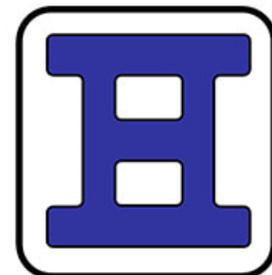




การประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย





สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE



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

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย



แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ความสะดวกการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าชายมีสภาพคล่องขึ้น และมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

มิติที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

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

การพัฒนา
นโยบาย

การปรับปรุง
กฎระเบียบ

การปรับปรุง
การบริการ
จัดการชายแดน

ที่มา: World Bank 2011

การสังเคราะห์ที่ได้ผลเป็น 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณา

1

การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน

การบริหารด่านชายแดนร่วมกัน, One-stop Border Post, การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน, การแบ่งปันผลประโยชน์

2

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

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

3

การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

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

4

การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน

แหล่งเงินทุนของประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกัน หรือแหล่งเงินทุนจากภายนอก

5

การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน

6

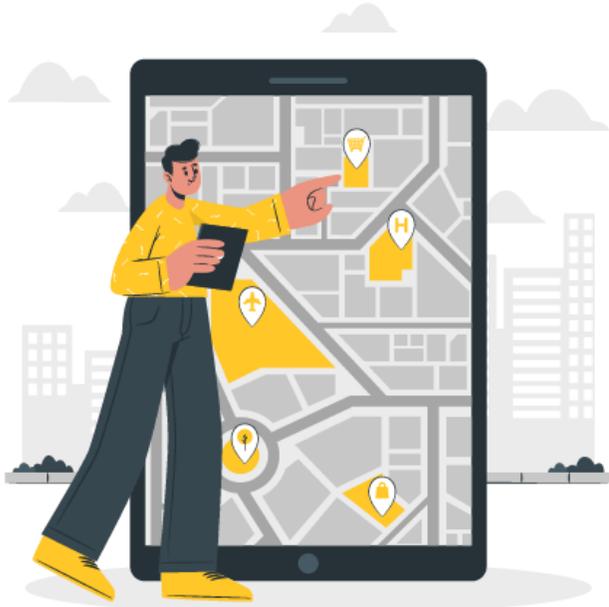
การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่าน การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

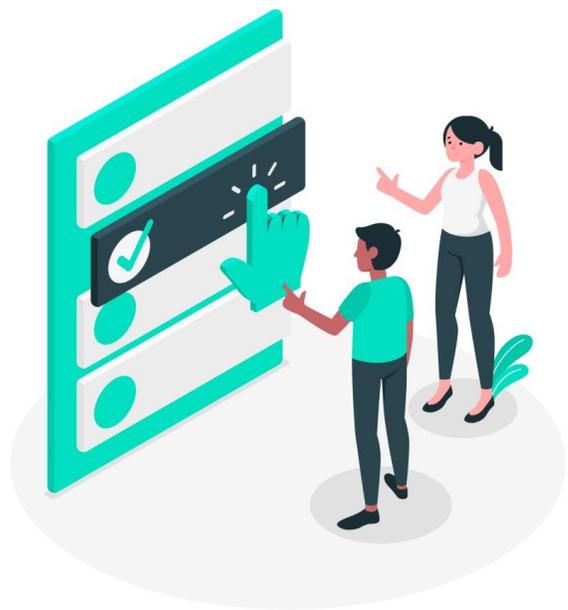
การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพโดยกระบวนการ AHP



- การตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making: MCDM) เกี่ยวข้องกับการที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกัน
- โดยหนึ่งในวิธีที่นิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ที่ถูกพัฒนาขึ้นโดย Thomas L. Saaty แห่งมหาวิทยาลัยเพนซิลวาเนีย ในช่วงคริสต์ทศวรรษ 1970 จากพื้นฐานความรู้ในด้านคณิตศาสตร์และจิตวิทยา
- เป็นเทคนิคที่ถูกใช้อย่างแพร่หลายในการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (MCDM) สามารถนำไปใช้งานได้หลายขอบเขตของงานวิจัย เช่น การจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection)

เกณฑ์ที่ใช้สำหรับการตัดสินใจ

เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด่าน ๆ อาทิ มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออก จำนวนรถบรรทุกและจำนวนตู้สินค้า ความแออัดของการจราจรหน้าด่านฯ และแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในอนาคต

เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบและมีความสามารถในการรองรับสินค้า อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต

เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐและภาคธุรกิจในพื้นที่

เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

1

กำหนดพื้นที่ที่ต้องการศึกษาคัดเลือก



5 ภูมิภาคในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 พื้นที่

2

กำหนดด้านบุคลากร
ที่มีความสำคัญในแต่ละพื้นที่



สัมภาษณ์ผู้แทนของสำนักงานศุลกากรภาค 1-4
พื้นที่ละ 3 ทางเลือก จำนวนทั้งสิ้น 24 ด้านศุลกากร

3

พัฒนาและสำรวจข้อมูลด้วยวิธี AHP



แบบสำรวจทั้งระบบ online และ offline
ประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 22 ท่าน

4

วิเคราะห์และประมวลผล AHP



คำนวณคะแนนของแต่ละด้านศุลกากรในแต่ละพื้นที่
จัดอันดับด้านศุลกากรที่ได้คะแนนมากที่สุด (#1)–น้อยสุด (#3)

5

นำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ



ด้านศุลกากรที่มีศักยภาพ 1 แห่งในแต่ละพื้นที่
หารือร่วมกับ สศช. และผู้ทรงคุณวุฒิ

สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ได้ดำเนินการศึกษาใน
5 พื้นที่
ภายใต้การรับผิดชอบ
ของ 10 ด้านอุตสาหกรรม

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด้านฯ ได้แก่ ด้านบุคลากรเชิงของและด้านบุคลากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านบุคลากรมุกดาหาร ด้านบุคลากรหนองคาย และด้านบุคลากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านบุคลากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านบุคลากร อัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านบุคลากรสะเดา ด้านบุคลากรปาดังเบซาร์ และด้านบุคลากรระนอง

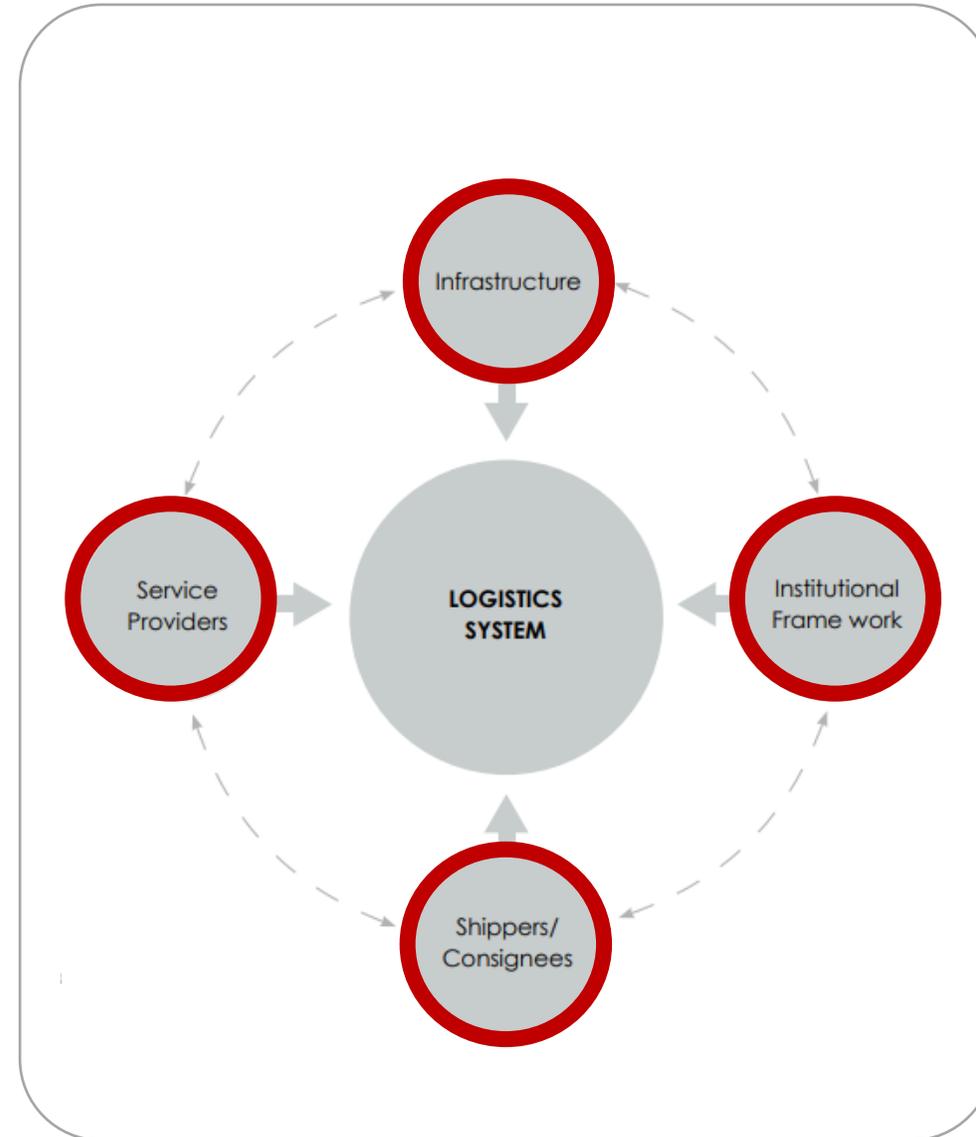


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



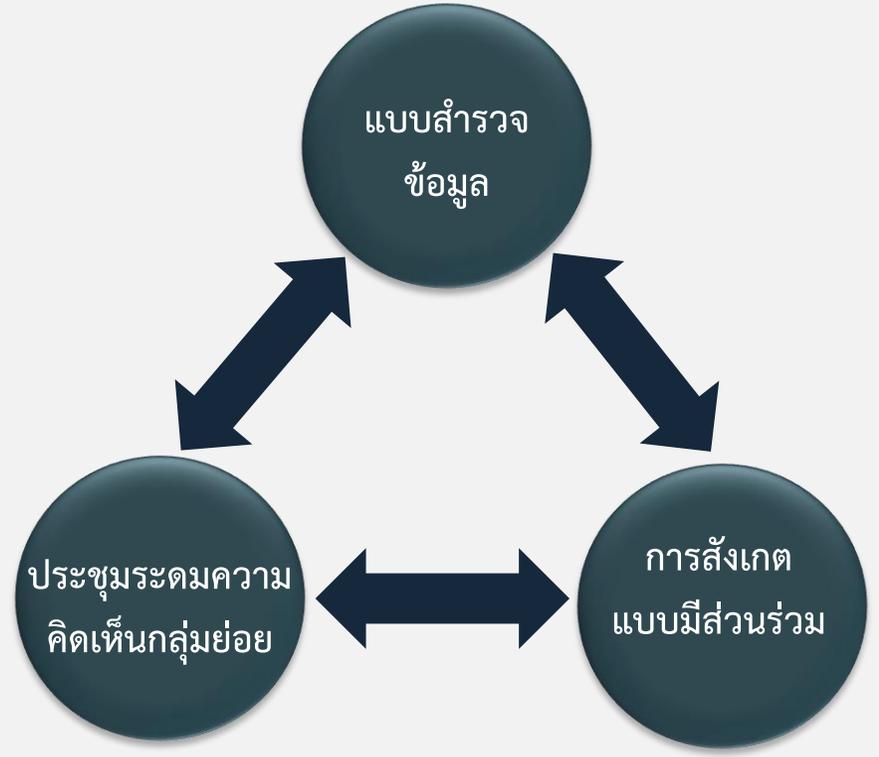
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

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



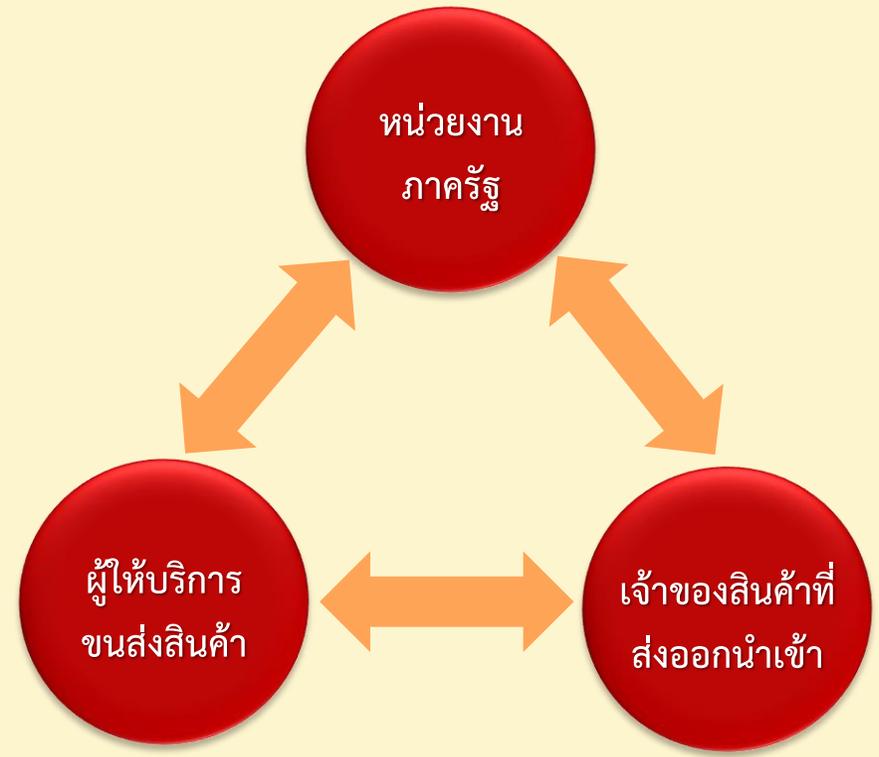
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวม
ข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน



การตรวจสอบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูล (Data triangulation)

เป็นการเปรียบเทียบและตรวจสอบความแน่นอนของข้อมูล
โดยนำข้อมูลที่ได้จากหลาย ๆ แหล่งข้อมูลมาเปรียบเทียบกัน



การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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



สำรวจข้อมูลในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ในระหว่างวันที่ 19-24 กันยายน 2565



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

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

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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

ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก จังหวัดเชียงราย

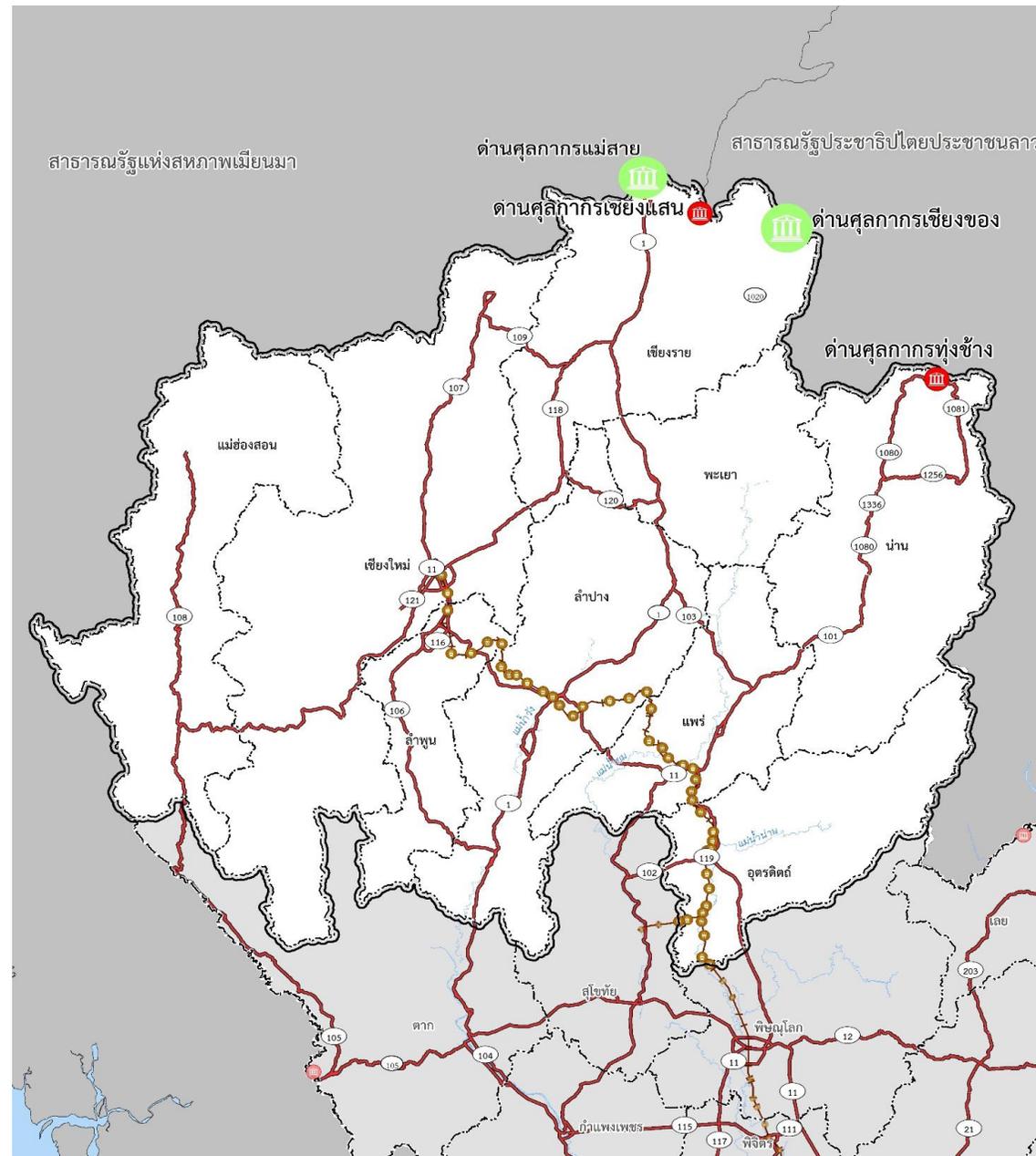
การค้าชายแดนใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน และอำเภอแม่สาย



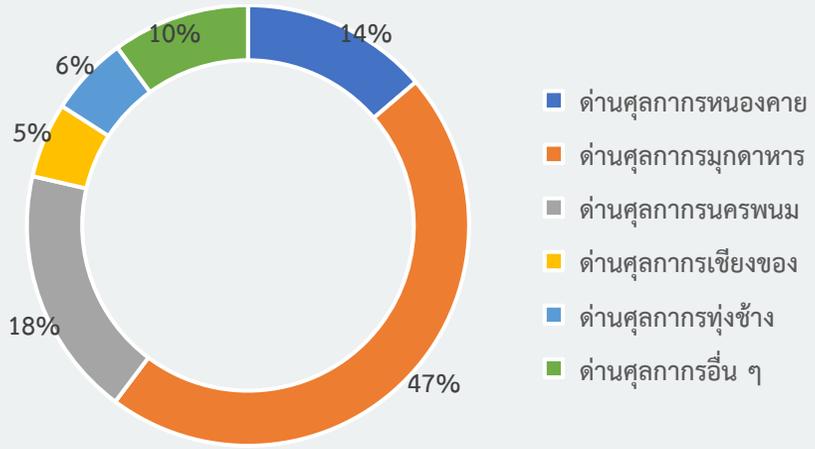
ภาคเหนือ

จุดผ่านแดนที่สำคัญ

- (1)ด่านศุลกากรเชียงของ
- (2)ด่านศุลกากรเชียงแสน
- (3)ด่านศุลกากรแม่สาย



การค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว



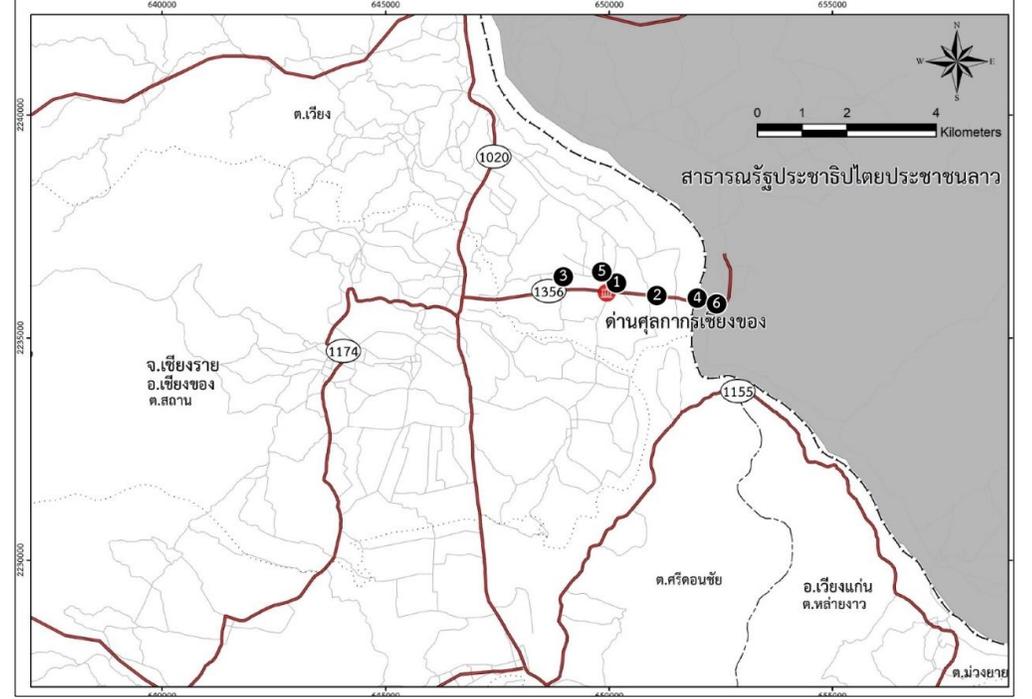
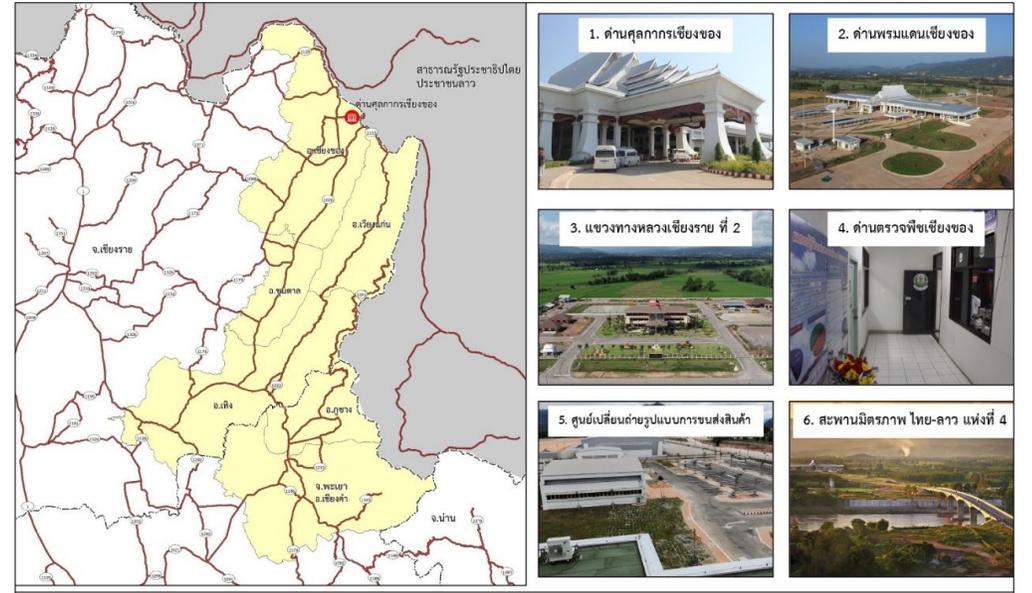
สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทย สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 170,782 ล้านบาท

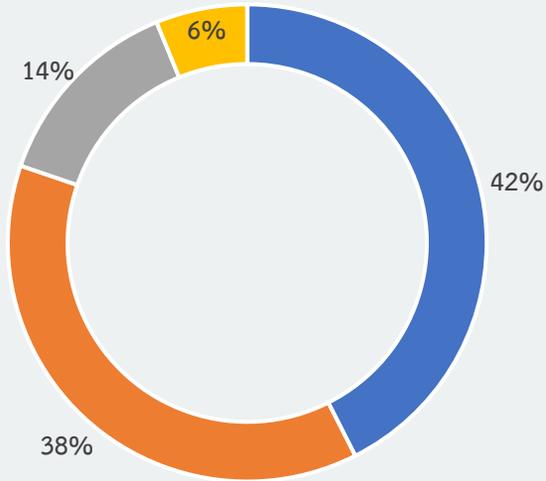
มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 276,633 ล้านบาท

- สินค้านำเข้าสำคัญ**
- (1) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า
 - (2) เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ
 - (3) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
 - (4) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม และ (5) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก

- สินค้าส่งออกสำคัญ**
- (1) ยางและของที่ทำด้วยยาง
 - (2) เครื่องจักร เครื่องใช้กล
 - (3) ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้
 - (4) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์
 - (5) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า



การค้าชายแดน ไทย-เมียนมา



- ด่านศุลกากรแม่สอด
- ด่านศุลกากรสังขละบุรี
- ด่านศุลกากรระนอง
- ด่านศุลกากรอื่น ๆ

สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 86,897 ล้านบาท

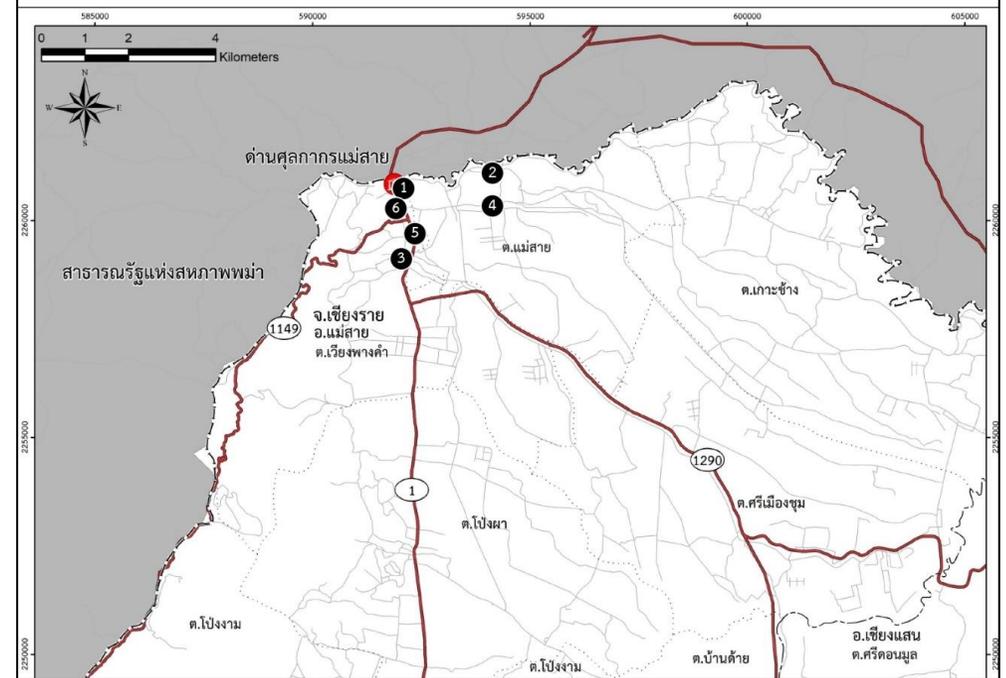
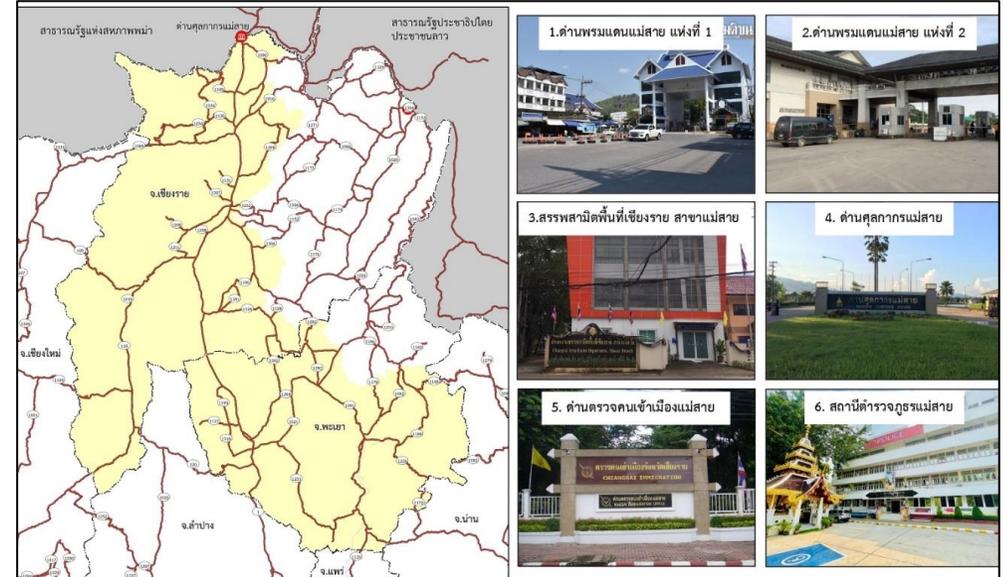
มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 98,010 ล้านบาท

สินค้านำเข้าสำคัญ

- ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น
- พลาสติกหรือแผ่นยาง
- อาหารแปรรูปจากปลา
- ถั่วลิสง
- ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า

สินค้าส่งออกสำคัญ

- เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่
- เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู
- เหลือ กำมะถัน ดิน และหิน ปูนขาวและซีเมนต์
- เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์
- ยานบก



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (อำเภอเชียงของ)

1

การพัฒนาโครงข่ายถนน

ทางหลวงหมายเลข 1290 อำเภอเชียงแสน – อำเภอเชียงของ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

2

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ

บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ขบ. เป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)

3

ท่าเรือเชียงของ

ดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศที่ลำเลียงมาตามแม่น้ำโขง

4

การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง

ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีแผนก่อสร้างทางรถไฟระหว่างเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และจะมีการเชื่อมการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนน ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ

5

ท่าเรือผาถ่าน ท่าเรือบัว

ดำเนินการโดยเทศบาลตำบลเวียง เป็นจุดผ่านแดนและเป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าขนาดเล็กที่มีมูลค่าไม่มากนักระหว่างเชียงของกับเมืองห้วยทราย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (อำเภอเชียงแสน)

1

การพัฒนาโครงข่ายถนน

ทางหลวงหมายเลข 1290 อำเภอเชียงแสน – อำเภอเชียงของ และทางหลวงหมายเลข 1063 อำเภอเมืองเชียงราย – อำเภอเชียงแสน

2

ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อให้บริการรับเรือและขนถ่ายสินค้าชายแดนและผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างไทย-สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว) เมียนมา (รัฐฉาน) และจีน (มณฑลยูนนาน) โดยมีสินค้าหลักที่ให้บริการขนส่ง ได้แก่ เนื้อสัตว์แช่แข็ง ผลไม้

3

ทำเรือปศุสัตว์

เป็นที่ตั้งของด่านกักสัตว์สาขาเชียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใช้ในการส่งออกและนำเข้าสัตว์ระหว่างประเทศ

4

ทำเรือเวียงเชียงแสน ดำเนินการโดยเทศบาลตำบลเวียง ให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

5

ทำเรือห้าเชียงแห่งที่ 1 และทำเรือห้าเชียงแห่งที่ 2

ดำเนินการโดยเอกชน เพื่อใช้ในการส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมไป สปป.ลาว เมียนมา และประเทศจีน

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (จังหวัดเชียงราย)

1

ด้านศุลกากรเชียงของและด่านพรมแดนเชียงของ

มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการเอ็กซเรย์สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร

2

ด้านศุลกากรเชียงแสน ซึ่งได้มีการย้ายที่ทำการจากเดิมที่อยู่ติดกับท่าเรือเวียงเชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 1) มาอยู่ภายใต้พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการติดต่อปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า

3

ที่ทำการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

ให้บริการข้อมูลแก่นักลงทุนและนักธุรกิจผู้สนใจเข้ามาทำการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอ เชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย

4

ด้านศุลกากรแม่สายและด่านพรมแดนแม่สาย 1 และแม่สาย 2

โดยได้จัดให้มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการเอ็กซเรย์สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ภายในพื้นที่บริเวณตัวเมืองเชียงแสน



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ประเทศเมียนมา



รัฐบาลจีนมีการลงทุนในเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI

1

เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน

(Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ) ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น

อยู่ทางตอนเหนือของเมียนมาติดพรมแดนมณฑลยูนนาน ประเทศจีน เป็นกิจการร่วมทุนระหว่างจีนกับเมียนมาเริ่มดำเนินการพัฒนาเมืองธุรกิจ (Business Park) บนพื้นที่ 70 เอเคอร์ ณ เมืองกันปีเกติ (Kanpiketi) รัฐกะฉิ่น ซึ่งเขตเศรษฐกิจนี้จะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจของจีน คือ Huaqiao Cross Border Economic Cooperation Zone ซึ่งตั้งอยู่มณฑลยูนนาน



2

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว

(Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ)

ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ มีท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นประตูการค้าของจีนตอนใต้ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน เชื่อมสู่มหาสมุทรอินเดีย และสามารถขนส่งน้ำมันปีละ 10 ล้านตันต่อปี และก๊าซธรรมชาติ 6 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี จากท่าเรือจอกผิวเข้าสู่จีนตอนใต้ได้โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมช่องแคบมะละกา และรัฐวิสาหกิจจีนจะร่วมทุนกับกลุ่ม Supreme Group ของประเทศเมียนมาเพื่อร่วมทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้ามูลค่าลงทุน 180 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในรัฐยะไข่ และช่วยสร้างการจ้างงานในรัฐยะไข่ได้ไม่น้อยกว่า 1,000 ตำแหน่ง



เขตและรัฐของประเทศเมียนมาที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

1

รัฐฉาน (ท่าขี้เหล็ก)

อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัด
เชียงราย (อำเภอแม่สาย)

2

รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี)

อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตาก
(อำเภอแม่สอด)

3

จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี
(บ้านทิก)

อยู่ฝั่งตรงข้ามกับ
จังหวัดกาญจนบุรี
(อำเภอเมือง)

4

จังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี
(เกาะสอง)

อยู่ฝั่งตรงข้ามกับ
จังหวัดระนอง

5

จังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี
(บ้านมุดอง)

อยู่ฝั่งตรงข้ามกับ
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
(อำเภอเมือง)

โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด้านพรมแดนเมียวดี
ด้านพรมแดนท่าขี้เหล็ก ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา และ
ด้านพรมแดนเกาะสอง ที่ใช้การขนส่งทางน้ำข้ามระหว่างประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศเมียนมา

เมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่ด้อยพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น โดยมีโครงข่ายถนนรวมกันประมาณ 148,690 กิโลเมตร และประมาณ 2/3 ของถนนทั้งหมดเป็นถนนลูกรัง รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย รัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร ทั้งนี้เส้นทางถนนสายหลักในเมียนมา ได้แก่

- ถนนหมายเลข 1 ความยาว 1,577 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองเมียวดี (ชายแดนไทย) – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) เป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-1
- ถนนหมายเลข 2 ความยาว 804 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าซี้เหล็ก – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-2
- ถนนหมายเลข 3 ความยาว 90 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากถนน AH-2 ที่เมืองเชียงตุง – มงลา (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-3
- ถนนหมายเลข 4 ความยาว 460 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองมัณฑะเลย์ – ลาเซา – มูเซ (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-14
- ถนนหมายเลข 5 ความยาว 250 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าตอน– เกาะสอง ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-12
- ถนนหมายเลข 6 ความยาว 196 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – พะสิม (ทางหลวงสายตะวันตก)
- ถนนหมายเลข 7 ความยาว 279 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – ทวารวดี- เมืองแปร (เส้นทาง 2)
- ถนนหมายเลข 8 ความยาว 134 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองทวาย – บ้านทิกิ (ชายแดนไทย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-123

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ประเทศเมียนมา

ในปี 2565 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จัดตั้งในเมียนมารวม 3 แห่งที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่

- (1) เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่
- (2) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี
- (3) เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง

โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ถึง 7 ปี และจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลลงเหลือร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนไขเวลาการยกเว้นภาษีนิติบุคคลแล้วเป็นเวลาอีก 2 ปี ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและเครื่องจักรเป็นเวลา 5 ปี และได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าลงร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนไขเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว และยกเว้นการเสียภาษีการค้าและภาษีมูลค่าเพิ่มภายในกรอบระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

รัฐกะเหรี่ยง มีการอนุญาตจัดตั้ง

- (1) **เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko)** ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเมยตรงข้ามกับอำเภอแม่สอด เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่บนพื้นที่ 180,000 เอเคอร์ ที่เป็นการร่วมมือกันระหว่างกลุ่ม Chit Lin Myaing ของกองกำลังทหารกะเหรี่ยง และกลุ่มทุนของจีน โดยกองกำลังทหารกะเหรี่ยงจะได้รับส่วนแบ่งกำไรร้อยละ 30 จากการที่จีนเข้ามาพัฒนาโครงการเมืองใหม่ ปัจจุบันเมืองชเวโก๊กโก่มีการพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ในพื้นที่ อาทิ ธุรกิจบันเทิง คาสิโน โรงแรม ค้าส่งค้าปลีก ศูนย์การค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เขตพัฒนาอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ฯลฯ โครงการลงทุนเมืองใหม่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วแม้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลเมียนมา เนื่องจากเป็นการลงทุนและใช้แรงงานคนจีนเข้ามาก่อสร้างและพัฒนาโครงการเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้การขนส่งสิ่งของและสินค้าที่เข้ามาใช้ในการก่อสร้างเมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งผ่านด่านพรมแดนแม่สอดของไทย



- (2) **เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งเมืองเมียวดี มีพื้นที่โครงการ 201 เอเคอร์ ห่างจากพรมแดนไทยประมาณ 10 กิโลเมตร โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า รองเท้า ฯลฯ การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

- (3) **เขตอุตสาหกรรมพะอาน (Hpa An Industrial Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งในเมืองพะอาน ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐกะเหรี่ยง มีพื้นที่โครงการ 969 เอเคอร์ โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

เขตตะนาวศรี มีโครงการพัฒนา

(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางของเมียนมา และต้องการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของไทย โดยเมียนมาต้องการให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นประตูการค้าของเมียนมาและประเทศไทยสู่เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ส่งเสริมให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ อาทิ ชิ้นส่วนยานยนต์ แปรรูปสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ประมง ผลิตภัณฑ์อาหาร สิ่งทอ เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ กลั่นน้ำมัน พลาสติก และซีเมนต์ ฯลฯ โดยในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย จะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก โรงไฟฟ้า ถนน พื้นที่ที่จัดให้เป็นที่อยู่อาศัย โดยใช้จุดแข็งของเมียนมาที่มีทรัพยากรแรงงานจำนวนมาก ทำเลที่ตั้งเหมาะสม การให้สิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน และตลาดภายในประเทศมีการเติบโตสูง อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายยังคงมีความล่าช้าและขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา

(2) เขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone) เป็นโครงการที่ขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน พื้นที่โครงการ 1,000 เอเคอร์ โดยจะมีแผนพัฒนาท่าเรือและคลังสินค้าเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ตลาดการประมูลสินค้าประมงระหว่างประเทศ ผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมมะริดยังคงมีความล่าช้าเนื่องจากการสนับสนุนที่มากเพียงพอจากรัฐบาล

รัฐฉาน ในเมืองท่าขี้เหล็ก ยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าขี้เหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการ เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง คาสิโนและค้ำปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น





ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
स्प.ลาว



รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลลาวภายใต้นโยบาย BRI

โครงการรถไฟความเร็วสูง : การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ กับด่านพรมแดนบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ด้วยความเร็วในการเดินทางประมาณ 160 ถึง 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อเชื่อมกับระบบการเดินรถไฟของประเทศจีน ณ เมืองบ่อหาน มณฑลยูนนาน และเชื่อมเข้าสู่ระบบรถไฟหลักของประเทศจีนที่สามารถเชื่อมโยงเข้ากับนานาประเทศอื่นๆ

1

การเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับ สปป.ลาว และจีน ผ่านระเบียงการค้าทางบกกับทางทะเลสายใหม่แห่งภาคตะวันตก (New Western land Sea Corridor - NWLSC) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ระเบียงการค้าทางบกกับทางทะเลระหว่างประเทศสายใหม่ (New International Land-Sea Trade Corridor -ILSTC)

2

เชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างมณฑลฝั่งตะวันตกของจีนเข้ากับมณฑลฝั่งตะวันออกและมณฑลตอนใต้ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญของประเทศ อีกทั้งเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออก การนำเข้า และการเดินทางเชื่อมโยงกับนานาประเทศมากขึ้น

3

สปป.ลาว เปิดให้บริการรถไฟขนส่งผู้โดยสารและรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน กับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (China Laos Railway – CLR) สินค้าทั้งหมดที่จัดมาผ่านรถไฟจีน-ลาว (CLR) ไม่ได้เป็นสินค้าที่ค้าขายกันระหว่างจีนกับ สปป.ลาว เท่านั้น แต่ยังมีสินค้าบางส่วนที่ผู้ประกอบการในมณฑลต่างๆ ของจีน เช่น มณฑลเจ้อเจียง มณฑลเจียงซี มณฑลเจียงซู มณฑลเหอเป่ย์ มณฑลกวางตุ้ง มณฑลชานตง ฯลฯ บรรทุกมาบนขบวนรถไฟเพื่อส่งออกมายังประเทศลาวและอาเซียนอื่นๆ



โครงข่ายระบบขนส่งทางราง NWLSC ที่มีนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นศูนย์รวบรวมสินค้าและมีเส้นทางเชื่อมโยงกับอาเซียน (สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา) และเชื่อมโยงกับมณฑลฝั่งภาคตะวันตก เขตปกครองตนเองกวางซี และมณฑลฝั่งภาคตะวันออกของจีน (มณฑลชานตง มณฑลเจียงซู มณฑลเจ้อเจียง มณฑลกวางตุ้ง)

เขตและรัฐของ สปป.ลาว ที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- (1) แขวงบ่อแก้ว (ห้วยทราย) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอเชียงของ)
- (2) แขวงไชยบุรี มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ได้แก่ บ้านปางมนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดพะเยา (อำเภอภูซาง) เมืองเงินอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดน่าน (อำเภอเฉลิมพระเกียรติ) บ้านผาแก้วอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุดรดิตถ์ (อำเภอบ้านโคก) บ้านแก่นท้าวอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอท่าลี่)
- (3) แขวงเวียงจันทน์ (เมืองसानะคาม) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอเชียงคาน)
- (4) นครเวียงจันทน์ (บ้านวัง) ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอปากชม) และนครหลวงเวียงจันทน์ (ท่านาแล้ง) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดหนองคาย (อำเภอเมือง)
- (5) แขวงบอลิคำไซ (เมืองปากซัน) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง)
- (6) แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนครพนม (อำเภอเมือง)
- (7) แขวงสะหวันนะเขต (เมืองสะหวันนะเขต) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดมุกดาหาร (อำเภอเมือง)
- (8) แขวงสาละวัน (บ้านดอนแก้ว) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุบลราชธานี (อำเภอนาตาล)
- (9) แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุบลราชธานี (อำเภอสิรินธร)

โดยพื้นที่ชายแดนของ สปป.ลาว ที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด้านพรมแดนเวียงจันทน์ ด้านพรมแดนสะหวันนะเขต ด้านพรมแดนท่าแขก และด้านพรมแดนบ่อแก้ว ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1, 2, 3 และ 4

การพัฒนาโครงข่ายถนนของ สปป.ลาว

เส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น ได้แก่

ถนนหมายเลข 1 (R1) เชื่อมทางตอนเหนือของประเทศ เริ่มจากชายแดน สปป.ลาว ที่ติดกับจีน ผ่านแขวงพงสาลี แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง และเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 6 ในแขวงหัวพัน

ถนนหมายเลข 2 (R2) เชื่อม สปป.ลาว กับเวียดนาม เป็นทางหลวงแขวงที่ต่อจากถนนหมายเลข 3 บริเวณแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงพงสาลี เชื่อมกับถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามที่เมืองเดียนเบียนฟู ซึ่งถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามเป็นถนนที่มุ่งสู่กรุงฮานอยที่เป็นเมืองหลวงเวียดนาม

ถนนหมายเลข 3 (R3) เชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว และจีน เป็นทางหลวงแขวงเชื่อมจากทิศใต้มณฑลยูนนานผ่านแขวงหลวงน้ำทาและแขวงห้วยทราย (รวมเส้นทางใน สปป.ลาว 254 กิโลเมตร) และเข้าไปที่อำเภอเชียงของ จ.เชียงราย โดยรวมระยะทางจาก จ.เชียงราย - นครคุนหมิง 1,200 กิโลเมตร และใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เป็นทางเชื่อมระหว่างไทย (อำเภอเชียงของ) กับ สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว)

ถนนหมายเลข 4 (R4) ในแขวงพงสาลีทางตอนเหนือเชื่อมชายแดนจีน แต่ไม่ได้เชื่อมกับถนนสายอื่นใน สปป.ลาว

ถนนหมายเลข 7 (R7) จากแขวงหลวงพระบางเชื่อมกับแขวงเชียงขวาง และเมืองวินท์ของประเทศเวียดนามด้วยถนนหมายเลข 13 มีความยาวถนน 270 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 8 (R8) แยกจากถนนหมายเลข 13 ทางตอนกลางของประเทศ เชื่อมต่อไปเข้า สปป.ลาว ที่เมืองปากกะดิง แขวงบอลิคำไซ ภาคกลางของ สปป.ลาว (ซึ่งเป็นจุดใกล้กับโครงการไฟฟ้าพลังน้ำของ สปป.ลาว หรือโครงการน้ำเทิน 1 2 และ 3) และเชื่อมกับถนนหมายเลข 1 ของเวียดนาม ที่มุ่งสู่เมืองวินท์และฮาติन्ह ระยะทางประมาณ 132 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 9 (R9) ทอดตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor) เชื่อม จ.มุกดาหาร ของไทย (โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2) กับแขวงสะหวันเขต ถึงพรมแดนประเทศเวียดนาม เชื่อมต่อถนนหมายเลข 13 ที่แยกเซโน และเข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางตรี เข้าสู่เมืองเว้ ฮอยอัน และดานัง ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าของไทย นิยมใช้ถนนหมายเลข 9 มาก เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมตรงจากไทยไปยังเวียดนามได้ ระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 10 (R10) เชื่อมช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี กับเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก

ถนนหมายเลข 12 (R12) เป็นถนนเชื่อมถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วน เมืองท่าแขก ไปสู่ชายแดนไทยที่ จ.นครพนม และด่านนาเปา - จำโหละ ด้านตะวันออกของ สปป.ลาว และชายแดนเวียดนาม และเข้าสู่ท่าเรือ Vung Ang Port โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแขกมาท่าเรือวุงอัน (Vung Ang Port) รวม 313 กิโลเมตร ทั้งนี้ฝ่ายไทยกับ สปป.ลาว ได้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่ จ.นครพนม เพื่อเชื่อมกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

ถนนหมายเลข 13 (R13) เป็นเส้นทางสายสำคัญที่สุด เชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของ สปป.ลาว ผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ แขวงอุดมไชย หลวงพระบาง เวียงจันทน์ จำปาสัก ถึงชายแดนกัมพูชา (เมืองสะเต็รตริง) ระยะทาง 1,363 กิโลเมตร

เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ที่จัดตั้งและดำเนินการแล้ว (สปป.ลาว)

- เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan Seno Special Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ดินสวยงามบ่อเต็น (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนลาวกับมณฑลยูนนาน ประเทศจีน
- เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle Special Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
- พื้นที่อุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ (Vientiane Industrial and Trade Area) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่พัฒนาไซเซษฐา (Saysetha Development Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเกือ (Phoukhyo Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลสาบธาตุหลวง (Thatluang Lake Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะลองทาน - เวียงจันทน์ (Longthanh - Vientiane Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะดงโพสี (Dongphosy Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก (Thakhek Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า (สปป.ลาว)

พื้นที่ด่านพรมแดนท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 2 แห่ง

(1) ท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park – VLP) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นท่าเรือบกตามความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยท่าเรือบกของสหประชาชาติ ตั้งอยู่บ้านดงโพสี อยู่ห่างจากปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ประมาณ 1 กิโลเมตร ทำหน้าที่เป็นศูนย์เปลี่ยนการขนส่งทางถนนกับรางที่สำคัญที่สุดของประเทศและใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยงระหว่างจีนกับ สปป.ลาว ในพื้นที่จัดให้บริการขนถ่ายสินค้าทางรางและทางถนน

(2) คลังสินค้าท่านาแล้ง (Thanaleng Warehouse) ดำเนินงานโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน (Thanaleng Warehouse State Enterprise หรือรัฐวิสาหกิจส่งสินค้าผ่านแดนท่านาแล้ง) สังกัดกระทรวงการคลัง เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออกสินค้าทางถนน และจัดให้มีบริการขนถ่ายสินค้า รับฝากสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน และบริการบรรจุสินค้า



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า (สปป.ลาว)

พื้นที่ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แขวงสะหวันนะเขต ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและทางพ่วงระหว่างรถบรรทุกทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม และปฏิบัติพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจลานขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงสะหวันนะเขตทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันนะเขต ได้แก่ Savan Logistics และนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น Lao Freight Forwarder



ภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดมุกดาหาร



กิจการ Lao Freight Forwarder

ให้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนไทย-ลาว-เวียดนาม ในเมืองสะหวันนะเขต

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า (สปป.ลาว)

พื้นที่ด่านพรมแดนท่าแขก แขวงคำม่วน ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 แขวงคำม่วน ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม นอกจากนี้ ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจลานขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงคำม่วนทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก ได้แก่ CLV Transport Services ซึ่งเป็นกิจการในเครือของกลุ่มโจ้บุญมี (JO Bounmy Group) และนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น STG Logistics Center

พื้นที่ด่านพรมแดนห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 แขวงบ่อแก้ว ซึ่งอยู่ปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม และปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยสินค้า โดยปัจจุบัน พบว่า ทางการของ สปป.ลาว ให้ขอให้รถบรรทุกไทยทำการขนถ่ายสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของลาว และใช้รถบรรทุกของลาวขนส่งต่อเนื่องไปยังเมืองบ่อเต็น ซึ่งเป็นเมืองชายแดนลาวกับจีน เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกจีนและขนส่งผ่านแดนต่อไปประเทศจีนต่อไป



การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านแม่สาย

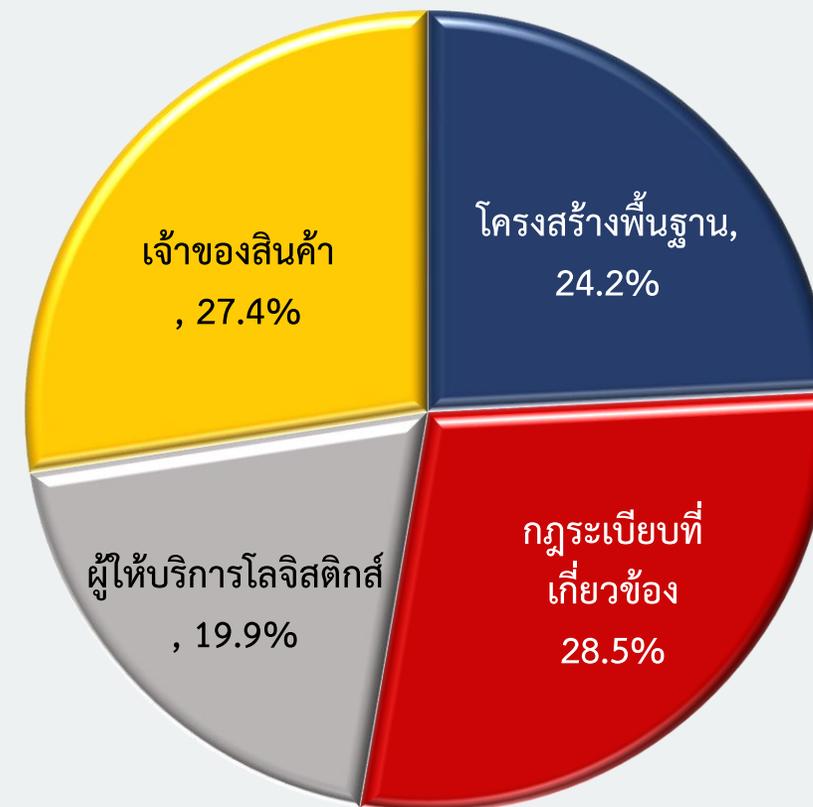


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 13 ราย

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

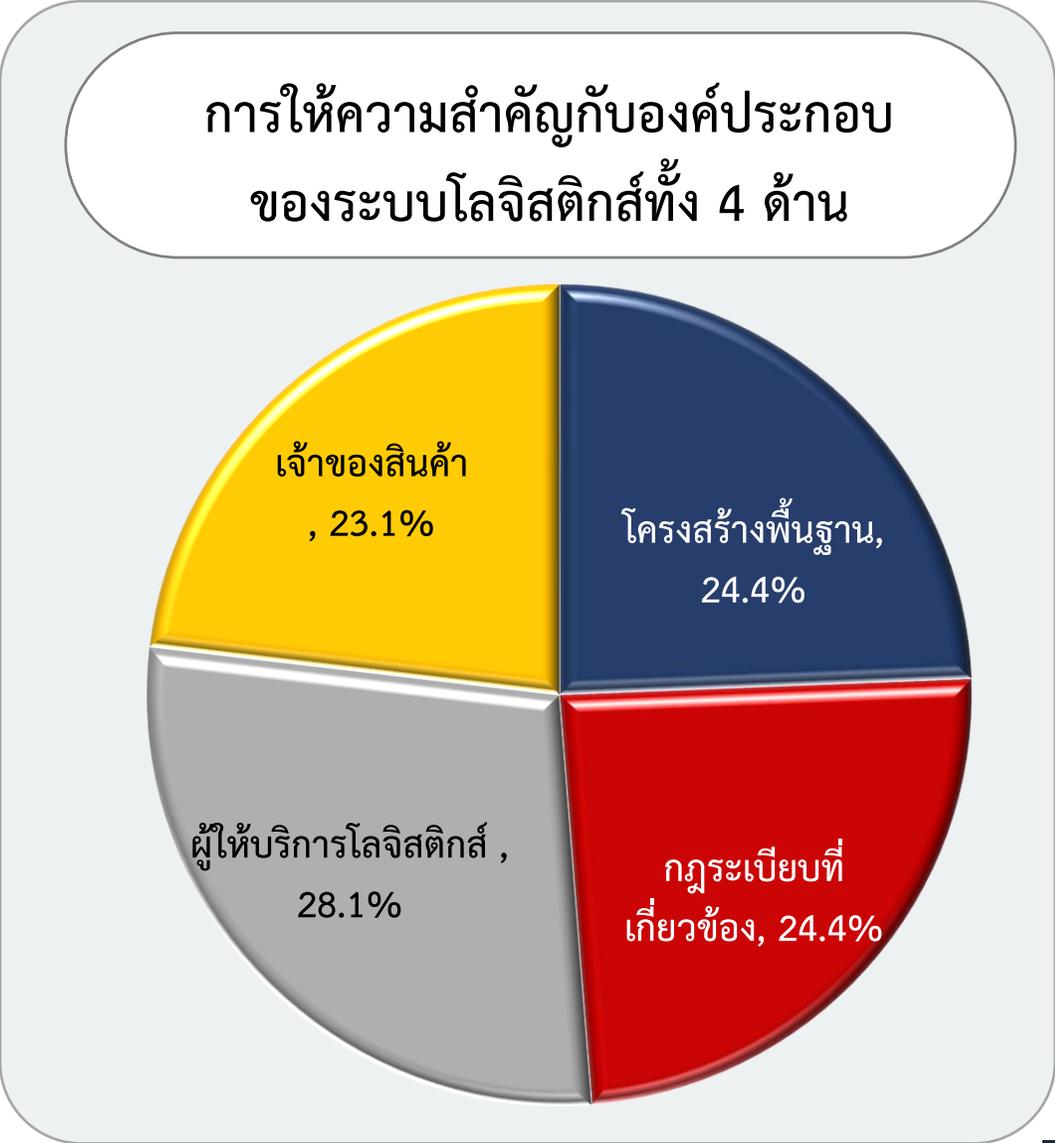
การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 16 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 7 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 9 ราย

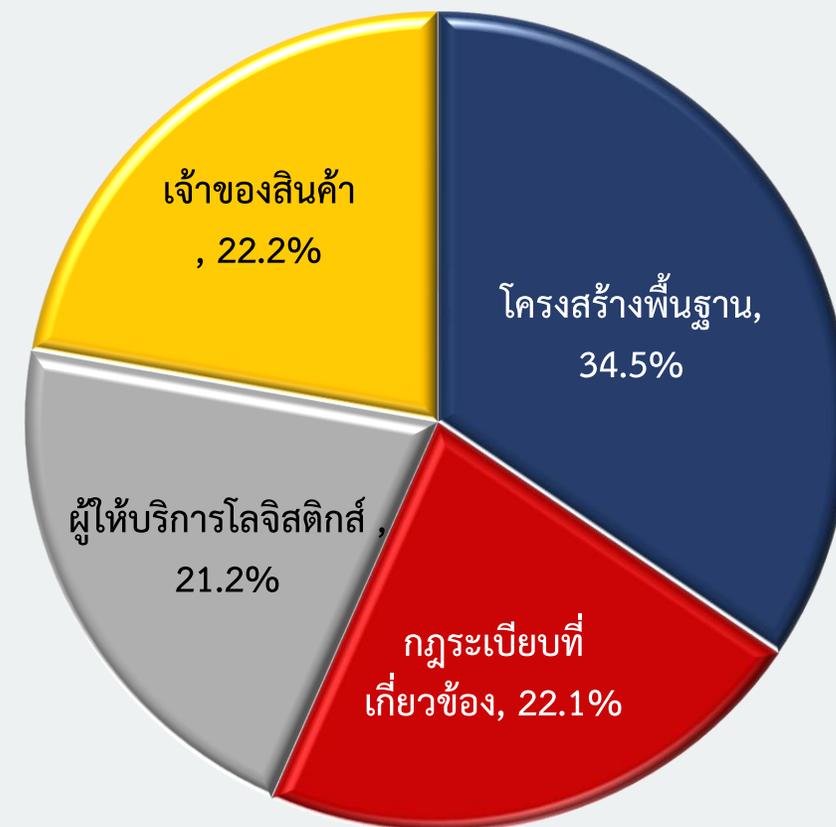


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น พนักงานขับรถขนส่งสินค้า
จำนวนทั้งสิ้น 42 ราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า 42 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

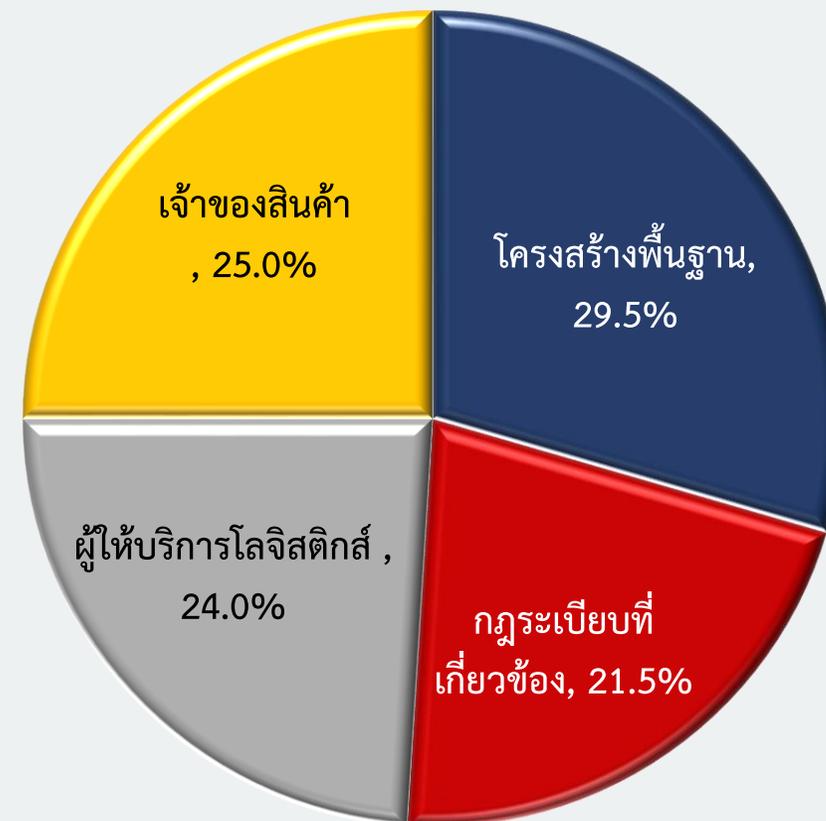


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 20 ราย

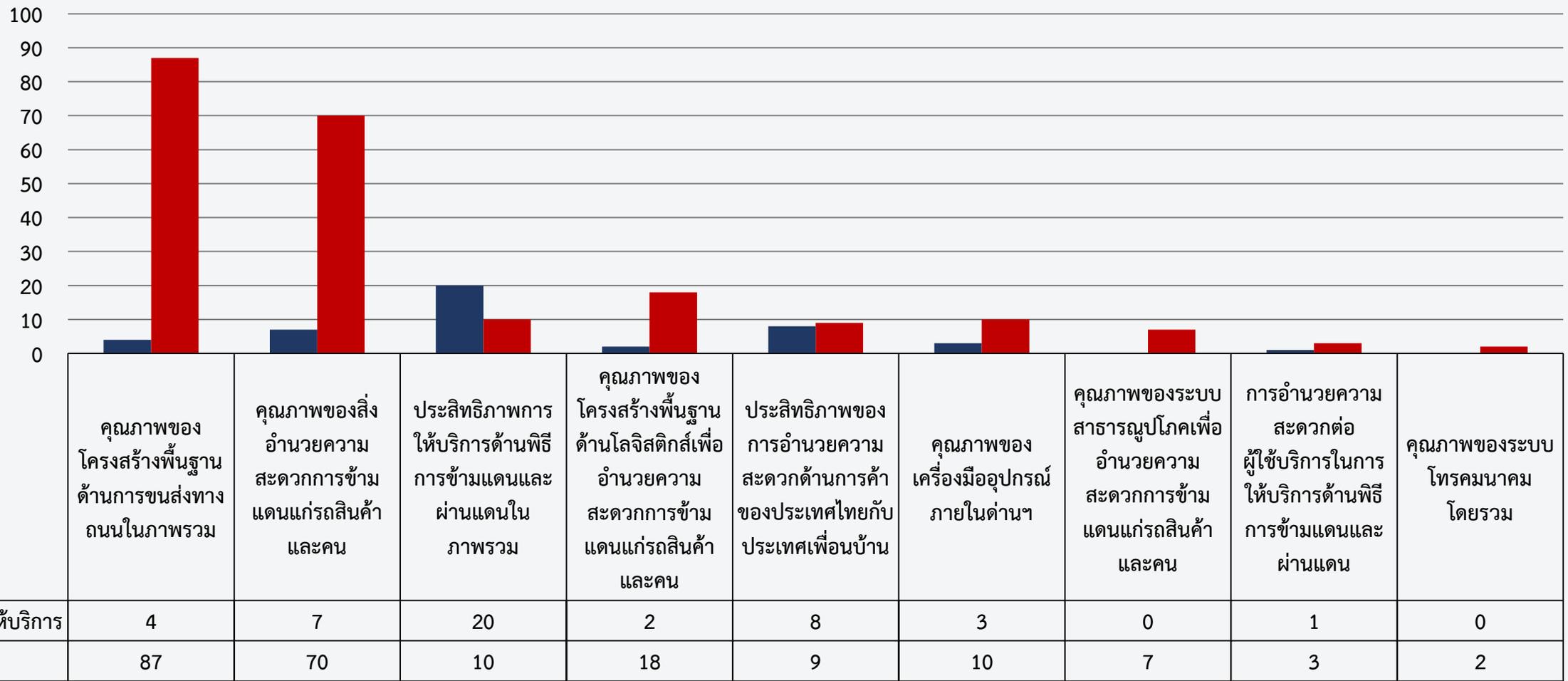
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 20 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	1.006	โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนอยู่ในระดับที่เหมาะสมแล้ว แต่ยังสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นกว่านี้ได้
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.209	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.333	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.233	เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพอยู่แล้วในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า
คะแนนรวมของพื้นที่	1.195	หากสามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของทุกมิติได้ ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพโดยรวมของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านเชียงของ

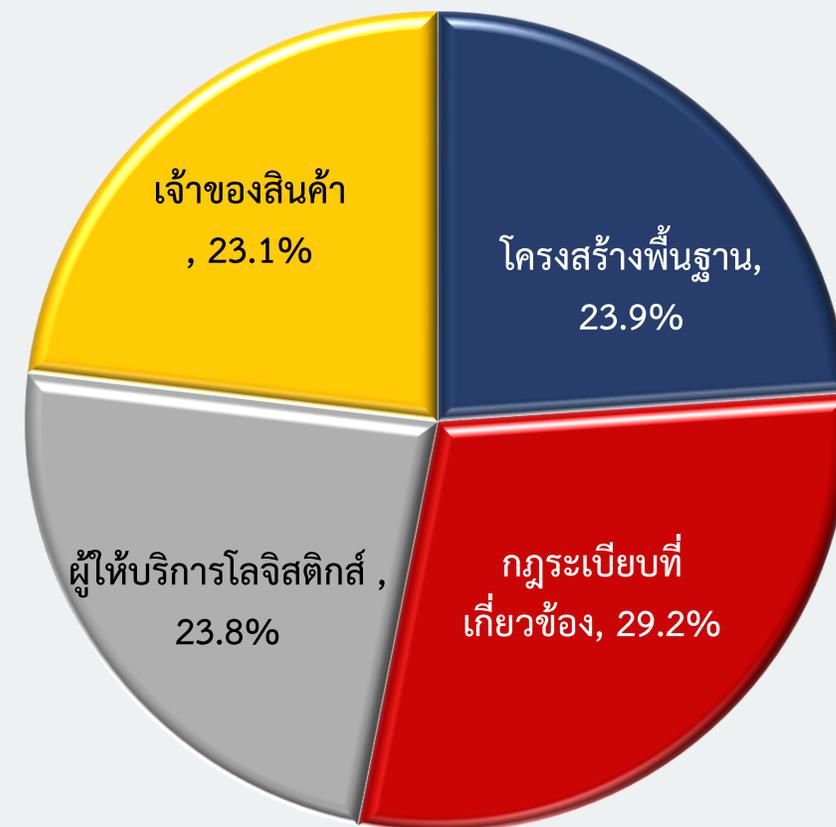


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 13 ราย

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

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

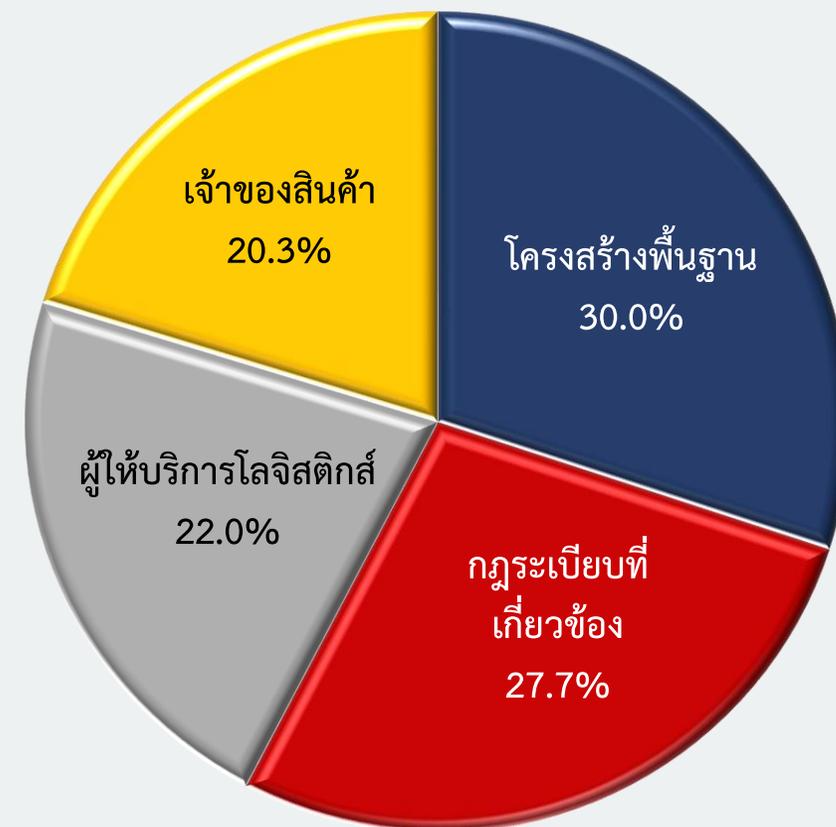


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 37 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 15 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 12 ราย

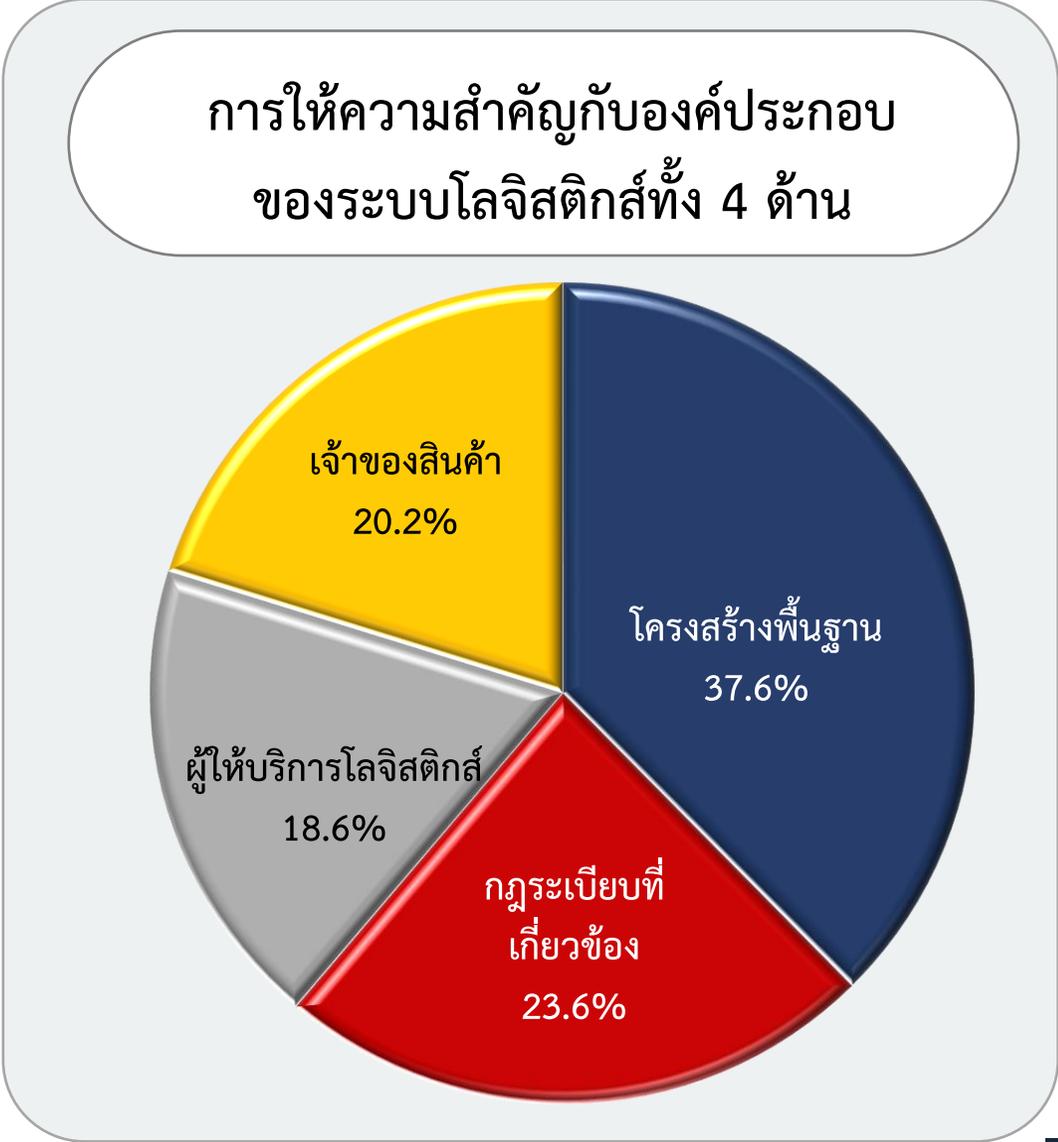
การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น พนักงานขับรถขนส่งสินค้า
จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า 40 ราย

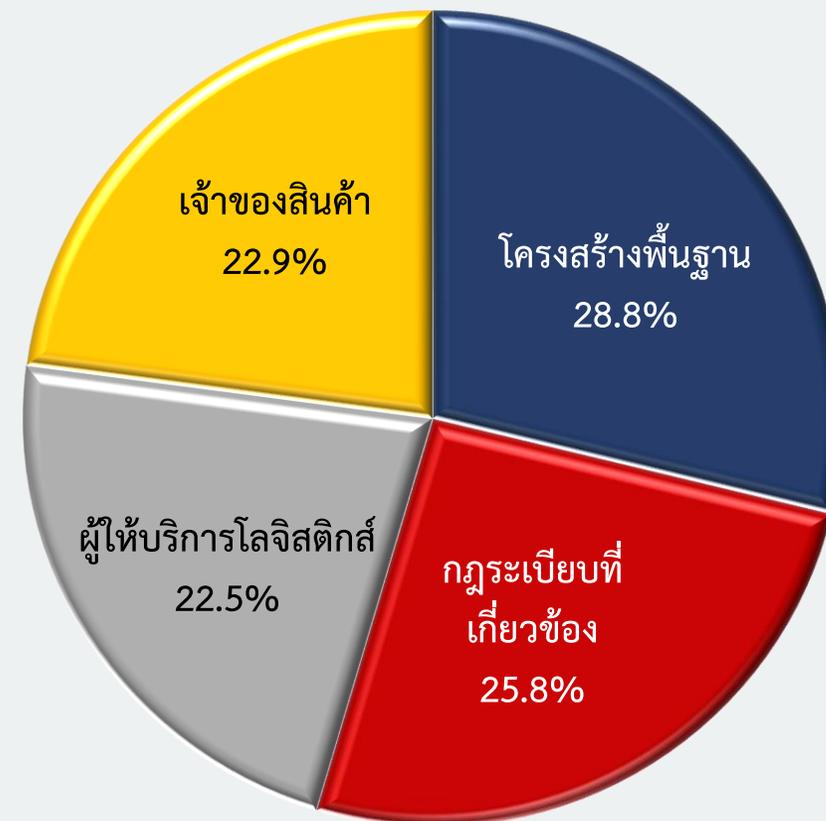


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 20 ราย

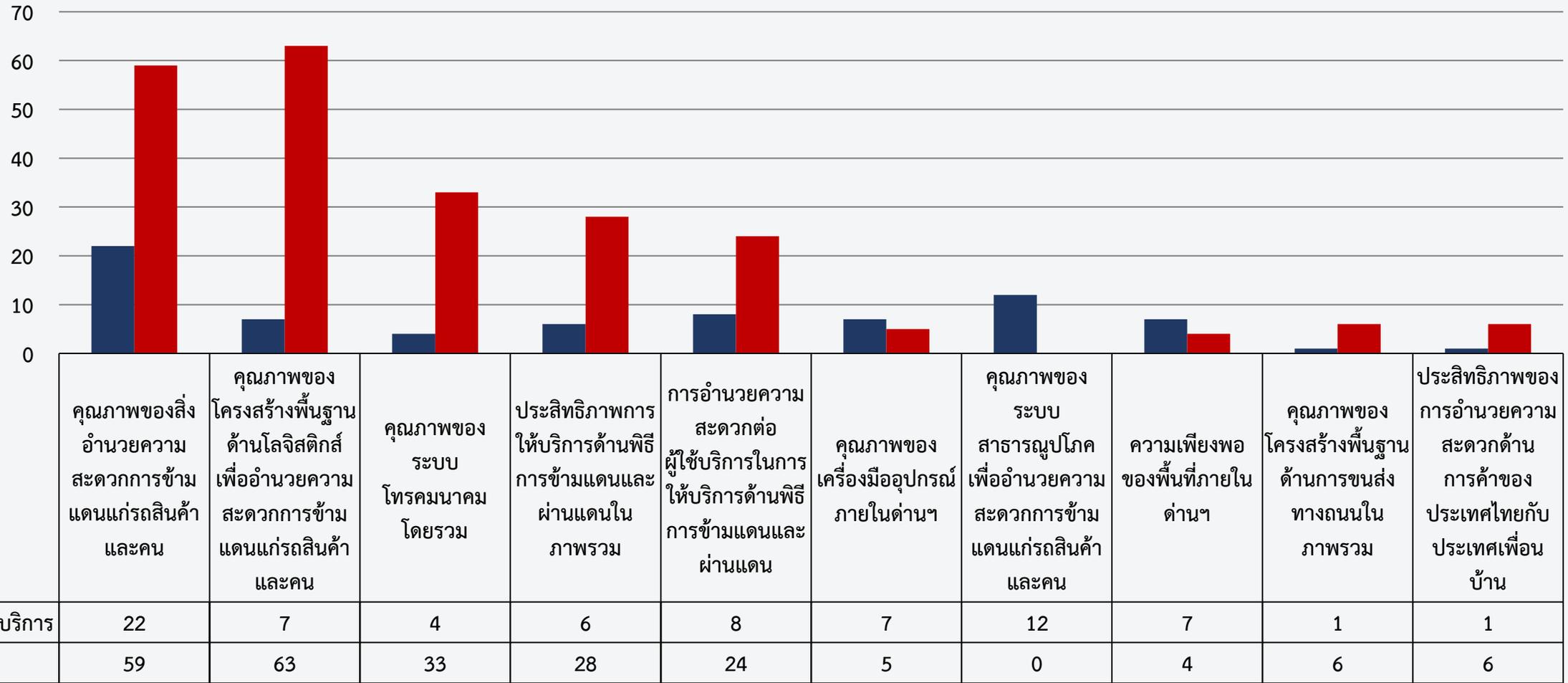
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 20 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.866	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.200	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.088	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.098	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.063	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





จบการนำเสนอ

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

บริบทที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน

