



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)



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

Inception (1 เดือน)

- การทบทวนข้อมูลนโยบาย แผนงานการพัฒนาพื้นที่ ชายแดน
- กรณีศึกษาตัวอย่างและ แนววิธีการปฏิบัติที่ดีและ ประสบความสำเร็จ
- การรวบรวม ข้อมูลการ ขนส่ง และโลจิสติกส์ใน เบื้องต้น
- เสนอกรอบเกณฑ์ชี้วัดต่างๆ
- เตรียมแนวทางสำรวจ
- เตรียมแผนการดำเนินงาน
- เตรียมแผนการมีส่วนร่วม

2

Progress 1 (4 เดือน)

- การรวบรวมข้อมูลการ ขนส่ง และโลจิสติกส์
- วิเคราะห์ ศักยภาพ ปัญหา อุปสรรค
- วิเคราะห์ คัดเลือกและ นำเสนอพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- กำหนดตัวชี้วัดการประเมิน
- เตรียมจัดทำ webpage และ ระบบฐานข้อมูล โครงการ
- เตรียมจัดประชุม Focus Group

3

Interim (7 เดือน)

- จัดประชุม Focus group
- สำรวจข้อมูลเชิงลึก
- สำรวจรายละเอียดข้อมูล ตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของพื้นที่ ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมิน ประสิทธิภาพในเบื้องต้น
- พัฒนาตัวชี้วัดที่เหมาะสม กับโครงการ
- พัฒนาระบบฐานข้อมูล ตัวชี้วัด

4

Progress 2 (10 เดือน)

- สํารวจรายละเอียดข้อมูล ตัวชี้วัดในพื้นที่ศักยภาพ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพของ พื้นที่ชายแดน
- นำเสนอผลการประเมิน ประสิทธิภาพ
- กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ เหมาะสมกับพื้นที่
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัด
- จัดประชุม Focus group

5

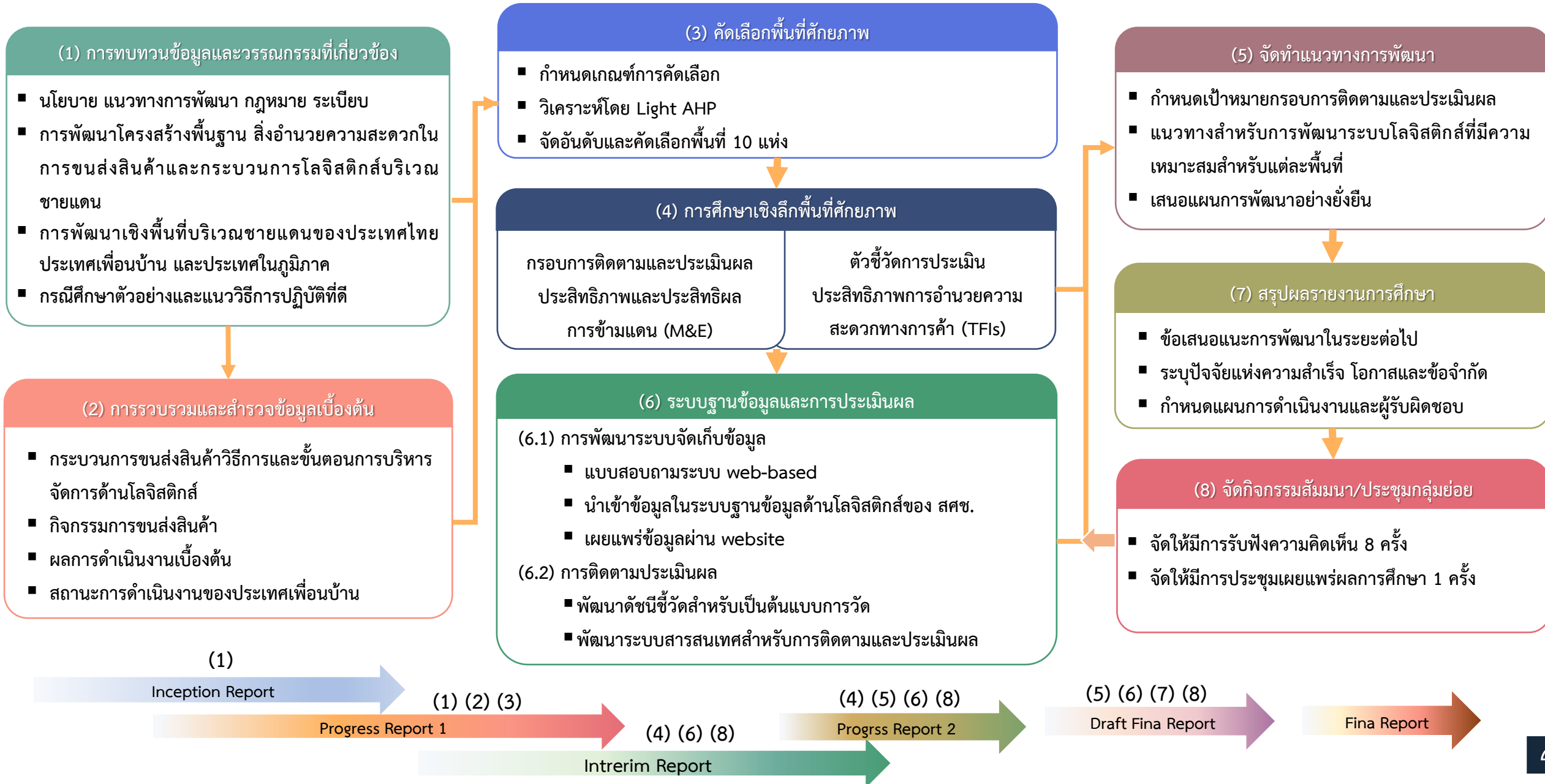
Draft Final (12 เดือน)

- สรุปผลการประเมิน ศักยภาพพื้นที่คัดเลือก
- แนวทางการจัดการที่ เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่
- การจัดประชุมเสนอผล การศึกษา
- ข้อเสนอการพัฒนาเชิง นโยบายและระดับพื้นที่
- การเชื่อมโยงระบบ ฐานข้อมูลตัวชี้วัดกับ NESDC

6

Final (15 เดือน)

- รายงานผลการศึกษา
- รายงานบทสรุปผู้บริหาร
- วิดีทัศน์ผลการดำเนิน โครงการฯ
- เผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และสนับสนุนให้เกิดการมี ส่วนร่วม
- กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุน การดำเนินโครงการ



การประชุมสัมมนาปัจจัยนิเทศโครงการ

จัดประชุมเมื่อวันพุธที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ณ ห้อง Lotus suite 5-7 โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 109 คน



ประเด็นจากการประชุมสัมมนาปัจฉิมนิเทศโครงการ

1

เห็นด้วยกับการที่ สศช. ได้ดำเนินการพัฒนาดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index, BPI) โดยการนำหลักเกณฑ์และแนวทางของ LPI และ OECD มาประยุกต์ใช้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดเกณฑ์มาตรฐานหรือการเปรียบเทียบ (Benchmarking) ในการศึกษาทั้งของไทยและเพื่อนบ้านต่อไป

2

การศึกษานี้เป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาดัชนี BPI ที่มีการศึกษาเชิงลึกเพียง 9 พื้นที่ จึงควรขยายพื้นที่การศึกษาให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย

3

ควรมีการศึกษาฝั่งเพื่อนบ้านในโครงการต่อไปด้วย เพื่อทำความเข้าใจกับบริบทของ 2 ฝั่งชายแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้านและสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4

ดัชนี BPI เป็นเครื่องมือในการศึกษาตัวใหม่ที่น่าสนใจ ขอให้ สศช. นำไปใช้ประโยชน์ในฐานะที่เป็นหน่วยงานกำหนดนโยบายของประเทศ ด้วยการนำเสนอผลการประเมิน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการค้าชายแดน สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ



ประเด็นการนำเสนอ

1

ขอบเขตการศึกษา

2

ข้อมูลการขนส่งสินค้า

3

ดัชนี BPI

4

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

5

การดำเนินงานเพื่อการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม

6

ระบบฐานข้อมูล



ขอบเขตการศึกษา

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

ขอบเขตการศึกษา (ต่อ)

รายละเอียดใน TOR		นำเสนอในรายงานการศึกษา	
ข้อ 4.3	ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้มีการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญ โดยพิจารณาสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไปที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง พร้อมศึกษาในเชิงลึก	บทที่ 5	การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ
		บทที่ 6	ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ
		บทที่ 7	หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา
ข้อ 4.4	การจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ตามที่ได้คัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญ รวมทั้งกำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย	บทที่ 8	แนวทางการพัฒนา

ขอบเขตการศึกษา (ต่อ)

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

ข้อมูลการขนส่งสินค้า

ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

พื้นที่	ระยะเวลาเฉลี่ย (ชม.)		ช่วงระยะเวลา (ชม.)	
	พิธีการฝั่งประเทศไทย	พิธีการฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน	พิธีการฝั่งประเทศไทย	พิธีการฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน
แม่สอด	1.88	1.90	1-4 ชั่วโมง	1-4 ชั่วโมง
อรัญประเทศ	1.64	1.68	1-3 ชั่วโมง	1-3 ชั่วโมง
ปาดังเบซาร์	1.00	1.10	1 ชั่วโมง	1-2 ชั่วโมง
สะเดา	1.33	1.33	1-2 ชั่วโมง	1-3 ชั่วโมง
มุกดาหาร	1.49	1.49	1-3 ชั่วโมง	1-3 ชั่วโมง
นครพนม	1.36	1.41	1-3 ชั่วโมง	1-3 ชั่วโมง
หนองคาย	1.25	1.27	1-2 ชั่วโมง	1-2 ชั่วโมง
เชียงของ	1.67	2.06	1-8 ชั่วโมง	1-8 ชั่วโมง
แม่สาย	1.25	1.27	30 นาที-2 ชั่วโมง	30 นาที-2 ชั่วโมง

รายละเอียดค่าพิธีการในการส่งออกประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้าน	พื้นที่	ค่าพิธีการในการส่งออกประเทศเพื่อนบ้าน (บาท)			
		ต่ำสุด	ประเภทสินค้า	สูงสุด	ประเภทสินค้า
สปป.ลาว	มุกดาหาร	300-800	ผักและผลไม้	6,000-10,000	โซลาร์เซลล์ เหล็ก ไม้แปรรูป
	เชียงของ	500-1,000	ผลไม้ตามฤดูกาล	300,000-500,000	เครื่องจักรอุตสาหกรรม เครื่องใช้ไฟฟ้า
	นครพนม	3,000-5,000	ปุ๋ยการเกษตร สารเคมี อาหารแช่แข็ง	30,000-80,000	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์
	หนองคาย	400-600	สินค้าอุปโภค	4,000-6,000	สินค้าทางการเกษตร
เมียนมา	แม่สาย	300-800	ผลไม้ตามฤดูกาล	3,000-5,000	เสื้อผ้า อุปกรณ์ก่อสร้าง
	แม่สอด	1,500-8,000	สินค้าอุปโภคและบริโภค เสื้อผ้า	25,000-30,000	อาหารสำเร็จรูป ผลไม้อบแห้ง เหล็ก อะลูมิเนียม แผ่นสังกะสี
กัมพูชา	อรัญประเทศ	300-500	ผักและผลไม้	50,000-60,000	อะไหล่รถยนต์ เซรามิคแบบทนไฟ
มาเลเซีย	ปาดังเบซาร์	2,000-3,000	สินค้าอุปโภค	4,000-6,000	ยางรถยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
	สะเตา	1,000-2,000	สารเคมี แป้ง	4,000-6,000	อะไหล่อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือแพทย์

ดัชนี BPI

ดัชนี BPI เป็นการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณที่มีแหล่งข้อมูลมาจากการสำรวจพื้นที่ศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกสำหรับการศึกษาเชิงลึก เพื่อให้ได้ผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมินที่สำรวจได้จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

โดยผลคะแนนวิเคราะห์จะถูกพัฒนาเป็นดัชนี Border Performance Index หรือ BPI เพื่อใช้ประกอบการติดตามและประเมินผล (Monitor & Evaluation: M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และประกอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน ที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ชายแดน

หลักการพัฒนาดัชนี BPI

วิธีการแบ่งกลุ่ม

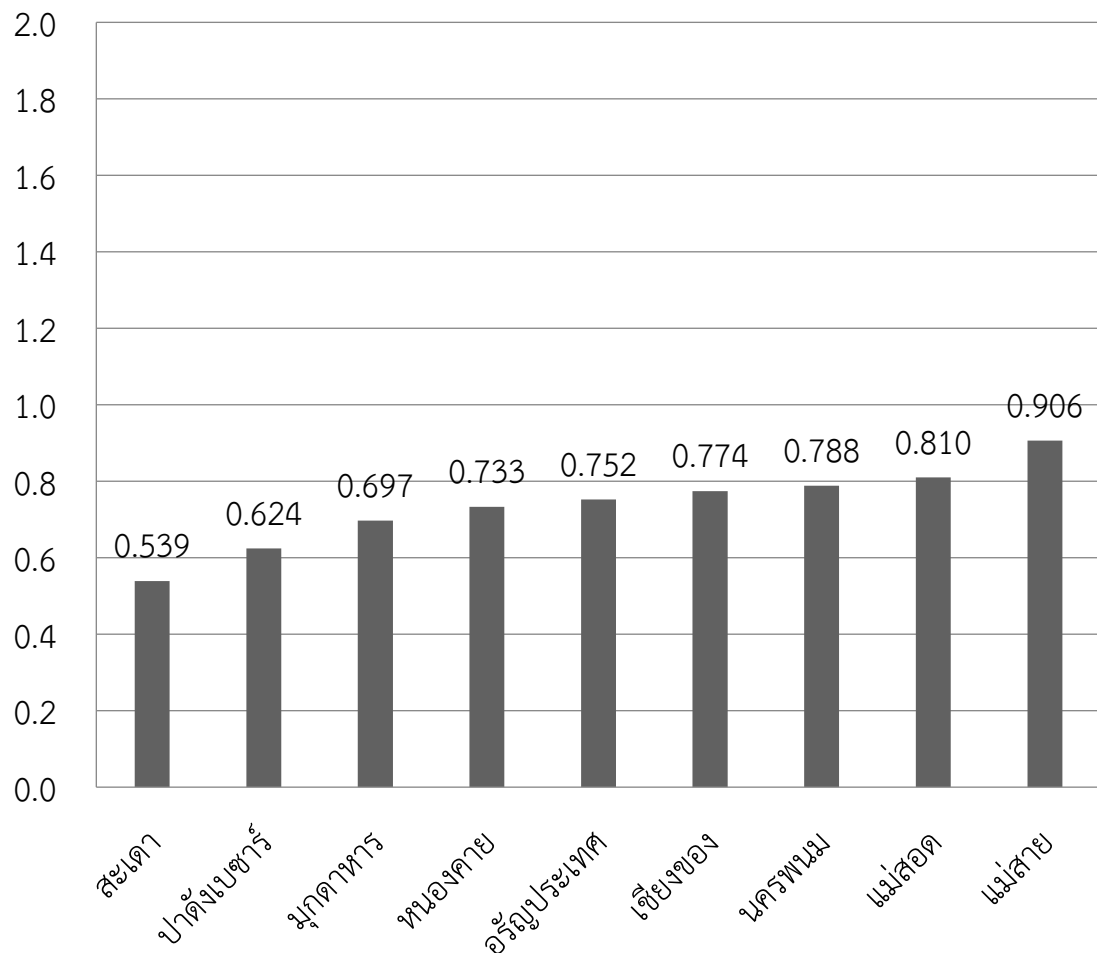
- แบ่งกลุ่มด้วย Tertile: มี 9 พื้นที่ ก็จะได้ 3 กลุ่ม กลุ่มละ 3 พื้นที่
- การแบ่งกลุ่มของประเทศไทย โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม
 - กลุ่ม Higher performer คือ กลุ่มที่มีคะแนนสูงกว่ากลุ่มอื่น
 - กลุ่ม Consistent performer คือ กลุ่มที่มีคะแนนระดับกลางเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น
 - กลุ่ม Partial performer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

สมมติฐานในการตีความคะแนน

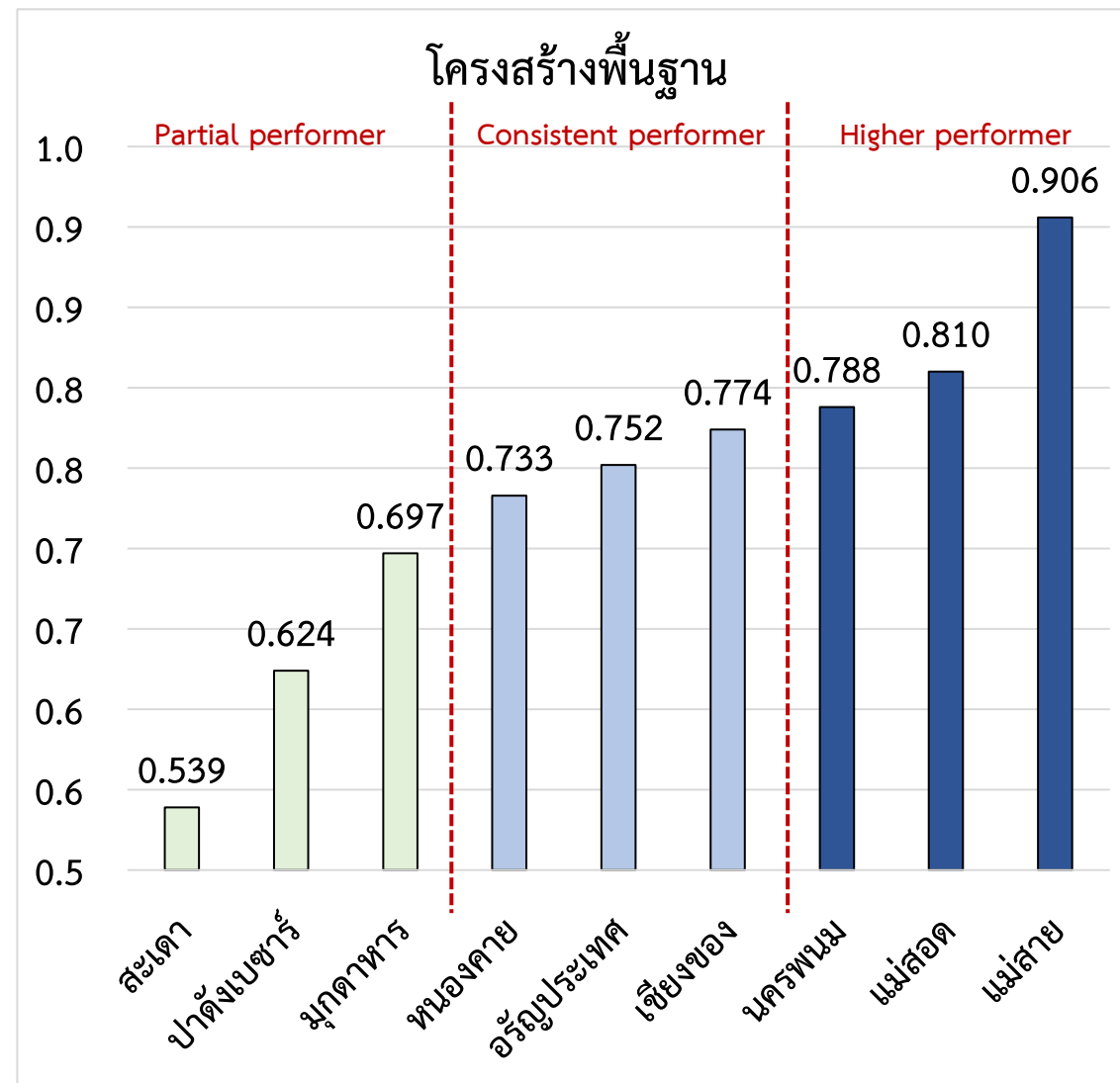
- คะแนนอยู่ในช่วง 0-2
- คะแนน 1 ถึง 2 หมายถึง ประสิทธิภาพในมิตินั้นมีความเหมาะสมหรือดีกว่าที่คาดหวังไว้
- คะแนน 0 ถึง 0.99 หมายถึง ประสิทธิภาพในมิตินั้นไม่ดีเท่าที่ควรและต้องปรับปรุง

คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐาน



โครงสร้างพื้นฐาน



ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

การสังเคราะห์ระดับที่ 1
แนวทางการพัฒนาระดับ
เฉพาะพื้นที่

การสังเคราะห์ระดับที่ 2
แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับ
พื้นที่ชายแดนของประเทศไทย

กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะ
กลาง และระยะยาว) สำหรับ
แนวทางฯ ระดับที่ 1 และ 2

การสังเคราะห์ระดับที่ 3
แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ

แนวทางการพัฒนาของ
แต่ละพื้นที่ทั้ง 9 พื้นที่

Common

(1) อาการและแนวทางการ
พัฒนาของพื้นที่ทั้ง 9 ที่มี
ลักษณะเหมือนกัน

Prioritize

(2) นำ BPI มาเปรียบเทียบ
(Benchmarking) พื้นที่ที่
น่าจะเป็นต้นแบบ (Best
Practice) และพื้นที่ที่ต้อง
ปรับปรุง (Improvement)

Prioritize

Prioritize

แนวทางการพัฒนา
ภาพรวมสำหรับพื้นที่
ชายแดนของประเทศไทย
(1-2ปี) (3-5ปี) (6-10ปี)

Synthesis

แนวทางการพัฒนา
ของแต่ละพื้นที่
(1-2 ปี) (3-5 ปี) (6-10 ปี)

Synthesis

สังเคราะห์ให้เป็น
แนวทางการพัฒนา
ระดับประเทศที่ครอบคลุมทั้ง
แนวทางการพัฒนาระดับที่ 1
และ 2 และกว้างพอที่จะใช้
เป็นกรอบการกำหนด
แนวทางการพัฒนาอื่นๆ
ในการศึกษาในอนาคตได้



แผนยุทธศาสตร์ชาติ
พ.ศ.2561-2580
ยุทธศาสตร์ชาติด้าน
การสร้าง
ความสามารถในการ
แข่งขัน (ประเด็น
ยุทธศาสตร์ โครงสร้าง
พื้นฐาน เชื่อมไทย
เชื่อมโลก)

- เชื่อมโยงโครงข่าย
คมนาคมไร้รอยต่อ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่าง
ท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ
พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ

แนวทางการพัฒนา การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่
เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่าง
ประเทศ

กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

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

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
และโลจิสติกส์
โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่าน
(Transport and Cross Border Infrastructures)

การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน
(Transport and Cross Border Logistics Services)

การปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุน
กับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่
ผู้ประกอบการ



แผนยุทธศาสตร์ชาติ
พ.ศ.2561-2580
ยุทธศาสตร์ชาติด้าน
การสร้าง
ความสามารถในการ
แข่งขัน (ประเด็น
ยุทธศาสตร์ โครงสร้าง
พื้นฐาน เชื่อมไทย
เชื่อมโลก)

- พัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานเทคโนโลยี
สมัยใหม่

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

แนวทางการพัฒนา การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่
เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้าม
แดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

แนวทางการพัฒนา การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนา
บุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนา
เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า
ข้ามแดนและผ่านแดน

การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดน
และผ่านแดน



แผนยุทธศาสตร์ชาติ
พ.ศ.2561-2580
ยุทธศาสตร์ชาติด้าน
การสร้าง
ความสามารถในการ
แข่งขัน (ประเด็น
ยุทธศาสตร์ โครงสร้าง
พื้นฐาน เชื่อมไทย
เชื่อมโลก)

-สร้างและพัฒนาเขต
เศรษฐกิจพิเศษ
-เพิ่มพื้นที่และเมือง
เศรษฐกิจ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ.2566-2570

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

แนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของการศึกษา

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ
โลจิสติกส์
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน
(Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)

การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน
กฎระเบียบที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ
โลจิสติกส์
สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics
Supporting Facilities)

การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน
การพัฒนาธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษา

1. ข้อเสนอแนะการคัดเลือกพื้นที่ในอนาคต

- ในการศึกษาในอนาคตจำเป็นต้องมีการคัดเลือกเพิ่มพื้นที่อีก เพื่อให้ครอบคลุมประเทศไทยมากยิ่งขึ้น
- ควรพิจารณาพื้นที่อื่น ๆ ที่อาจไม่ได้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงที่สุด แต่เป็นพื้นที่ที่ต้องการความเร่งด่วน

2. ข้อเสนอแนะการปรับปรุงแบบสอบถามสำหรับการศึกษาเชิงลึก

- อาจจำเป็นต้องมีการปรับปรุงข้อคำถามในแบบสอบถามให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไป

3. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคตเพื่อการลดต้นทุนและลดเวลาการดำเนินการผ่านแดนและข้ามแดน

- การสำรวจข้อมูล Transport Cost Model ในอนาคต ควรเจาะลึกในรายละเอียดตามประเภทสินค้า และเก็บข้อมูลเชิงลึกจากทั้งฝั่งไทยและจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน

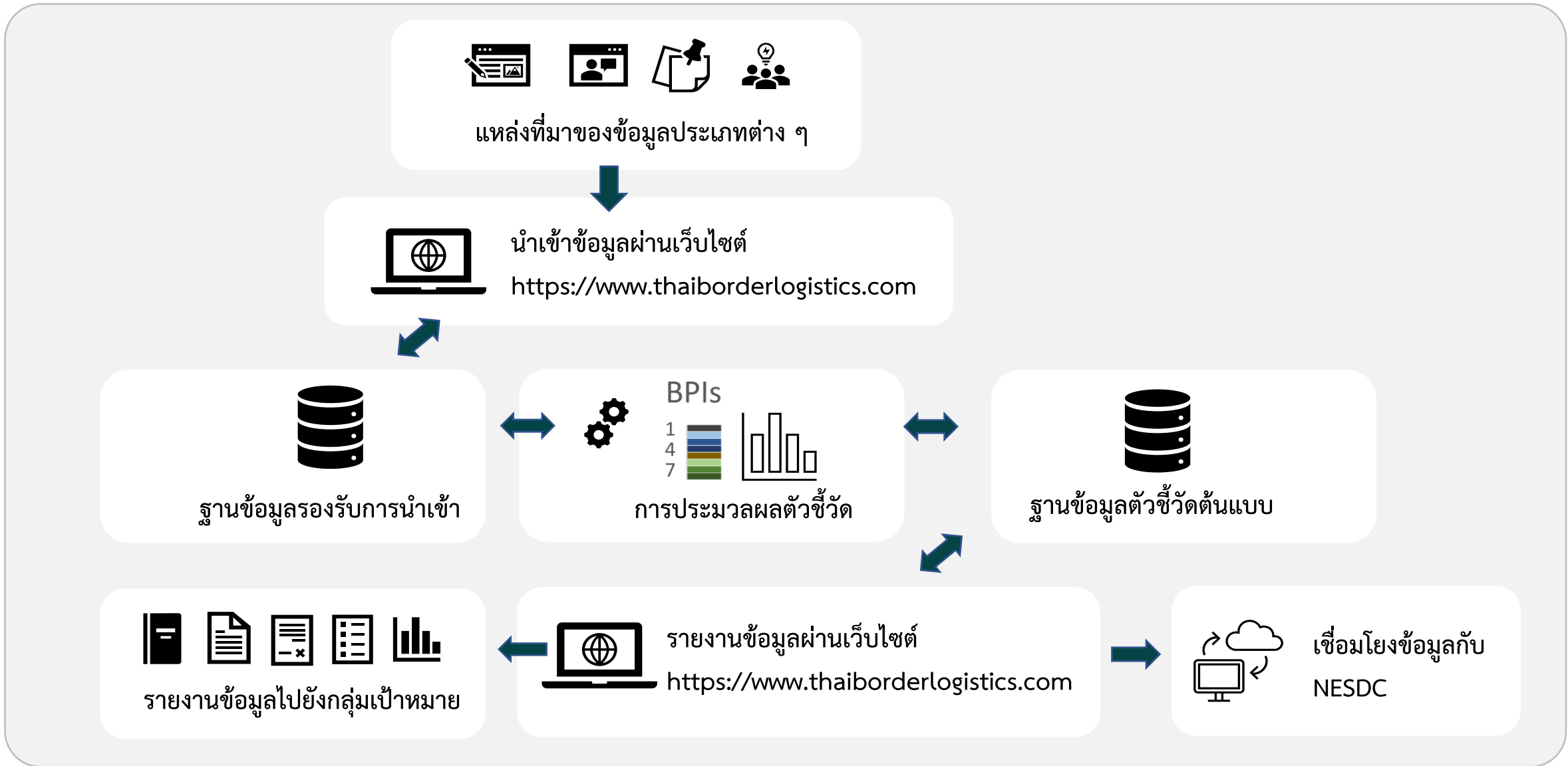
4. ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลสำหรับจัดทำคะแนน BPI

- การเพิ่มจำนวนพื้นที่ศึกษาในอนาคต
- การสำรวจข้อมูลในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน
- การให้น้ำหนักของแต่ละมิติประสิทธิภาพมาร่วมคำนวณกับค่าคะแนนแต่ละมิติที่ได้จากการสำรวจด้วย

การดำเนินงานเพื่อการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม

- ดัชนี BPI และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของรายงานการศึกษา¹ เป็นแนวทางการพัฒนาภายในประเทศไทย (Domestic) เท่านั้น แต่ไม่ได้ส่งผลทำให้ประเทศเพื่อนบ้านเกิดการพัฒนาไปพร้อม ๆ กันด้วย ดังนั้น หากจะทำให้การเชื่อมต่อ (Connectivity) สามารถเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมจริง จึงต้องมีการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันระบุปัญหาและร่วมกันปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศทั้งสอง
- ดัชนี BPI และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจึงเป็นเครื่องมือริเริ่มในเบื้องต้น (Initial starting tools) ที่นำไปสู่:
 - (1) การเจรจาระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันพัฒนาประสิทธิภาพการค้าชายแดน เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบเพื่อให้อำนวยความสะดวกผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศได้
 - (2) การเปิดโอกาสการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการค้าชายแดน
- ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs): นโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน, การช่วยเหลือทางเทคนิค, กองทุนสนับสนุนการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA)

ฐานข้อมูลระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



การพัฒนาฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์

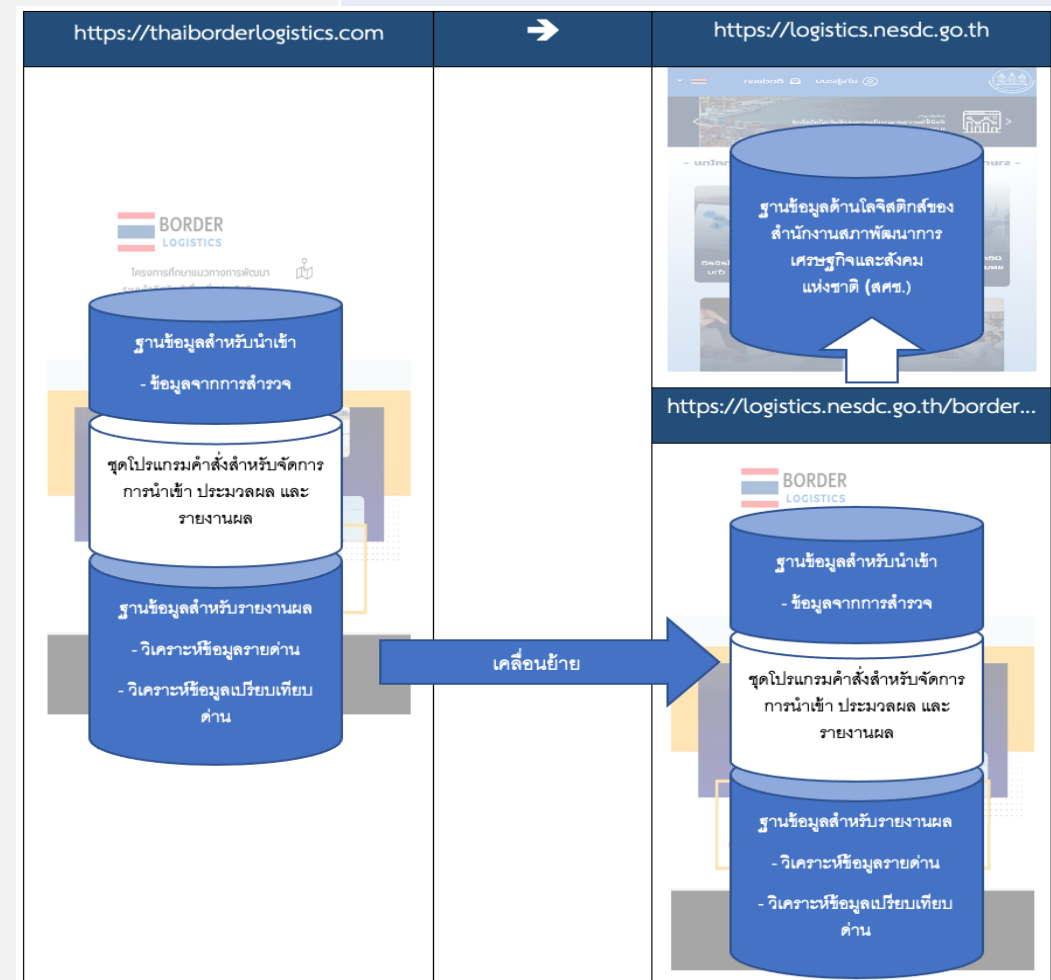
<https://thaiborderlogistics.com/> => <https://logistics.nesdc.go.th>

จัดเตรียมระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับฐานข้อมูล

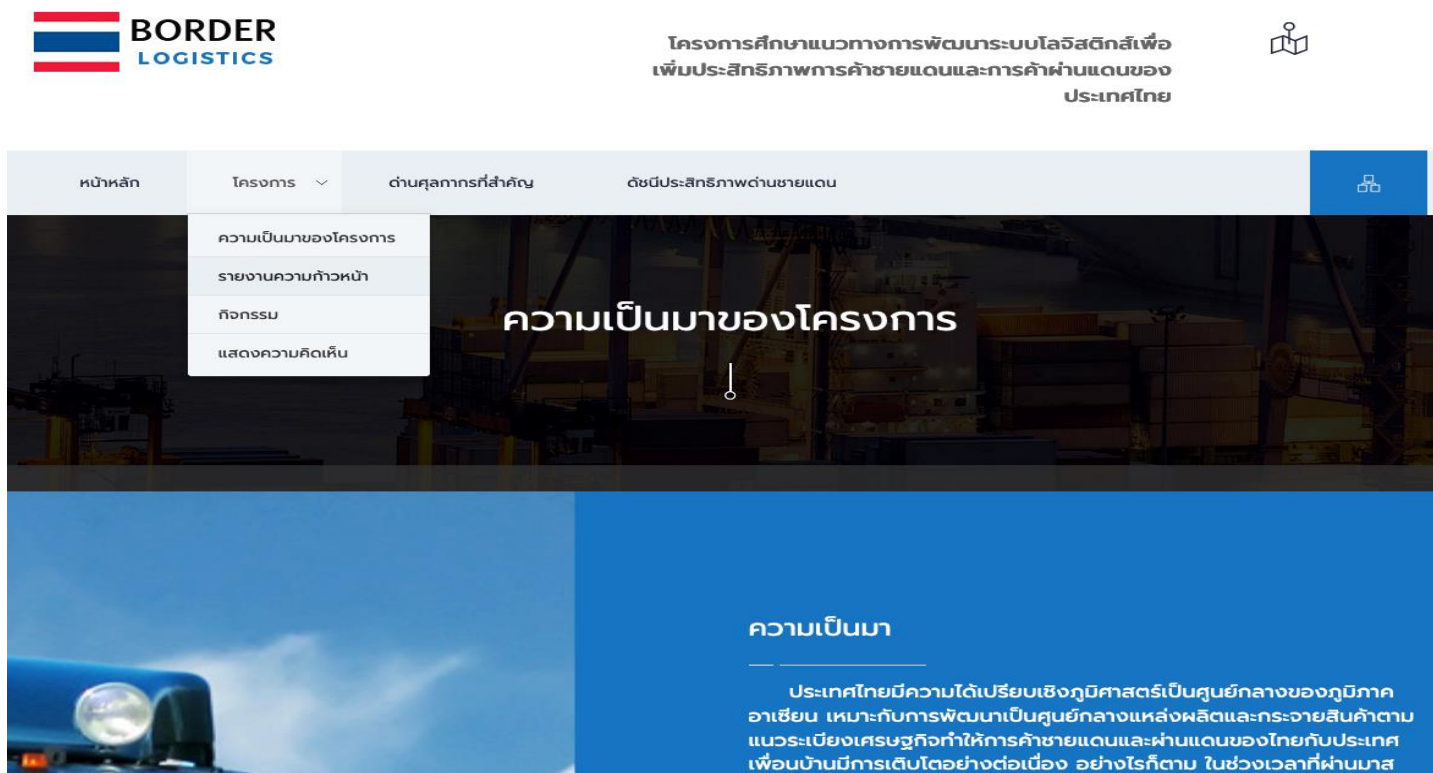
การพิจารณาเพื่อการจัดเตรียมความพร้อมทั้งส่วนของฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ และแบนด์วิดท์นั้นจะทำให้แนวทางการเคลื่อนย้ายทุกองค์ประกอบของระบบไปเก็บไว้จากการสำรวจข้อมูลความพร้อมของเครื่องให้บริการ (server) สตช. มีทรัพยากรที่เหลืออยู่และสามารถนำมาจำลองสร้างเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์เสมือน (virtual machine)

- CPU: ไม่เกิน 12 CPU
- Ram: ไม่เกิน 94 GB
- Disk: ไม่เกิน 18 TB
- Network: ยังเพียงพอ

องค์ประกอบของทรัพยากรเครื่องให้บริการ (server) ของสำนักงานที่มีอยู่นั้นสามารถรองรับความต้องการทรัพยากรของโครงการนี้เพื่อดำเนินการได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

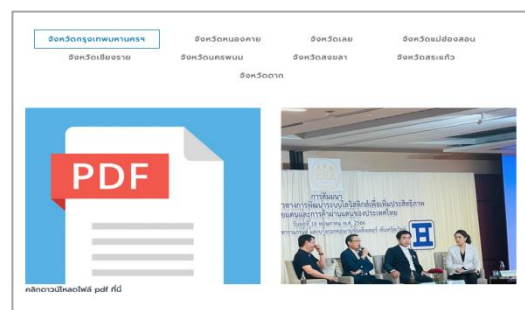


ส่วนที่ 1 ข้อมูลรายละเอียดการดำเนินงานโครงการ

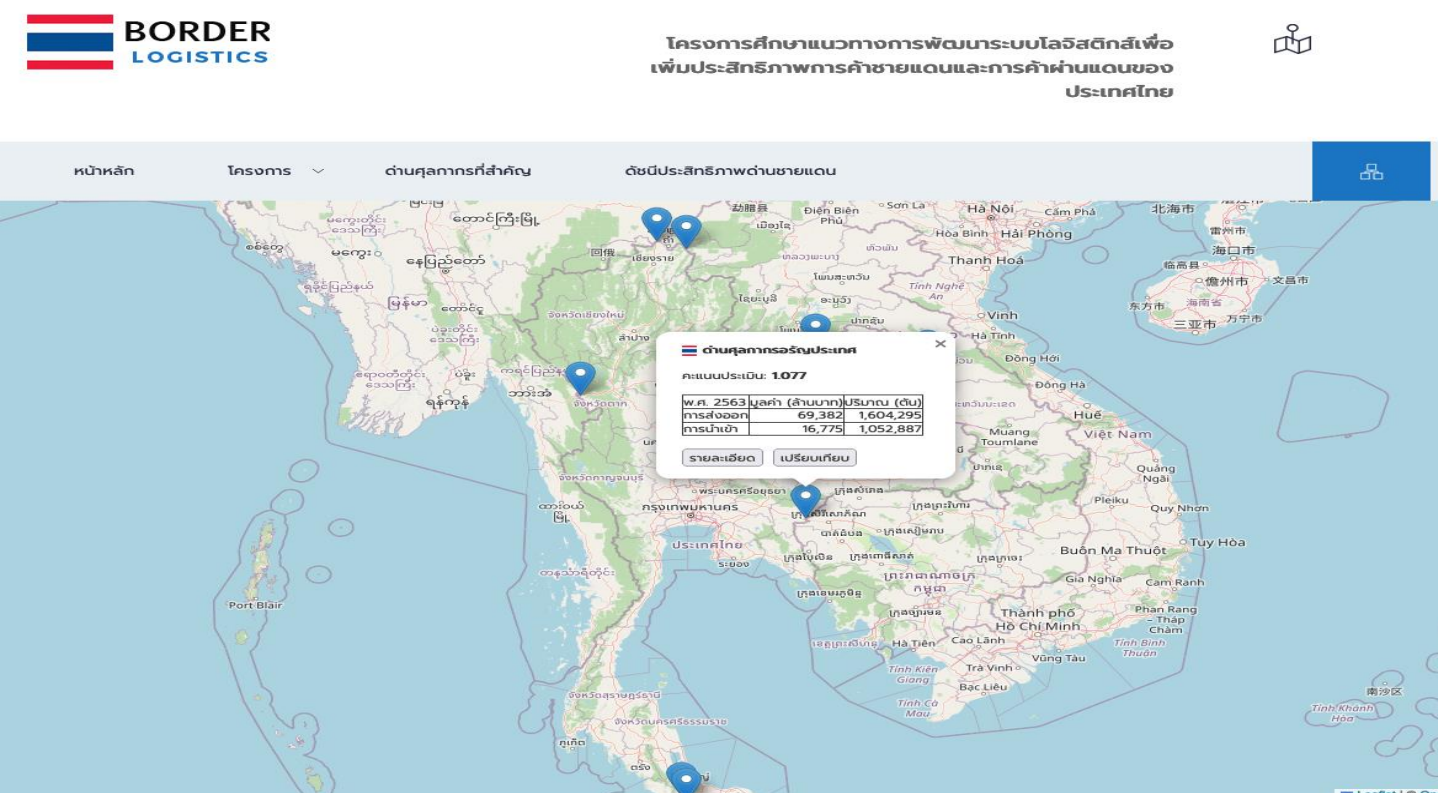


ประกอบด้วย

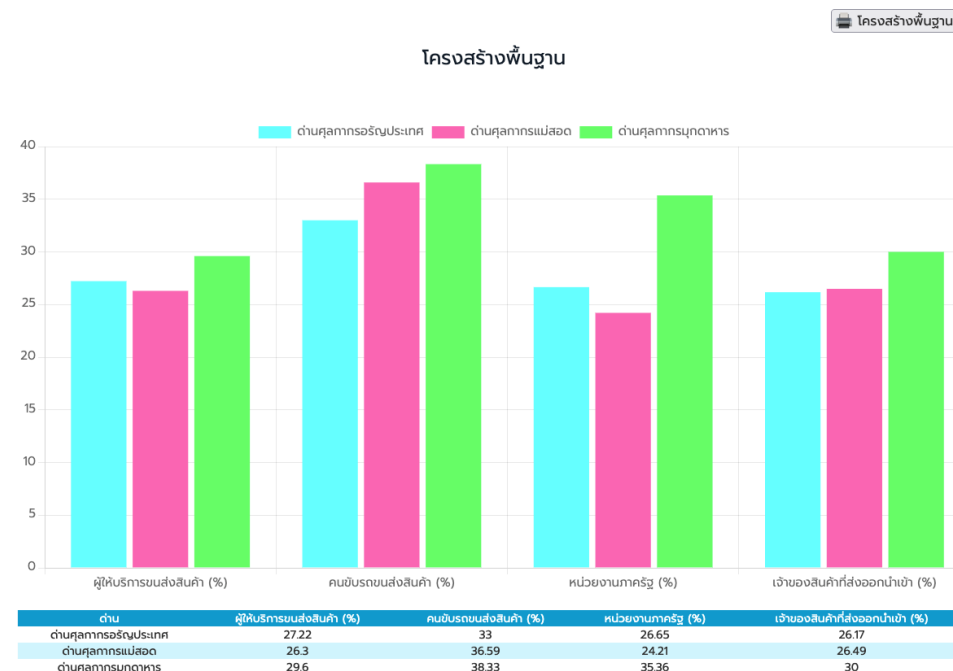
- วิดีทัศน์นำเสนอโครงการ
- ความเป็นมาโครงการ
- รายงานความก้าวหน้า
- กิจกรรม
- แสดงความคิดเห็น



ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านศุลกากรที่สำคัญ



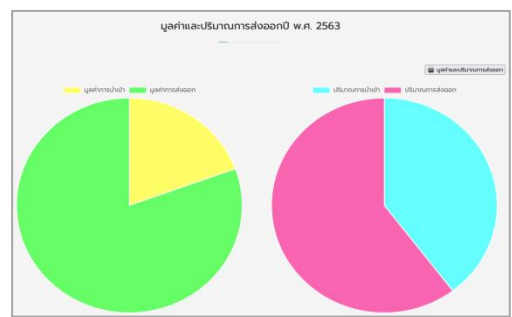
การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประกอบด้วย

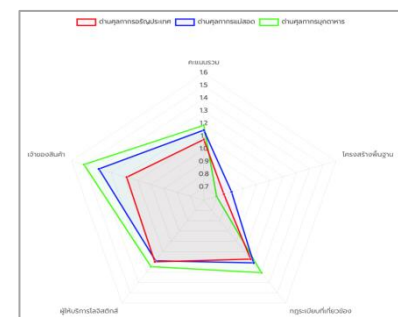
- ข้อมูลรายด้าน
- ข้อมูลการเปรียบเทียบระหว่างด้าน

จากข้อมูลองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน (ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า, คนขับรถขนส่งสินค้า, หน่วยงานภาครัฐ และเจ้าของสินค้าที่ส่งออกนำเข้า)



สรุปแบบรวม

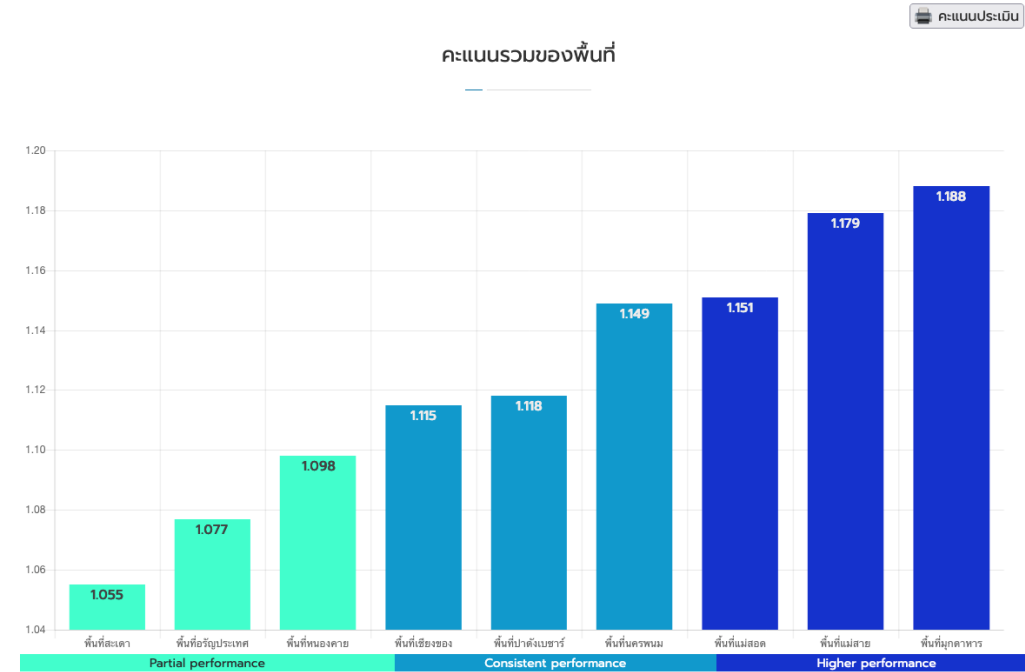
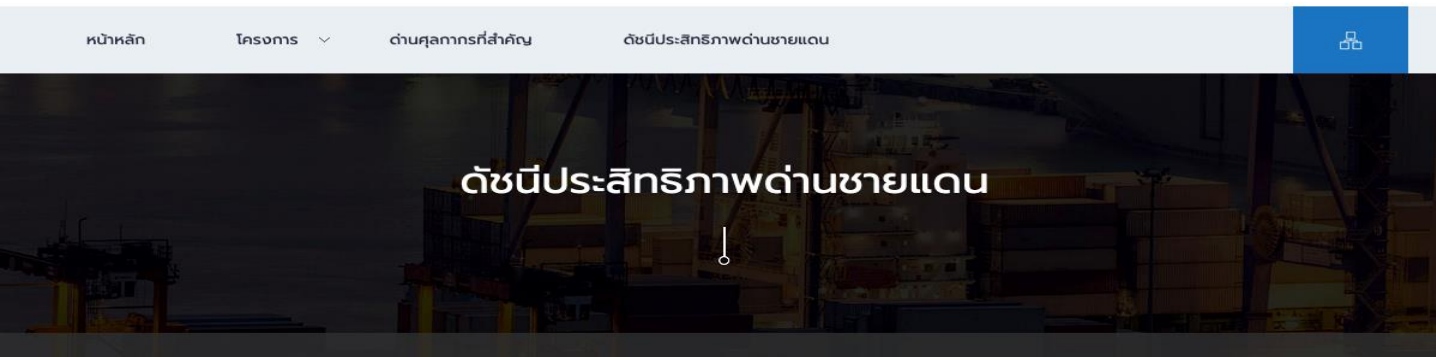
ประเภท	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ปริมาณรวม (ตัน)	หมายเหตุ
โลจิสติกส์ฐาน	0.752	ความถี่สูงที่สุดสำหรับฐานการดำเนินงานของหน่วยงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
การขนส่งสินค้า	1173	ค่าเฉลี่ยของสินค้าที่ส่งออกมาจากด่านศุลกากรของรัฐและด่านศุลกากรของเอกชน	
ผู้ให้บริการขนส่ง	199	มีสินค้าที่ส่งออกมาที่ด่านศุลกากรของรัฐและด่านศุลกากรของเอกชน	
เจ้าของสินค้า	183	มีสินค้าที่ส่งออกมาที่ด่านศุลกากรของรัฐและด่านศุลกากรของเอกชน	
รวมรวมทั้งหมด	1077	มีสินค้าที่ส่งออกมาที่ด่านศุลกากรของรัฐและด่านศุลกากรของเอกชน	



ส่วนที่ 3 ข้อมูลดัชนีประสิทธิภาพด้านชายแดน (BPI)



โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อ
เพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของ
ประเทศไทย

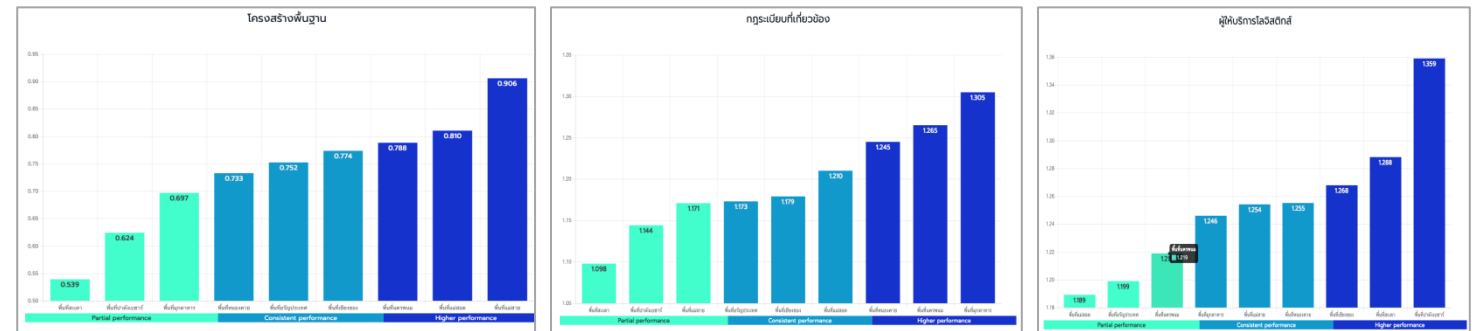


ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการค้าผ่านแดนและข้ามแดน หรือ BPI (BORDER PERFORMANCE INDEX) นำมาใช้เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย โดย BPI ใช้แนวคิดการพัฒนาดัชนีมาจากดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LOGISTICS PERFORMANCE INDEX: LPI)

BPI เป็นการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามที่ได้พัฒนาขึ้นมาจากตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TRADE FACILITATION INDICATORS: TFIS) และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ จากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปใช้เก็บข้อมูลความเห็นจากผู้ตอบที่มาจากทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร, หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง, หน่วยงานกักกัน สัตว์ พืช อาหาร และยา และหน่วยงานสาธารณสุข) รวมถึงภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ บริษัทเกรดเดอร์, บริษัทขนส่งสินค้า พนักงานขับรถขนส่งสินค้า และตัวแทนออกของรับอนุญาต

ประกอบด้วย

- BPI โครงสร้างพื้นฐาน
- BPI กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- BPI ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- BPI เจ้าของสินค้า
- BPI คะแนนรวมของพื้นที่



ส่วนที่ 4 ระบบนำเข้าและประมวลผลข้อมูล

No.	ชื่อด่าน	รายละเอียด	แก้ไข
1	ด่านศุลกากรเชียงของ		
2	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ		
3	ด่านศุลกากรแม่สอด		
4	ด่านศุลกากรหนองคาย		
5	ด่านศุลกากรนครพนม		
6	ด่านศุลกากรแม่สาย		
7	ด่านศุลกากรมุกดาหาร		
8	ด่านศุลกากรสะเตา		
9	ด่านศุลกากรปางดงเบงชาร์ท		
10	ด่านศุลกากรระนอง		

ประกอบด้วย

- การนำเข้าแบบสอบถาม
- การจัดการข้อมูลแบบสอบถาม
- การส่งออกข้อมูล
- การประมวลผลข้อมูล
- การตั้งค่าระบบสำหรับการนำเข้าข้อมูลในรอบถัดไป
- คู่มือการใช้งานระบบ



จบการนำเสนอ