหลืออยู่และสามารถนำมาจำลองสร้างเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์เสมือน (virtual machine) ดังนี้

CPU: ไม่เกิน 12 CPU

Ram: ไม่เกิน 94 GB

Disk: ไม่เกิน 18 TB

Network: ยังเพียงพอ

องค์ประกอบของทรัพยากรเครื่องให้บริการ (server)ของสำนักงานที่มีอยู่นั้นสามารถรองรับความต้องการทรัพยากรของโครงการนี้เพื่อดำเนินการตามแนวทางที่ 2 ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

จบการนำเสนอ