



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



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

หัวข้อนำเสนอ

1

รายงาน Logistics Performance Index (LPI) ประจำปี 2023

2

ดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและ
ข้ามแดน (Border Performance Index: BPI)

3

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



รายงาน Logistics Performance Index (LPI) ประจำปี 2023



รายงาน Logistics Performance Index (LPI) 2023

ในเดือนเมษายนที่ผ่านมา ทาง World Bank ได้มีการนำเสนอรายงาน Connecting to Compete ที่นำเสนอมุมมองล่าสุดเกี่ยวกับประสิทธิภาพโลจิสติกส์การค้าของ 139 ประเทศ

เป็นผลการศึกษาต่อเนื่องตั้งแต่ ค.ศ. 2007 และถือเป็นรายงานฉบับที่ 7 ของชุดรายงานนี้

ชุดข้อมูลประกอบด้วย (i) แบบสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI) แบบดั้งเดิมใช้คำนวณคะแนน LPI และ (ii) ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (KPI) ใหม่ ใช้อธิบายเพื่อให้เข้าใจบริบทที่เกิดขึ้นของแต่ละประเทศด้านการจัดการโลจิสติกส์

การสำรวจข้อมูลเริ่มดำเนินการตั้งแต่กันยายน ถึงพฤศจิกายน 2022 โดยให้ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ 652 คน ใน 115 ประเทศในภูมิภาคของธนาคารโลกทั้งหมด ทำการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์การค้าของประเทศต่าง ๆ กว่า 4,090 ครั้ง



คะแนน LPI ปี 2022

Top 10
Logistics friendly

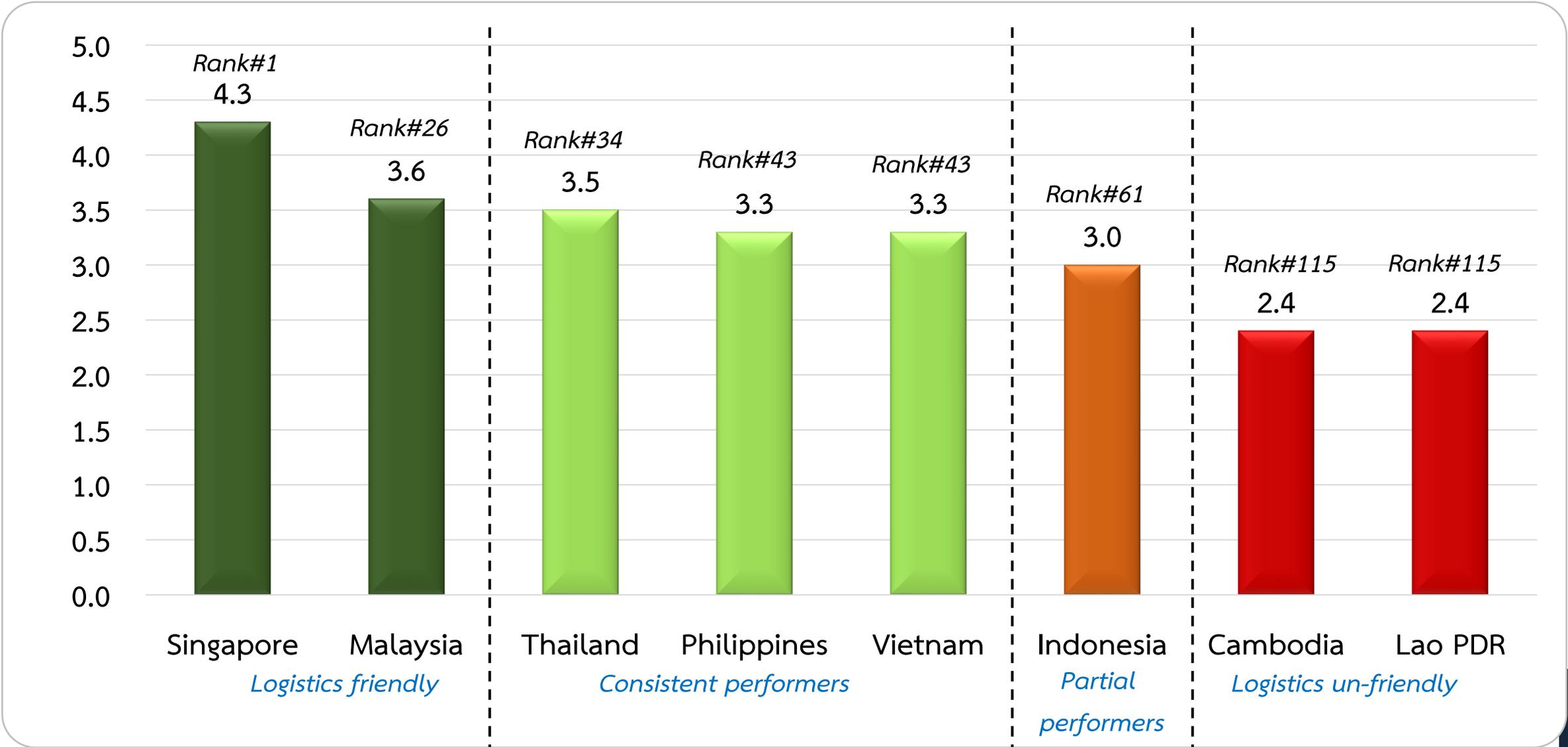
Economy	LPI score	Customs score	Infra-structure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Time-liness score	Tracking and tracing score
Singapore	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
Finland	4.2	4.0	4.2	4.1	4.2	4.3	4.2
Denmark	4.1	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3
Germany	4.1	3.9	4.3	3.7	4.2	4.1	4.2
Netherlands	4.1	3.9	4.2	3.7	4.2	4.0	4.2
Switzerland	4.1	4.1	4.4	3.6	4.3	4.2	4.2
Austria	4.0	3.7	3.9	3.8	4.0	4.3	4.2
Belgium	4.0	3.9	4.1	3.8	4.2	4.2	4.0
Canada	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1
Hong Kong SAR, China	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.2

Consistent
performers

Bahrain	3.5	3.3	3.6	3.1	3.3	4.1	3.4
Latvia	3.5	3.3	3.3	3.2	3.7	4.0	3.6
Qatar	3.5	3.1	3.8	3.1	3.9	3.5	3.6
Thailand	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6
India	3.4	3.0	3.2	3.5	3.5	3.6	3.4
Lithuania	3.4	3.2	3.5	3.4	3.6	3.6	3.1
Portugal	3.4	3.2	3.6	3.1	3.6	3.6	3.2

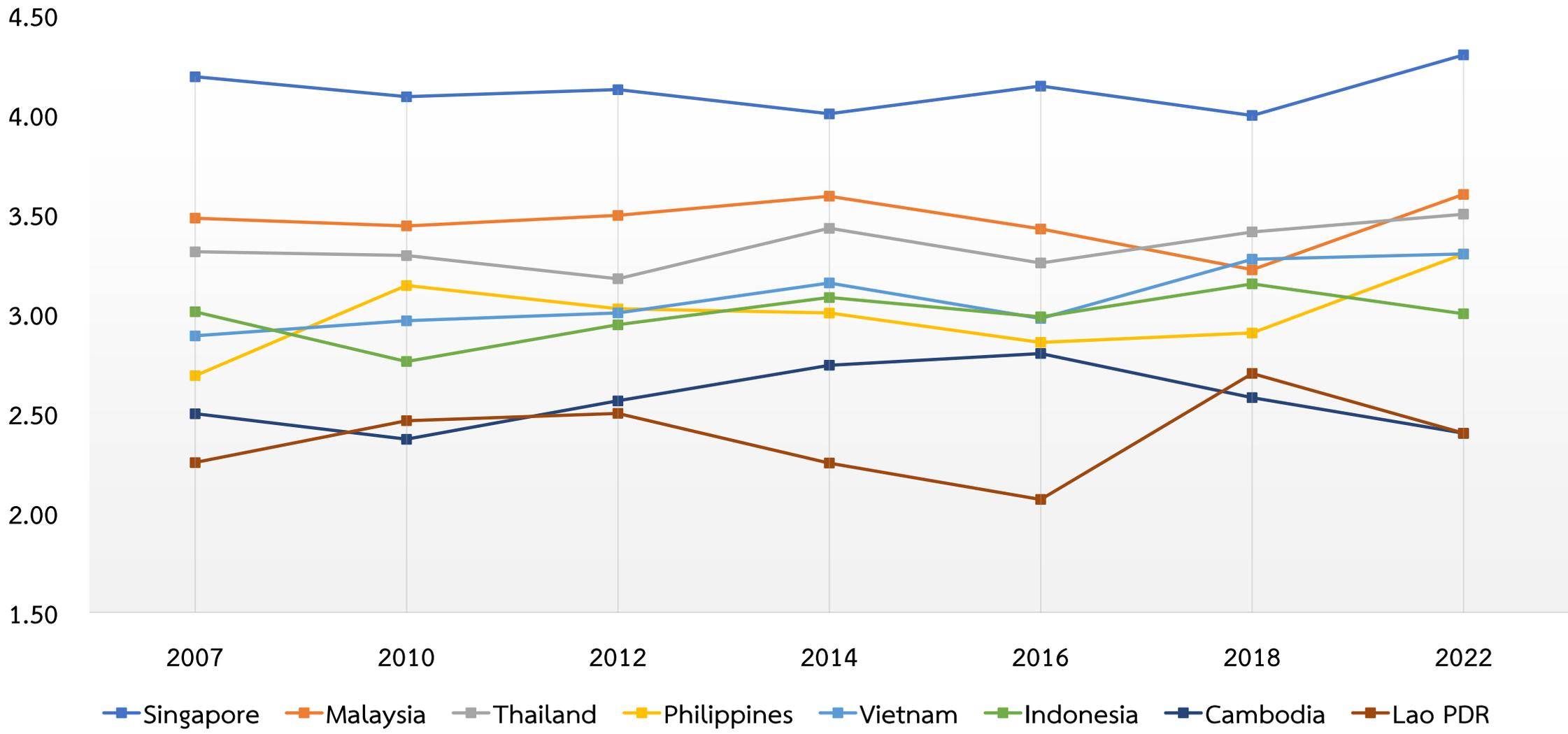


เปรียบเทียบคะแนน LPI กลุ่มประเทศ ASEAN ปี 2022





เปรียบเทียบคะแนนของประเทศใน ASEAN ปี 2007-2022



ตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI) แบบดั้งเดิม

เป็นตัวชี้วัดดั้งเดิมที่ถูกใช้ในรายงานก่อนหน้านี้ ที่ใช้แบบสำรวจข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ทั่วโลก

แนวทางการสำรวจเป็นการให้คู่ค้าของประเทศหนึ่ง ๆ ประเมินว่าประสิทธิภาพการค้า โดยใช้รูปแบบขนส่งใดรูปแบบหนึ่ง เช่น ตู้คอนเทนเนอร์นั้นง่ายหรือยากเพียงใด ซึ่งเป็นการให้คะแนนความยาก-ง่าย ในระดับ 1-5 คะแนน

องค์ประกอบของ LPI ดั้งเดิมประกอบด้วย 6 มิติ ได้แก่

(1) Customs Score

(2) Infrastructure Score

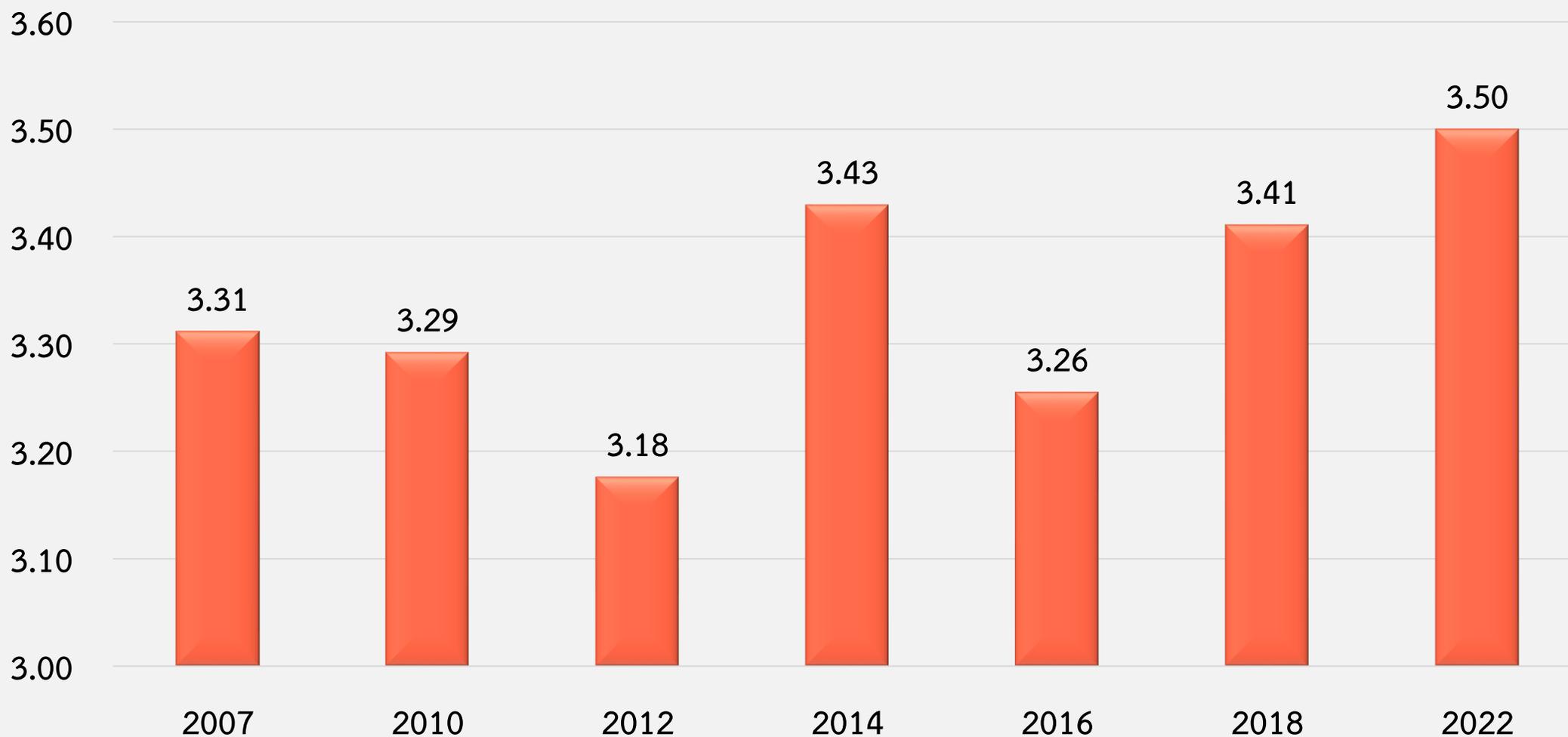
(3) International Shipments Score

(4) Logistics Competence and Quality Score

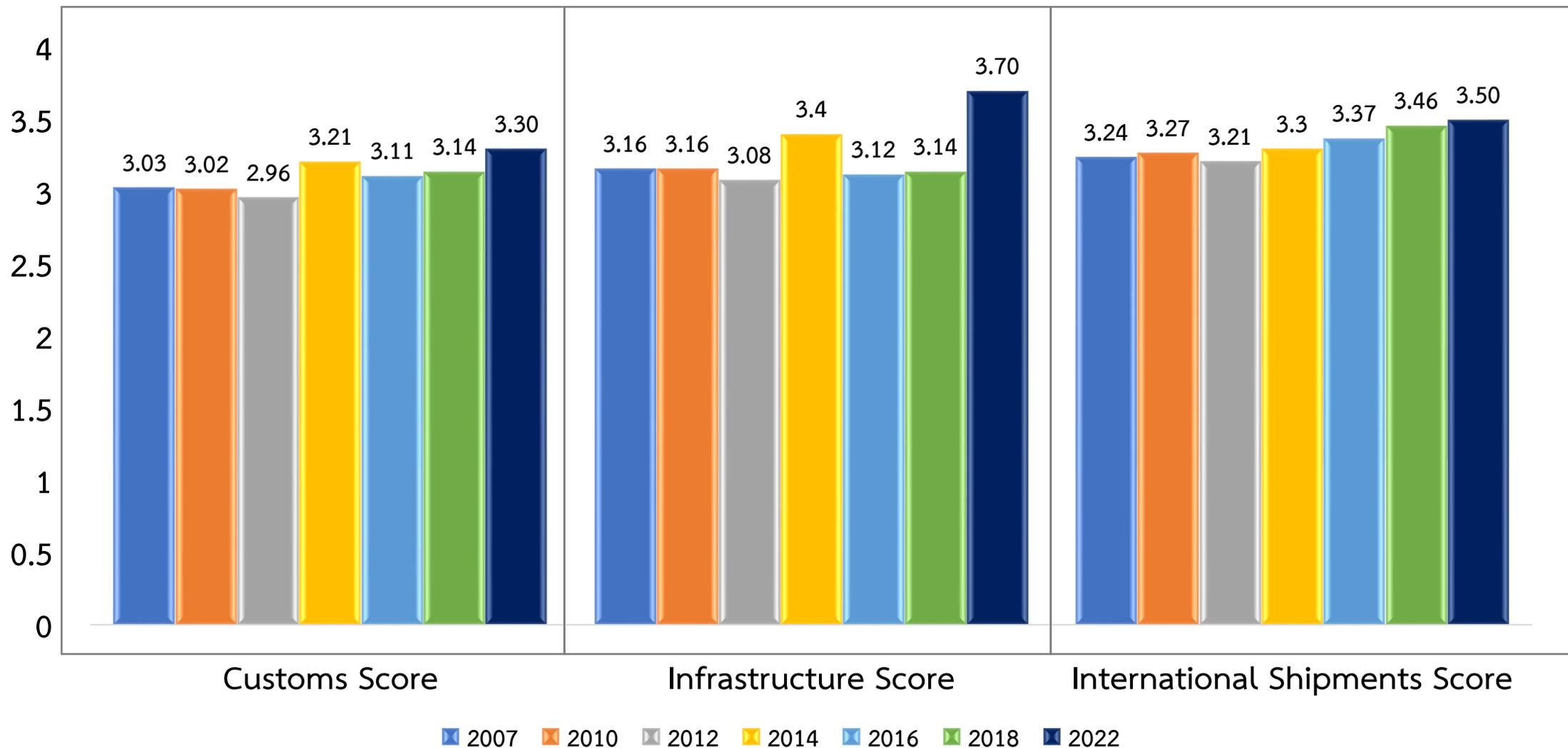
(5) Timeliness Score

(6) Tracking and Tracing Score

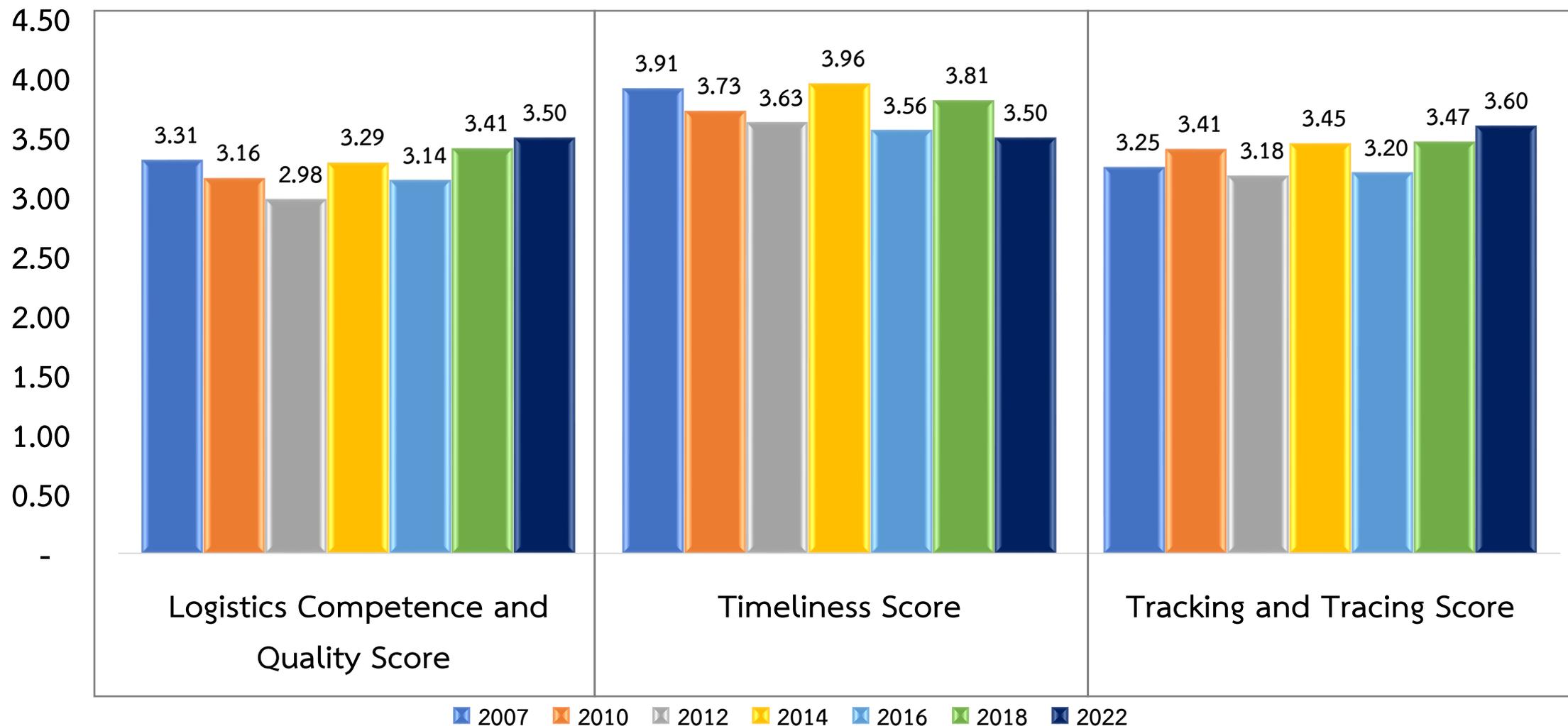
เปรียบเทียบคะแนน LPI โดยรวม ของประเทศไทย ปี 2007-2022



เปรียบเทียบคะแนน LPI แต่ละมิติ ของประเทศไทย ปี 2007-2022



เปรียบเทียบคะแนน LPI แต่ละมิติ ของประเทศไทย ปี 2007-2022



ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (KPI) ใหม่

- ตัวชี้วัดใหม่มุ่งเน้นไปที่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีความสำคัญจากมุมมองการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ระยะเวลารอคอย (Dwell time) ที่ท่าเรือและสนามบิน, ข้อมูลการเชื่อมโยง (Connectivity information) และเวลาที่ใช้ในระเบียงการค้า (Trade corridor lead time) เป็นต้น
- ตัวชี้วัดใหม่จำแนกได้เป็น
 - ตัวชี้วัดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container shipping indicators)
 - โลจิสติกส์การบิน (Aviation logistics)
 - ตัวชี้วัดการขนส่งไปรษณีย์ (Postal indicators)
 - ความล่าช้าในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Import delays for containers)
 - ความล่าช้าในการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Export delays for containers)

ตัวชี้วัดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container shipping indicators)

Economy	Number of services	Number of alliances	Number of partner countries (Maritime connectivity)	Turnaround time at port (days)			Turnaround time weighted by ship's TEU	
				Median	Mean	Interquartile range IQR (Q75 - Q25)	Median	Mean
Cambodia	12	0	10	0.8	0.9	0.5	0.8	1
Indonesia	118	1	17	1.1	1.8	0.9	1.1	1.5
Malaysia	208	4	70	1	1.2	0.7	1	1.4
Myanmar	12	0	11	2	2	1.1	2	2
Philippines	66	0	15	1	1.3	0.8	1.1	1.3
Singapore	240	5	81	1	1.2	0.6	1.2	1.3
Thailand	89	3	33	0.8	1	0.8	1.1	1.4
Viet Nam	180	3	34	0.8	0.9	0.5	0.9	1

โลจิสติกส์การบิน (Aviation logistics)

Economy	Average number of country partners	Aviation import dwell time (milestones NFD to DLV)		
		Median (days)	Mean (days)	Interquartile range IQR (Q75-Q25)
Cambodia	56.5	3.1	3.5	5.2
Indonesia	104	2.6	2.4	3.7
Malaysia	111	1.1	0.8	2.1
Myanmar	49	0.9	0.4	1.4
Philippines	92.5	2.9	2.4	5.8
Singapore	124.5	1.6	0.3	2.5
Thailand	120	2.1	2.1	3.1
Vietnam	98	2.6	2.4	3.5

ตัวชี้วัดการขนส่งไปรษณีย์ (Postal indicators)

Economy	Average number of international postal partners	Delivery time (days)		
		Mean	Median	(Q80 - Q20)
Cambodia	57.5	4	0.3	4
Indonesia	117	13.3	7.2	11.1
Lao PDR	50	4.4	2	4.1
Malaysia	123	5.2	2.9	4.5
Myanmar	46	1.8	1	1.8
Philippines	116	18.9	13.7	22.2
Singapore	116	1.9	1.1	1.5
Thailand	121	2.6	2.1	2
Vietnam	103.5	8.2	5	8.9

ความล่าช้าในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Import delays for containers)

Economy	Number of observations (Import)	Consolidated dwell time (in days)				Port dwell time (in days)			
		Mean (Import)	Median (Import)	Q25 (Import)	Q75 (Import)	Mean (Import)	Median (Import)	Q25 (Import)	Q75 (Import)
Cambodia	7,951	3.6	2.1	1	4.1	3.6	2.1	1	4.1
Indonesia	41,619	3.4	2.3	1.2	4.2	3.2	2.2	1.2	4
Lao PDR	5	6.8	2.9	2.8	3.3	5	0.6	0.3	1.1
Malaysia	39,582	5.8	3.6	1.8	6.6	5.8	3.6	1.8	6.6
Myanmar	13,635	8.1	5	3.1	9.6	8.1	5	3.1	9.6
Philippines	43,236	6.4	5	3	8	6.2	4.9	2.8	8
Singapore	13,621	3	1.5	0.8	2.6	3	1.5	0.8	2.6
Thailand	31,034	5.7	4.3	2.6	7.1	4.4	3.3	1.7	5.4
Vietnam	50,207	5.4	3.6	1.8	7.1	5.3	3.6	1.8	7



ความล่าช้าในการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Export delays for containers)

Economy	Number of observations (Export)	Consolidated dwell time (in days)				Port dwell time (in days)			
		Mean (Export)	Median (Export)	Q25 (Export)	Q75 (Export)	Mean (Export)	Median (Export)	Q25 (Export)	Q75 (Export)
Cambodia	10,461	2.4	1.4	1	3	2.4	1.4	1	3
Indonesia	46,046	3.5	3.3	2.2	4.6	3.5	3.3	2.2	4.6
Malaysia	32,484	4.4	3.6	2.4	5.5	4.4	3.6	2.4	5.5
Myanmar	9,036	5.6	5.1	3.6	7	5.6	5.1	3.6	7
Philippines	13,153	4.7	3.3	2.1	5.9	4.6	3.2	2.1	5.9
Singapore	15,384	3.1	2.2	1.5	3.4	3.1	2.2	1.5	3.4
Thailand	48,034	5.8	5.1	3.5	7.4	5.1	4.5	3	6.5
Vietnam	83,093	4.7	4.1	2.5	6.3	4	3.2	1.9	5.4

สิ่งที่ค้นพบจากรายงาน LPI 2023

1

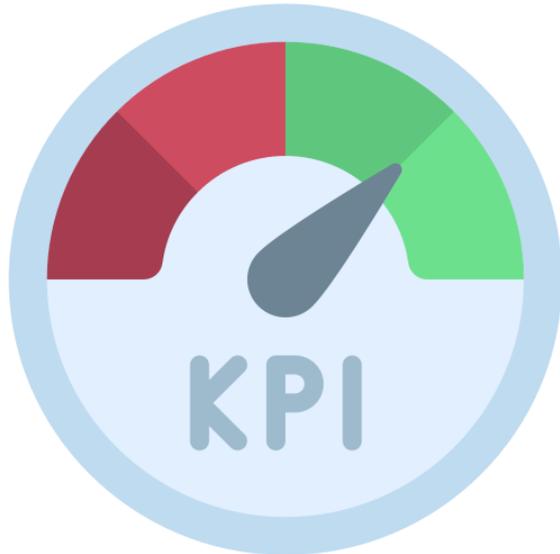
ทั้งประเทศกลุ่มที่มีการบริการด้านโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพดีที่สุด และกลุ่มที่มีประสิทธิภาพด้อยที่สุด มีความสามารถในการฟื้นฟู (resilient) ได้ในระดับใกล้เคียงกัน โดยดูได้จากคะแนน LPI ที่ถึงแม้ว่าจะมีความท้าทายของสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน อาทิ Covid หรือการสู้รบระหว่างประเทศ

2

ประเทศกลุ่มที่มีประสิทธิภาพในระดับกลางกำลังมีการพัฒนาที่ดีขึ้น โดยเห็นได้จากคะแนน LPI ของปีนี้ที่ดีขึ้นกว่าในปี 2018 ซึ่งส่งผลให้คะแนนเฉลี่ยของประเทศโดยรวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีหลายประเทศที่มีคะแนนรวมเพิ่มเป็น 3 ถึง 4 จากคะแนนเต็ม 5

3

จากคะแนน LPI แสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงพิธีการศุลกากรและโครงสร้างพื้นฐานจะมีความสำคัญมากที่สุดในการเพิ่มคะแนนของกลุ่มประเทศในระดับล่าง โดยเฉพาะประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากรและชายแดน รวมถึงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งที่ยังเป็นอุปสรรคในประเทศที่มีประสิทธิภาพต่ำที่สุด



ดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก
การผ่านแดนและข้ามแดน
(Border Performance Index: BPI)

ดัชนีชี้วัด BPI คืออะไร

ดัชนีชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณที่มีแหล่งข้อมูลมาจากการสำรวจพื้นที่ศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือกสำหรับการศึกษาเชิงลึก เพื่อให้ได้ผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมินที่สำรวจได้จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ความสำคัญของ BPI

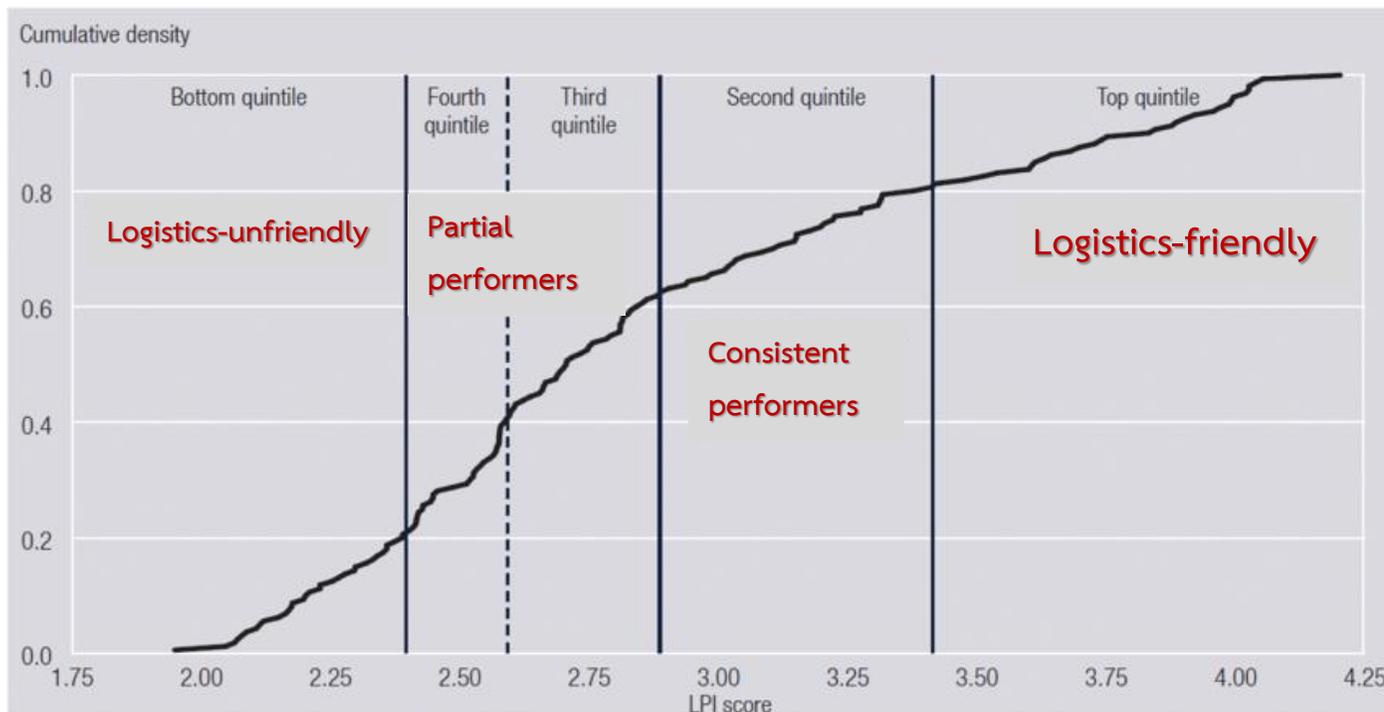
โดยผลคะแนนวิเคราะห์จะถูกพัฒนาเป็นดัชนี Border Performance Index หรือ BPI เพื่อใช้ประกอบการติดตามและประเมินผล (Monitor & Evaluation: M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดน ที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ชายแดน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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

แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด BPI

- BPI หรือดัชนีชี้วัดสำหรับใช้เพื่อใช้สะท้อนประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย ใช้แนวคิดการพัฒนาดัชนีมาจากดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI)
- รายงาน LPI จะแสดงผลคะแนนประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศหนึ่ง ๆ โดยการสำรวจข้อมูลจากผู้ขนส่งสินค้าทั่วโลกและผู้ให้บริการขนส่งด่วน เกี่ยวกับประเทศต่าง ๆ ที่พวกเขา กำลังดำเนินธุรกิจอยู่



เพื่อนำคะแนน LPI ของแต่ละประเทศมาแบ่งกลุ่มออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ Logistics-unfriendly, Partial performers, Consistent performers และ Logistics-friendly

หลักการพัฒนาระดับนี้ชี้วัด 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

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

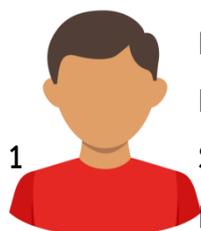
1) จัดกลุ่มคำถามของแบบสำรวจ TFIs และ M&E จำแนกตาม 4 มิติ สำหรับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วยประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ เจ้าของสินค้า และผู้ให้บริการโลจิสติกส์

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

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



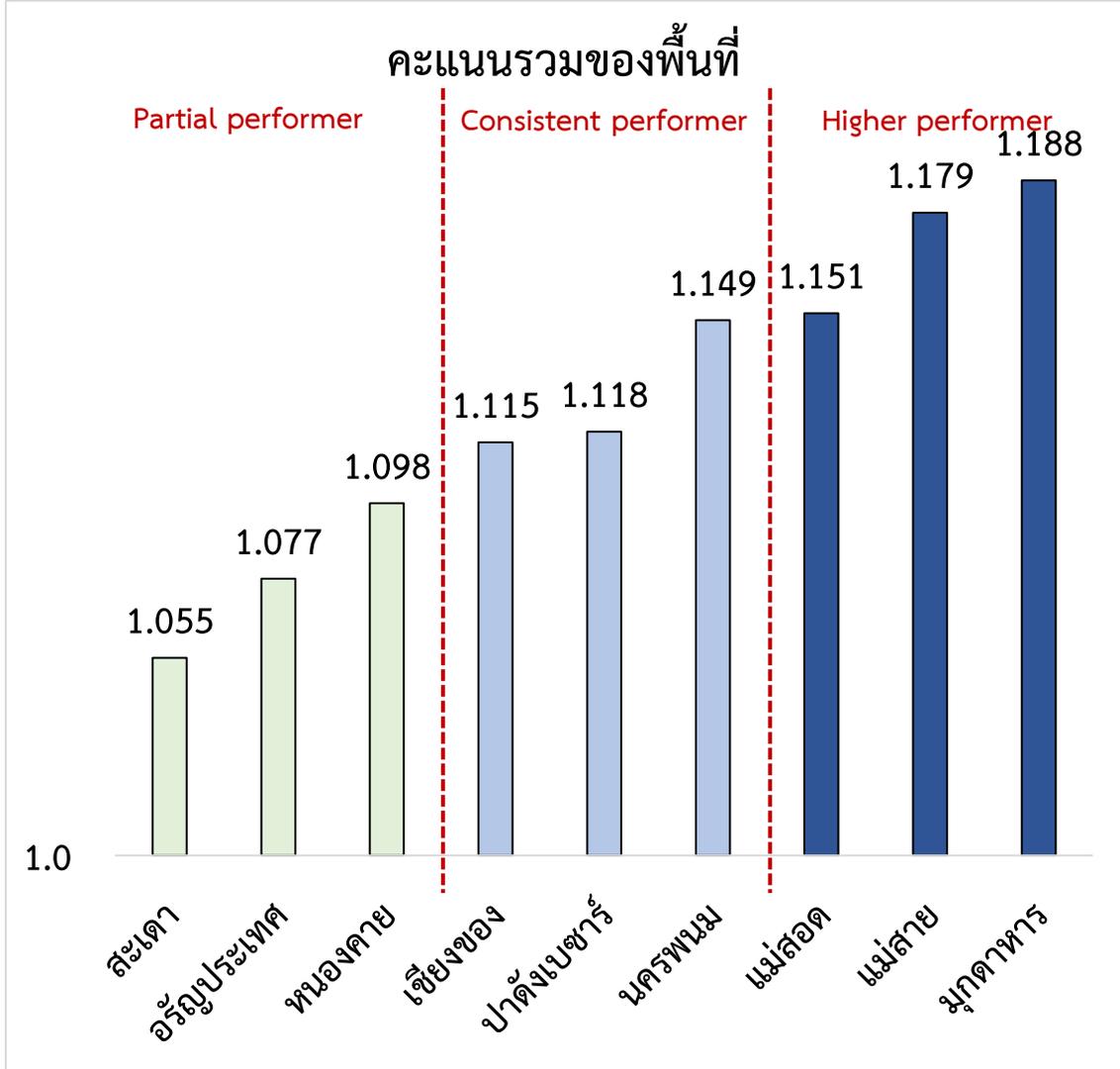
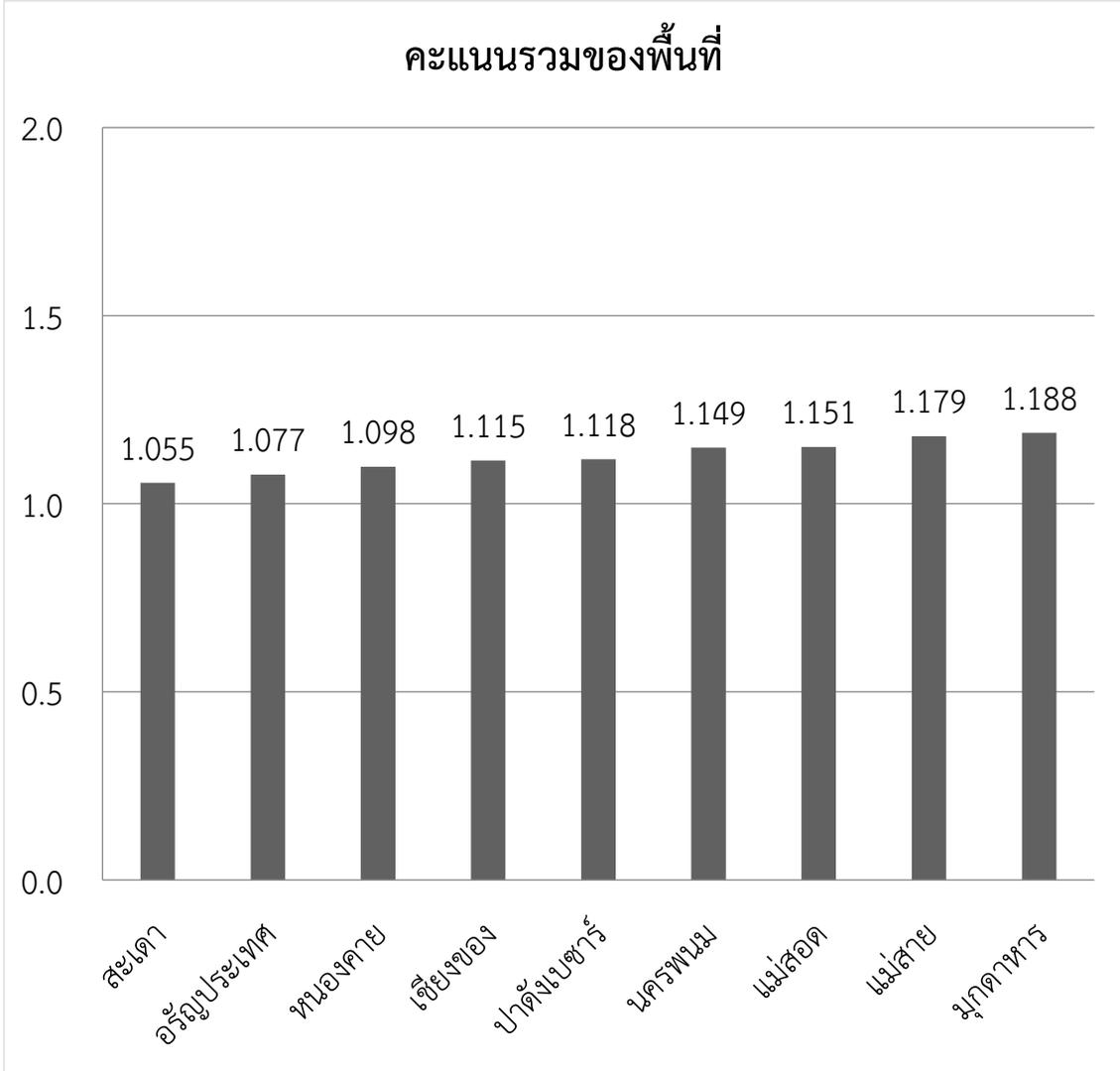
คะแนน BPI รวมของพื้นที่

กลุ่มตัวอย่างการศึกษา

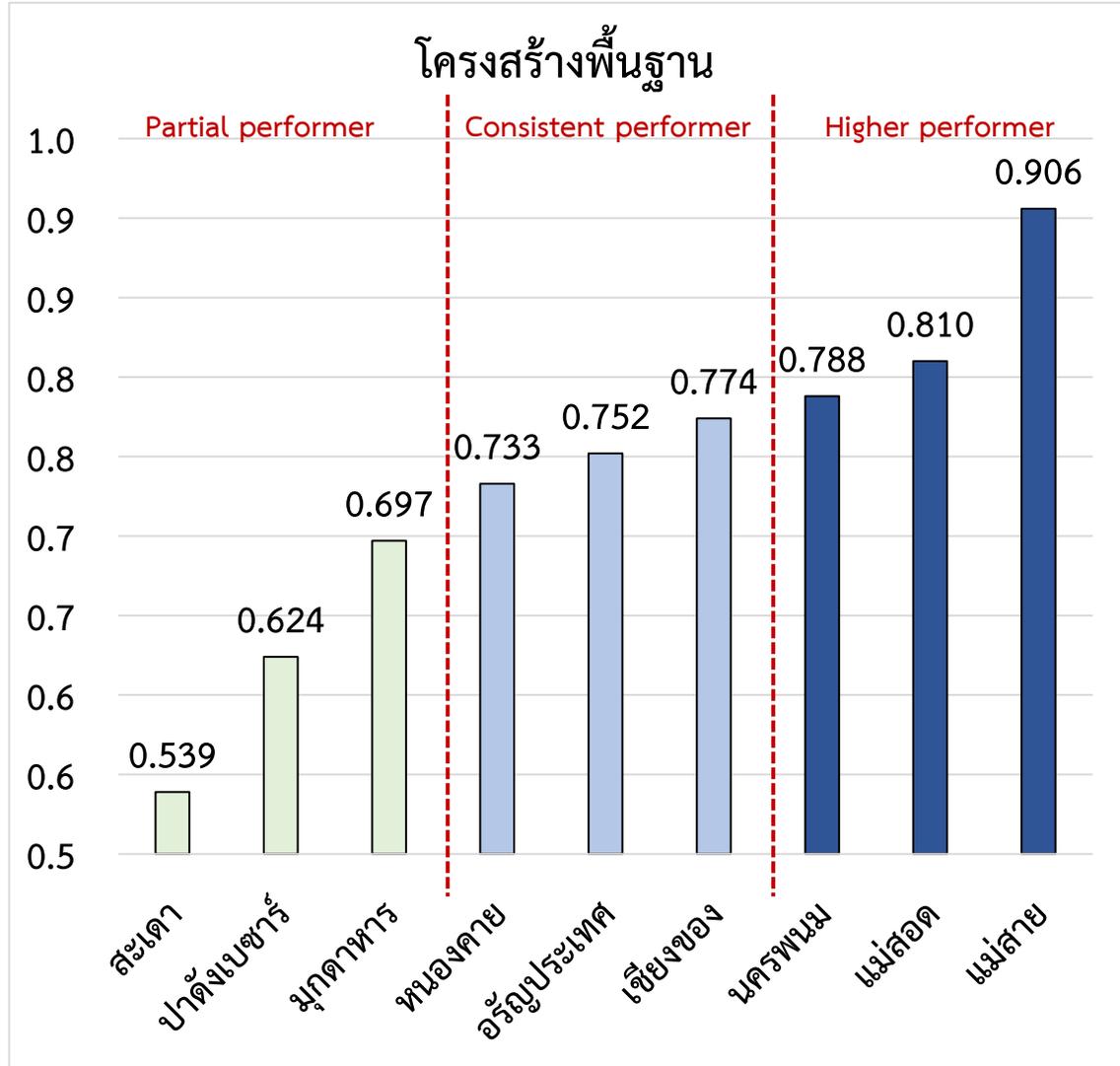
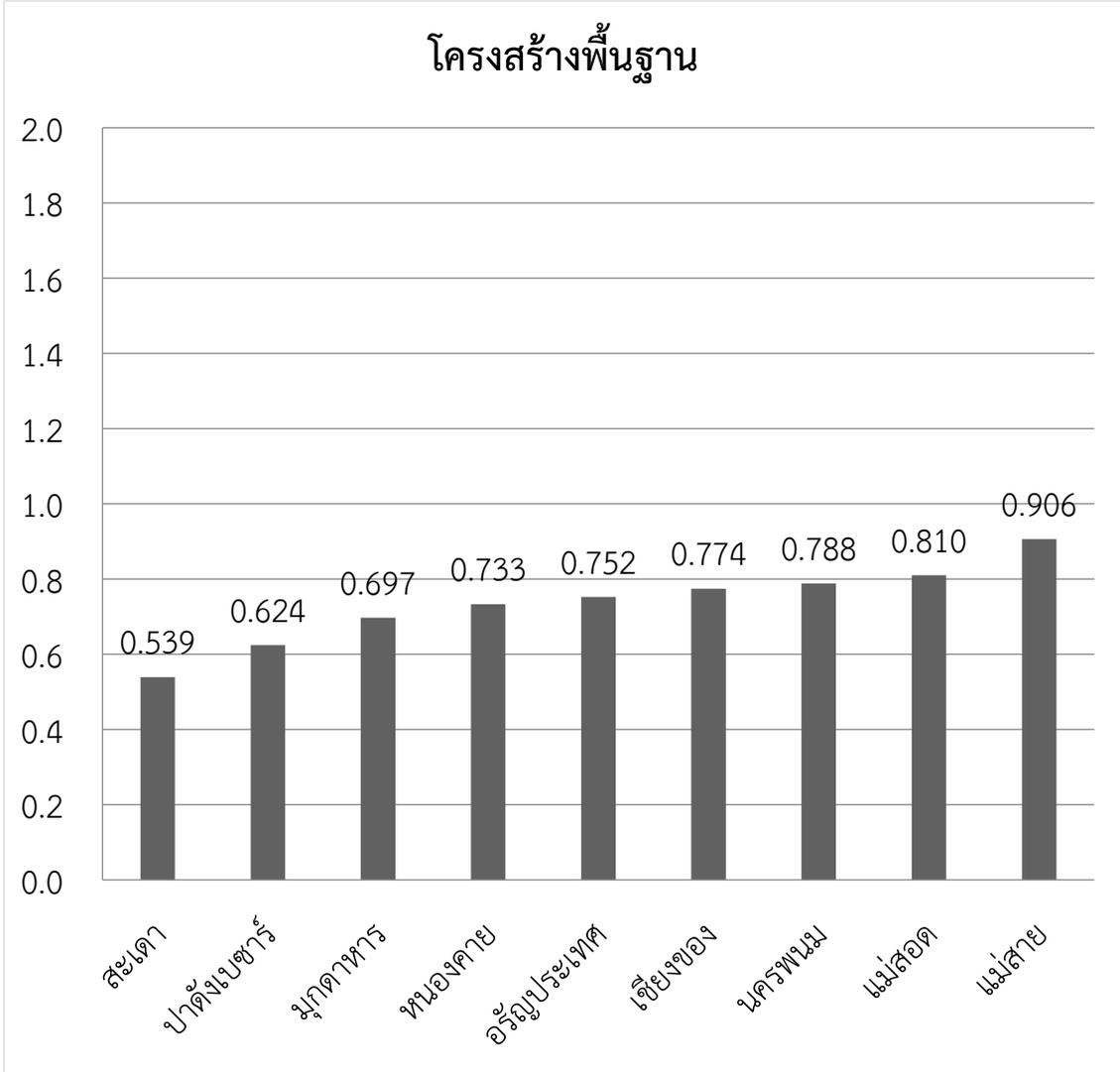
■ สํารวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง 8 กลุ่ม

พื้นที่	หน่วยงานรัฐ				ภาคเอกชน				รวม
	ศุลกากร	ตม.	กักกัน (สัตว์ พืช อย.)	กักกัน (อย.)	ตัวแทนออกของ ได้รับอนุญาต	ผู้ให้บริการขนส่ง และโลจิสติกส์	คนขับรถ ขนส่งสินค้า	ผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า	
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

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

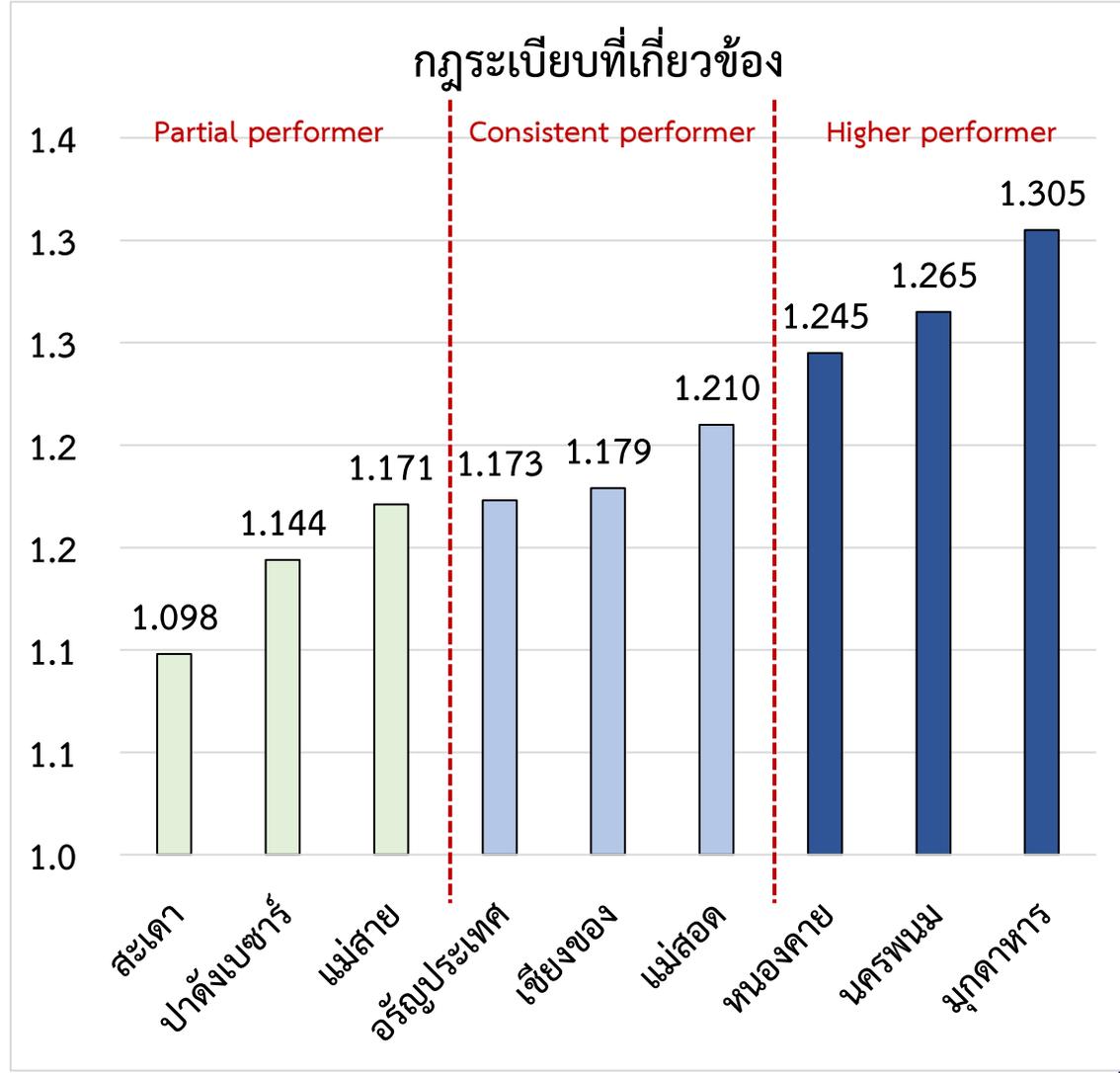
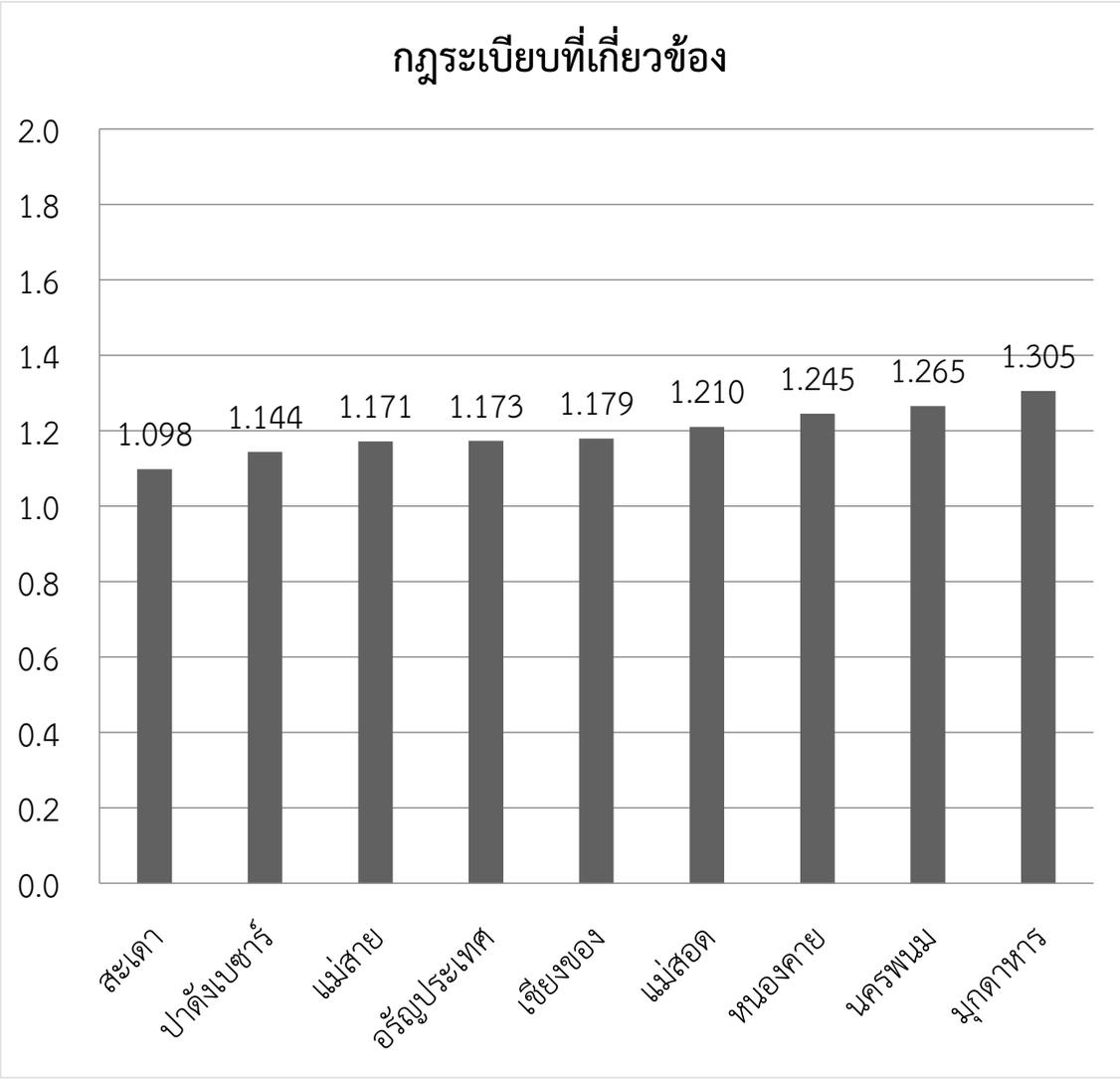
นครพนม

เส้นทางอนุมัติในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมีความเหมาะสม อาทิ ถนนไม่ชำรุด มีระยะทางสั้น

มีจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้าและการเดินทางผ่านแดน

มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ถนนอยู่ในสภาพดี ช่องจราจรกว้าง

คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



ประเด็นหลักที่ส่งผลต่อคะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับกลุ่ม Higher performer

มุกดาหาร

มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิทักษ์ศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling)

มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากร

นครพนม

มีกลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

สามารถตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น

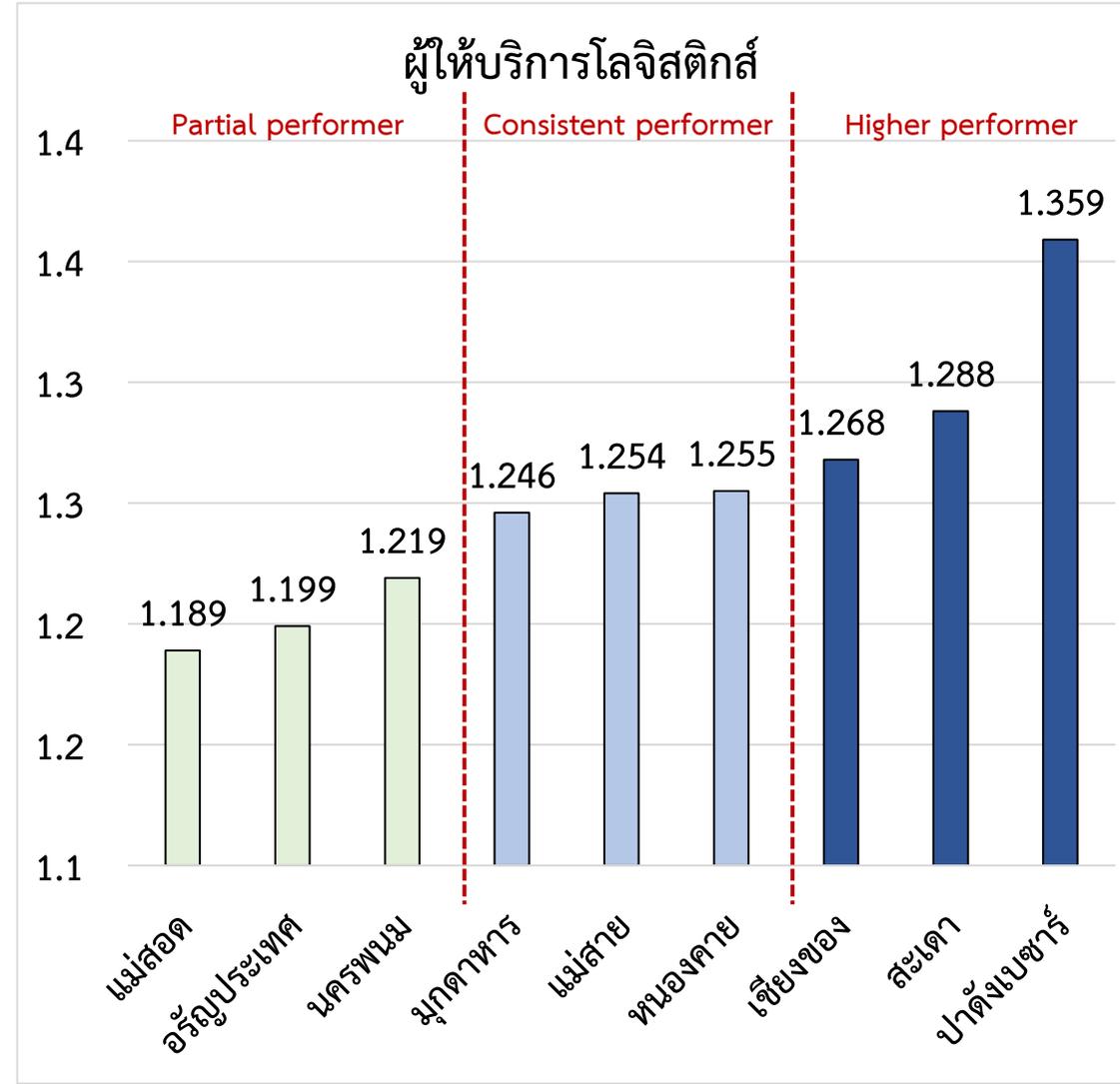
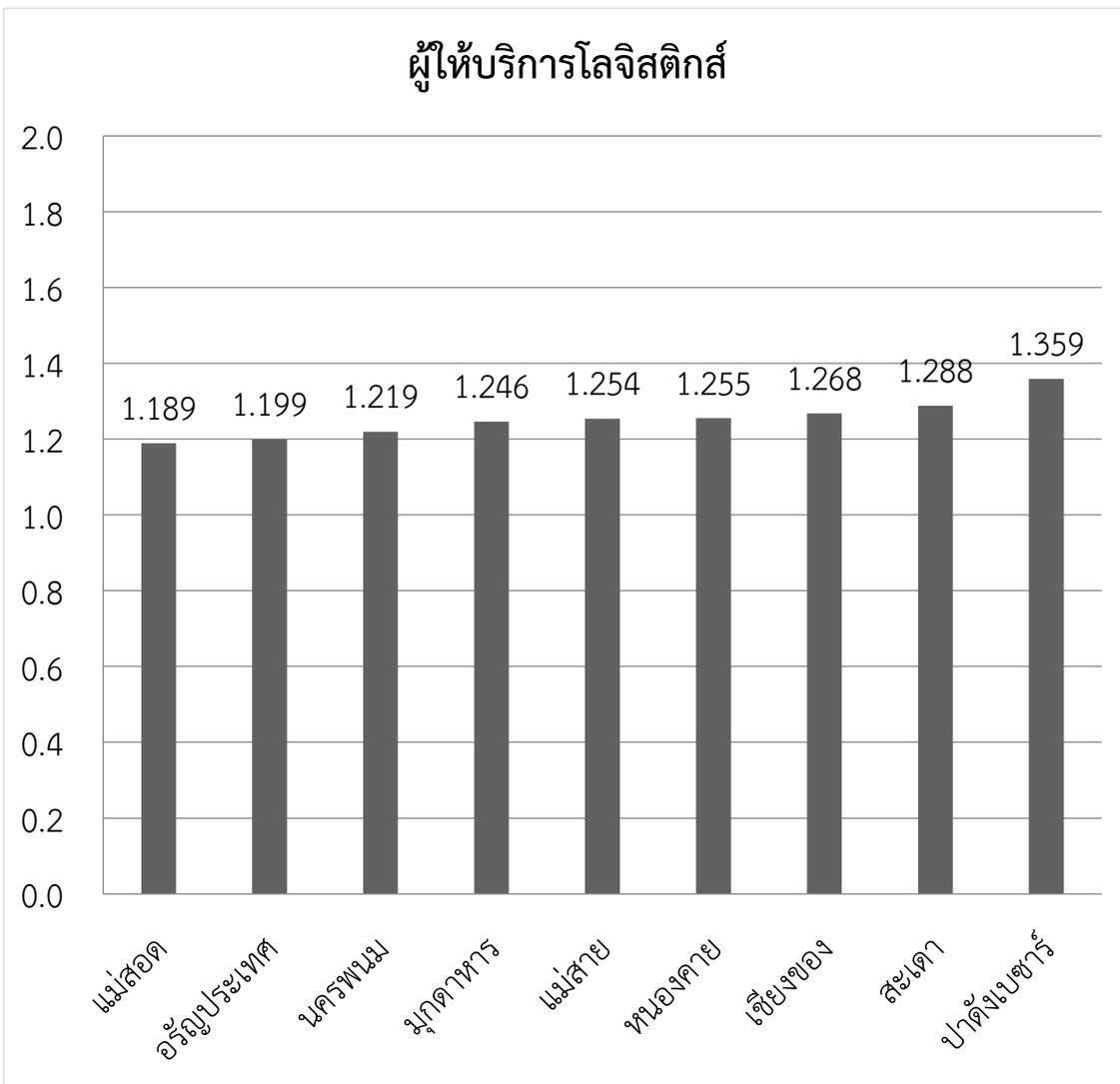
หนองคาย

สามารถตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น

มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์ศุลกากร

หน่วยงานมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวข้องข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ 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

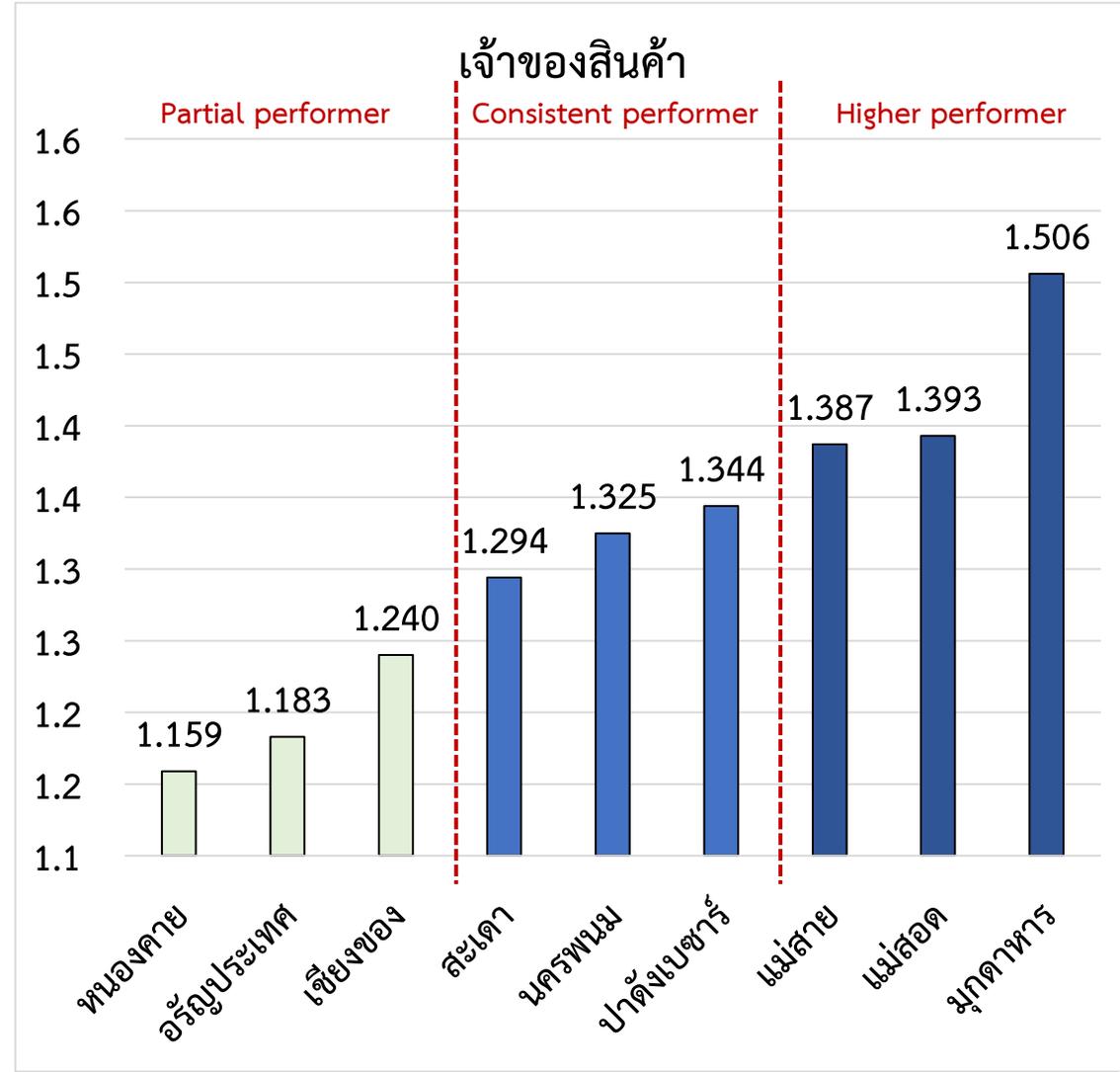
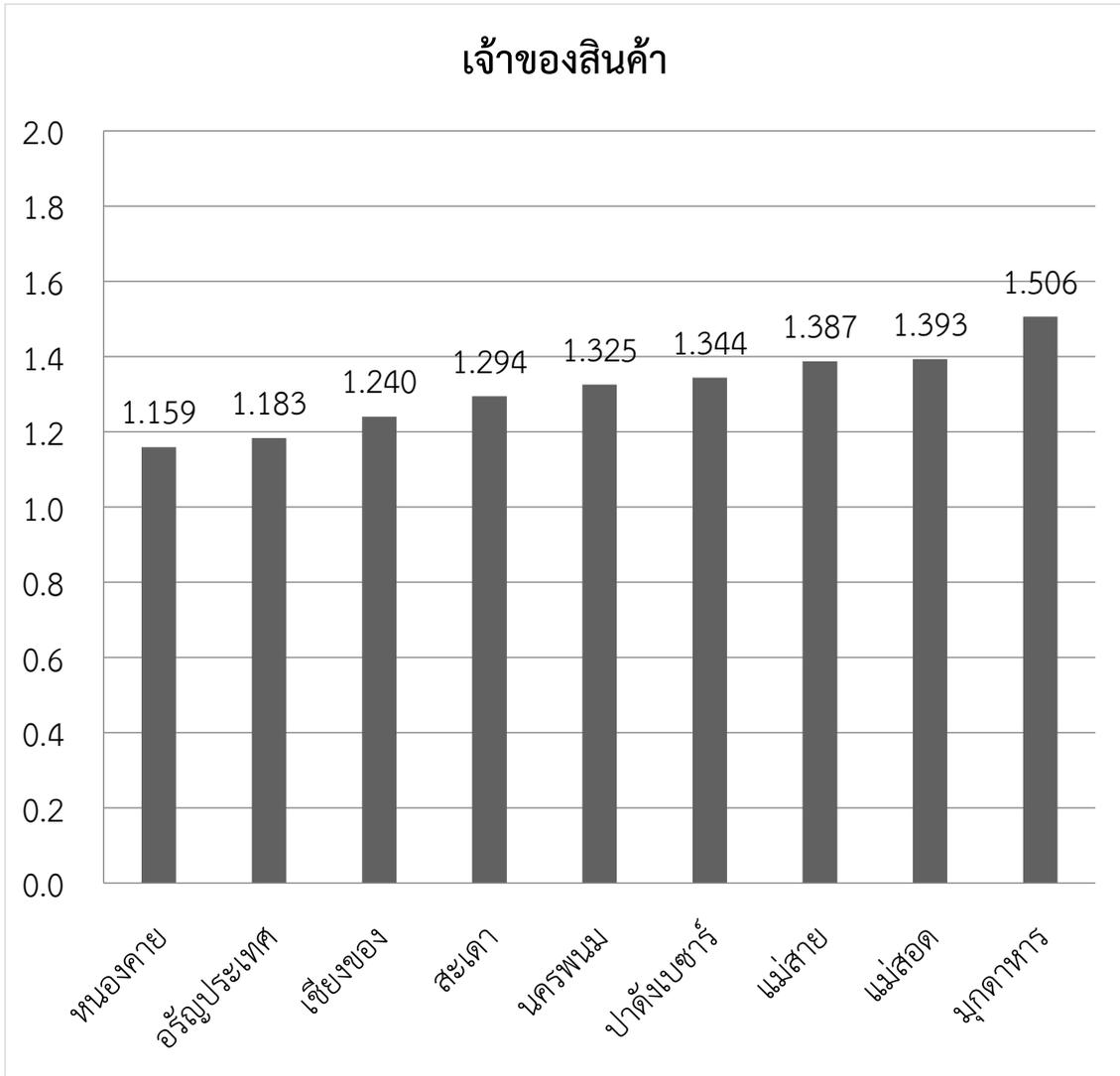
เขียงทอง

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

การนำ BPI ไปประยุกต์ใช้

เปรียบเทียบระหว่าง
พื้นที่(Benchmarking)
Higher; Consistent; Partial

Higher performer = Knowledge Sharing
Partial performer = Guideline for Improvement

การติดตามและประเมินผล (M&E)
ใช้ BPI เป็นดัชนีชี้วัด (KPI) เพื่อวัดผลการดำเนินการ
ตามแนวทางการพัฒนาของพื้นที่



ข้อเสนอแนะ

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน
ของประเทศไทย

แนวทางที่ 2 การปรับปรุงกฎระเบียบในการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

- การแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก
- ประกาศยกเลิกการปฏิบัติงานที่ใช้เอกสารฉบับพิมพ์ เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ระบบ e-Customs อย่างเต็มรูปแบบ
- การนำแนวทางการดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ไปปฏิบัติใช้กับประเทศเพื่อนบ้านทันที
- จัดทำร่างพระราชบัญญัติและการประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนในภูมิภาคต่าง ๆ
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนจังหวัดเชียงราย
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนมุกดาหารและนครพนม
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนจังหวัดหนองคาย
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนสระแก้ว
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนตาก
 - พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนสงขลา



ระบบฐานข้อมูล

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย
(<https://www.thaiborderlogistics.com/index.html>)

ระบบทำแบบสำรวจข้อมูล (https://thaiborderlogistics.com/main/qn/)

The screenshot shows a web browser window with the URL thaiborderlogistics.com/main/qn/. The page title is "Border Logistics" and the breadcrumb is "Thai Border Logistics / Questionnaire". The main content area displays the title "โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย" and a sub-header "รายละเอียดโครงการ". Below this, there is a section titled "วัตถุประสงค์" (Objectives) with three numbered points, and a section titled "เป้าหมาย" (Objectives) with a paragraph of text. On the left sidebar, the "Users" menu item is highlighted with a red box and an arrow pointing to it.

1. ทำการลงทะเบียนผู้ใช้งาน

2. เลือกแบบสำรวจข้อมูลที่สอดคล้องกับหน่วยงานที่ท่านรับผิดชอบ

The screenshot shows a web browser interface with a list of five survey templates. Each template is represented by a colored box with a title and a 'เริ่มทำแบบสำรวจ >>' button.

- แบบสำรวจชุดที่ 1** (Red box): แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร
- แบบสำรวจชุดที่ 2** (Orange box): แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง
- แบบสำรวจชุดที่ 3** (Yellow box): แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.)
- แบบสำรวจชุดที่ 4** (Green box): แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข)

The screenshot shows two survey templates in a list:

- แบบสำรวจชุดที่ 5** (Cyan box): แบบสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
- แบบสำรวจชุดที่ 6** (Light Blue box): แบบสำรวจข้อมูลคนขับรถขนส่งสินค้า

The screenshot shows two survey templates in a list:

- แบบสำรวจชุดที่ 7** (Purple box): แบบสำรวจข้อมูลตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs clearance)
- แบบสำรวจชุดที่ 8** (Pink box): แบบสำรวจข้อมูลผู้ค้า (Trader)

3. กรอกข้อมูลต่าง ๆ เพื่อประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของพื้นที่ท่าน

The screenshot displays the Thailand Border Logistics website interface. The main content area features a survey question in Thai: "มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของศุลกากรหรือไม่?" (Do you have a department to check the performance of the customs system?). Below the question are two radio button options: (0) "ไม่มีกลไกในการตรวจสอบหน่วยงาน" (No mechanism for checking the department) and (2) "มีการจัดตั้งกลไกใหม่เพื่อตรวจสอบการดำเนินงาน โดยกลไกนี้มีอำนาจเพียงพอ และสามารถดำเนินการได้จริง" (A new mechanism has been established to check the performance of the work, and this mechanism has sufficient authority and can be implemented). A "บันทึกข้อมูล" (Record Information) button is located below the options. The page footer includes the text "ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสำรวจ" (Thank you very much for your cooperation in answering the survey) and "© 2022 by Thai Boder Logistics Project."

ระบบนำเสนอผลการประเมิน (<https://www.thaiborderlogistics.com/>)

Thai Border Logistics

thaiborderlogistics.com

BORDER LOGISTICS

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

นำเสนอข้อมูลของโครงการ

หน้าหลัก **โครงการ** ด้านผลการที่สำคัญ ดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน

- ความเป็นมาของโครงการ
- รายงานความก้าวหน้า
- กิจกรรม
- แสดงความคิดเห็น

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

36°C มีแดดบางส่วน

Search

12:08 PM 5/8/2023



The screenshot shows the Thai Border Logistics website interface. At the top, there is a navigation menu with options: หน้าหลัก, โครงการ, **ด้านบุคลากรที่สำคัญ** (highlighted with a red box), and ดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน. A red arrow points to the 'ด้านบุคลากรที่สำคัญ' menu item. Below the menu is a map of Southeast Asia. A data pop-up window is open over a location in Thailand, displaying the following information:

ด้านบุคลากรอรัญประเทศ
 คะแนนประเมิน: 1077

พ.ศ. 2563	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (ตัน)
การส่งออก	69,382	1,604,295
การนำเข้า	16,775	1,052,887

At the bottom of the pop-up, there are two buttons: **รายละเอียด** and **เปรียบเทียบ**, both highlighted with red boxes and a red arrow. A second red arrow points to the 'เปรียบเทียบ' button. A text box on the right side of the map contains the following text:

เลือกพื้นที่เพื่อนำเสนอข้อมูลการศึกษา

เลือกพื้นที่ศึกษาเพื่อนำเสนอข้อมูล

- ข้อมูลรายพื้นที่
- การเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่



นำเสนอข้อมูลรายพื้นที่

โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน		
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ
การกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทางการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน	1.030	1
จุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้า และการเดินทางผ่านแดน	0.955	2
ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	0.934	3
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคม	0.806	4
สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานบรรทุกสินค้า รอบพื้นที่ด่าน	0.533	5
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน และการข้ามแดนและผ่านแดน	0.393	6
สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานบรรทุกสินค้า ภายในด่าน	0.369	7
กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน		
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	2.000	1
มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	2.000	2
มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	1.910	3



นำเสนอข้อมูลเชิงเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่

คะแนนประเมินประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ถึง 4 ด้าน

Legend:
■ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ
■ ด่านศุลกากรแม่สอด
■ ด่านศุลกากรหนองคาย

Category	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	ด่านศุลกากรแม่สอด	ด่านศุลกากรหนองคาย
ความรวดเร็ว	~10.5	~11.5	~10.0
ความโปร่งใส	~10.0	~11.0	~10.0
ความคุ้มค่า	~10.0	~10.5	~10.0
ความพึงพอใจ	~10.0	~10.5	~10.0



Thai Border Logistics

thaiborderlogistics.com/bpi.html

คะแนนรวมของพื้นที่

พื้นที่ (Region)	คะแนนรวม (Score)	ระดับประสิทธิภาพ (Performance Level)
พื้นที่หิมาลัย (Himalayas Area)	1055	Partial performance
พื้นที่เอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Area)	1077	Partial performance
พื้นที่ทางตอนกลาง (Central Area)	1098	Partial performance
พื้นที่เมืองรอง (Secondary Cities)	1115	Consistent performance
พื้นที่ป่าดงเบงกอล (Bengal Forest Area)	1118	Consistent performance
พื้นที่ต้นศอกทวย (Twin Peaks Area)	1149	Consistent performance
พื้นที่แนวสโตน (Stone Wall Area)	1151	Higher performance
พื้นที่แนวสาย (Line Area)	1179	Higher performance
พื้นที่อุตสาหกรรม (Industrial Area)	1188	Higher performance

หน้าหลัก

ข่าว ตำน

ข่าว ตำน

ข่าว ตำน

3:03 PM 5/8/2023



จบการนำเสนอ