



## 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 ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก การการค้าชายแดน



## แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)

### มิติที่ 1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Efficient transit regimes) ในขณะที่ต้นทุนการค้าจะราคาถูกลงและสามารถจัดส่งได้ตามเวลา

### มิติที่ 2 การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

ส่งผลให้เวลาการบริการเดินพิธีการศุลกากรลดลง การค้าขายมีสภาพคล่องขึ้น 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

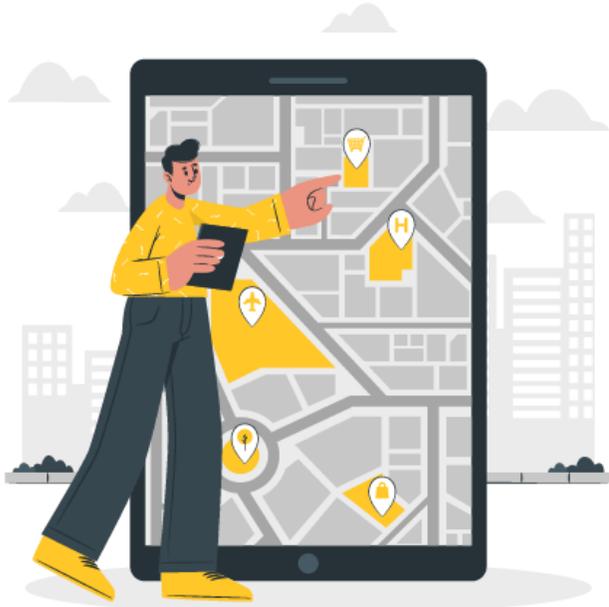
การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่าน การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs

7

การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

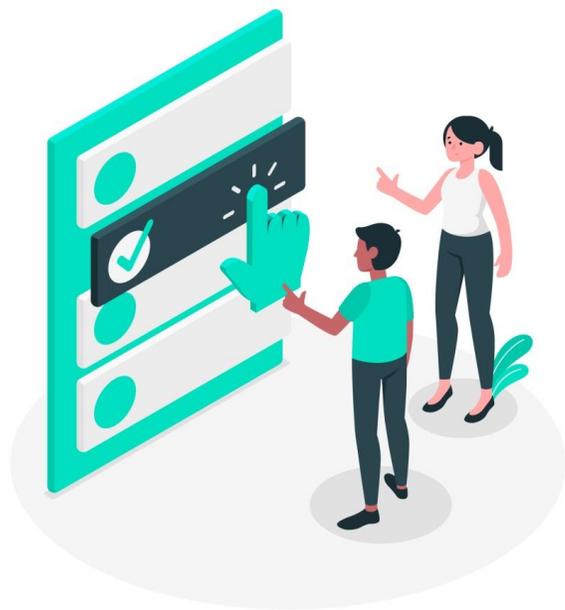
การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



## 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  
ภายใต้การรับผิดชอบ  
ของ 10 ด้านอุตสาหกรรม

- พื้นที่ #1 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 2 ด้านฯ ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรมเชิงของและด้านอุตสาหกรรมแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรมมุกดาหาร ด้านอุตสาหกรรมหนองคาย และด้านอุตสาหกรรมนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านอุตสาหกรรมแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านอุตสาหกรรม อัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรมสะเดา ด้านอุตสาหกรรมปาดังเบซาร์ และด้านอุตสาหกรรมระนอง

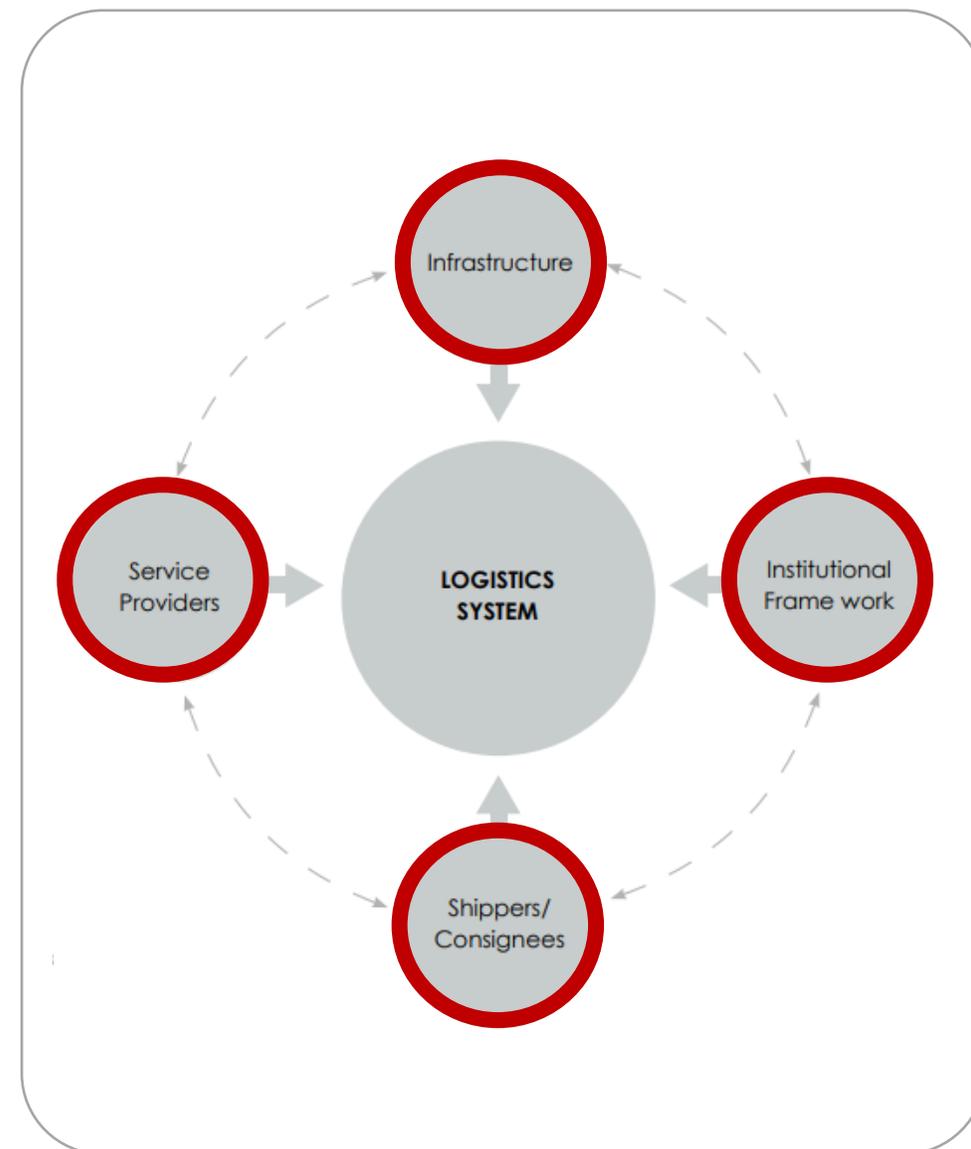


## แนวทางการศึกษาเชิงลึก



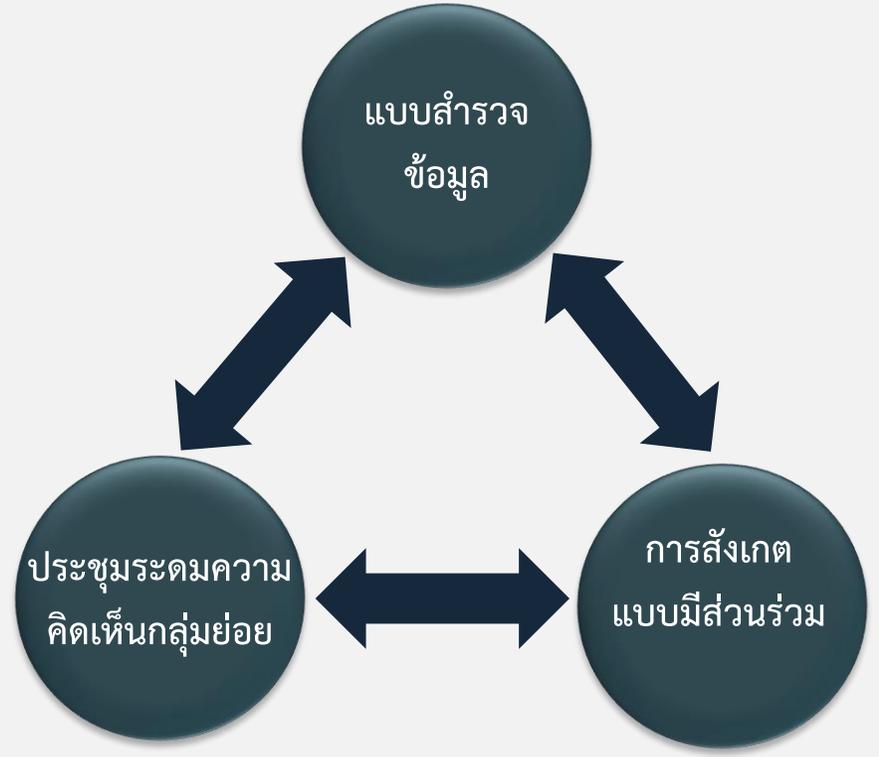
## แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

- 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



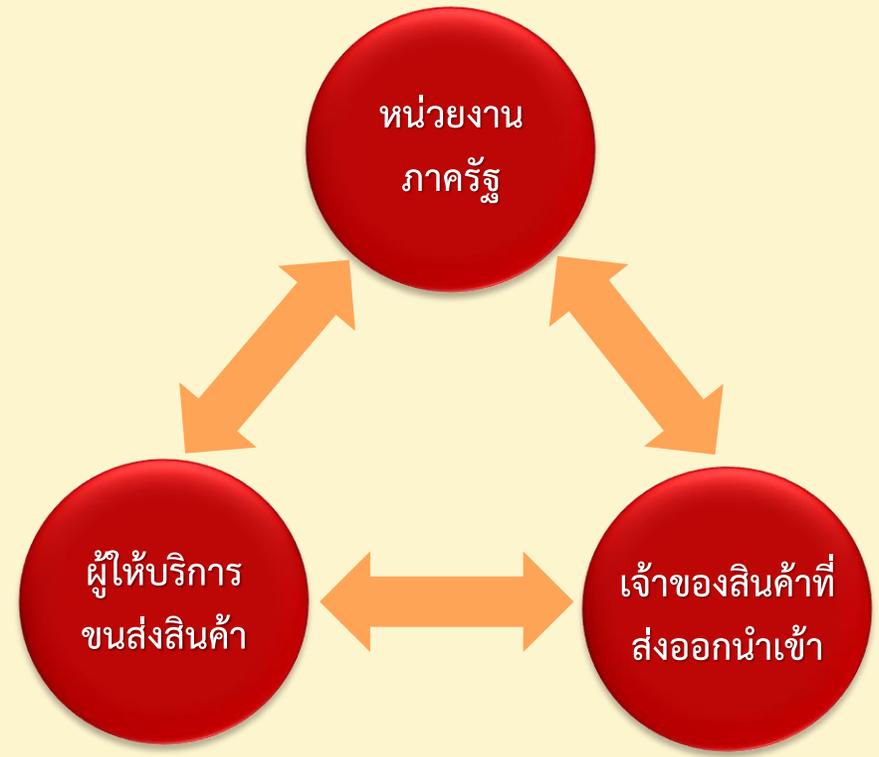
### การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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 10-13 ตุลาคม 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



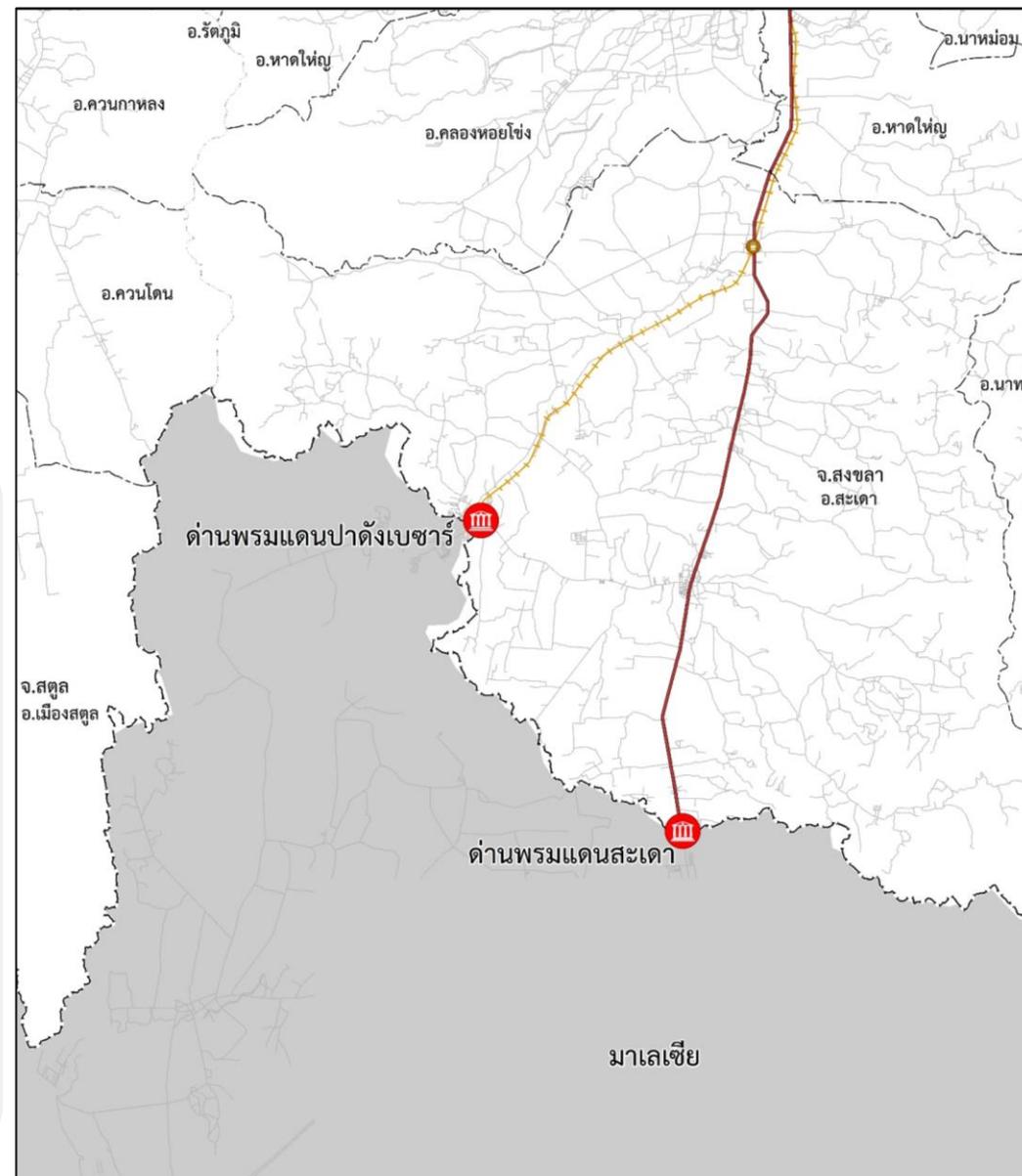
ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์  
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก  
จังหวัดสงขลา



## ภาคใต้

### จุดผ่านแดนที่สำคัญ

- (1) ด้านศุลกากรสะเดา
- (2) ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์



### โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

- 1) การพัฒนาโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงถนนแยกทางหลวงหมายเลข 4 และด้านสะเดาแห่งที่ 2 และโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษ (Motor Way) ระหว่างหาดใหญ่กับสะเดา
- 2) ทำอากาศยานหาดใหญ่ ดำเนินการโดยบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รองรับการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- 3) ทำเรือน้ำลึกสงขลา กรมธนารักษ์เป็นผู้พิจารณาให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาและให้บริการท่าเทียบเรือ อีกทั้งนำเครื่องมือและระบบมาใช้เพิ่มขีดความสามารถให้บริการท่าเรือ
- 4) การพัฒนาการขนส่งทางราง บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายยาวเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ไปยังย่านขนส่งสินค้าพหลโยธิน และ ICD ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด (ระยอง) และบริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายสั้นเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีบางกล่ำ สถานีชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) และสถานีกันตัง (ตรัง)

# การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (จังหวัดสงขลา)

1

## ด้านศุลกากรสะเดาและด้านพรมแดนสะเดา

มีการปรับปรุงด้านศุลกากรและด้านพรมแดนสะเดาให้มีพื้นที่รองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าข้ามแดน อีกทั้งในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการเอ็กซ์เรย์สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวาง

2

## ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์และด้านพรมแดนปาดังเบซาร์

เป็นพื้นที่รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรางข้ามแดนและผ่านแดน โดยในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการเอ็กซ์เรย์สินค้า

3

## ด้านศุลกากรบ้านประกอบและด้านพรมแดนบ้านประกอบ

เป็นพื้นที่รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนและผ่านแดน อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าที่ผ่านเข้าออกที่ด้านพรมแดนบ้านประกอบจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับด้านพรมแดนสะเดาและด้านพรมแดนปาดังเบซาร์

4

## การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน

โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 40,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 300,000 บาท/ไร่/50 ปี

5

## การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา

โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 629 ไร่ ซึ่งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไปเขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชย์กรรม และภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด้านพรมแดนสะเดาและด้านพรมแดนปาดังเบซาร์ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน เป็นต้น

## ข้อสังเกต (จังหวัดสงขลา)

1

พื้นที่อำเภอสะเดามีผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกมีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการของผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิต (Manufacturing Firm) โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตสินค้ายางพารา และมีบางส่วนเป็นผู้ประกอบการ Trading Firm

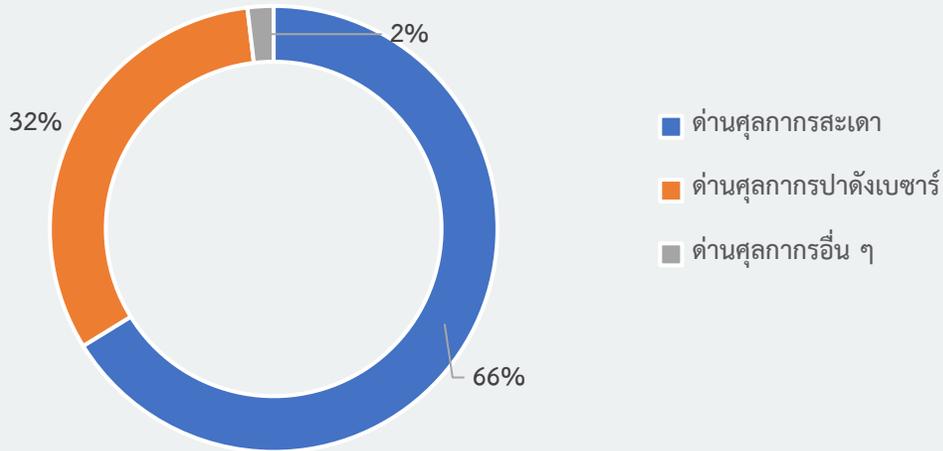
2

ผู้ประกอบการในอำเภอสะเดาที่ทำการค้าชายแดนผ่านด่านพรมแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์มาก ได้แก่ ท็อปโกลฟเทคโนโลยี (ประเทศไทย), ท็อปโกลฟเมดิคอล (ไทยแลนด์), ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา (1982), โนสแมนแลนด์, ฮีฮับฮวด, เอสทีลาเท็กซ์, สะเดาอุตสาหกรรมยางพารา (1988), เซฟ สกินเมดิคอลแอนด์ไซเอนทิฟิก (ประเทศไทย), พีวายดีเทรตติ้ง, ยูโรเซรามิคเทคโนโลยี, ศรีตรังโกลฟท์ (ประเทศไทย) เป็นต้น

3

อำเภอสะเดายังมีผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่นที่ให้บริการขนส่งข้ามแดนอยู่จำนวนมาก เช่น เอ็นแอนด์เอ็นหาดใหญ่ทรานสปอร์ต เอส.ที.วี.เทรตติ้งเอเยนซี สุภสินโลจิสติกส์ มหาชัยขนส่งภาคใต้ เตียนน้ำทรานสปอร์ต เซาร์ทเทิร์นฮอลลิเออร์ (ประเทศไทย) หาดใหญ่ศุภสารทรานสปอร์ต หาดใหญ่พงษ์ศิริเฟอร์เวตติ้ง

สะเดาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าและการค้าชายแดนของไทย



สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยมาเลเซีย บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 249,957 ล้านบาท

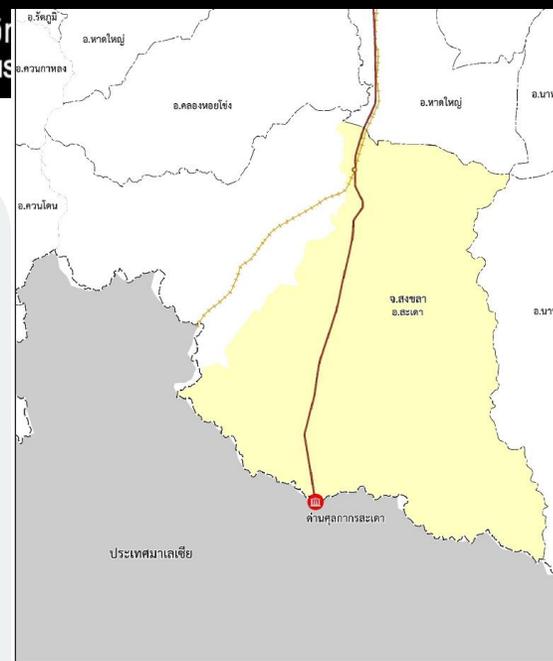
มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 266,700 ล้านบาท

สินค้านำเข้าสำคัญ

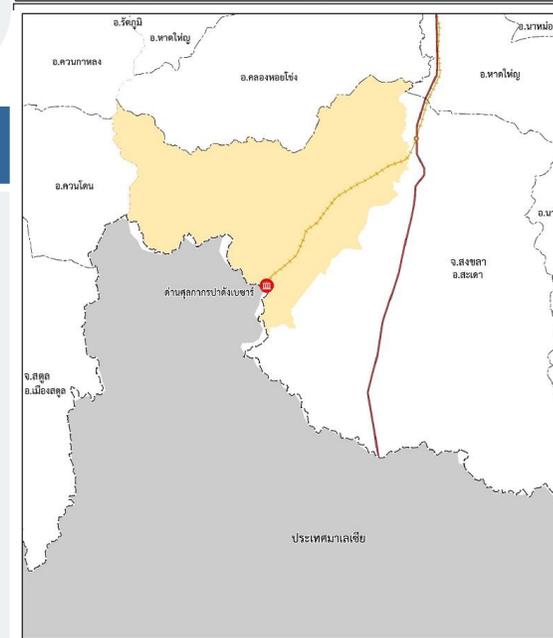
- (1) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า
- (2) เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ
- (3) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
- (4) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม และ
- (5) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก

สินค้าส่งออกสำคัญ

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



1.ด่านศุลกากรสะเดา



2.ด่านพรมแดนสะเดา



1.ด่านตรวจสัตว์ป่า



2.ด่านตรวจสัตว์น้ำปางดงเบขาร์



3.ด่านศุลกากรปางดงเบขาร์



4.ด่านตรวจคนเข้าเมืองปางดงเบขาร์



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์  
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก  
ประเทศมาเลเซีย



## จุดผ่านแดนถาวรมาเลเซียที่ติดกับไทย

1

รัฐเคดาห์ มี 2 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนบูกิตกาเยอิตัมอยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนทุเรียนบุหรั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสงขลา (อำเภอนาทวี)

2

รัฐเปอร์ลิส มี 2 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนวังเกลียนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสตูล (อำเภอควนโดน)

3

รัฐเปรัก (บูกิตบาเรพพิท) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดยะลา (อำเภอเบตง)

4

รัฐกลันตัน มี 3 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนรันตูปันจิงอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอสุหนิงโกลก) จุดผ่านแดนบูกิตบันกาอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอแว้ง) และจุดผ่านแดนเปงกาลันกูโบว์อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอตากใบ) ซึ่งต้องใช้การเดินทางข้ามทางน้ำด้วยแพขนานยนต์

## การพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศมาเลเซีย

- ✓ **ถนนหมายเลข 1** ซึ่งใช้เป็นเส้นทางหลวงเอเชีย AH2 เริ่มจากชายแดนมาเลเซีย (บูกิตกายูฮิตัม) รัฐเคดาห์ ที่ติดกับด่านสะเดา ผ่านเมืองอะลอร์สตาร์ รัฐเคดาห์ ผ่านเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ รัฐปีนัง เมืองอิโป รัฐเปรัก กรุงกัวลาลัมเปอร์ รัฐมะละกา รัฐยะโฮร์ ผ่านด่านพรมแดนสุตตันอิสกันดาร์ ประเทศมาเลเซีย เข้าสู่ประเทศสิงคโปร์ที่ด่านวุตแลนด์
- ✓ **ถนนหมายเลข 7** ซึ่งเริ่มจากชายแดนมาเลเซีย (ปาดังเบซาร์) รัฐเปอร์ลิส ที่ติดกับด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา ผ่านเมืองอะลอร์สตาร์ รัฐเคดาห์ และมาบรรจบกับถนนหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

## การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญ รัฐเคดาห์

- ✓ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางหลวง ทางด่วน การขนส่งทางทะเลและทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางและการค้าได้อย่างสมบูรณ์
- ✓ รัฐเคดาห์ของประเทศมาเลเซียที่มีบทบาทมากที่สุดในการขับเคลื่อนความร่วมมือในอนุภูมิภาค IMT-GT
- ✓ รัฐเคดาห์ขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้า ได้แก่ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ ชิ้นส่วนอากาศยาน อุปกรณ์ยานยนต์ อุปกรณ์การแพทย์ ผลิตภัณฑ์ยาง และสินค้าอุปโภคบริโภค นอกจากนี้ยังมีบริการด้านการท่องเที่ยว การศึกษา และบริการโลจิสติกส์
- ✓ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกาเยอิตัม บนพื้นที่ 11,000 เอเคอร์ อยู่ใกล้พรมแดนรัฐเคดาห์และอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ห่างจากด่านพรมแดนสะเดาประมาณ 5 กิโลเมตร ในพื้นที่ประกอบด้วยอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเคดาห์ และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนโกตาเปอร์ดาที่ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการ อาತಿ โลจิสติกส์ ท่าเรือบก ลานวางกองสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เขตปลอดอากรศุลกากร และพื้นที่สำหรับสำนักงาน
- ✓ การพัฒนาเมืองยางเคดาห์ (RDC) บนพื้นที่ 1,244 เอเคอร์ ตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ประมาณ 48 กิโลเมตร ในพื้นที่โครงการมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางครบวงจรตั้งแต่การผลิตน้ำยางขั้นขั้นสูง ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในงานวิศวกรรม เทคโนโลยีวัสดุยาง เทคโนโลยีชีวภาพ และบริการที่เกี่ยวข้อง
- ✓ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติคูลิม (Kulim International Airport) บนพื้นที่ 9,800 เอเคอร์ รองรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศและบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยเฉพาะเพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้าสินค้ามูลค่าสูงและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง อาติ อุปกรณ์และชิ้นส่วนอากาศยาน อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ยานยนต์ เวชภัณฑ์และอุปกรณ์การแพทย์ และรองรับการจัดส่งสินค้า eCommerce ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐเคดาห์ส่งเสริมการลงทุน



เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกาเยอิตัม

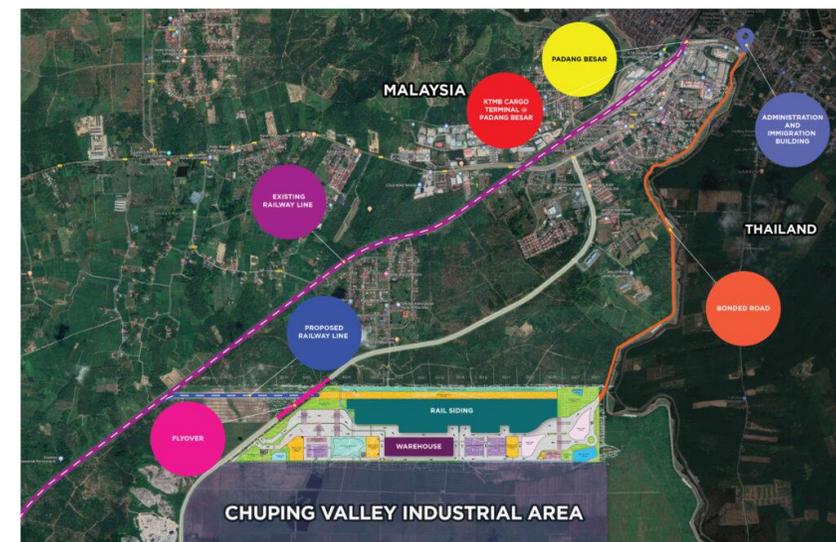


การพัฒนาเมืองยางเคดาห์ ที่มีอุตสาหกรรมเกี่ยวข้องกับยางครบวงจร

## การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญ รัฐเปอร์ลิส

- เป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางรางระหว่างประเทศของมาเลเซีย
- แผนการพัฒนาท่าเรือบกเปอร์ลิส (Perlis Inland Port – PIP) บนพื้นที่ 375 เอเคอร์ เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างมาเลเซียกับไทย โดยเฉพาะจะเป็น **ประตูการค้าใหม่**รองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านด่านปาดังเบซาร์ของมาเลเซีย (รัฐเปอร์ลิส) และด่านปาดังเบซาร์ของไทย (อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา) ที่มีขีดความสามารถรองรับได้ปีละ 2 ล้านตู้ TEU

รัฐบาลมาเลเซียขับเคลื่อนการพัฒนาผ่านการร่วมทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน (PPP) โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายนอกพื้นที่ เช่น การจัดถนนและระบบรางเข้าสู่พื้นที่ และการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมในพื้นที่ ภาคเอกชนดำเนินการด้านการตลาดและการปฏิบัติงานในการขนถ่ายสินค้าทางรางและทางบก การพัฒนา PIP อย่างเต็มรูปแบบจะส่งผลให้เป็นการเพิ่มทางเลือกการขนส่งสินค้าทางบกข้ามแดนระหว่างประเทศ และอาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนช่องทางการขนส่งจากเดิมที่ส่งผ่านด่านบูกิตกายูอิตัมมาใช้ในการขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์มากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าหนักซึ่งเป็นกลุ่มที่ต้องการใช้การขนส่งทางรางในการจัดส่ง อาทิ ยางแท่ง ยางแผ่น ไม้ยางพารา เป็นต้น



ท่าเรือบกเปอร์ลิสเป็นโครงการร่วมทุนรัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเรือบก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมชูปิงวัลเลย์ รัฐเปอร์ลิส



## การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านสะเดา

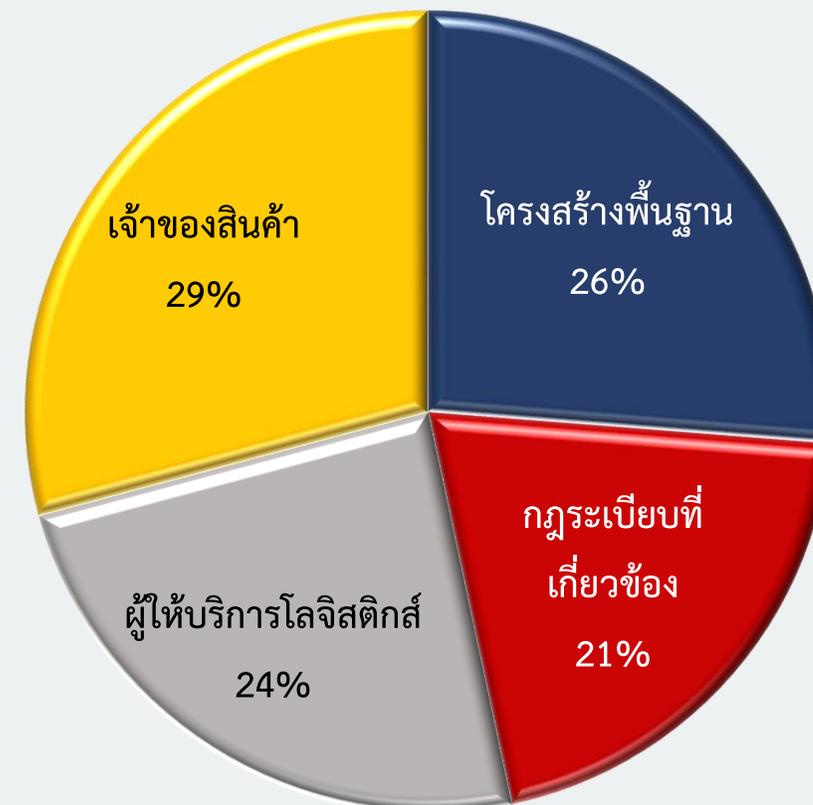


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 11 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 5 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ  
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

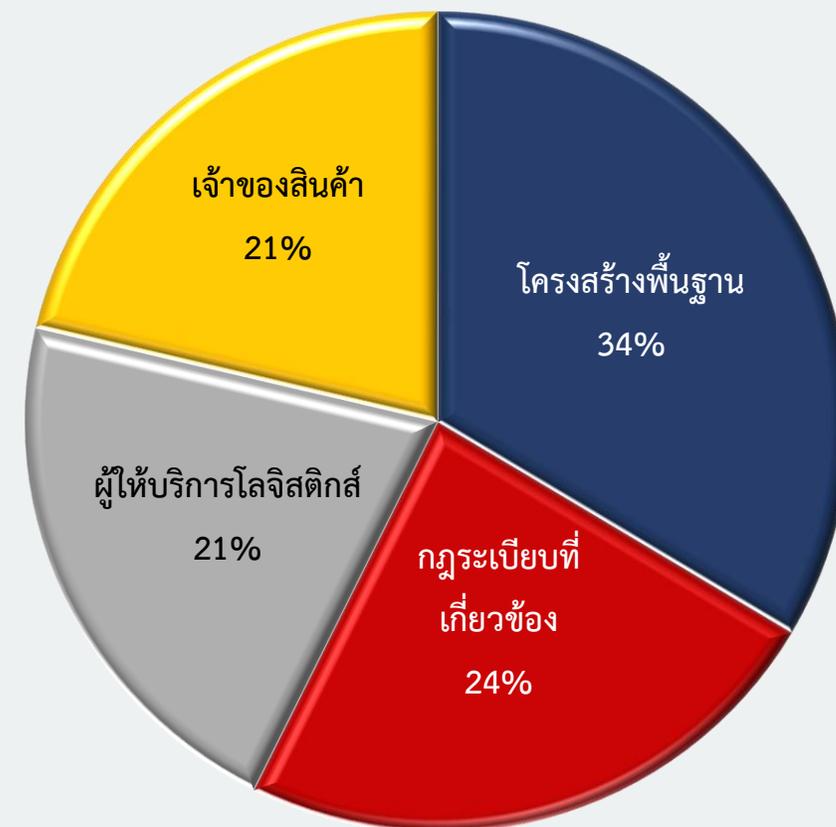


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์  
จำนวนทั้งสิ้น 49 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 14 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 2 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 33 ราย

### การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

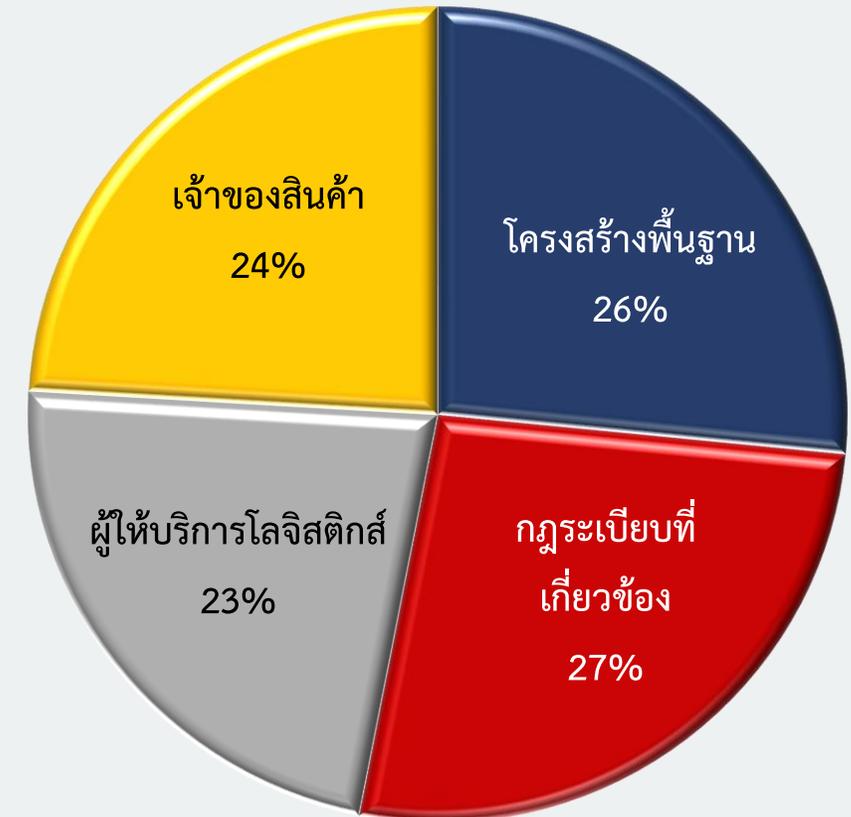


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า  
จำนวนทั้งสิ้น 8 ราย

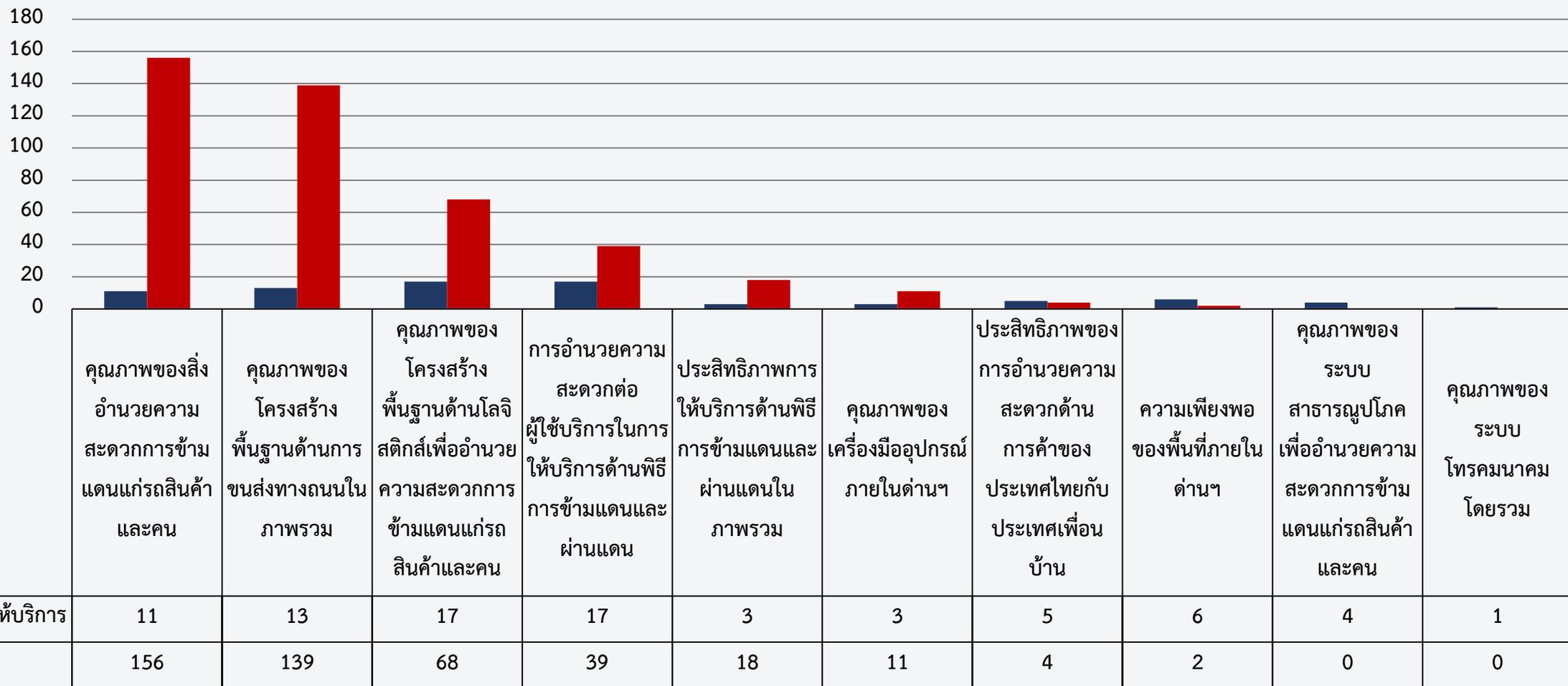
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 8 ราย

### การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.569	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.235	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.208	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	0.917	ควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า
คะแนนรวมของพื้นที่	0.982	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

# ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





## การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านพาดังเบซาร์

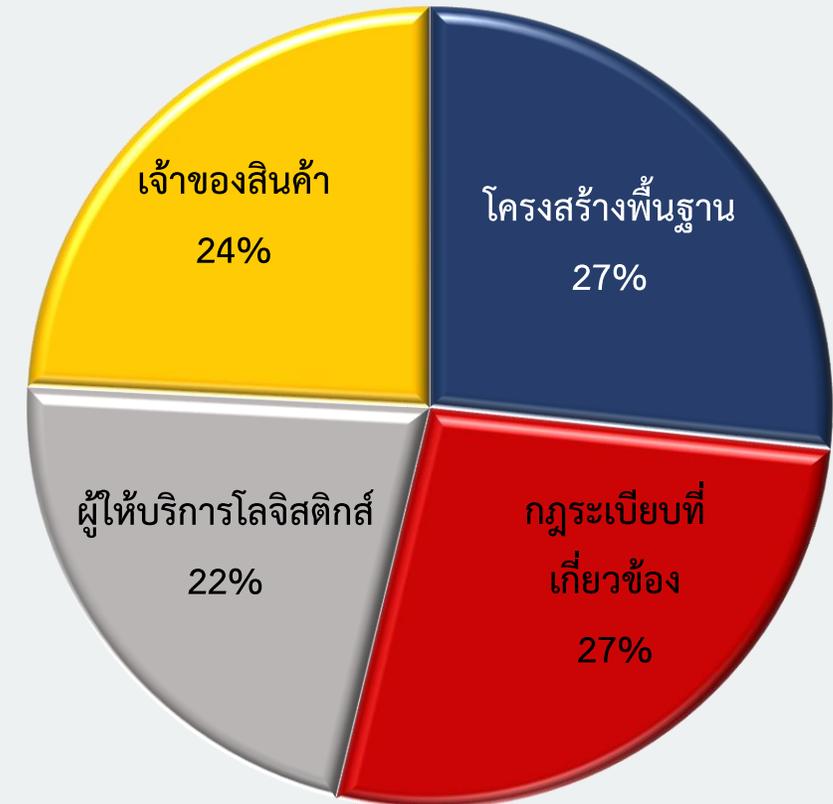


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 6 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ  
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

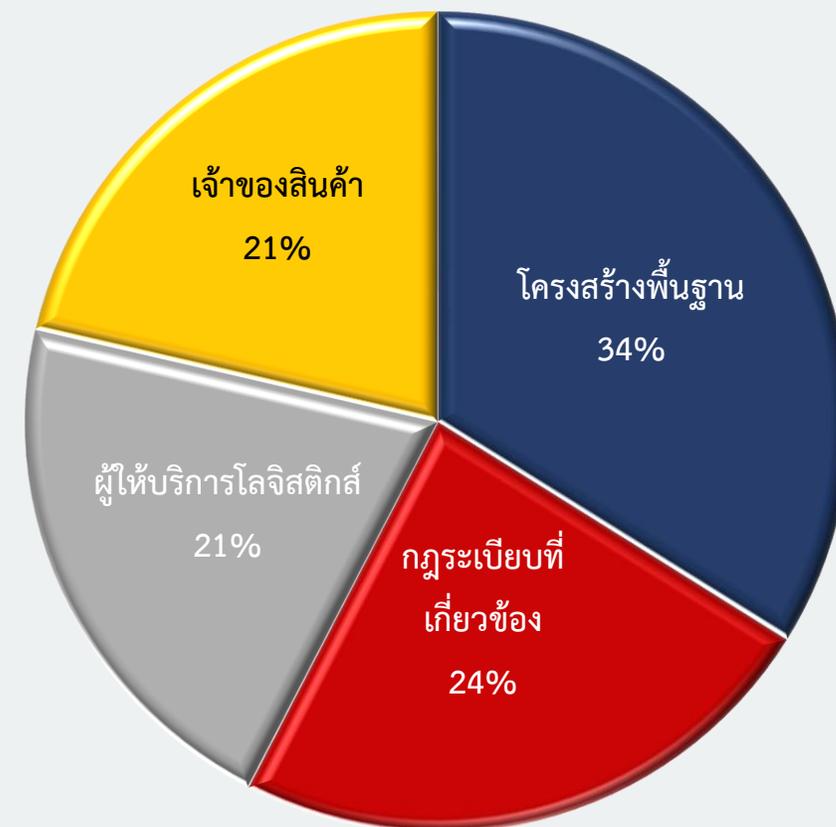


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์  
จำนวนทั้งสิ้น 58 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 14 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 6 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 38 ราย

### การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

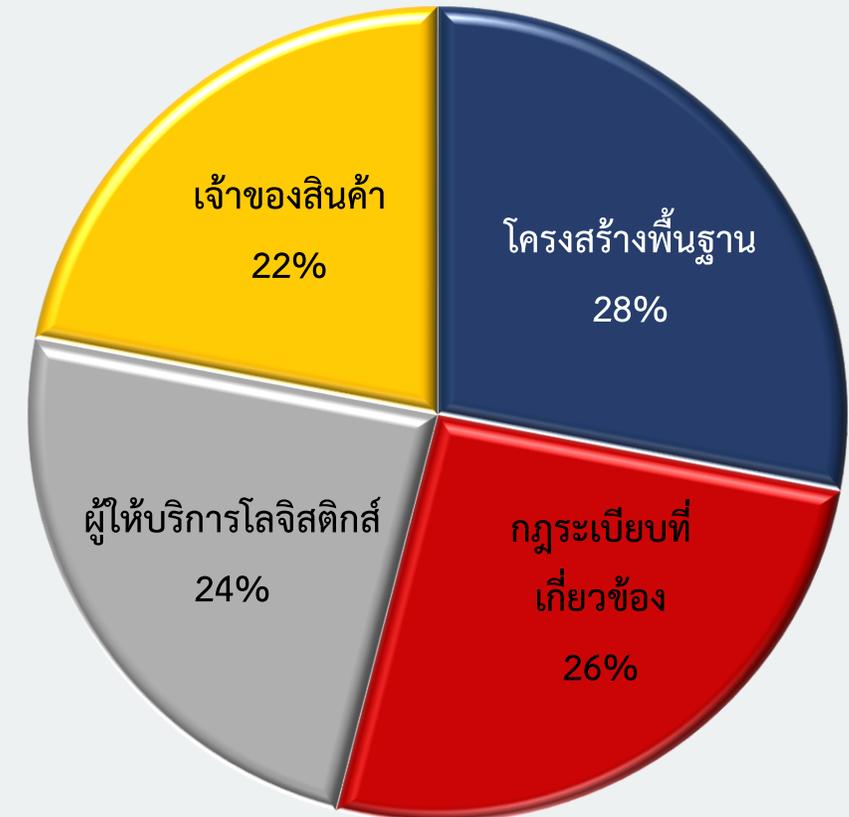


## ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่  
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า  
จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย

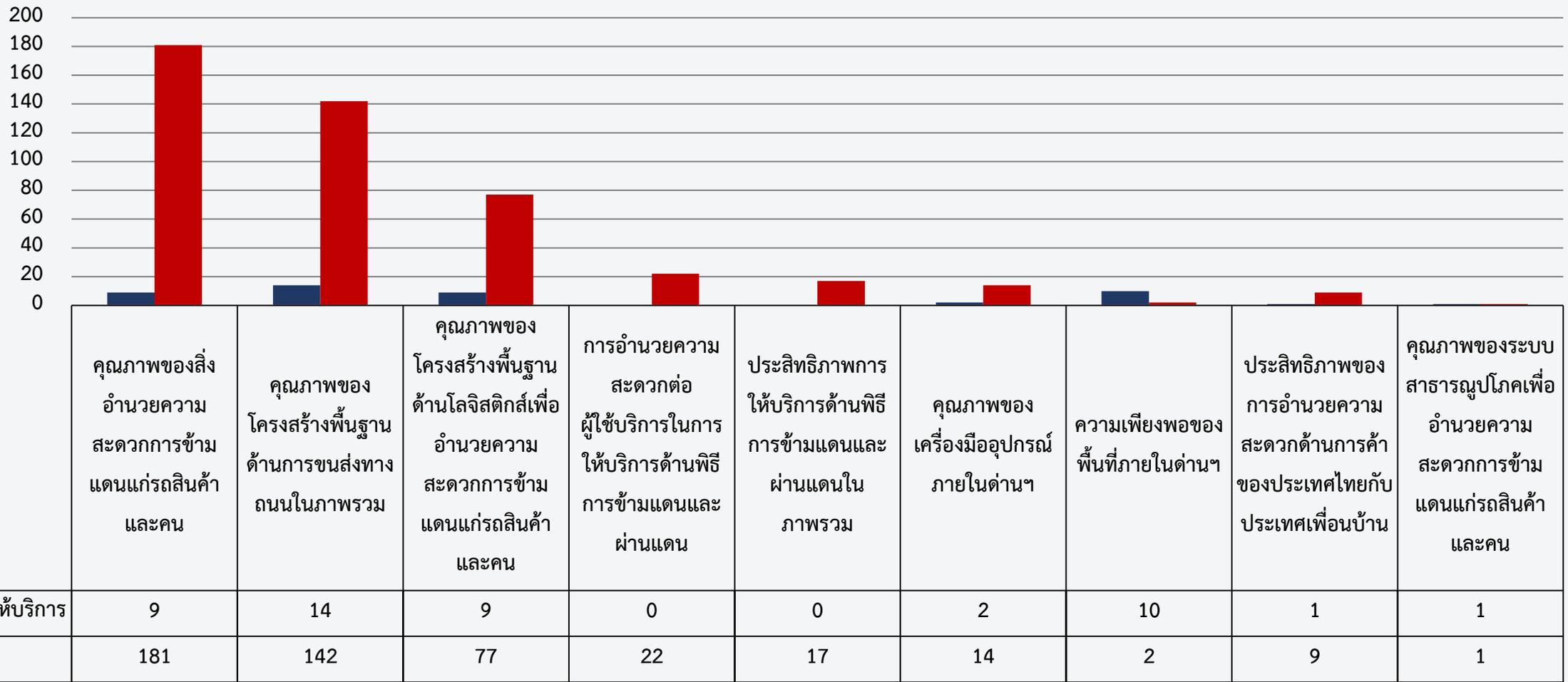
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 5 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ  
ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.653	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.222	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.300	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	1.400	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
คะแนนรวมของพื้นที่	1.144	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

# ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





# จบการนำเสนอ

## ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

บริบทที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน

