



การประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

วันศุกร์ที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรมเดอะริเวอร์ จังหวัดนครพนม





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 และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย



แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ความสะดวกการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

การพัฒนา
นโยบาย

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าชายมีสภาพคล่องขึ้น และมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบ

การปรับปรุง
กฎระเบียบ

มิติที่ 3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยช่วยลดเวลาการขนส่ง (Lead time) และความไม่แน่นอน (Uncertainty) อาทิ การจัดส่งล่าช้า ขาดความชำนาญ และความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการพิธีศุลกากร

การปรับปรุง
การบริการ
จัดการชายแดน

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

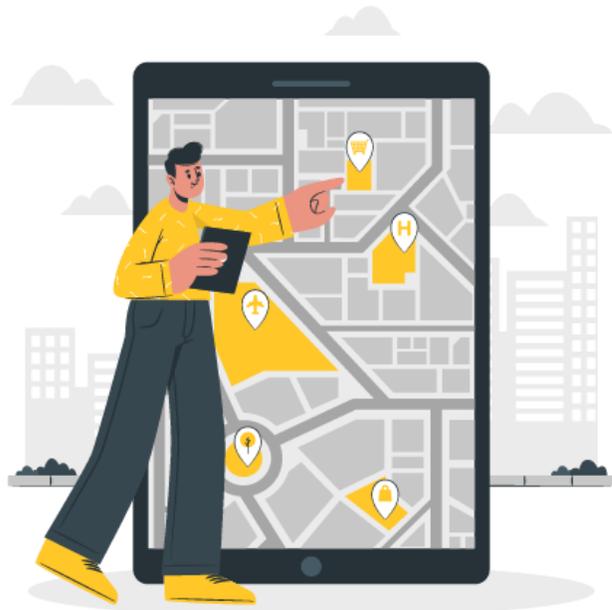
การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่าน การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

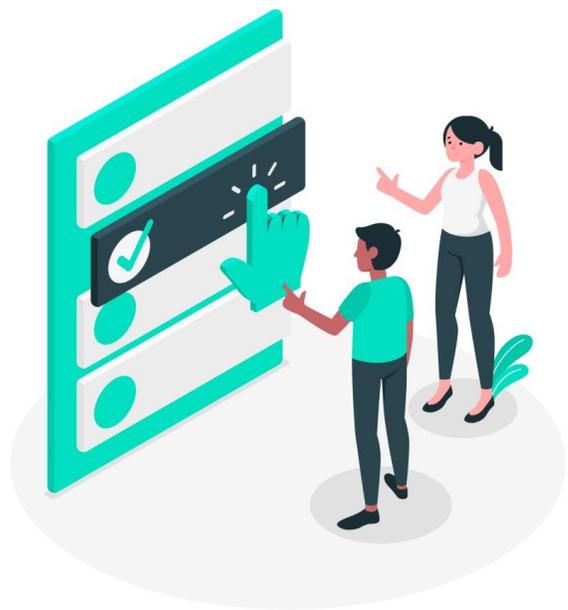
การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



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

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด้าน 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
ด้านอุตสาหกรรมเชิงของและด้านอุตสาหกรรมแม่สาย

พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่
ด้านอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมด้านอุตสาหกรรมหนองคาย และด้านอุตสาหกรรมนครพนม

พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านอุตสาหกรรมแม่สอด

พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านอุตสาหกรรมอัญญประเทศ

พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ
ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรมสะเดา ด้านอุตสาหกรรมปาดังเบซาร์ และด้านอุตสาหกรรมระนอง

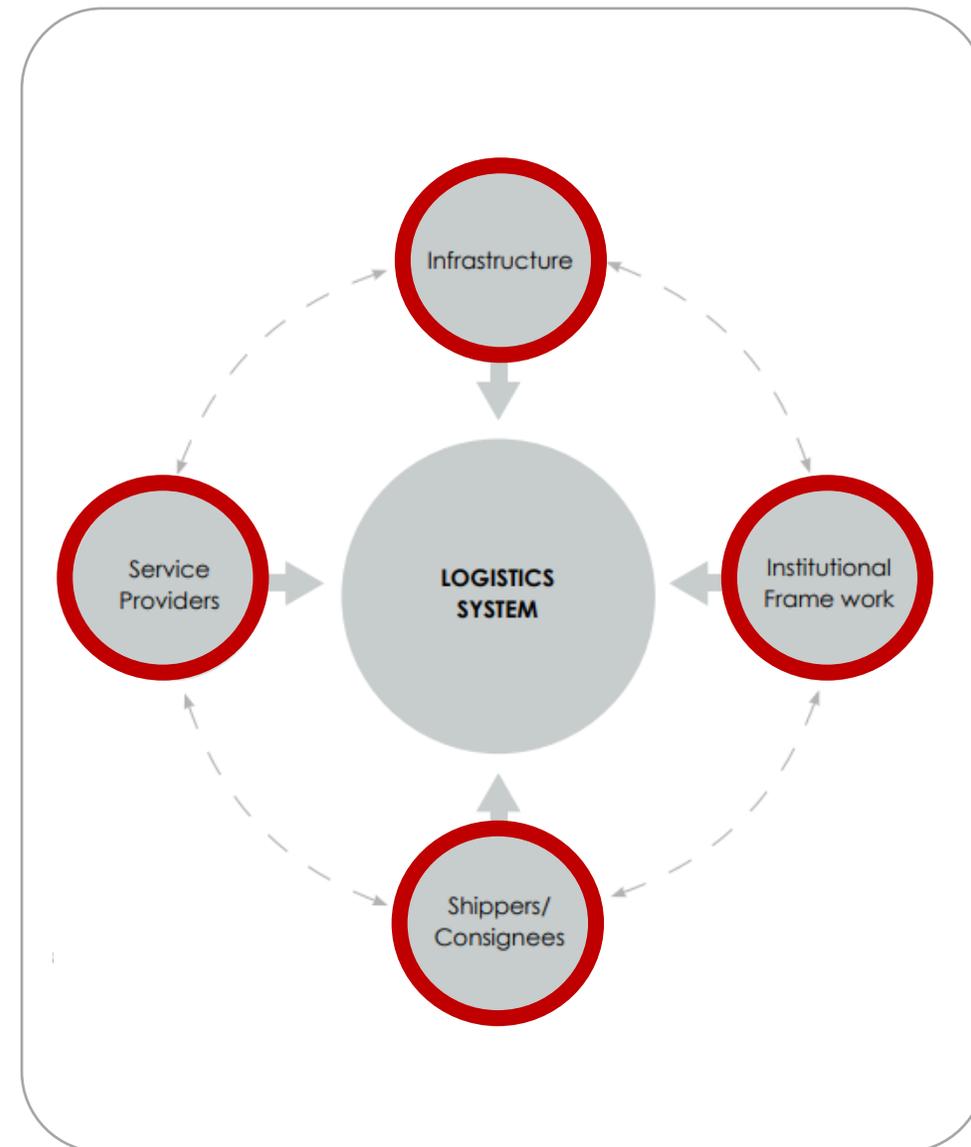


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



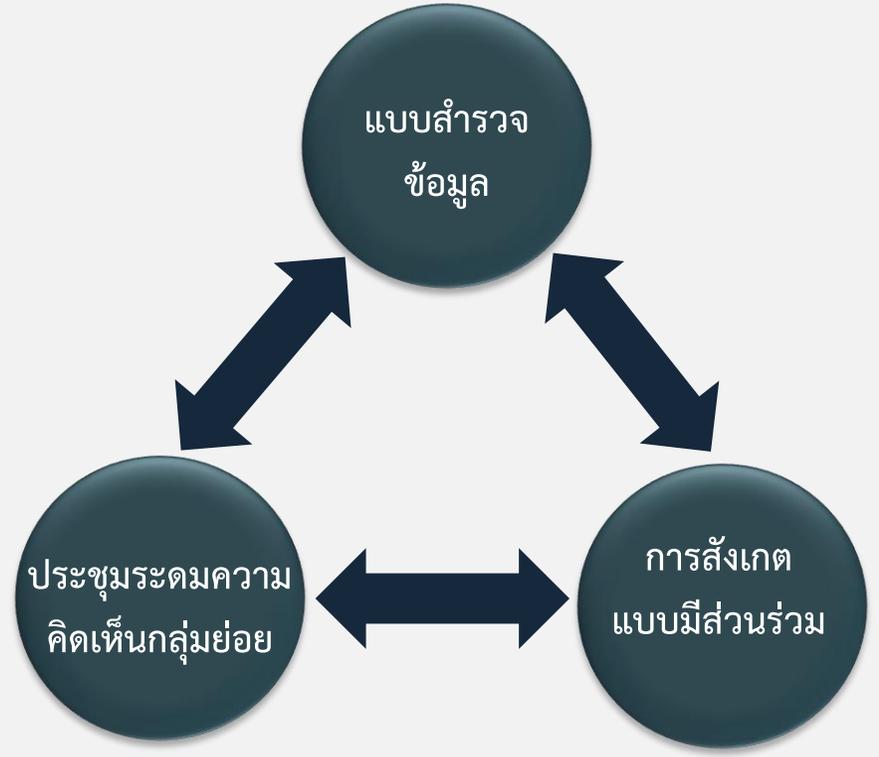
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

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



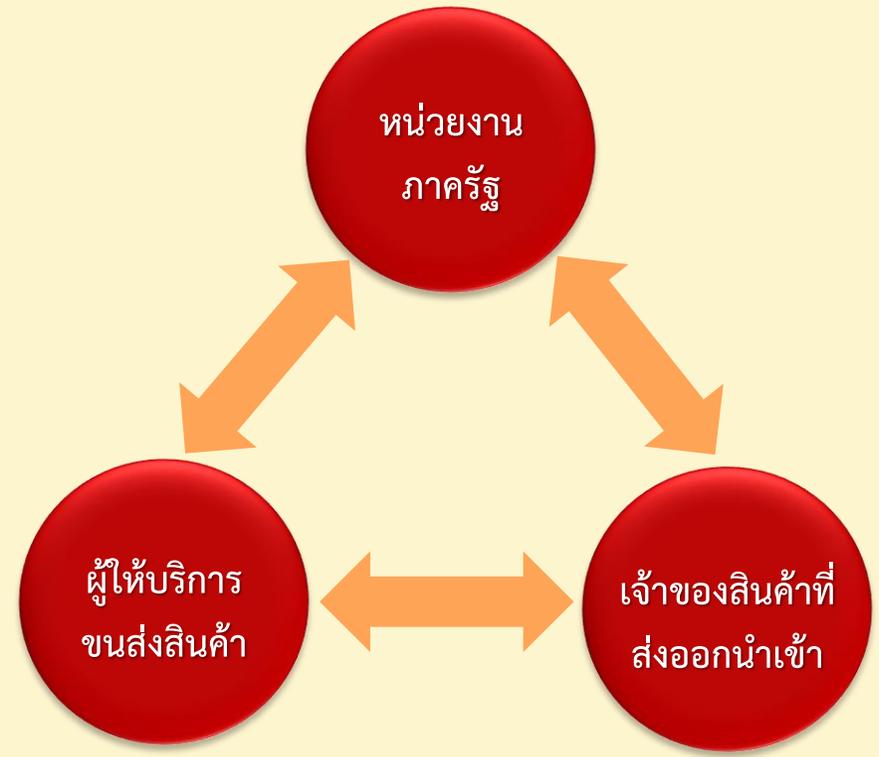
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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	✓	✓	✓	✓	✓



สำรวจข้อมูลด้านศุลกากรมุกดาหาร ในระหว่างวันที่ 20-22 ตุลาคม 2565





สำรวจข้อมูลด้านศุลกากรนครพนม ในระหว่างวันที่ 2-3 พฤศจิกายน 2565



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

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

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
จังหวัดนครพนม/มุกดาหาร



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

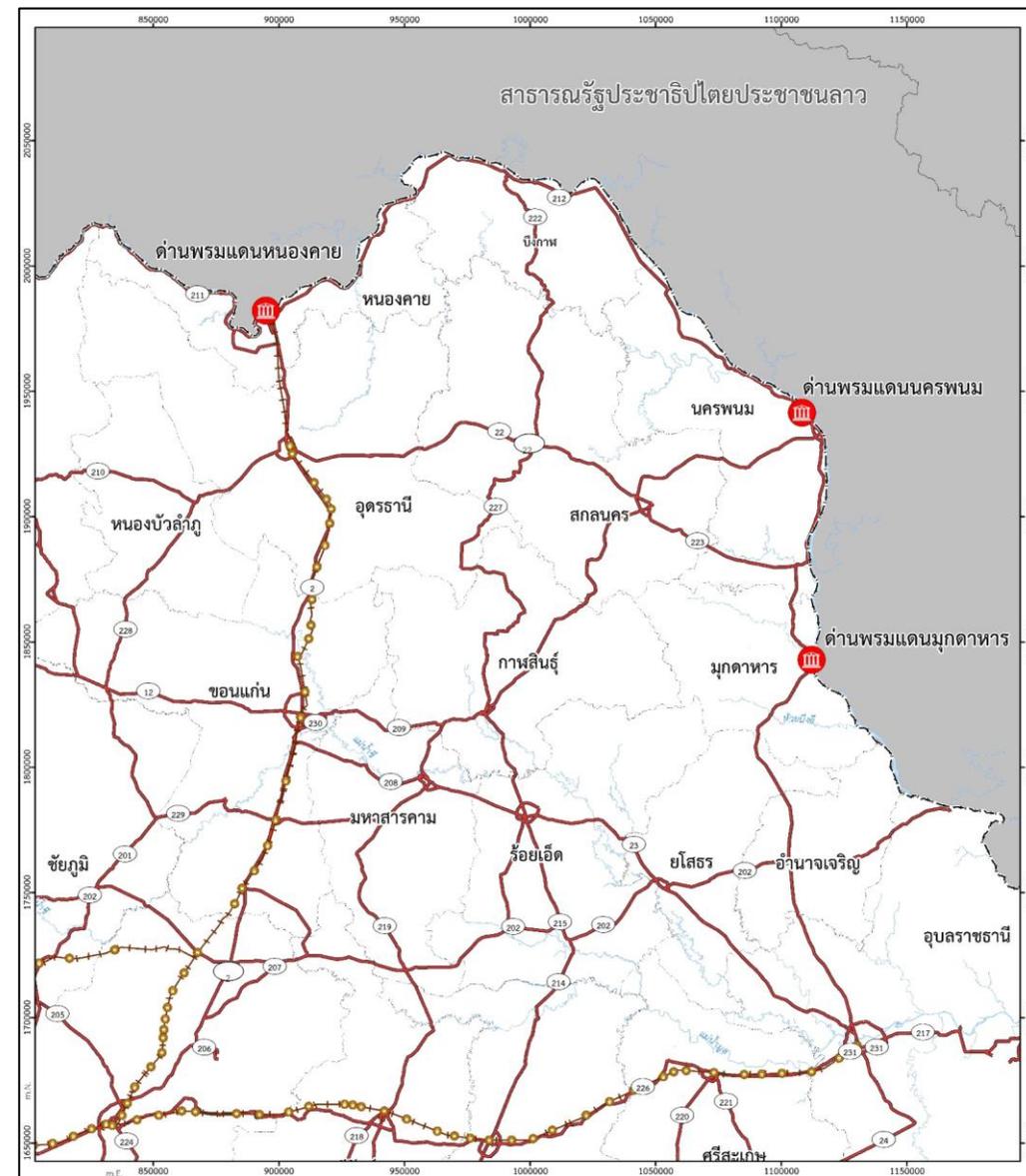
จุดผ่านแดนที่สำคัญ

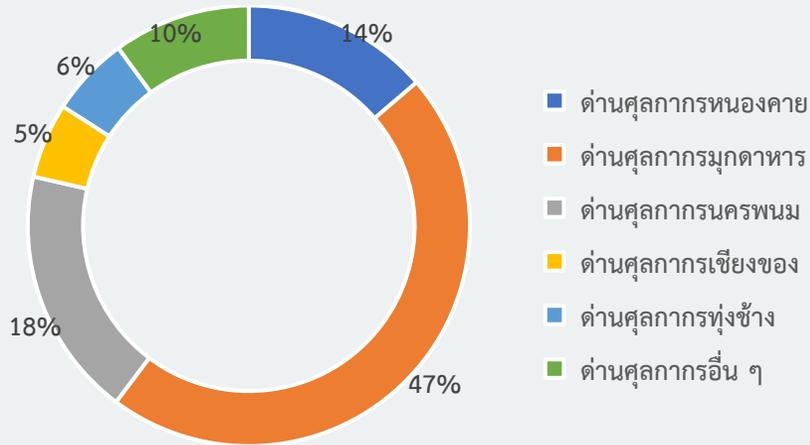
- (1) ด้านพรมแดนนครพนม
- (2) ด้านพรมแดนมุกดาหาร
- (3) ด้านพรมแดนหนองคาย



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

- (1) การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-นาโคก-คำชะอี และทางหลวงหมายเลข 212 ห้วยน้ำใหญ่-ธาตุพนม-สะพานมิตรภาพไทย-ลาวหมายเลข 2
- (2) การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมุกดาหาร ตำบลคำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร บนพื้นที่ 4.5 ตารางกิโลเมตร
- (4) ทำเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร โดยเทศบาลเมืองมุกดาหาร โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนแล





สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทย สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ



1.อาคารด่านศุลกากรมุกดาหาร (ใหม่)



2.ด่านพรมแดนมุกดาหาร

มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 170,782 ล้านบาท

มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 276,633 ล้านบาท

สินค้านำเข้าสำคัญ

- (1) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณไฟฟ้า
- (2) เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ
- (3) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
- (4) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม และ
- (5) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก

สินค้าส่งออกสำคัญ

- (1) ยางและของที่ทำด้วยยาง
- (2) เครื่องจักร เครื่องใช้กล
- (3) ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้
- (4) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ
- (5) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า



1.ด่านพรมแดนนครพนม



2.สะพานมิตรภาพ ไทยลาว แห่งที่ 3



3. ด่านควบคุมโรคติดต่อ



4. ด่านศุลกากรนครพนม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (จังหวัดนครพนม)

1

การพัฒนาโครงข่ายถนน

การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม และทางหลวงหมายเลข 212 นครพนม-ท่าอุเทน

2

การพัฒนาโครงข่ายทางราง

การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

3

การพัฒนาโครงข่ายทางอากาศ

ท่าอากาศยานนครพนม ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวของนครพนม

4

การพัฒนาโครงข่ายทางน้ำ

ท่าเทียบเรือสินค้านครพนม ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองนครพนม โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน มาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 และปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่บ้าง แต่มีการขนส่งสินค้าไม่มากเนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้

5

โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 กรมการขนส่งทางบกเป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน บริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้า และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (จังหวัดมุกดาหาร)

1

การพัฒนาโครงข่ายถนน

การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-นาโคก-คำชะอี และทางหลวงหมายเลข 212 หัวน้ำใหญ่-ธาตุพนม-สะพานมิตรภาพไทย-ลาวหมายเลข 2

2

การพัฒนาโครงข่ายทางราง

การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

3

การพัฒนาโครงข่ายทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมุกดาหาร อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคาดว่าจะมีการสร้างท่าอากาศยานอยู่ในเขตตำบลคำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร

4

การพัฒนาโครงข่ายทางน้ำ

ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองมุกดาหาร โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงสะหวันนะเขตมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่บ้าง แต่มีการขนส่งสินค้าไม่มากนัก เนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (นครพนม/มุกดาหาร)

1

ด้านศุลกากรมุกดาหารและ ด้านศุลกากรนครพนม จัดให้มีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ อุปกรณ์ในการเอ็กซเรย์สินค้า ลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และ ด้านศุลกากรมุกดาหารเป็นดำนนำร่องในการใช้การควบคุมร่วม (CCA)

2

การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน

มุกดาหาร กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 1,800 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 30,000 บาท/ไร่/50 ปี
นครพนม กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 8,400 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 140,000 บาท/ไร่/50 ปี

3

การพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)

4

ท่าอากาศยานนครพนม

ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวของนครพนม

5

ท่าเทียบเรือสินค้านครพนม

ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองนครพนม โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
स्प.ลาว



รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลลาวภายใต้นโยบาย BRI

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

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 แต่ยังมีสินค้าบางส่วนที่ผู้ประกอบการในมณฑลต่าง ๆ ของจีน เช่น มณฑลเจ้อเจียง มณฑลเจียงซี มณฑลเจียงซู มหานครเซี่ยงไฮ้ มณฑลกว่างตุง มณฑลชานตง ฯลฯ บรรทุกมาบนขบวนรถไฟเพื่อส่งออกมายังประเทศลาวและอาเซียนอื่น ๆ



โครงข่ายระบบขนส่งทางราง NWLSC ที่มีนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นศูนย์กลางรวมสินค้าและมีเส้นทางเชื่อมโยงกับอาเซียน (สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา) และเชื่อมโยงบานานาประเทศมากขึ้น

เขตและรัฐของ สปป.ลาว ที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- (1) แขวงบ่อแก้ว (ห้วยทราย) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอเชียงของ)
- (2) แขวงไชยบุรี มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ได้แก่ บ้านปางมนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดพะเยา (อำเภอภูซาง) เมืองเงินอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดน่าน (อำเภอเฉลิมพระเกียรติ) บ้านผาแก้วอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุดรธานี (อำเภอบ้านโคก) บ้านแก่นท้าวอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอท่าลี่)
- (3) แขวงเวียงจันทน์ (เมืองสาณะคาม) 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 และเมืองวินห์ของประเทศเวียดนามด้วยถนนหมายเลข 13 มีความยาวถนน 270 กิโลเมตร
- **ถนนหมายเลข 8 (R8) แยกจากถนนหมายเลข 13 ทางตอนกลางของประเทศ** เชื่อมต่อไปเข้า สปป.ลาว ที่เมืองปากกะดิ่ง แขวงบอลิคำไซ ภาคกลางของ สปป.ลาว (ซึ่งเป็นจุดใกล้กับโครงการไฟฟ้าพลังน้ำของ สปป.ลาว หรือโครงการน้ำเทิน 1 2 และ 3) และเชื่อมกับถนนหมายเลข 1 ของเวียดนาม ที่มุ่งสู่เมืองวินห์และฮาติन्ह 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** ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าของไทยนิยมใช้ถนนหมายเลข 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 (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
- พื้นที่พัฒนาไชยเชษฐา (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 ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจ ลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่าง รถบรรทุกไทย กับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม นอกจากนี้ ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจลานขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงคำม่วนทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก ได้แก่ CLV Transport Services ซึ่งเป็นกิจการในเครือของกลุ่มโจบุนมี (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



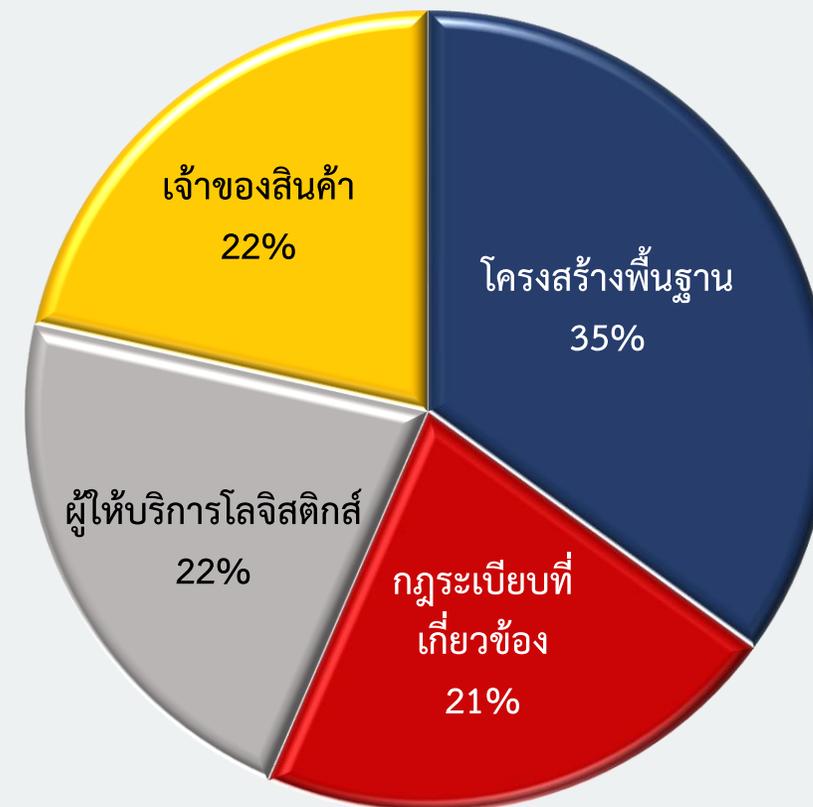
การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านมุกดาหาร

ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 15 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 8 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

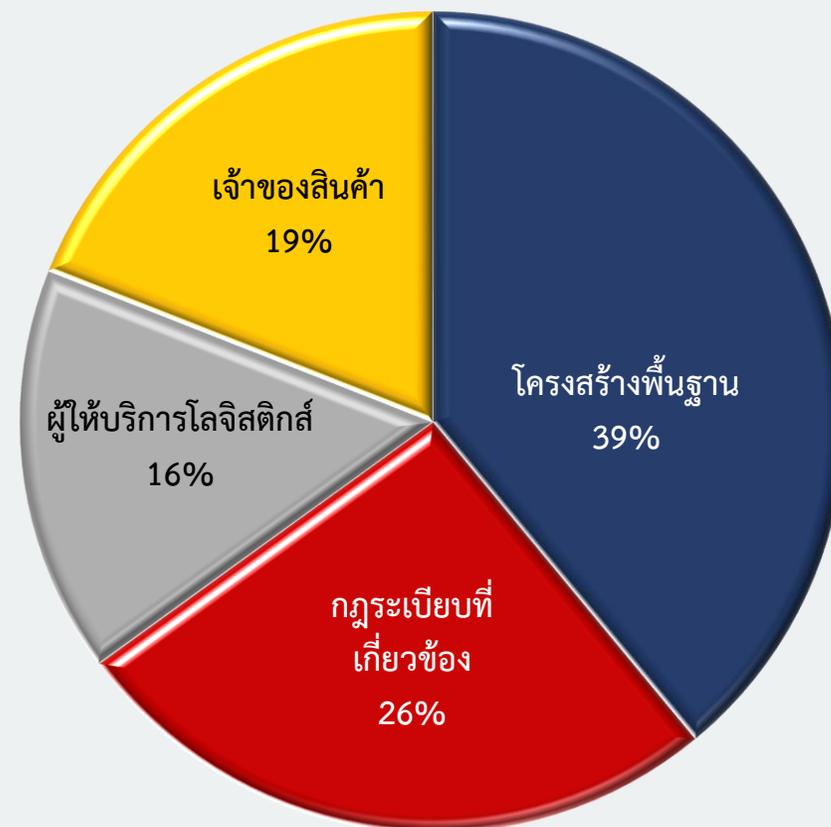


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 43 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 1 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 2 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 40 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

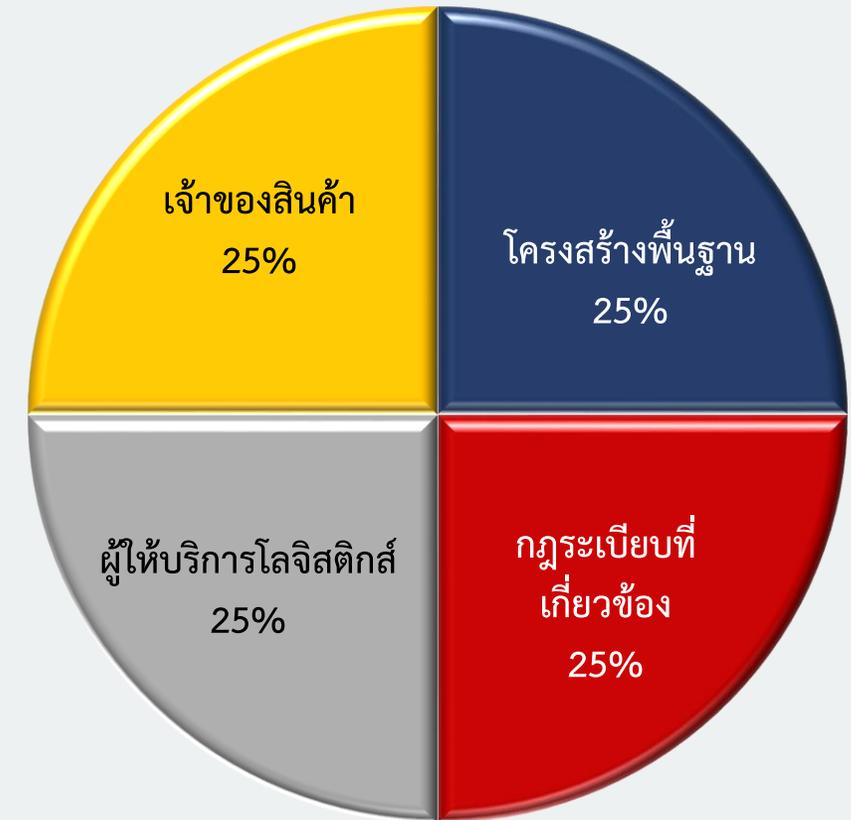


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 1 ราย

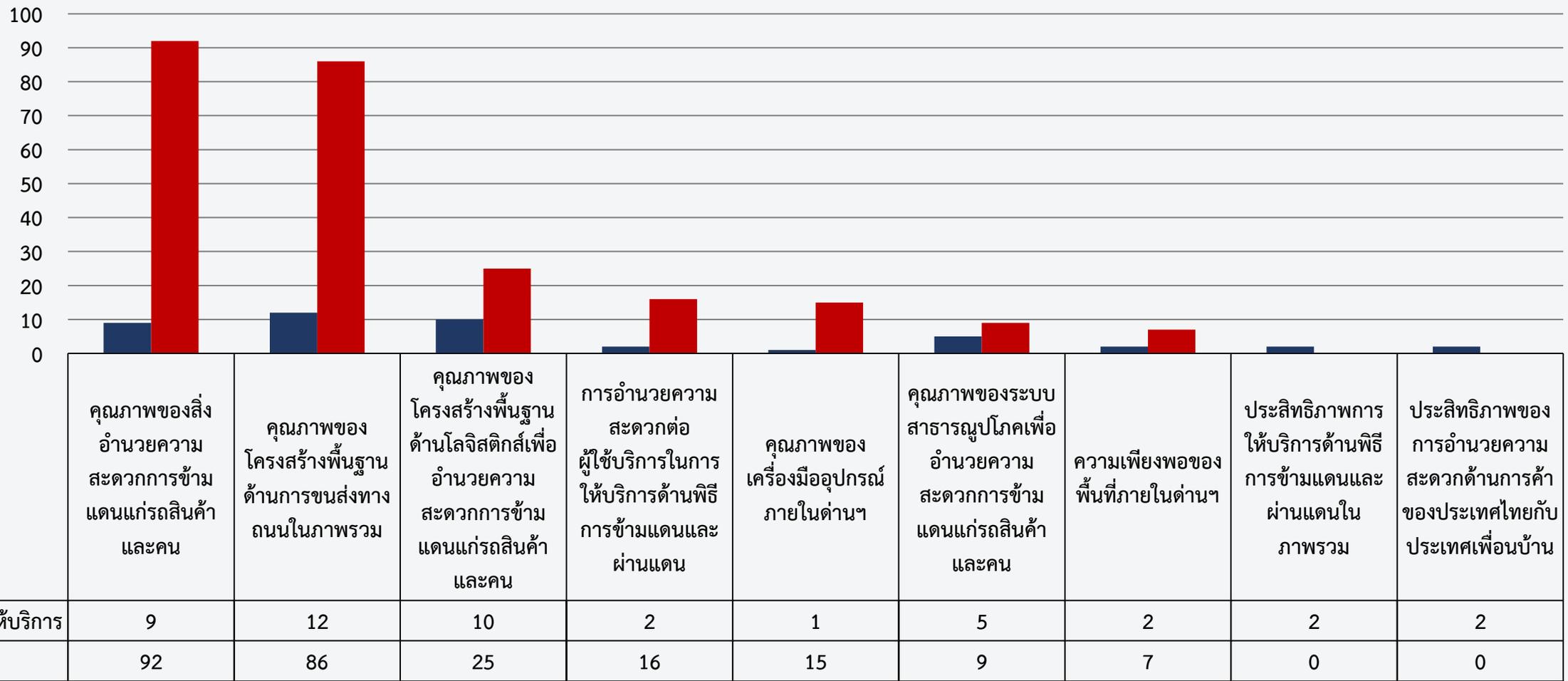
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.693	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.520	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.222	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.667	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.276	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





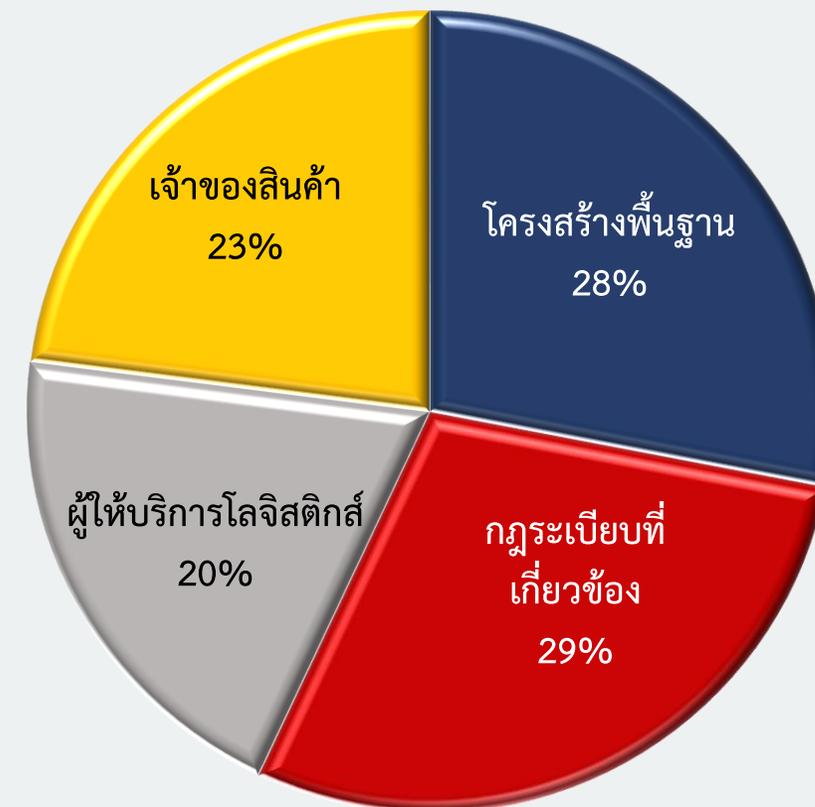
การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านนครพนม

ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 2 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

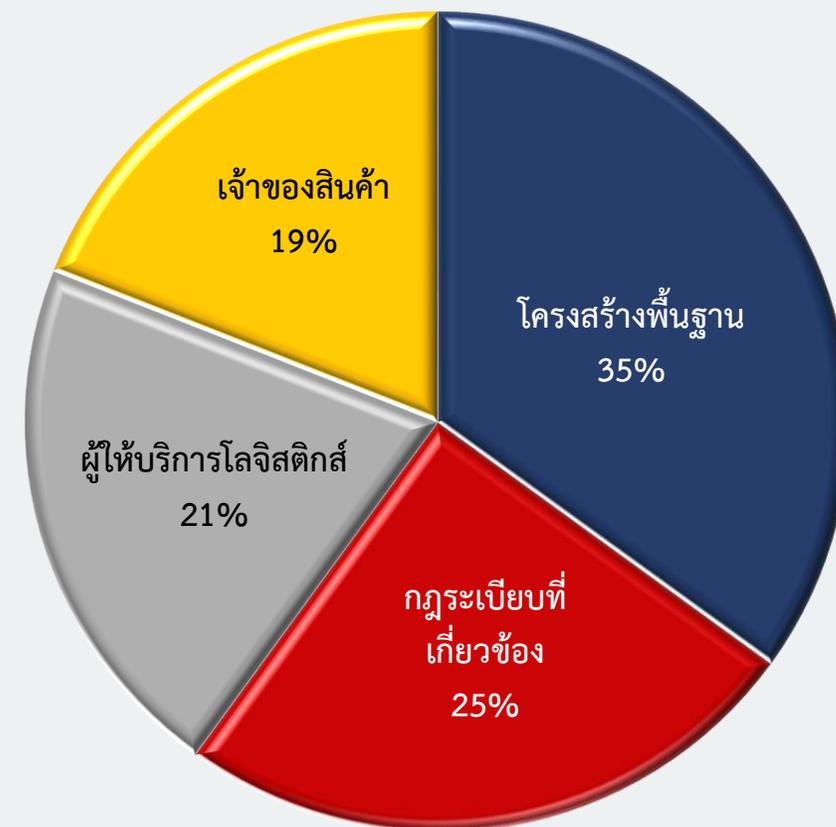


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 58 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 10 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 10 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 38 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

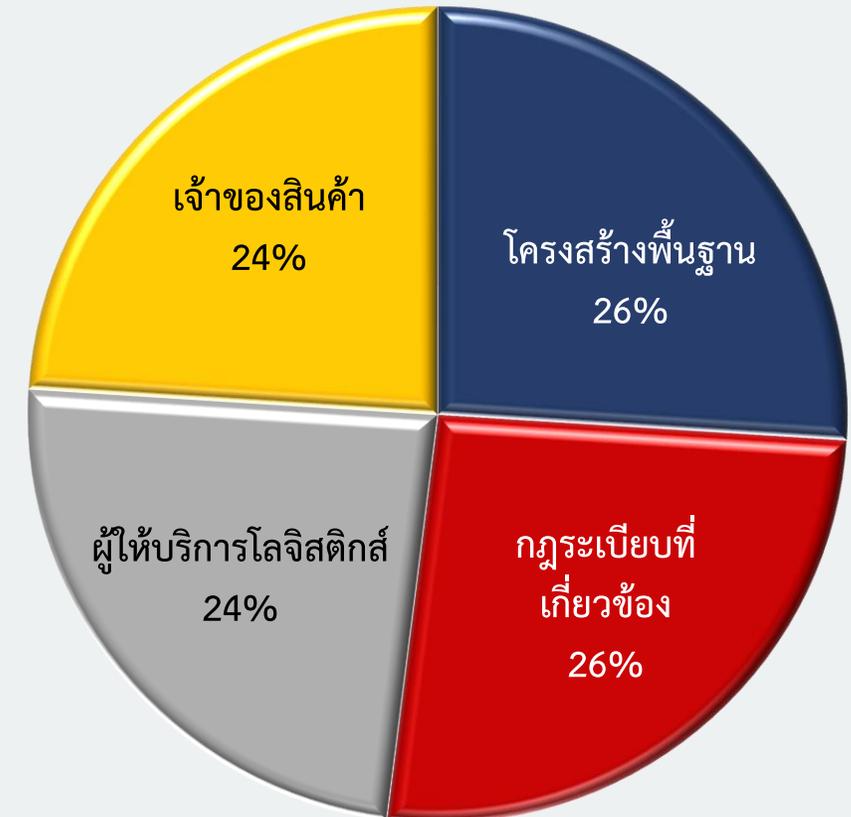


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 7 ราย

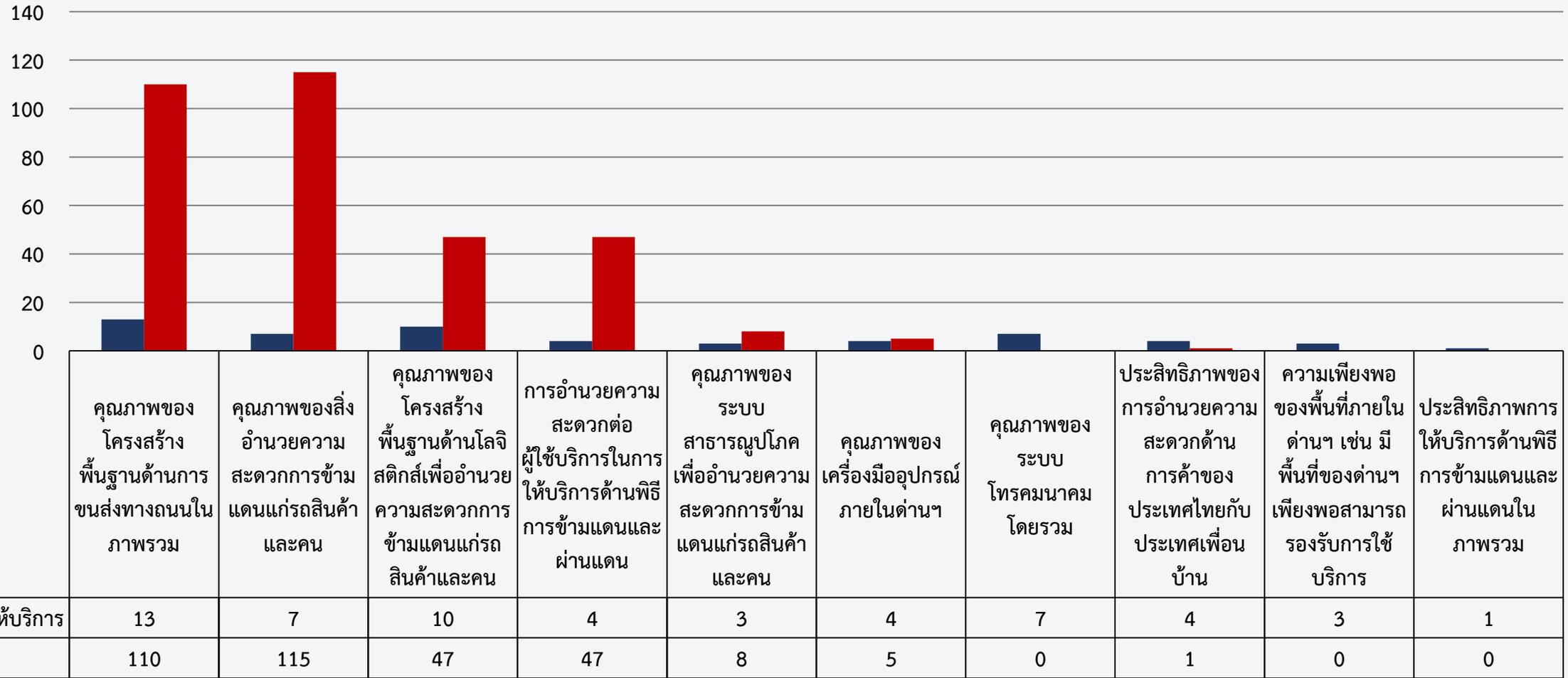
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 7 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.715	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.373	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.333	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.095	มีประสิทธิภาพในระดับที่เหมาะสมแล้ว แต่หากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้า และสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.129	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





จบการนำเสนอ

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

บริบทที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน

