



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

๑

เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ

๒

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

๓

เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย



แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ความสะดวกการค้าชายแดน



แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำ-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าชายแดนมีสภาพคล่องขึ้น 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



การสังเคราะห์ได้ผลเป็น 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

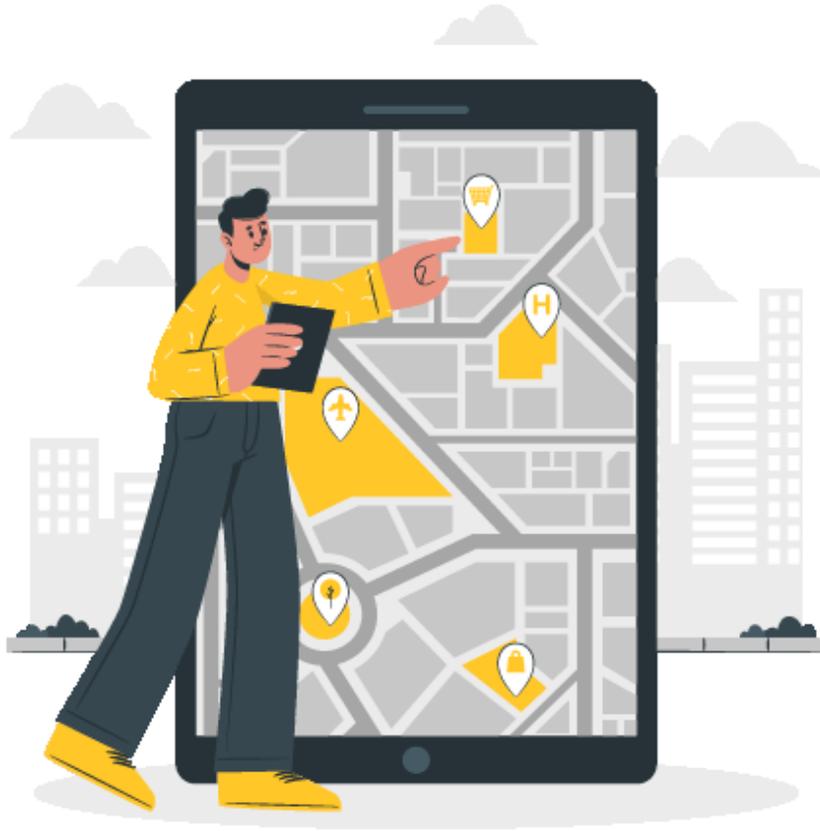
รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่าน การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน

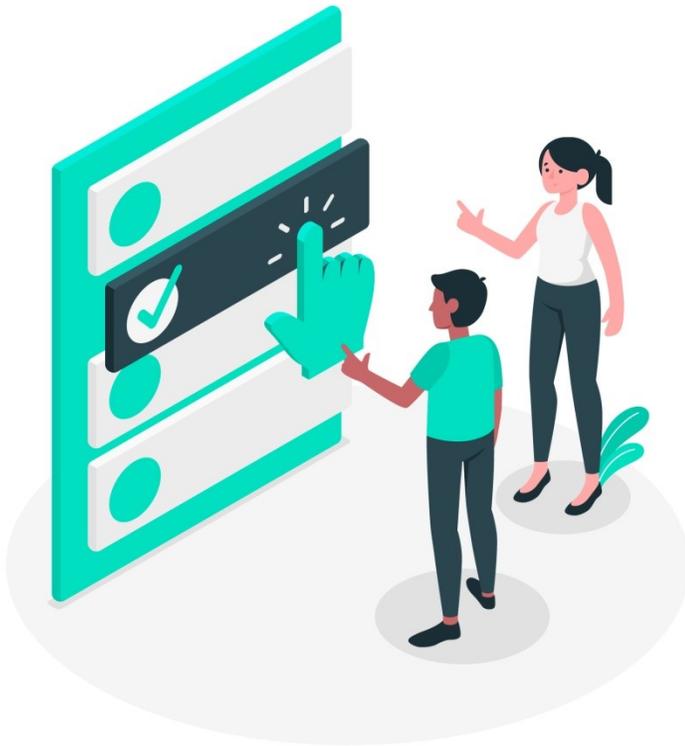




การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ



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

เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐและภาคธุรกิจในพื้นที่

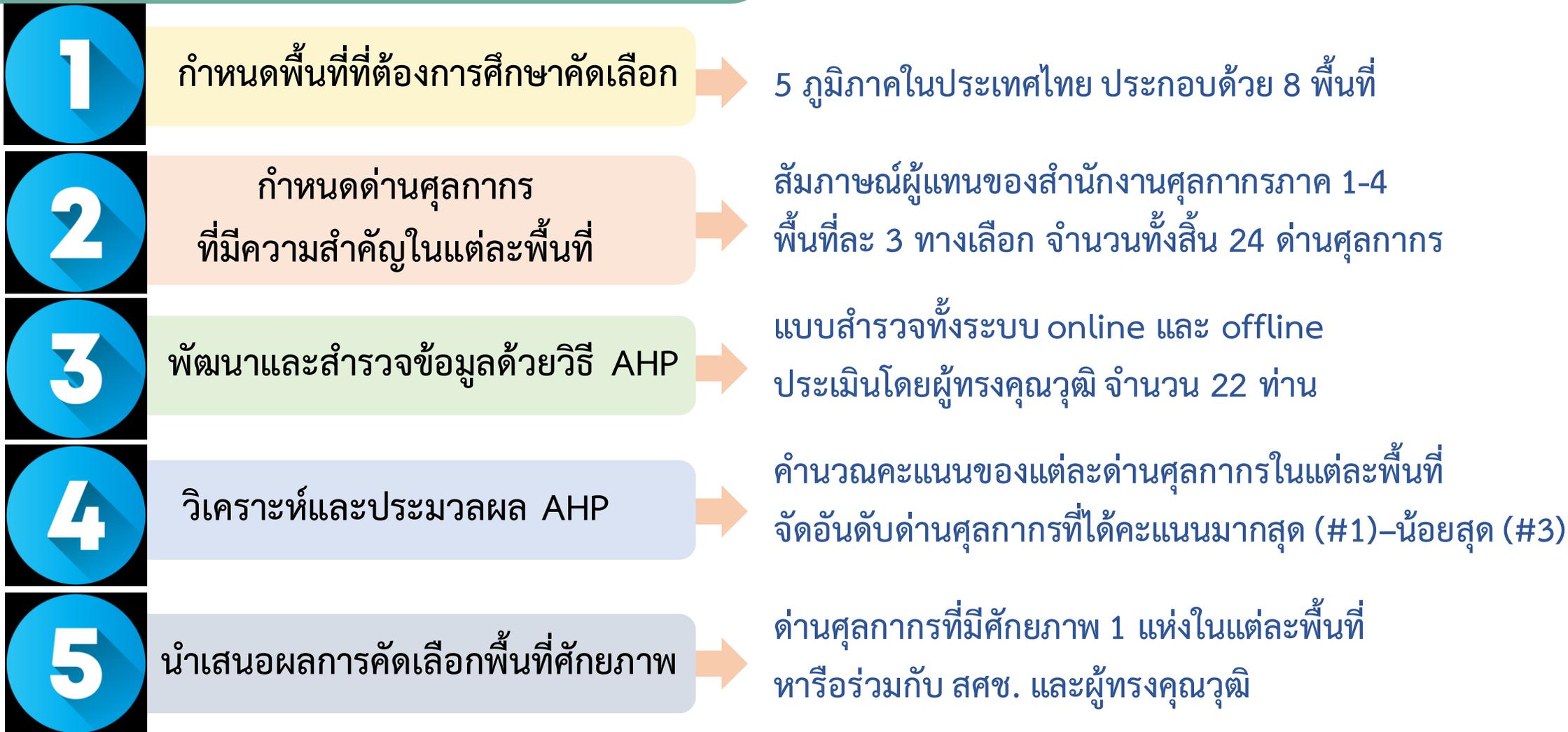
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง

พิจารณาจากการเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งหลายรูปแบบและมีความสามารถในการรองรับสินค้า อาทิ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งจากแหล่งผลิต เป็นต้น

เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ

พิจารณาจากการมีแผนยุทธศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่รองรับ

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ



สำหรับการศึกษาในเชิงลึก
ได้ดำเนินการศึกษาใน
5 พื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบ
ของ 10 ด้านอุตสาหกรรม

- 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

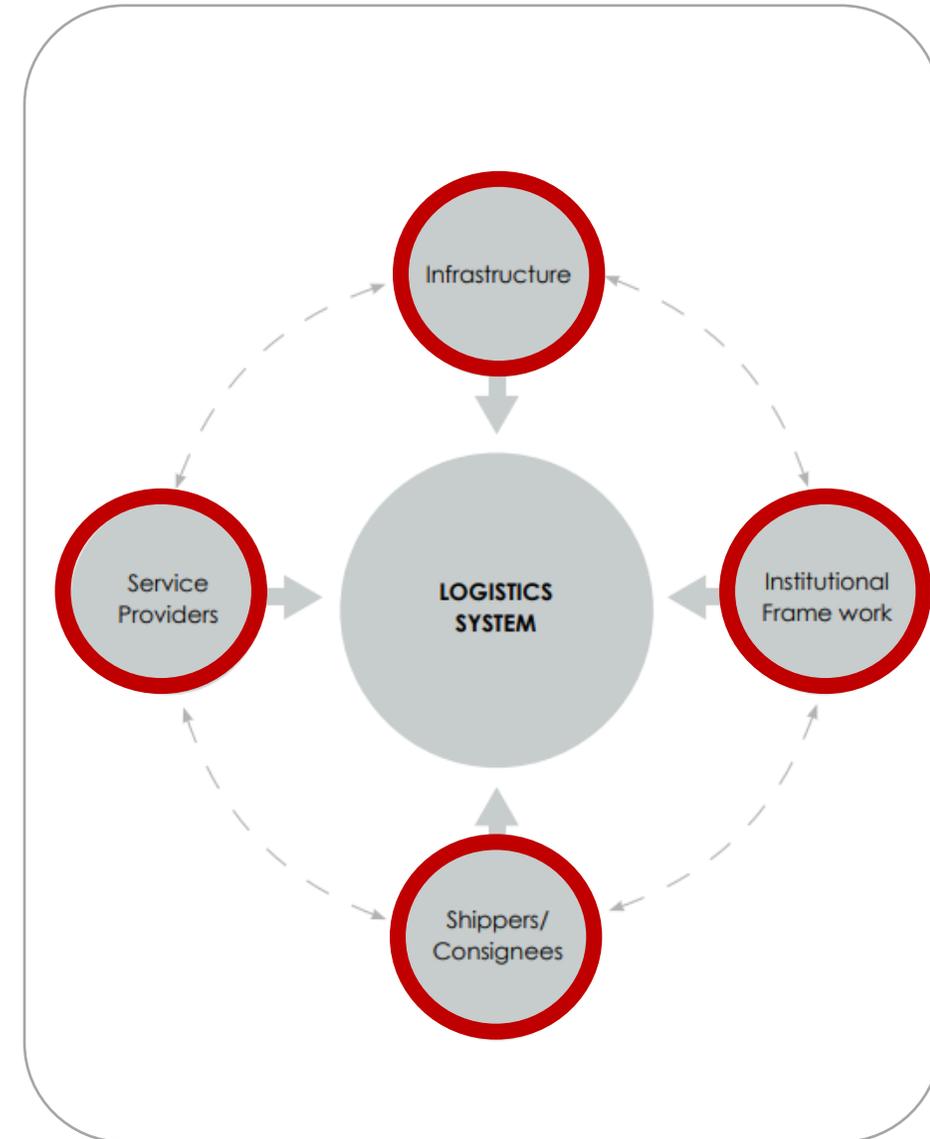


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



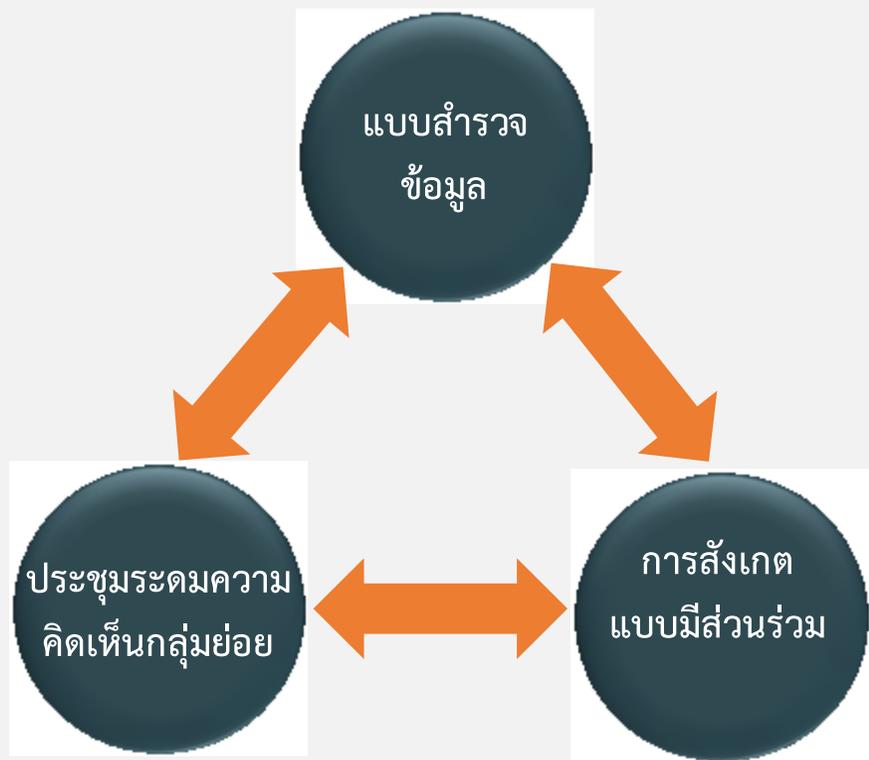
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- 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



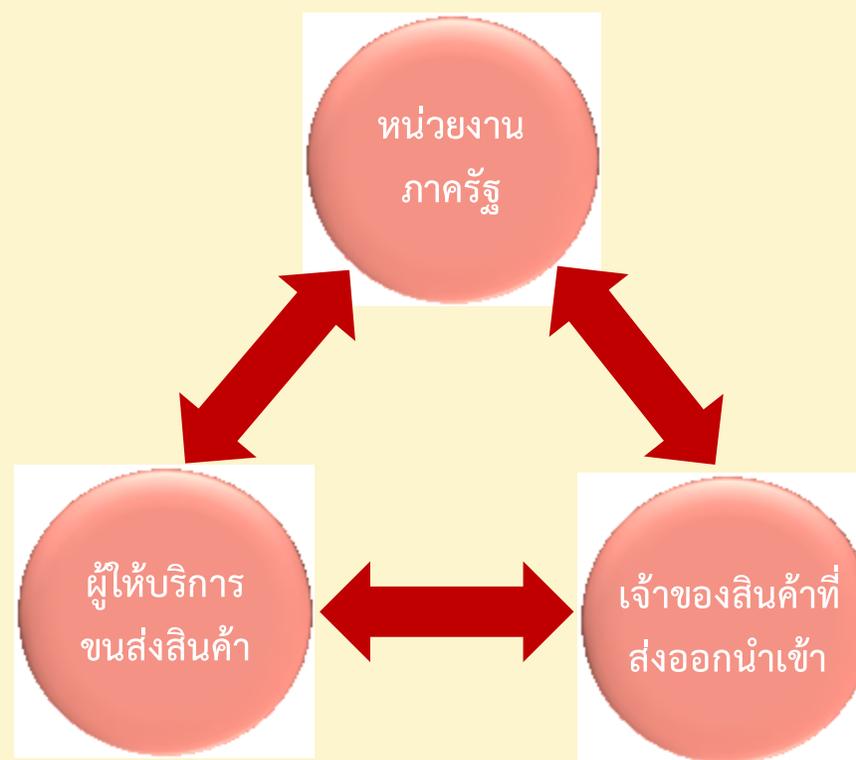
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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	✓	✓	✓	✓	✓



สำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างวันที่ 3-6 ตุลาคม 2565

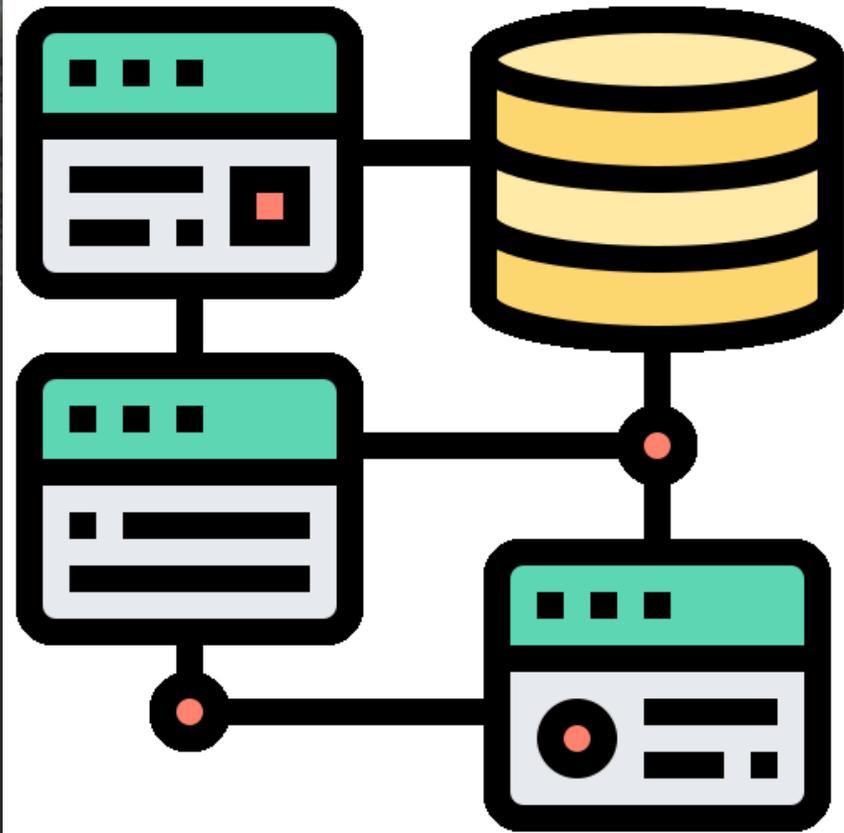


การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

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

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

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



แนวทางการประเมินประสิทธิภาพ



การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro level)** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (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)

มิติการประเมินตามกรอบ CPMM

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

มิติการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

- 1) ตัวชี้วัดระดับมหภาคและระดับนานาชาติ
- 2) ตัวชี้วัดระดับจุลภาค

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)

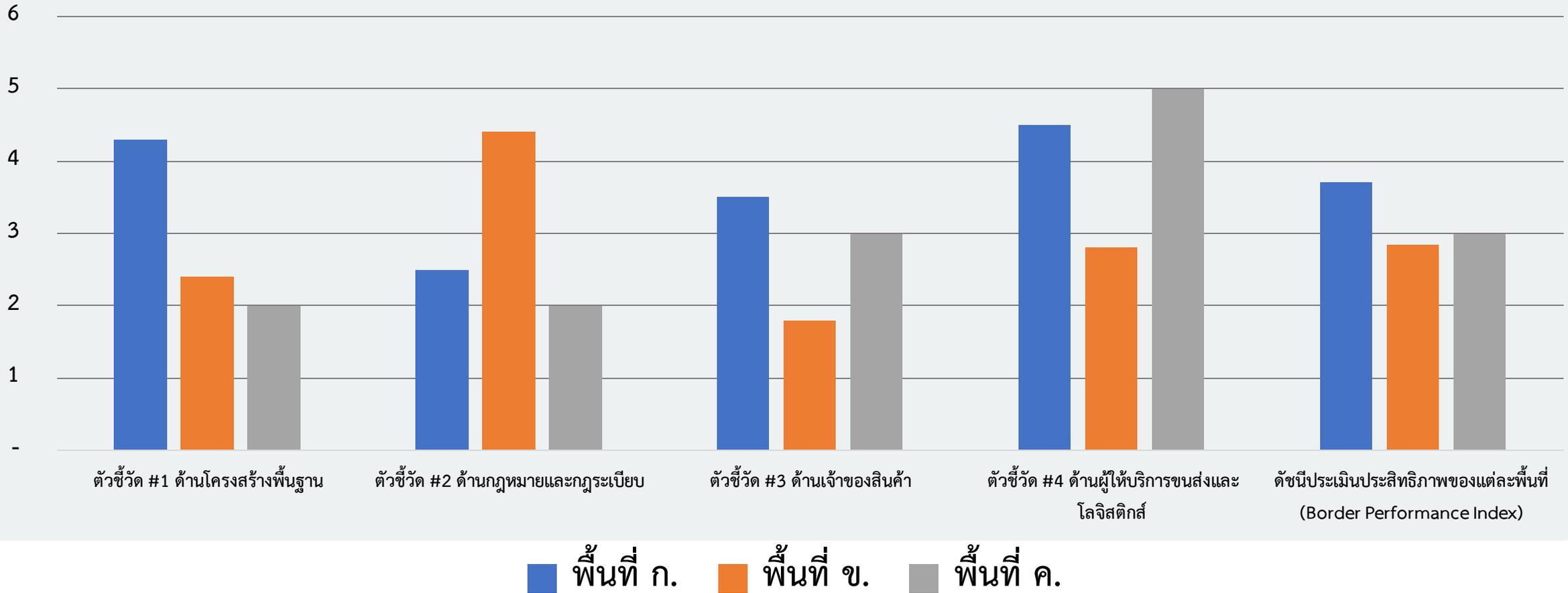


ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro)

ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่
และภาพรวมสำหรับประเทศไทย
(Border Performance Index)



ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่



การจัดทำแนวทางการพัฒนา

ตัวชี้วัด	กรอบแนวคิด	แนวทางการพัฒนา
ระดับที่ 1 (Micro)	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)	<ul style="list-style-type: none">กำหนดปัจจัยหรือประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์การเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะของพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่
ระดับที่ 2 (Meso)	ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none">กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) การพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนของประเทศ ใน 4 มิติ
ระดับที่ 3 (Macro)	Border Trade Index	<ul style="list-style-type: none">การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน เป้าหมาย และตัวชี้วัดกรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการค้าชายแดนแนวทางการประเมินและติดตามผลด้านประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ

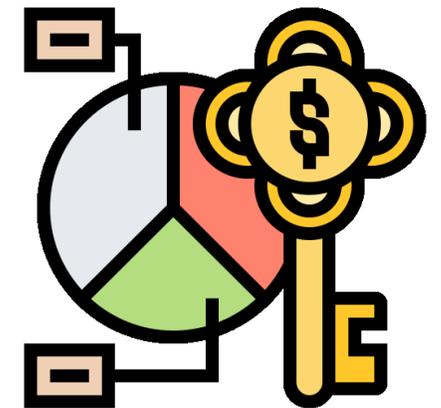


การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการให้ข้อมูล

- เพื่อให้การดำเนินการของ สศช. เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- ที่ปรึกษาจะกำหนดบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องข้องในการนำเข้าข้อมูลตัวชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
- สามารถทำการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนา (Key Success Factors)

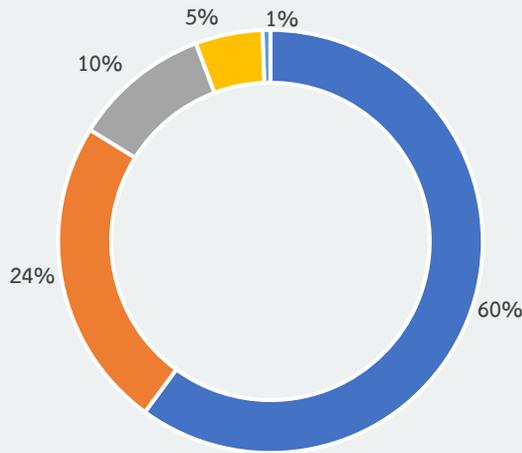
- การมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ในการสนับสนุนด้านข้อมูลสำหรับประเมินประสิทธิภาพด้านฯ ในประเทศไทย
- การจัดทำระบบฐานข้อมูลการประเมินอย่างต่อเนื่อง ประจำปีทุก 2 ปี





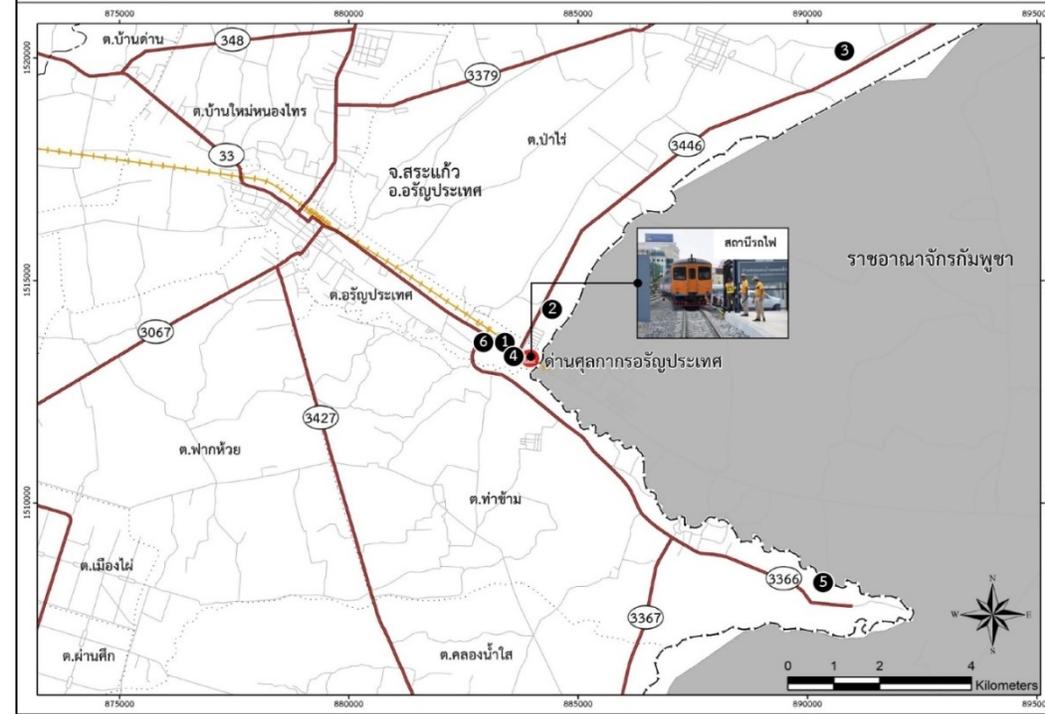
ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
จังหวัดสระแก้ว





สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและกัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

- ด้านศุลกากรอรัญประเทศ
- ด้านศุลกากรคลองใหญ่
- ด้านศุลกากรจันทบุรี
- ด้านศุลกากรช่องจอม
- ด้านศุลกากรช่องสะงำ



มูลค่านำเข้าเฉลี่ย ๒๕,๑๒๕ ล้านบาท

สินค้านำเข้าสำคัญ

- (๑) พืชผัก (มันสำปะหลัง รากสามสิบ)
- (๒) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม
- (๓) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
- (๔) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า
- (๕) ทองแดงและของทำด้วยทองแดง

มูลค่าส่งออกเฉลี่ย ๑๘,๖๒๑ ล้านบาท

สินค้าส่งออกสำคัญ

- (๑) ยานบก และอุปกรณ์ประกอบ
- (๒) เครื่องจักร เครื่องใช้กล บอยเลอร์
- (๓) เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู
- (๔) เชื้อเพลิง (ก๊าซปิโตรเลียม ก๊าซไฮโดรคาร์บอน อื่น ๆ และพลังงานไฟฟ้า)
- (๕) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (จังหวัดสระแก้ว)

การพัฒนาโครงข่ายถนน

การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองทางหลวง 2089 เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านและในตัวเมืองอรัญประเทศ การก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวง 33 และการพัฒนาทางหลวงอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน/สตึงบท)

การพัฒนาโครงข่ายทางราง

สถานีรถไฟอรัญประเทศและสถานีรถไฟคลองลึก โดยสถานีรถไฟคลองลึกเป็นสถานีพรมแดนของไทยและมีทางรถไฟเชื่อมไปยังเมืองปอยเปต และจะเชื่อมไปยังสถานีรถไฟปอยเปต สถานีรถไฟกรุงพนมเปญ และท่าเรือสีหนุวิลล์



ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
ที่กำหนดให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับด่านปอยเปต
จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (จังหวัดสระแก้ว)

๑

ด้านศุลกากรอรัญประเทศและด่านพรมแดนคลองลึก

มีการปรับปรุงด่านพรมแดนคลองลึก และพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ ณ บ้านป่าไร่ และบ้านหนองเอี่ยน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากขึ้น ในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการเอ็กซ์เรย์สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวาง

๒

การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน

โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 32,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 225,000 บาท/ไร่/50 ปี

๓

การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว

ด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 660.6 ไร่ มีระบบสาธารณูปโภคและจัดแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชย์กรรม นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อสังเกต (จังหวัดสระแก้ว)

๑

พื้นที่อำเภออรัญประเทศและอำเภอวัฒนานครยังเป็นที่ตั้งของกิจการผลิตเชิงอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดสระแก้ว เช่น โรงงานผลิตภัณฑ้มันสำปะหลัง โรงงานผลิตน้ำตาล เป็นต้น ทำให้อำเภออรัญประเทศมีศักยภาพมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญของไทย

๒

ผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภออรัญประเทศที่ทำการค้ากับกัมพูชาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับกัมพูชา (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า)

๓

กิจการในอำเภออรัญประเทศรายสำคัญที่ทำการค้ากัมพูชามาก ได้แก่ สยามขแมร์ค้าส่ง, กอบธนาเดช, ชัยรุ่งเรืองกิจ, สหสันติซัพพลาย, ธนวัฒน์การค้า, บีโพร, เอสซีไอเม็ก, ชันไซน์อินเตอร์เทรด, พรชญานันท์, ณ ชนกนันท์, วศิน 2550, ณัฐมลเซอร์วิส, เกียรติคุณอินเตอร์เทรด, อรัญคอนเน็คชั่นอิมพอร์ตเอ็กพอร์ต และทวิพรพีซไร้ เป็นต้น



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
ประเทศกัมพูชา



รัฐบาลจีนมีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบาย BRI

1 การก่อสร้างทางด่วน 4 ช่องจราจร

ระหว่างกรุงพนมเปญ กับจังหวัดสีหนุวิลล์ ระยะทาง 190 กิโลเมตร โดยใช้การลงทุนระหว่างภาครัฐกัมพูชาและเอกชนของประเทศจีน โดย China Road and Bridge Corporation แบบ Built – Operate – Transfer (BOT)



ทางด่วนสายแรกของประเทศกัมพูชาที่เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญ
กับจังหวัดสีหนุวิลล์ ที่ได้รับการสนับสนุนจากจีน

2 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติเสียมเรียบแห่งใหม่

มีเงินลงทุน 880 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และก่อสร้างโดยกิจการ Angkor International Airport Investment (Cambodia)
รัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 7 ล้านคนต่อปีในปี 2566 และเพิ่มเป็น 10 ล้านคนต่อปีในปี 2573

3 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญแห่งใหม่

ใช้เงินลงทุน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนของจีน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ผ่านการร่วมลงทุนของจีนโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศจีน (China Development Bank)

จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- 1) จังหวัดเกาะกง (เมืองปอยเปต) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตราด (อำเภอคลองใหญ่)
- 2) จังหวัดโพธิสัตว์ อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตราด (ปัจจุบันยังไม่มีด่านถาวร)
- 3) จังหวัดไพลิน (เมืองกรงไพลิน) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดจันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน)
- 4) จังหวัดพระตะบอง (เมืองพนมพริก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดจันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน)
- 5) จังหวัดบันเตียเมียนเจย (เมืองปอยเปต) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ)
- 6) จังหวัดอุดรเมียนเจีย (เมืองสำโรง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสุรินทร์ (อำเภอกาบเชิง)
- 7) จังหวัดพระวิหาร (เมืองอันลองเวง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดศีร์ษะเกษ (อำเภอภูสิงห์)

โดยพื้นที่ชายแดนของประเทศกัมพูชาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมากและมีพรมแดนติดกับประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ด่าน
พรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย และรองลงมา ได้แก่ ด่านพรมแดนเกาะกง ตามลำดับ

การพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ (กัมพูชา)

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2548 สภาการพัฒนาแห่งกัมพูชา (Council for Development of Cambodia - CDC) โดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งกัมพูชา (Cambodia Special Economic Zone Board - CSEZB) ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone - SEZ) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รวบรวมนิคมอุตสาหกรรม กิจกรรมการผลิตเชิงอุตสาหกรรม และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมบริการ เขตปลอดอากร บริการโลจิสติกส์ แหล่งที่อยู่อาศัยและท่องเที่ยวที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ความปลอดภัย และแรงงาน

เมื่อเทียบกับพื้นที่รอบนอกมาไว้ในบริเวณเดียวกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ SEZ ตั้งอยู่บริเวณไม่เกิน 20 กิโลเมตรจากพรมแดนฝั่งประเทศเวียดนามและไทย โดยโครงการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม (Qualified Investment Project – QIP) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลาไม่เกิน 9 ปี และหักค่าเสื่อมราคาได้ร้อยละ 40 ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ และได้รับยกเว้นการเก็บอากรขาออก เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดของกัมพูชาและพื้นที่ต่อเนื่องที่อยู่ติดกับพรมแดนไทย ดังนี้

- 1) H.K.T.SEZ ขนาดพื้นที่ 345 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท H.K.T.Special Economic Zone
- 2) Neang Kok Koh Kong SEZ ขนาดพื้นที่ 335.43 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดเกาะกง บริหารงานโดยบริษัท Koh Kong SEZ
- 3) Pot Pet O'Neang SEZ ขนาดพื้นที่ 467 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริหารงานโดยบริษัท Chhay Chhay Investment
- 4) Sanco Poi Pet SEZ ขนาดพื้นที่ 66.5 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริหารงานโดยบริษัท Sanco Cambo Investment Group
- 5) Sihanoukville SEZ ขนาดพื้นที่ 1,688 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท Sihanoukville Special Economic Zone
- 6) Sihanoukville SEZ 1 ขนาดพื้นที่ 178 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท Cambodia International Investment Development Group
- 7) Sihanoukville Port SEZ ขนาดพื้นที่ 70 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดย Sihanoukville Port SEZ



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า (กัมพูชา)

ศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า ลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Dry Port)

โดยจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้านักตั้งอยู่ในจังหวัดที่เป็นจุดผ่านที่สำคัญ ได้แก่

- (1) ด่าน Bavet ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Moc Bai ของเวียดนาม
- (2) ด่าน Trapeang Phlong ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Xamat ของเวียดนาม
- (3) ด่าน Lork, Preak Chak ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Ha Tien ของเวียดนาม
- (4) ด่าน Phnom Den ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Tinh Bien ของเวียดนาม
- (5) ด่าน Poi Pet ของกัมพูชา เชื่อมกับด่านอรัญประเทศของไทย

ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกพร้อมทั้งสินค้าของไทยนำสินค้าเข้ามาขนถ่าย ณ ลานวางกองสินค้า ท่าเรือบก หรือเขตเศรษฐกิจชายแดนของกัมพูชาที่จัดตั้งอยู่บริเวณชายแดนกัมพูชา (โดยมากจะตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนไม่เกิน 6 กิโลเมตร) เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกของกัมพูชาอีกทอดหนึ่งแล้วนำส่งไปยังจุดปลายทางภายในกัมพูชา โดยในกรณีของด่านพรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยเอกชนที่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 6 กิโลเมตรจากพรมแดน มีศูนย์ขนส่งสินค้าที่สำคัญ อาทิ Cambodia Diamond Transport, PVN Dry Port, K Cement Warehouse, Thong Hort Transport, Depo Tera, Ly UYKY Import Export, Chip Mong, Chanta Warehouse และโกดังสิ่งห้สยาม และด่านพรมแดนเกาะกง มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยเอกชน เช่น Neang Kok Dry Port ที่อยู่ในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง



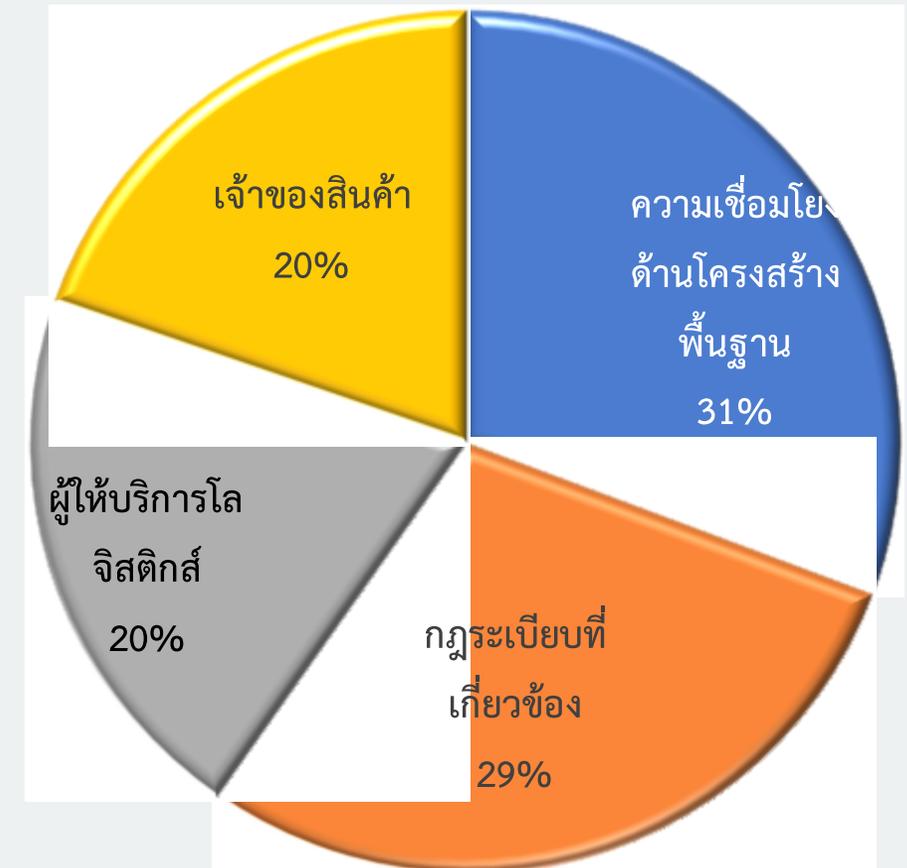
การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด้านอรัญประเทศ

ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น มีจำนวนทั้งสิ้น 55 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 5 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 9 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย
- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 2 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 38 ราย

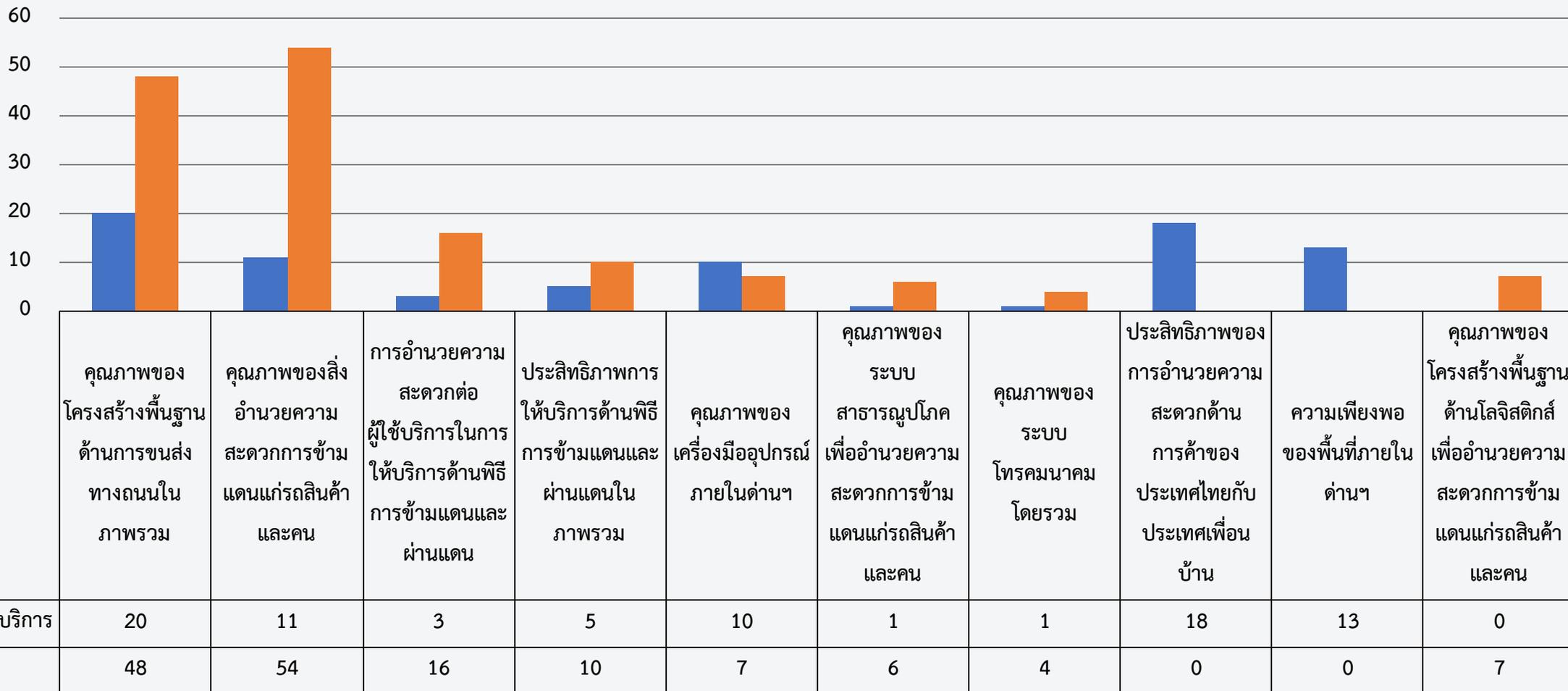
การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม ๒ คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	๐.๘๑๐	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๑.๒๗๙	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	๑.๖๖๗	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	-	ยังไม่ข้อมูลการประเมิน

ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม ๒ คะแนน)	ความหมาย
คะแนนรวมของพื้นที่	๑.๒๕๒	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





จบการนำเสนอ

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

- **บริบท**ที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน
- **ความพร้อมและความต้องการ** ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว **ปัญหาและอุปสรรค**ที่ผ่านมา
- **ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่น**ในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม
- **ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนา**ด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน
- **แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์**และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน



(ร่าง) กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

- มีทั้งกรอบแนวทางทั่วไป (General Policy Framework) ในภาพรวมของประเทศ และแนวทางเฉพาะสำหรับแต่ละพื้นที่ชายแดน (Specific Policy Framework) ที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของพื้นที่และบริบทของประเทศเพื่อนบ้าน
- ครอบคลุมเรื่อง (1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (2) การปรับกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติของไทย (3) การเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน (4) การพัฒนากิจกรรมการส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่เพื่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และ (6) การหากกลไกขับเคลื่อนที่เหมาะสม

Physical Infrastructure & Facility

Improvement of Regulation and Working Practice

International Trade & Logistics Relations

Trade & Investment Promotion

Human Capital

Driving Mechanism