



การประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

วันพุธที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ โรงแรมเลยพาเลซ จังหวัดเลย





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 และข้อจำกัด ในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด้านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลง ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและ การบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดน ของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และพัฒนา แนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



แนวทางการปฏิบัติที่ดีและกรณีศึกษา



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

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านการเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

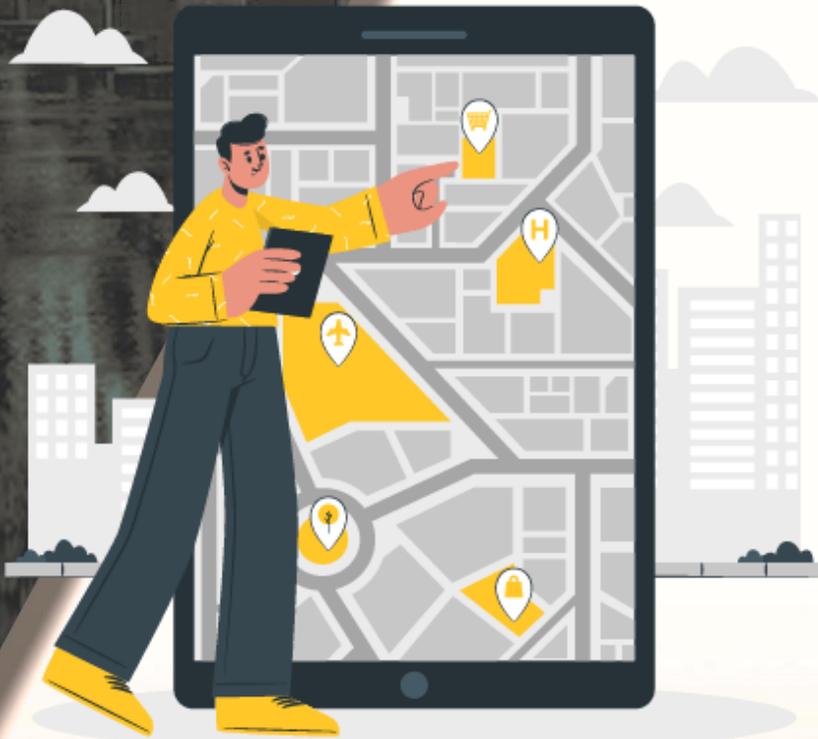
การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน

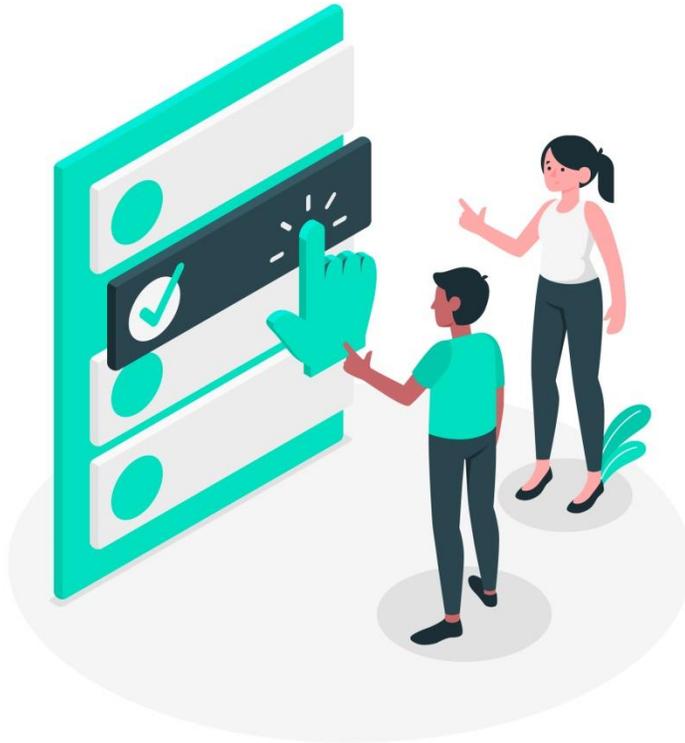




การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



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 ฯ อาทิ มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออก จำนวนรถบรรทุก และจำนวนตู้สินค้า ความแออัดของการจราจรหน้าด่านฯ และแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในอนาคต

เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบและมีความสามารถในการรองรับสินค้า อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต เป็นต้น

เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐ และภาคธุรกิจในพื้นที่

เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์ และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

- 1** กำหนดพื้นที่ที่ต้องการศึกษาคัดเลือก → 5 ภูมิภาคในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 พื้นที่
- 2** กำหนดด้านบุคลากรที่มีความสำคัญในแต่ละพื้นที่ → 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 หรือร่วมกับ สศช. และผู้ทรงคุณวุฒิ

สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ได้ดำเนินการศึกษาใน
5 พื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบ
ของ 10 ด้านศุลกากร

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรเชียงของและด้านศุลกากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรหนองคาย และด้านศุลกากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านศุลกากรอรัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด้านศุลกากรระนอง

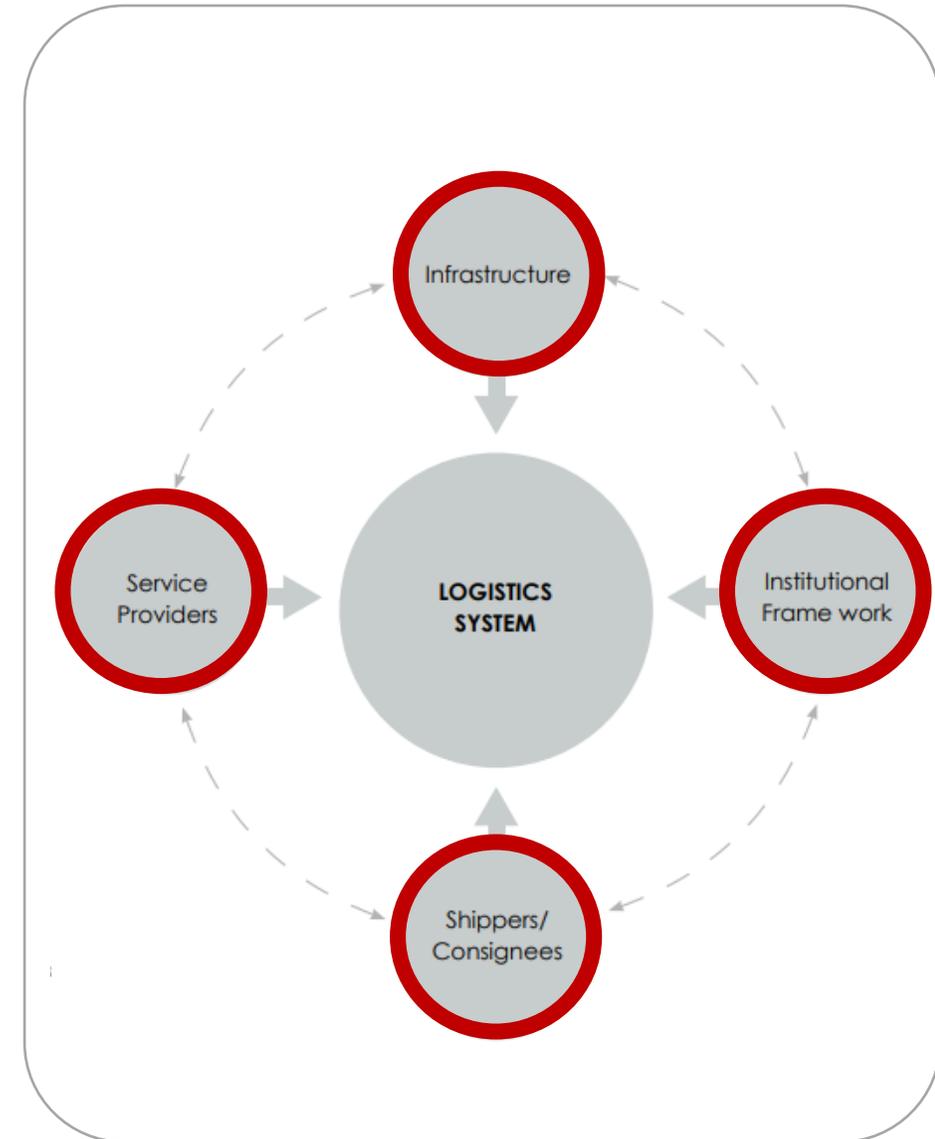


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



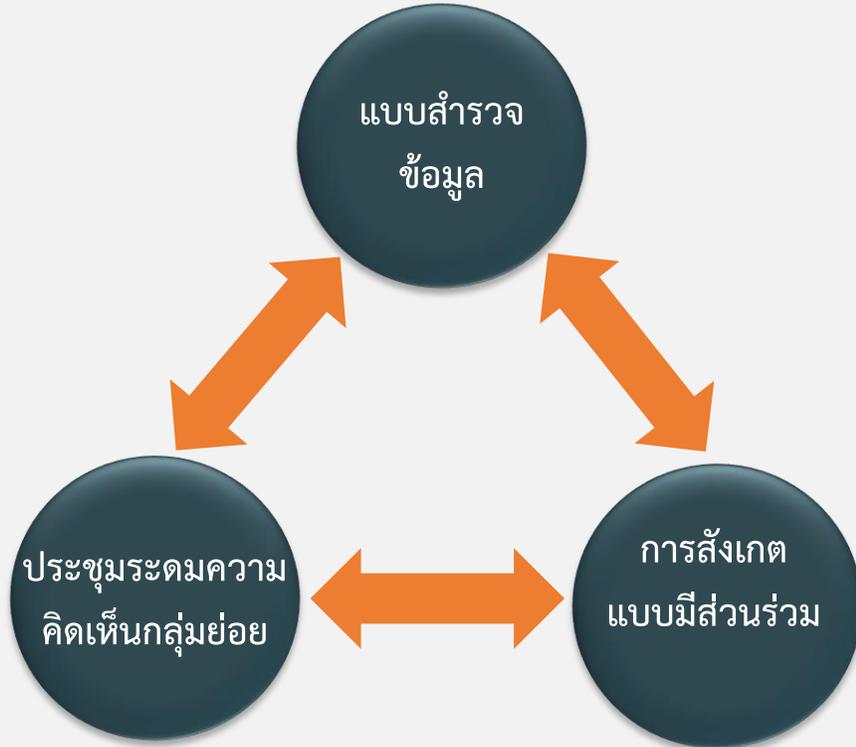
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- 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



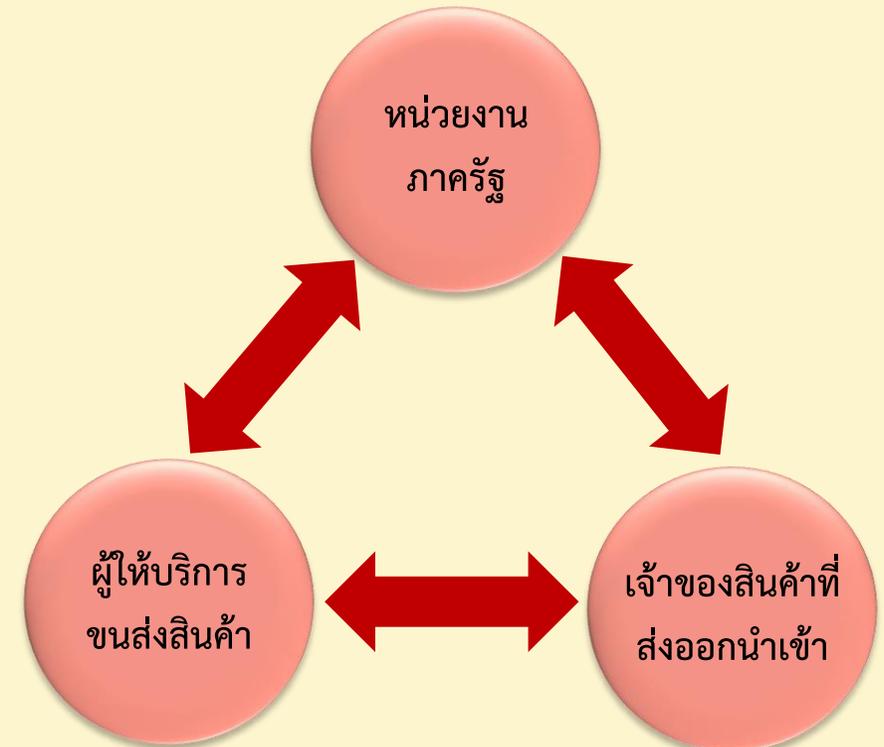
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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	✓	✓	✓	✓	✓



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

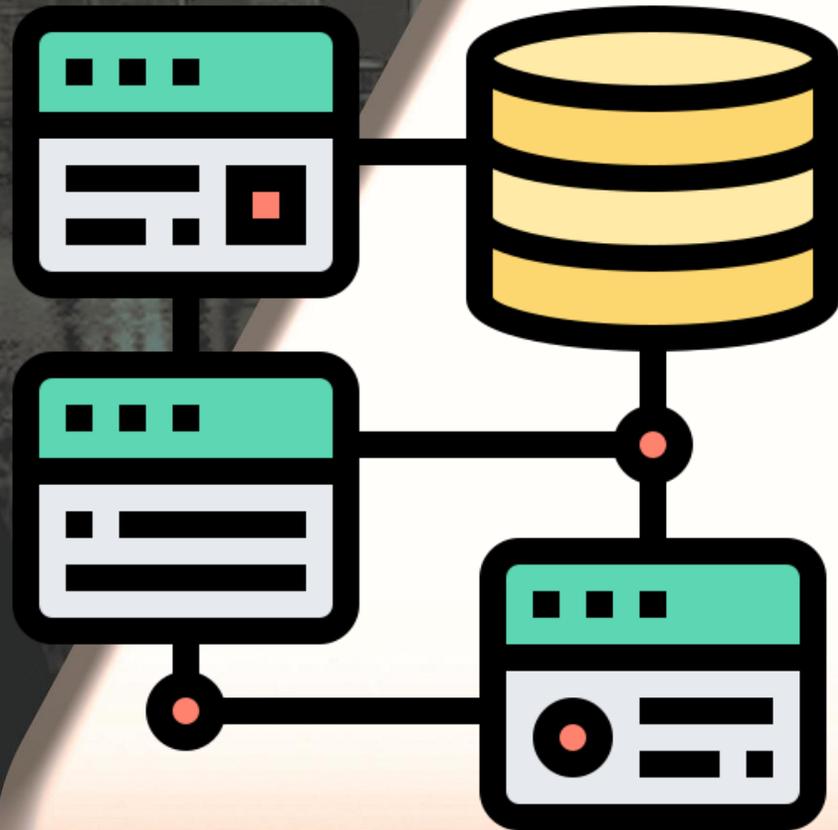
ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

- **บริบท**ที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน
- **ความพร้อมและความต้องการ** ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ **ปัญหาและอุปสรรค**ที่ผ่านมา
- **ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่น**ในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม
- **ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน** ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน
- **แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์**และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และการจัดการพื้นที่ชายแดน



การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

- การสำรวจพื้นที่เพื่อให้เข้าไปถึงสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา
- แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่ เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ



การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ และเสนอแนวทางการพัฒนา



การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro level)** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) โดยเป็นข้อมูลที่ได้จากสำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2 (Meso level)** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมสำหรับแต่ละพื้นที่ จำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics system) ที่สะท้อนประสิทธิภาพผ่านตัวชี้วัด 4 ตัว ประกอบด้วย ตัวชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro level)** เป็นการพัฒนาดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่ สำหรับกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ และดัชนีประเมินประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับประเทศไทยเพื่อสะท้อนการดำเนินงานในภาพรวมและเป็นแนวทางสำหรับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของการพัฒนาประเทศต่อไป

ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro)

5 มิติการประเมินตามกรอบ CPMM

- 1) ระยะทางและเส้นทางการขนส่ง
- 2) ระยะเวลาการขนส่ง
- 3) ค่าใช้จ่ายที่จุดผ่านแดน
- 4) ค่าใช้จ่ายระหว่างทาง
- 5) ความเร็วในการเดินทาง

3 มิติการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

- 1) ตัวชี้วัดระดับมหภาคและระดับนานาชาติ
- 2) ตัวชี้วัดระดับจุลภาค

11 มิติการประเมินตามกรอบ TFIs

- 1) Information availability
- 2) Involvement of the Trade Community
- 3) Advance rulings
- 4) Appeal procedures
- 5) Fees and charges
- 6) Formalities – documents
- 7) Formalities – automation
- 8) Formalities – procedures
- 9) Internal co-operation
- 10) External co-operation
- 11) Governance and impartiality

ตัวชี้วัดระดับที่ 2 (Meso)

ตัวชี้วัด #1
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

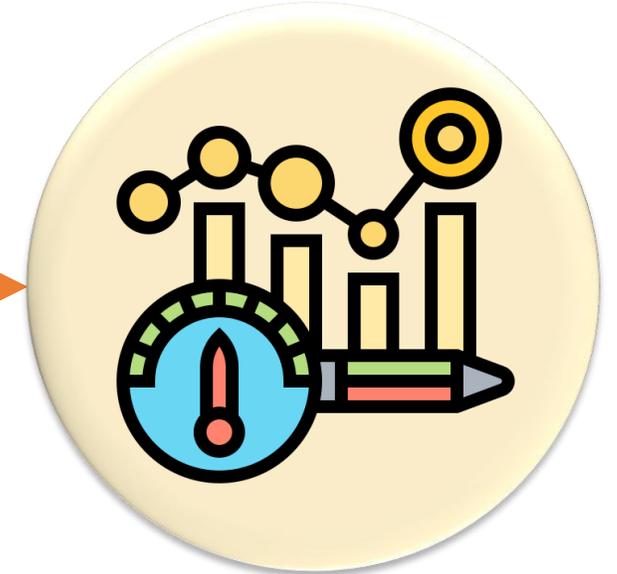
ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมาย
และกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3
ด้านเจ้าของสินค้า

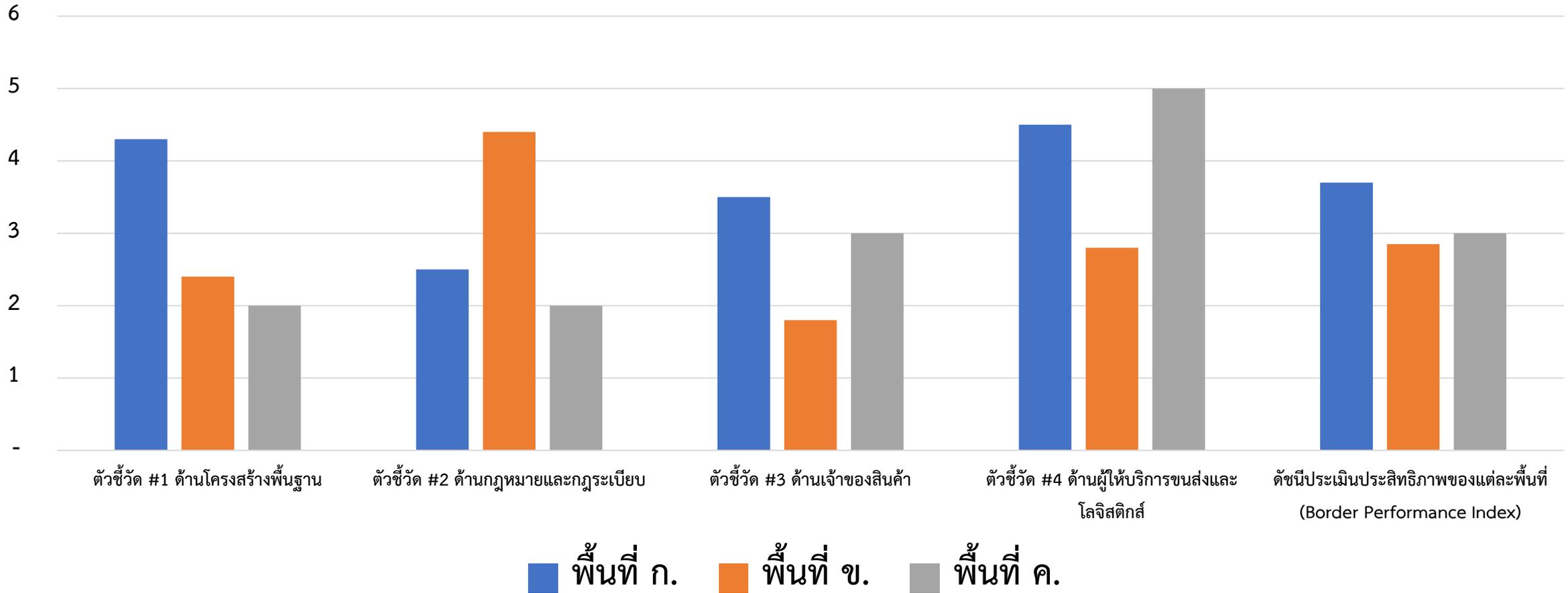
ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการ
ขนส่งและโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro)

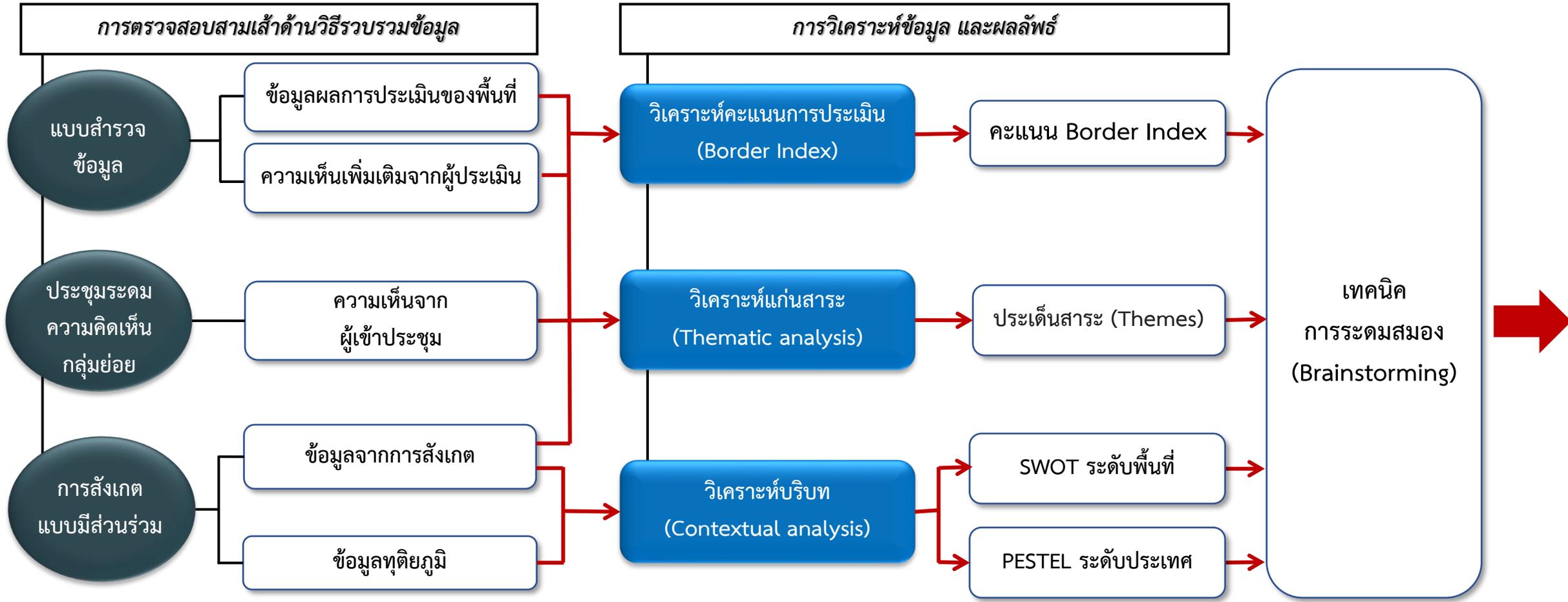
ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่
(Border Performance Index)



ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่



กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา



กระบวนการนำเสนอแนวทางการพัฒนา

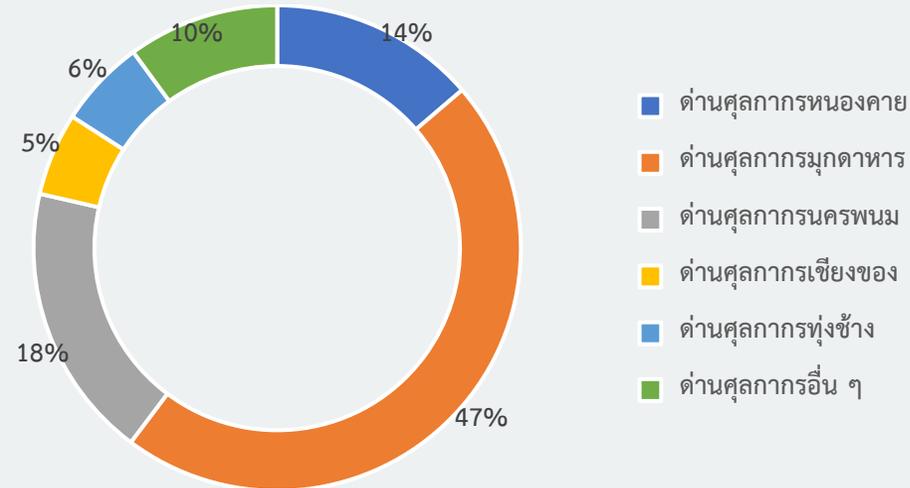
ตัวชี้วัดและแนวทางการการพัฒนา





ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
และโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนา
สิ่งอำนวยความสะดวก





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



จุดผ่านแดนถาวรบ้านคกไผ่



จุดผ่านแดนถาวรบ้านเชียงคาน



จุดผ่านแดนถาวรบ้านปากห้วย



จุดผ่านแดนบ้านนากระเซิง



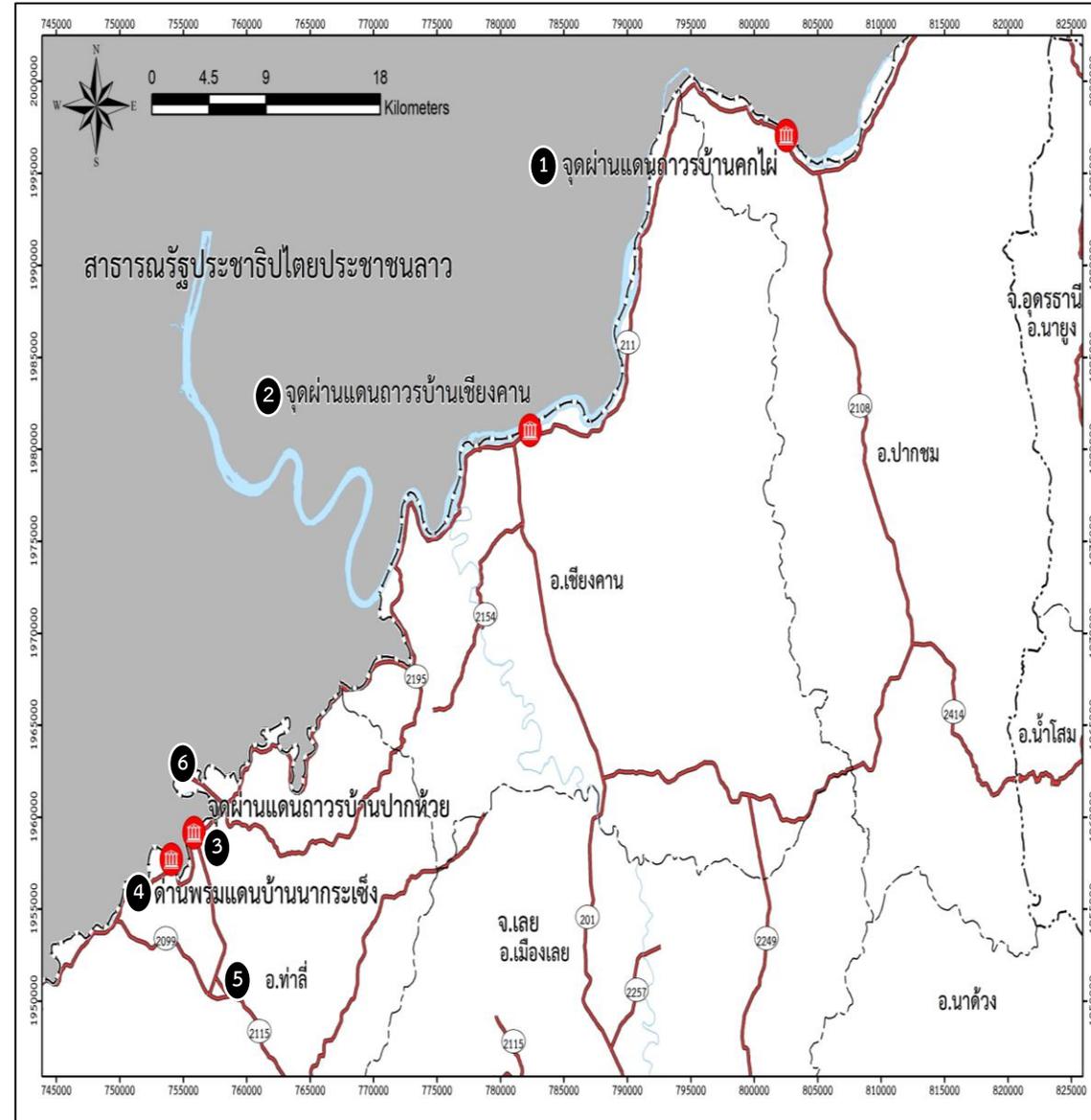
ด่านศุลกากรท่าลี่



สะพานมิตรภาพน้ำเหือง ไทย-ลาว

สิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญด้านโลจิสติกส์ พื้นที่จังหวัดเลย

- (1) ด่านศุลกากรและด่านพรมแดนเชียงคาน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เน้นกิจกรรมด้านการเดินทางและท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเลย
- (2) ด่านพรมแดนคกไผ่ อำเภอปากชม เป็นการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยใช้แพขนานยนต์ไป สปป.ลาว
- (3) ด่านศุลกากรท่าลี่และด่านพรมแดนบ้านนากระเซิง ซึ่งเป็นการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเหือง และเป็นด่านพรมแดนที่สำคัญที่สุดของจังหวัดเลย





ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
สปป.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 และการเดินทางเชื่อมโยงบานานาประเทศมากขึ้น

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 มหานครเซี่ยงไฮ้ มณฑลกว่างตุง มณฑลชานตง ฯลฯ บรรทุกมาบนขบวนรถไฟเพื่อส่งออกมายังประเทศลาวและอาเซียนอื่นๆ



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



เขตและรัฐของ สปป.ลาว ที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- (1) แขวงบ่อแก้ว (ห้วยทราย) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอเชียงของ)
- (2) แขวงไชยบุรี มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ได้แก่ บ้านปางมนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดพะเยา (อำเภอภูซาง) เมืองเงินอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดน่าน (อำเภอเฉลิมพระเกียรติ) บ้านผาแก้วอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุดรดิตถ์ (อำเภอบ้านโคก) บ้านแก่นท้าวอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอท่าลี่)
- (3) แขวงเวียงจันทน์ (เมืองสาคาม) 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

เส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (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 โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแขกมาท่าเรือวงอัน (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 (เมืองสะเต็ริงตริง) 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)

พื้นที่ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ แขวงสะหวันนะเขต ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม 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



จบการนำเสนอ