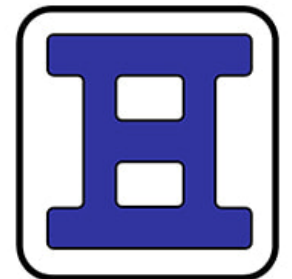




การประชุมกลุ่มย่อย

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 และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย



แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการด้านพิธีการศุลกากรลดลง 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

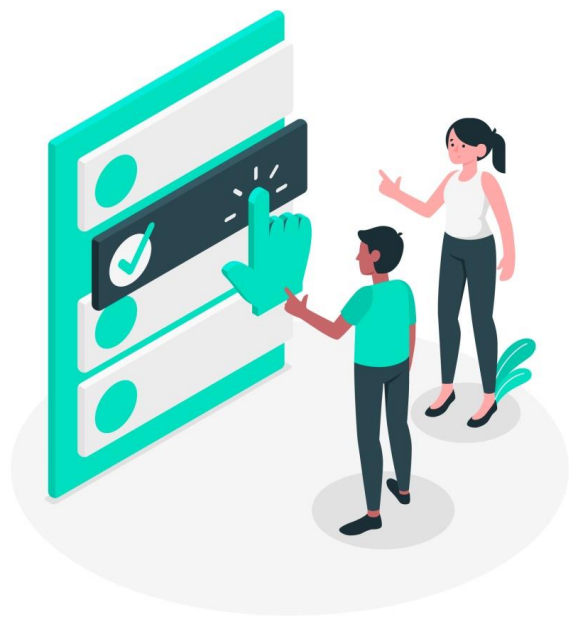
การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



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

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



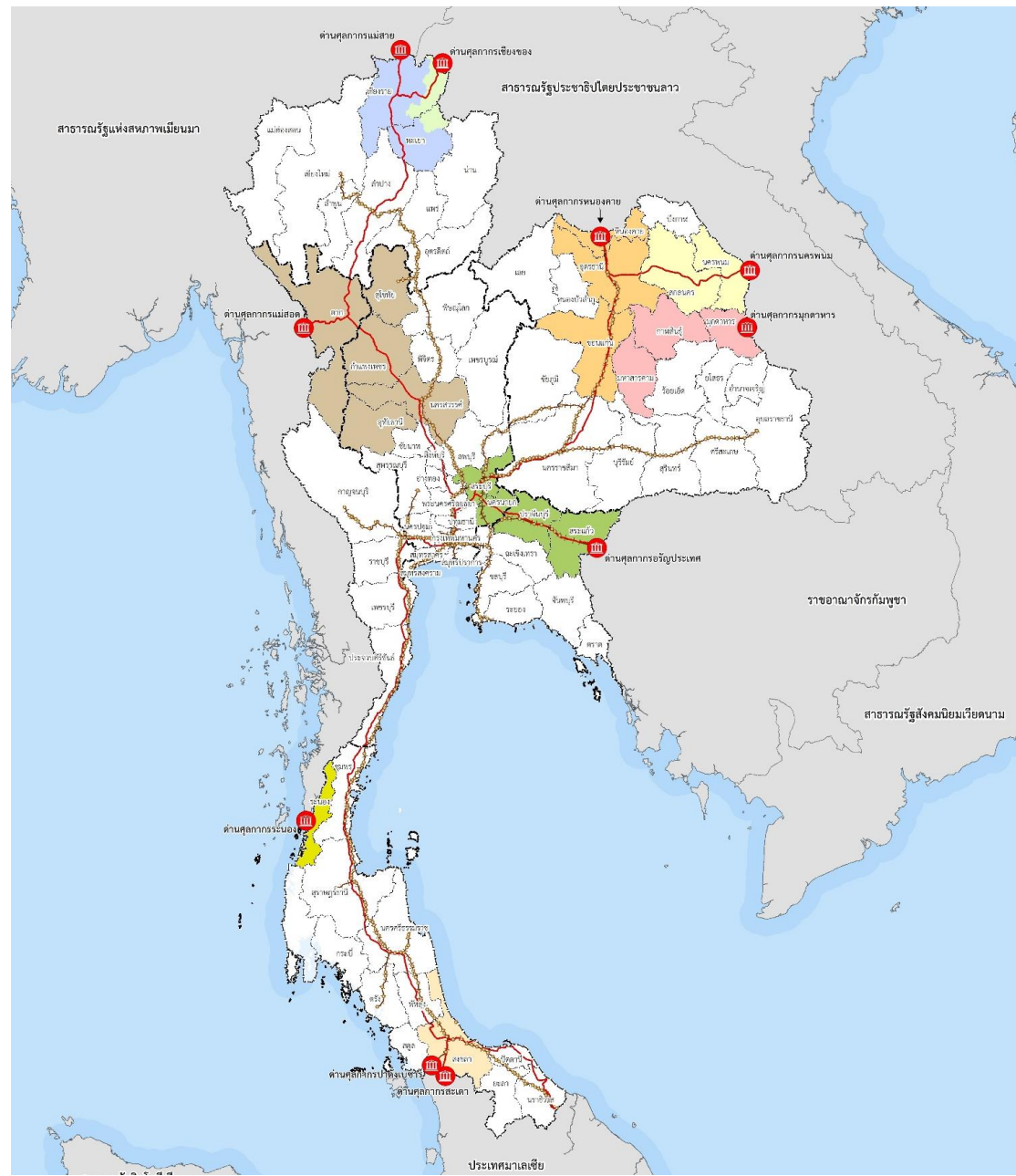
คำนวณคะแนนของแต่ละด้านศุลกากรในแต่ละพื้นที่
จัดอันดับด้านศุลกากรที่ได้คะแนนมากที่สุด (#1)–น้อยสุด (#3)

5

นำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ



ด้านศุลกากรที่มีศักยภาพ 1 แห่งในแต่ละพื้นที่
หารือร่วมกับ สศช. และผู้ทรงคุณวุฒิ



สำหรับการศึกษาในเชิงลึก ได้ดำเนินการศึกษาใน 5 พื้นที่ ภายใต้การรับผิดชอบของ 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

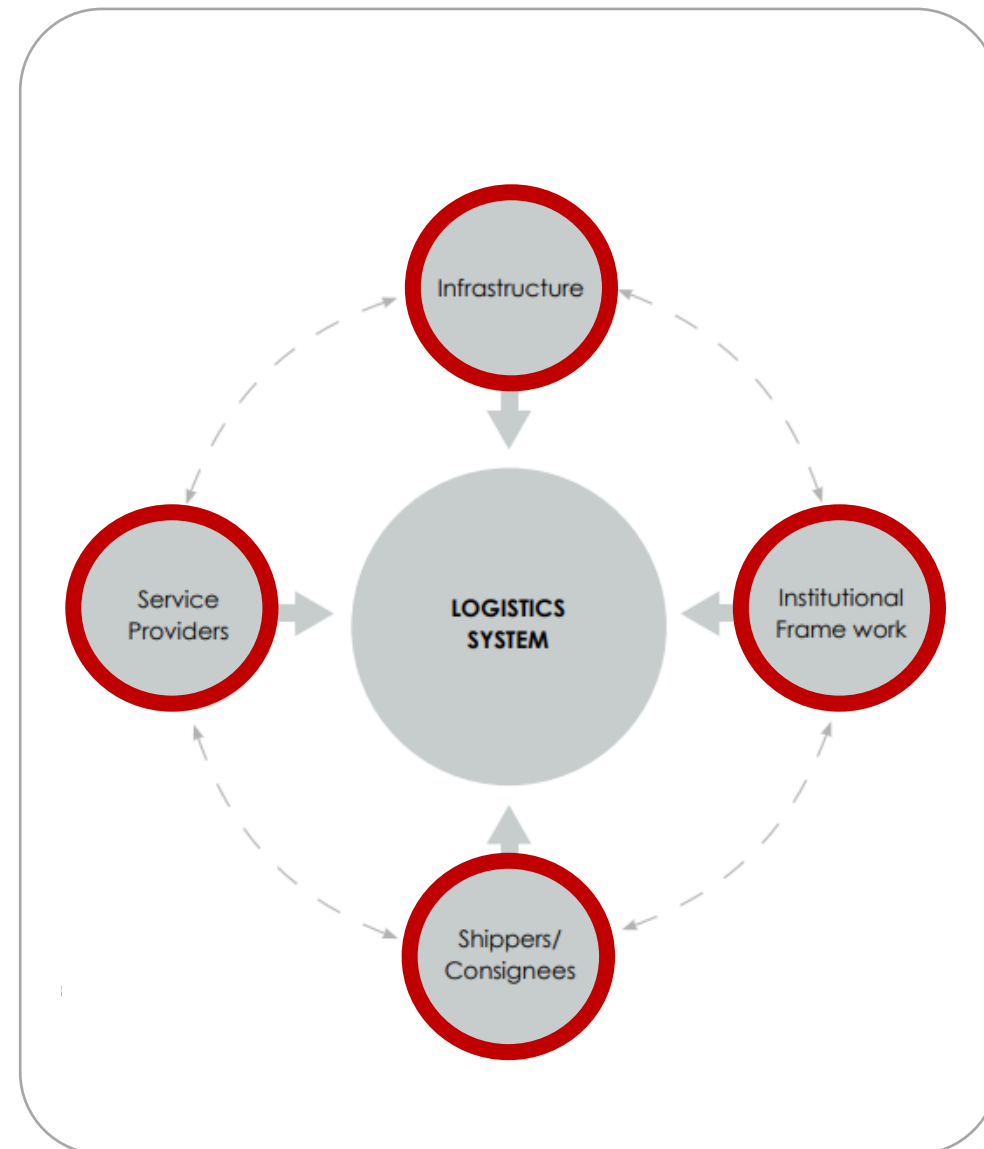


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



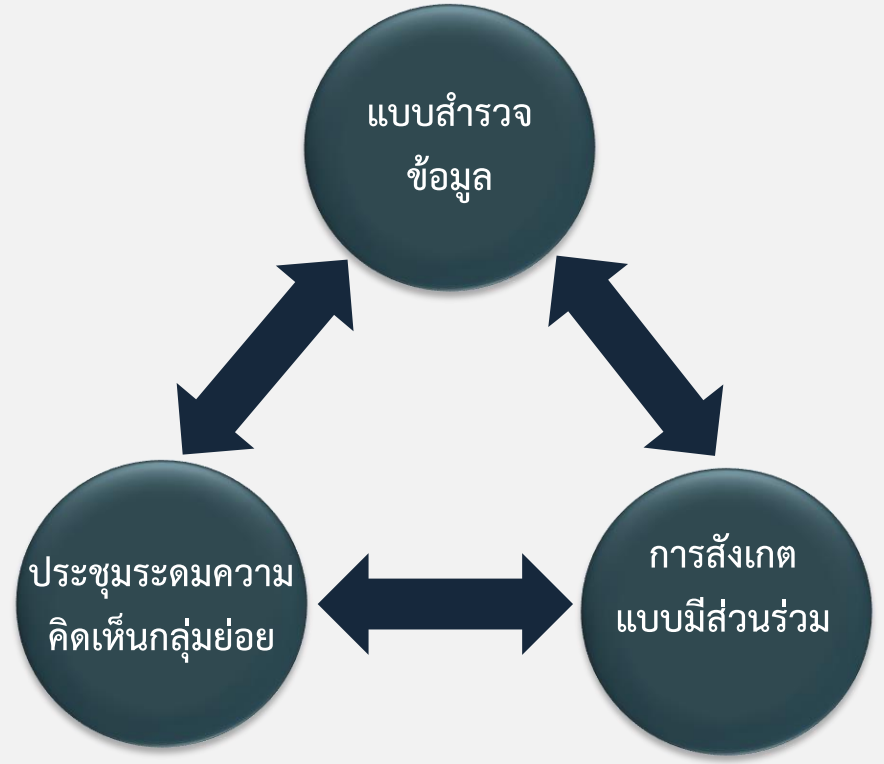
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

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



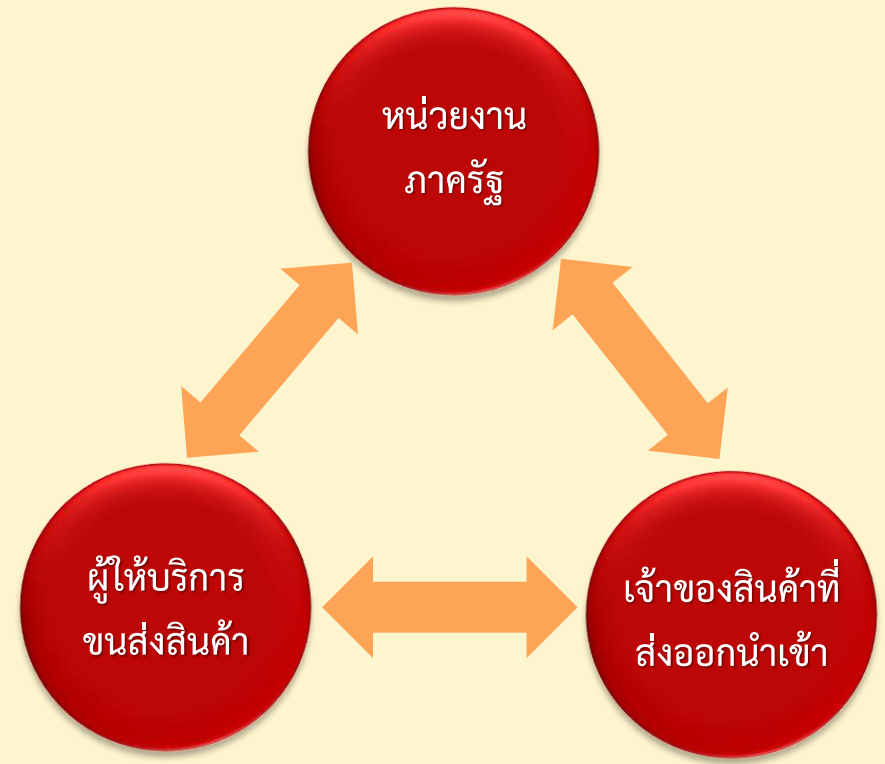
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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	✓	✓	✓	✓	✓

การสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย



การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

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

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
จังหวัดหนองคาย



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

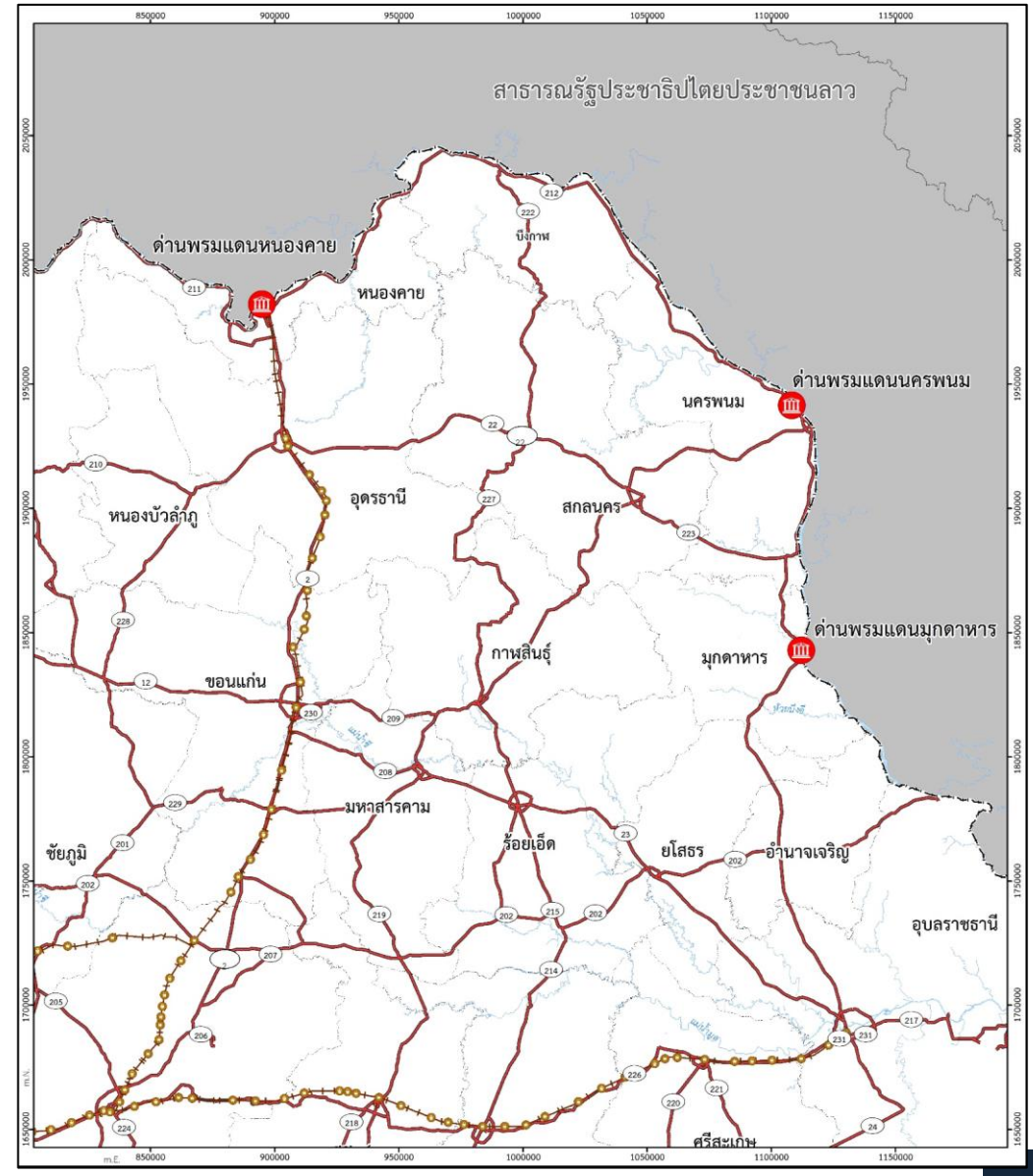
จุดผ่านแดนที่สำคัญ

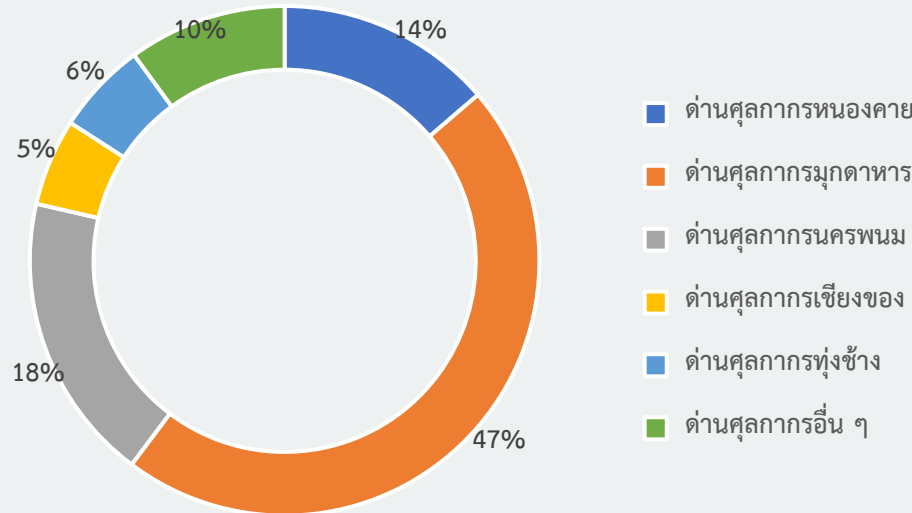
- (1) ด้านพรมแดนนครพนม
- (2) ด้านพรมแดนมุกดาหาร
- (3) ด้านพรมแดนหนองคาย



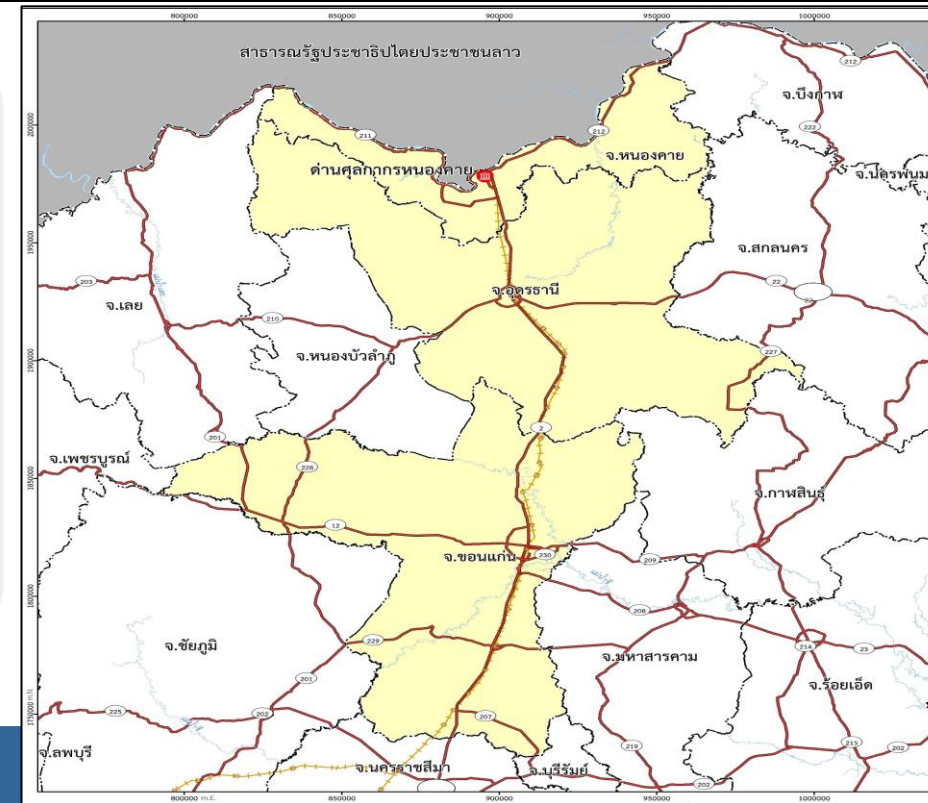
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

- (1) การพัฒนาโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 2 อุดรธานี-สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 (เลยถึงเมืองหนองคาย) ทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย-โพนพิสัย
- (2) สถานีรถไฟหนองคาย การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของโครงการและให้สิทธิเอกชนเป็นผู้ดำเนินการขนถ่ายสินค้าทางรางที่มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนเพื่อให้บริการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และจีน โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และจัดเตรียมพื้นที่เพื่อให้ศุลกากรติดตั้ง Mobile X Ray Inspection System
- (3) การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและยานกองเก็บตู้สินค้า ณ สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย โดยการพัฒนาศาสนานาทา เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้านระหว่างทางขนส่งทางรางและทางถนน และบริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้านรองรับการเดินทางรถไฟขนส่งสินค้านระหว่างไทย-ลาว-จีน
- (4) การก่อสร้างสะพานใหม่ที่เป็นสะพานเฉพาะสำหรับการเดินทางรถไฟเท่านั้น





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



การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (หนองคาย)

1

การก่อสร้างด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่

เพื่อให้มีขีดความสามารถการบริการที่เพิ่มขึ้น อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรอุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร

2

การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน

โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 2,100 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 35,000 บาท/ไร่/50 ปี)

ข้อสังเกต (หนองคาย)

1

พื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านศุลกากร มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

2

ผู้ประกอบการจำนวนมาก ที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่มีลักษณะในแบบซื้อมาขายไป (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า)

3

กิจการในพื้นที่ที่สำคัญและมีมูลค่าการค้ากับ สปป.ลาว มาก ได้แก่หนองคายกิจวัฒนา หนองคายศิริโรจน์ ชานนท์ วัสดุ เอ็นเอสเอ็มโกลบอลเทรด เอสเอสเคนำเข้าส่งออก เอส.ที.ศรีเชียงใหม่ เค.ซี.กรุ๊ป 25 อภิโชคมอเตอร์ เอ็มอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต 2018 เจริญชัยเทรดดิ้ง ทีแอนด์แอลคอมพิวเตอร์ สุขเมธหนองคาย พรพินิจเทรดดิ้ง หนองคายวิศิษฐ์ สยามจักรกลอินเตอร์เทรด หนองคายเกตเวย์ เด่นศิริเทรดดิ้ง นวเจริญอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต และทีแอลอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต เป็นต้น



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
สปป.ลาว





การลงทุน สปป.ลาว

1 การลงทุนในสาขาธุรกิจเป้าหมายที่รัฐให้การส่งเสริม (Promotional Investment)

โดยให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ได้แก่ (1) การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 1 ถึง 10 ปี (2) การยกเว้นการจ่ายค่าเช่าที่ดินให้รัฐบาลเป็นเวลา 3 ถึง 15 ปี (3) ยกเว้นอากรนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร อะไหล่ และยานพาหนะเพื่อมาใช้ในการผลิตสินค้า/บริการ (4) ยกเว้นอากรส่งออกสินค้า (5) อนุญาตให้นำคนต่างชาติเข้ามาทำงานเป็นช่างเทคนิค ผู้เชี่ยวชาญ และผู้จัดการได้ในกรณีที่ไม่สามารถหาคนลาวมาทำงานในโครงการลงทุนดังกล่าวได้ (6) อนุญาตให้เช่าที่จากรัฐบาล สปป.ลาว ได้ถึง 50 ปี (ปกติอนุญาตให้เช่าที่ได้ไม่เกิน 20 ปี) (7) อำนวยความสะดวกในการขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

2 เขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ดินสวยงามบ่อเต็น (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone)

ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนลาวกับมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ตั้งขึ้นในปี 2546 ลงทุน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ พื้นที่ 1,654 เฮกตา (ประมาณ 10,337 ไร่ 2 งาน) แขวงหลวงน้ำทา เอกชนจีนลงทุนถือหุ้นร้อยละ 100 โดยประเภทธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร โรงแรม สนามกอล์ฟ สถาบันการศึกษา ศูนย์สุขภาพ ศูนย์การค้าและธุรกิจ ศูนย์บันเทิง สถาบันการเงิน อสังหาริมทรัพย์ ไปรษณีย์และการสื่อสาร คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า

3 พื้นที่อุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ (Vientiane Industrial and Trade Area)

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2554 ลงทุน 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ พื้นที่ 110 เฮกตา (ประมาณ 687 ไร่ 2 งาน) นครหลวงเวียงจันทน์ รัฐบาลถือหุ้นร่วมกับนักธุรกิจไต้หวัน



4

พื้นที่พัฒนาไชยเชษฐา (Saysetha Development Zone)

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2553 ลงทุน 128 ล้านบาทหรือ 128 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 1,000 เฮกตา (ประมาณ 6,250 ไร่) นครหลวงเวียงจันทน์ รัฐบาลถือหุ้นร่วมกับนักธุรกิจจีนและ สปป.ลาว

5

เขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลสาบธาตุหลวง (Thatluang Lake Specific Economic Zone)

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2554 ลงทุน 1.6 พันล้านบาทหรือ 1.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 365 เฮกตา (ประมาณ 2,281 ไร่ 1 งาน) บริเวณนครหลวงเวียงจันทน์ นักธุรกิจจีนถือหุ้นทั้งหมด

6

เขตเศรษฐกิจจำเพาะลองถาน – เวียงจันทน์ (Longthanh – Vientiane Specific Economic Zone)

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ในปี 2555 มีการลงทุน 1 พันล้านบาทหรือ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 557.75 เฮกตา (ประมาณ 3,486 ไร่) บริเวณนครหลวงเวียงจันทน์ นักลงทุนเวียดนามถือหุ้นทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ สนามกอล์ฟ โรงแรมระดับบน ศูนย์ประชุม ศูนย์กีฬา ซูเปอร์มาร์เก็ต

7

เขตเศรษฐกิจจำเพาะดงโพสี (Dongphosy Specific Economic Zone)

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2555 ลงทุน 50 ล้านบาทหรือ 50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 53.94 เฮกตา (ประมาณ 338 ไร่) บริเวณนครหลวงเวียงจันทน์ นักลงทุนมาเลเซียถือหุ้นทั้งหมด

เขตและรัฐของ สปป.ลาว ที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

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

สปป. ลาว มีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมด ประกอบด้วยลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขา ทำให้ยากต่อการสร้างถนน อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ให้ความสนใจพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น

- ถนนหมายเลข 1 (R1) เชื่อมทางตอนเหนือของประเทศ เริ่มจากชายแดน สปป.ลาว ที่ติดกับจีน ผ่านแขวงพงสาตี แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง และเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 6 ในแขวงหัวพัน
- ถนนหมายเลข 2 (R2) เชื่อม สปป.ลาว กับเวียดนาม เป็นทางหลวงแขวงที่ต่อจากถนนหมายเลข 3 บริเวณแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงพงสาตี 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) ในแขวงพงสาตีทางตอนเหนือเชื่อมชายแดนจีน 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 ที่มุ่งสู่เมืองวินท์และฮาดินท์ 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 (เมืองสะเต็ริงตริ้ง) ระยะทาง 1,363 กิโลเมตร

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 รับฝากสินค้าข้ามแดน และผ่านแดน 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 ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงคำม่วนทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก 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 ของพื้นที่จังหวัดหนองคาย

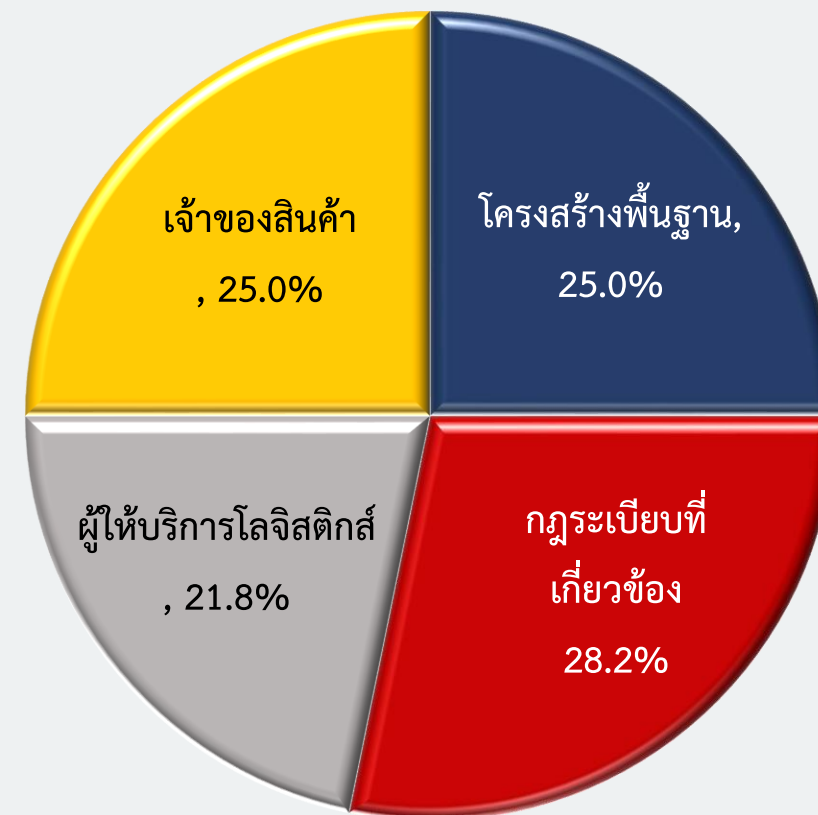


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 14 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 1 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 8 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

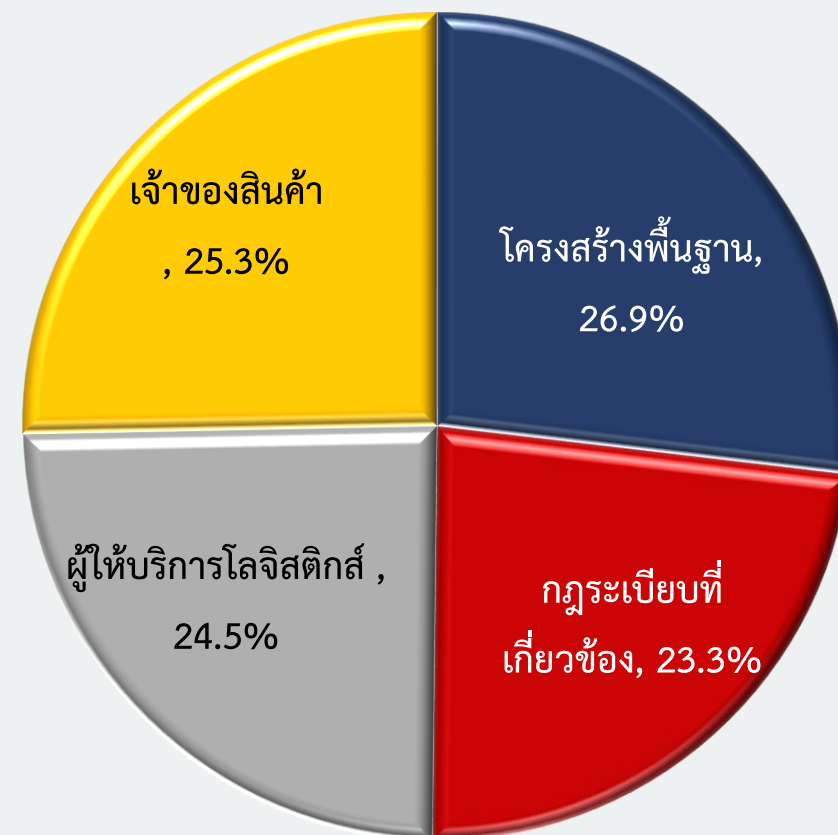


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 65 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 46 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 19 ราย

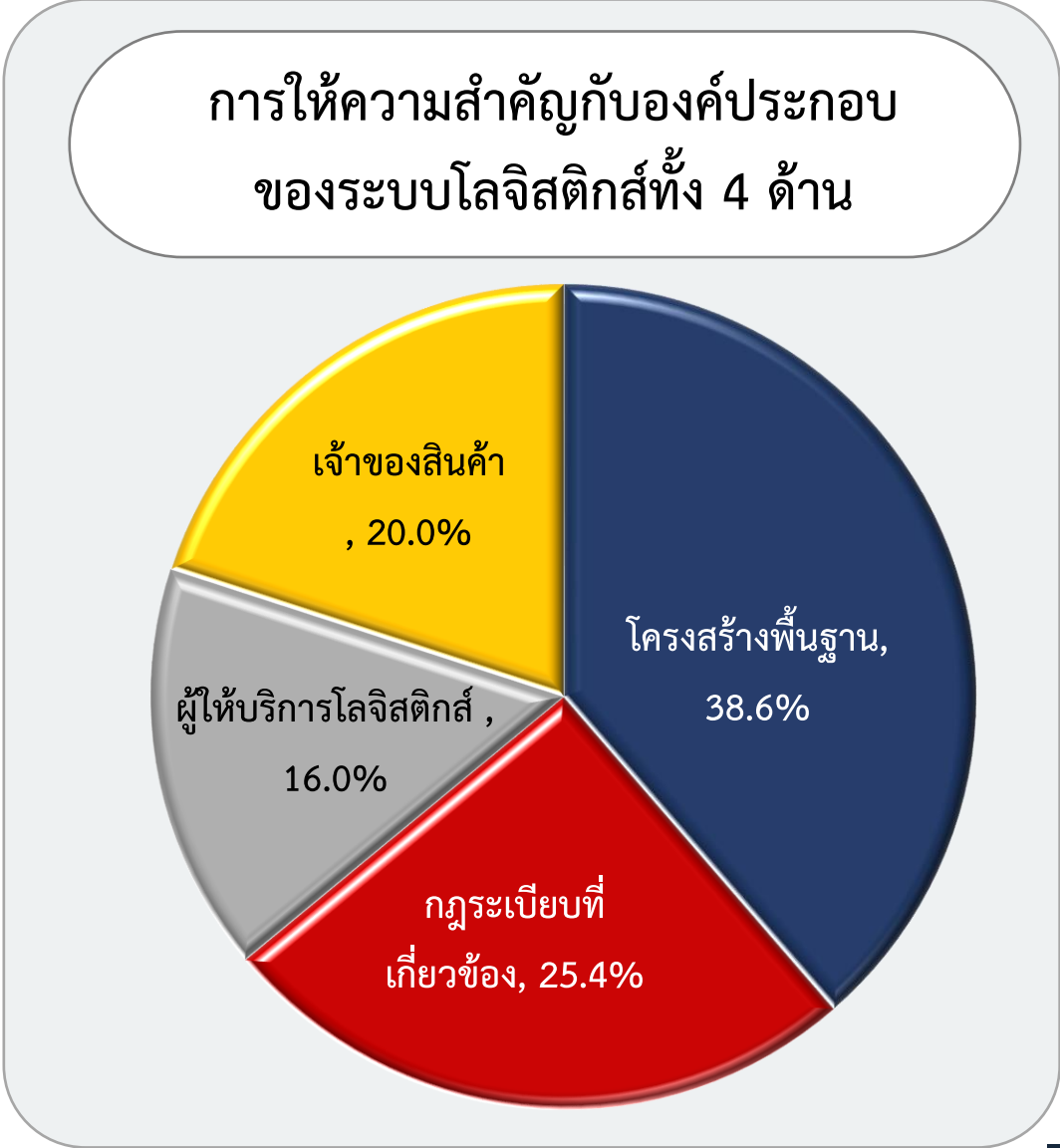
การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น พนักงานขับรถขนส่งสินค้า
จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า 40 ราย

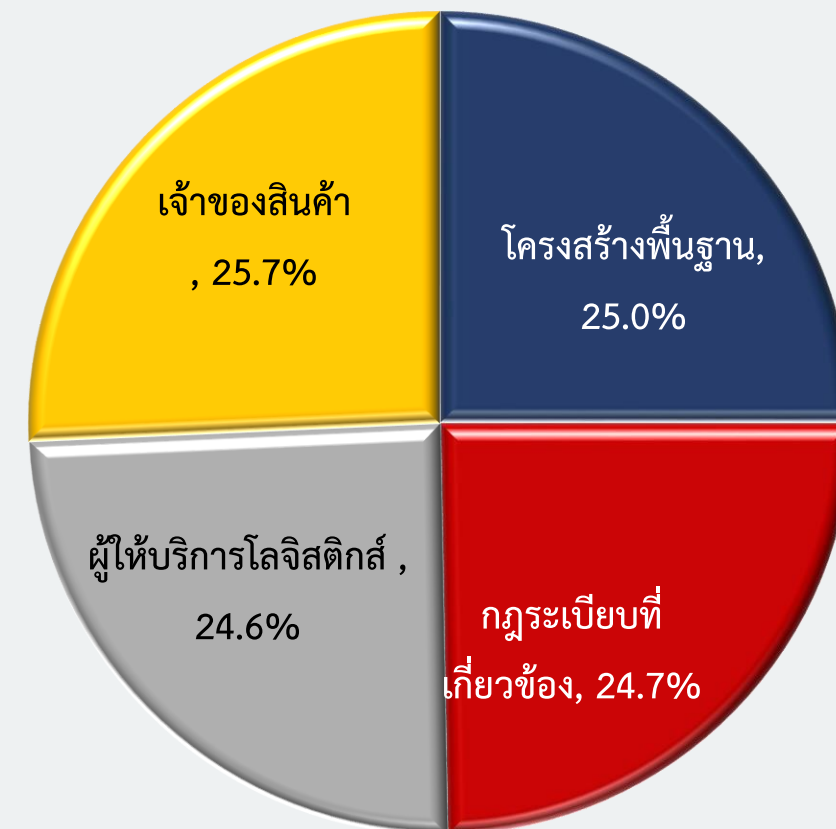


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 14 ราย

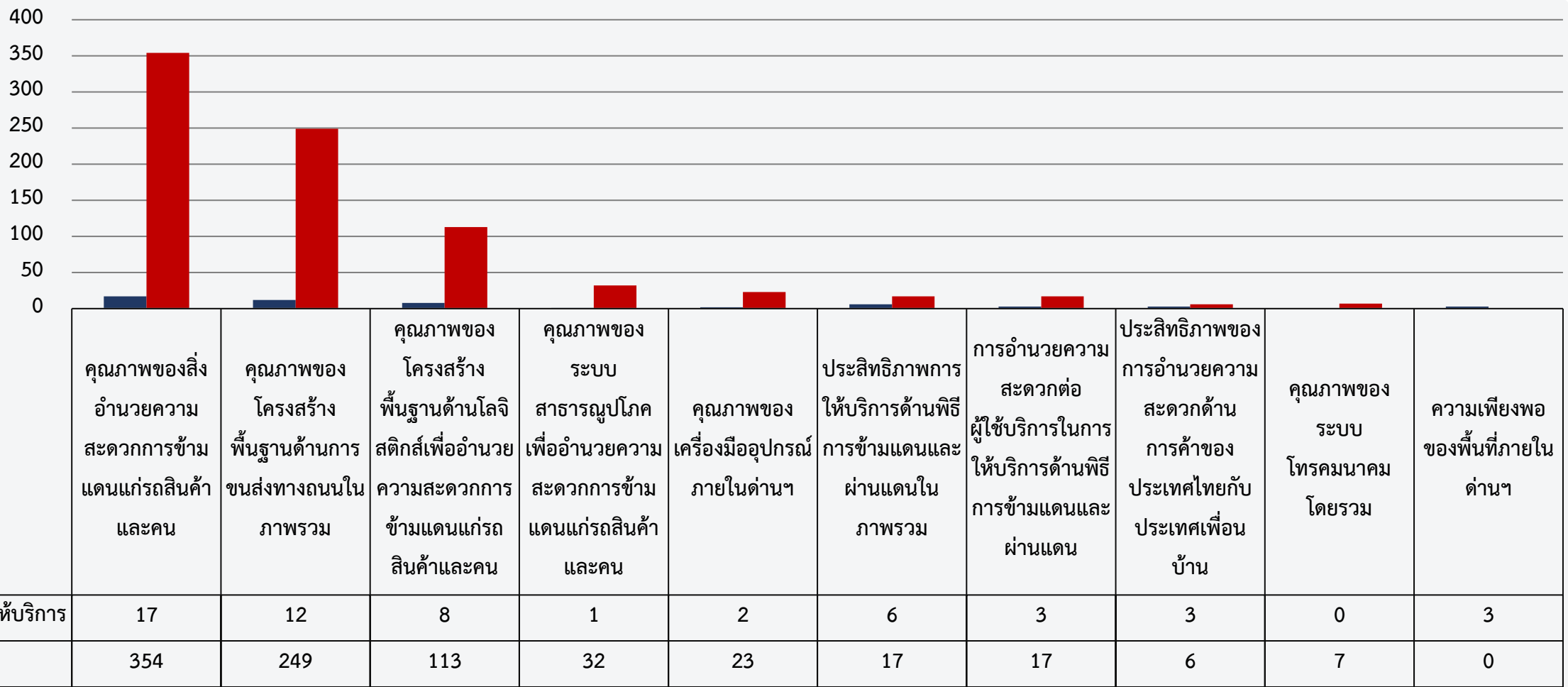
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 14 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.705	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.252	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้วและยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.226	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.024	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.052	แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก แต่ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสิน้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่สามารถอำนวยความสะดวกได้ตามที่คาดหวัง

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





จบการนำเสนอ

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

บริบทที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการ
โลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่
และปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้า
ของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มี
กิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัด

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการ
พื้นที่ชายแดน

