



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 และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและ
การบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ

2

เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ
การขนส่งสินค้าและบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3

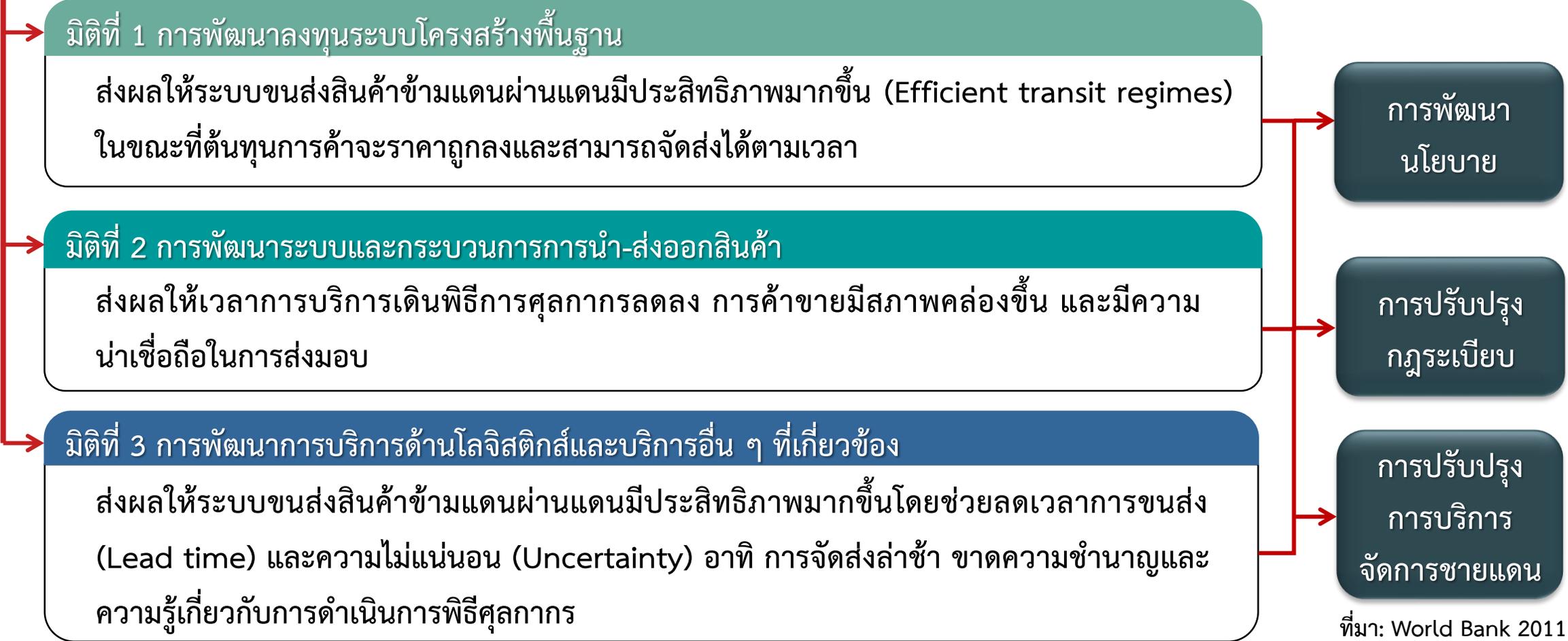
เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการ
ขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทย



แนวทางปฏิบัติที่ดี ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ความสะดวกการค้าชายแดน



แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน (จากมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์)



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

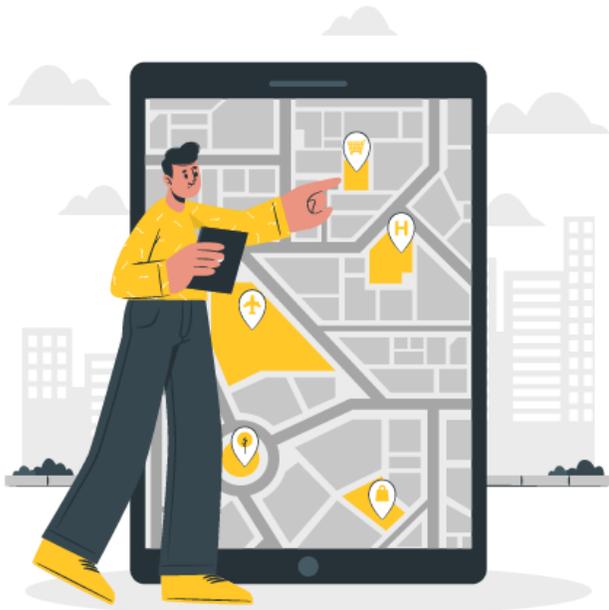
การพัฒนา Single Transaction Record, การลงทุนสร้าง Databank, Single Joint Analysis Centre
- 4** การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน

แหล่งเงินทุนของประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกัน หรือแหล่งเงินทุนจากภายนอก
- 5** การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดน
- 6** การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

รัฐส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่าน การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs, LSPs
- 7** การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปิด-ปิดของด่านฯ ทั้งของไทยและเพื่อนบ้าน



การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

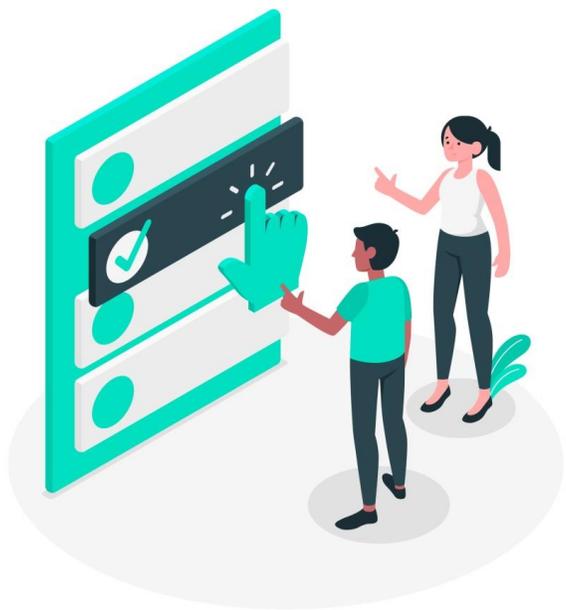


การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพโดยกระบวนการ AHP

- 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

พิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานของแต่ละด่าน 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 ด้านบุคลากรเชิงของและด้านบุคลากรแม่สาย
- พื้นที่ #2 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านบุคลากรมุกดาหาร ด้านบุคลากรหนองคาย และด้านบุคลากรนครพนม
- พื้นที่ #3 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านบุคลากรแม่สอด
- พื้นที่ #4 ประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของด้านบุคลากร อัญประเทศ
- พื้นที่ #5 ประกอบด้วยประกอบด้วยพื้นที่ภายใต้การรับผิดชอบของ 3 ด้านฯ ได้แก่ ด้านบุคลากรสะเดา ด้านบุคลากรปาดังเบซาร์ และด้านบุคลากรระนอง

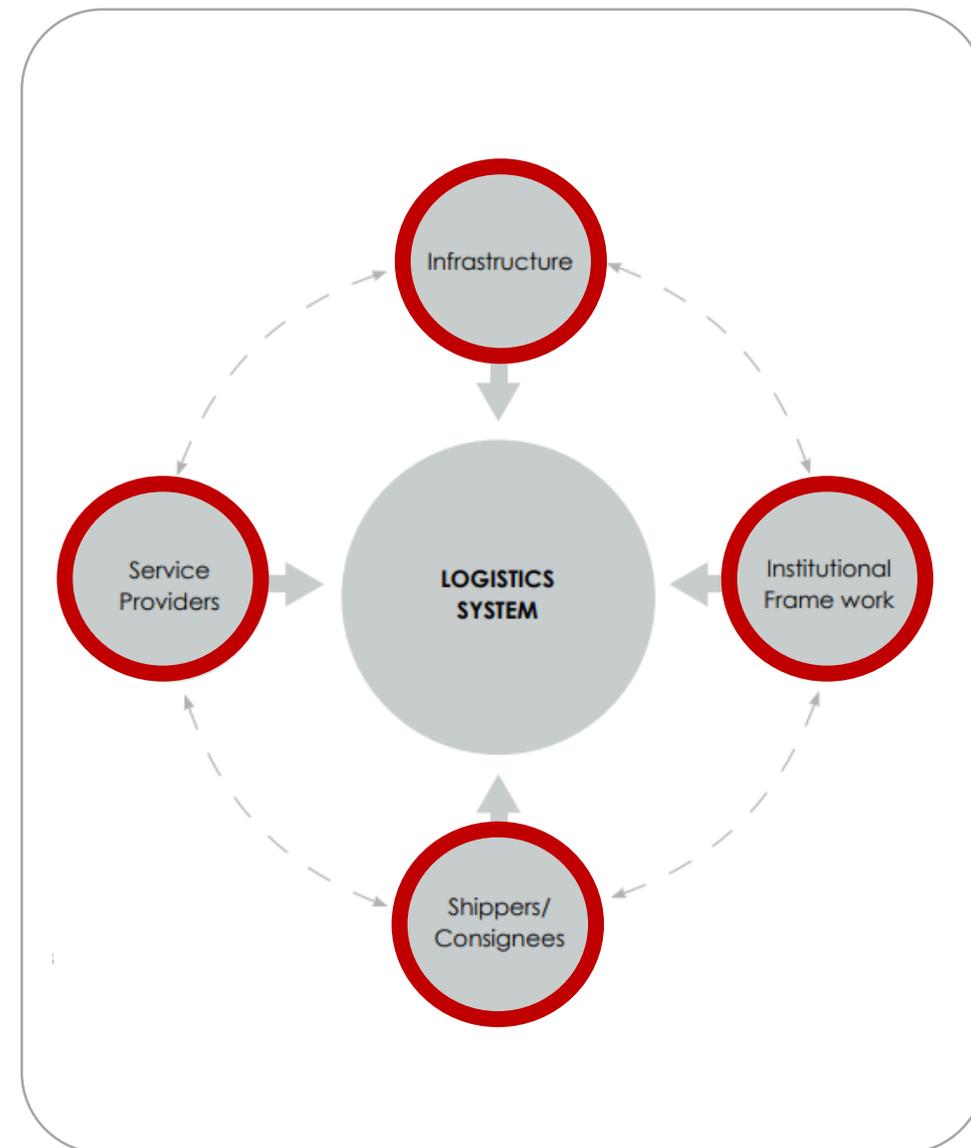


แนวทางการศึกษาเชิงลึก



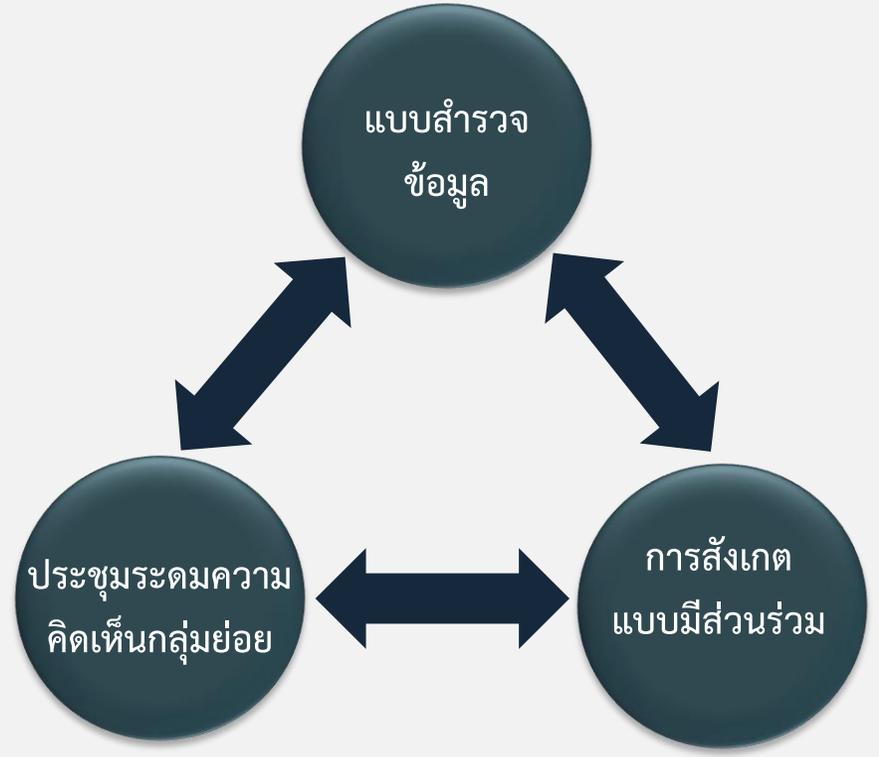
แนวทางและวิธีการดำเนินงานการศึกษาเชิงลึก

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



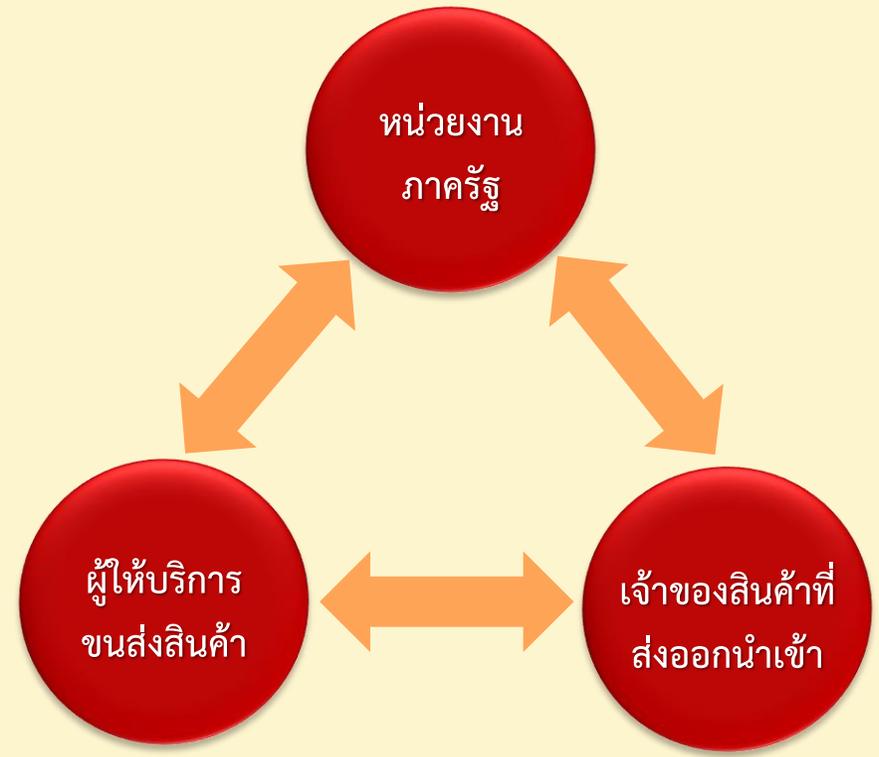
การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method triangulation)

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	✓	✓	✓	✓	✓



สำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างวันที่ 26-30 กันยายน 2565

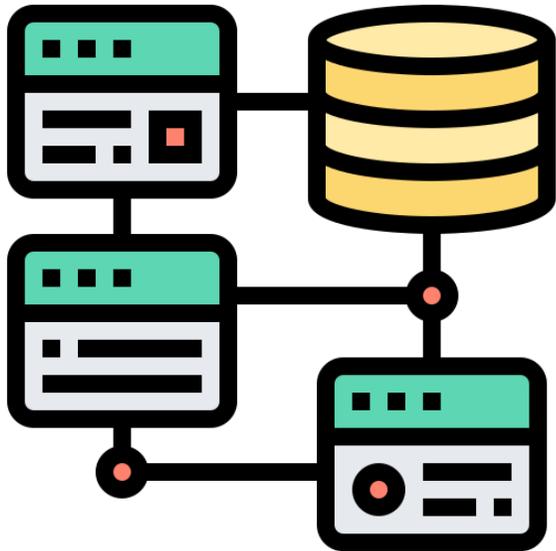


การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group)

- 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



แนวทางการประเมินประสิทธิภาพ



การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

ตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 3 ระดับ ได้แก่

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

ตัวชี้วัดระดับที่ 1 (Micro)

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)

ตัวชี้วัด #1
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวชี้วัด #2 ด้านกฎหมาย
และกฎระเบียบ

ตัวชี้วัด #3
ด้านเจ้าของสินค้า

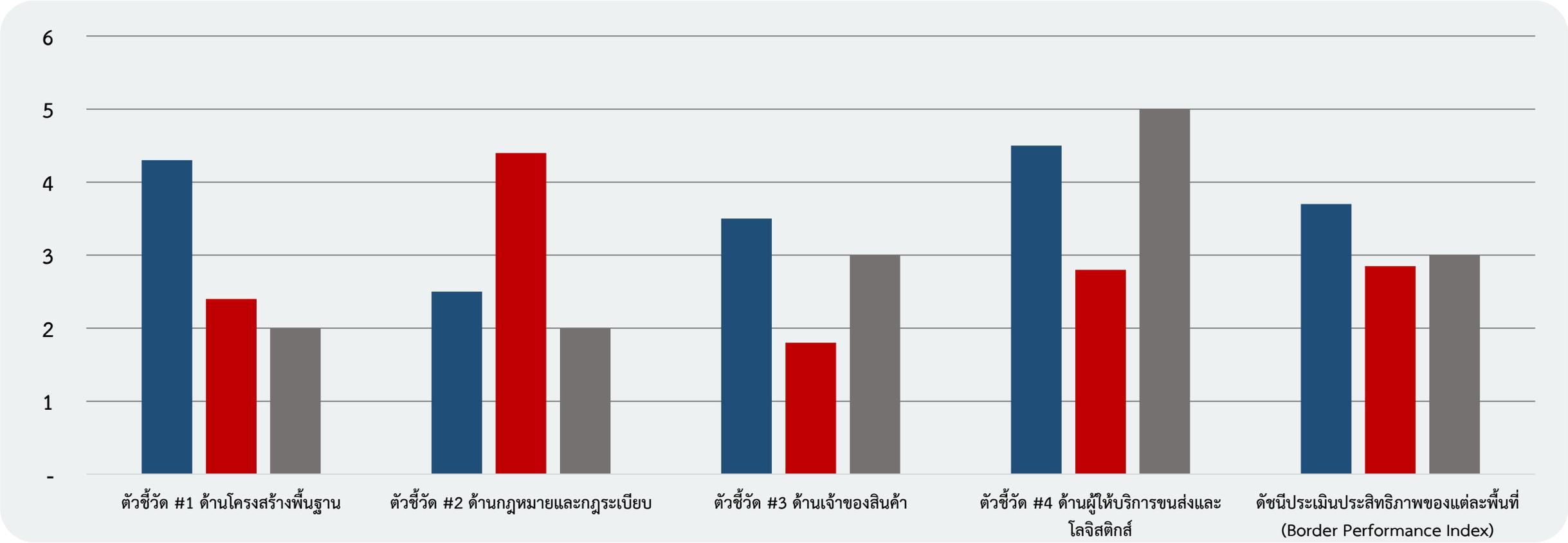
ตัวชี้วัด #4 ด้านผู้ให้บริการ
ขนส่งและโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดระดับที่ 3 (Macro)

ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่
และภาพรวมสำหรับประเทศไทย
(Border Performance Index)



ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่



■ พื้นที่ ก. ■ พื้นที่ ข. ■ พื้นที่ ค.

การจัดทำแนวทางการพัฒนา

ตัวชี้วัด	กรอบแนวคิด	แนวทางการพัฒนา
ระดับที่ 1 (Micro)	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E framework) และประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดปัจจัยหรือประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะของพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่
ระดับที่ 2 (Meso)	ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) การพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนของประเทศใน 4 มิติ
ระดับที่ 3 (Macro)	Border Trade Index	<ul style="list-style-type: none"> การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน เป้าหมาย และตัวชี้วัดกรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการค้าชายแดน แนวทางการประเมินและติดตามผลด้านประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ

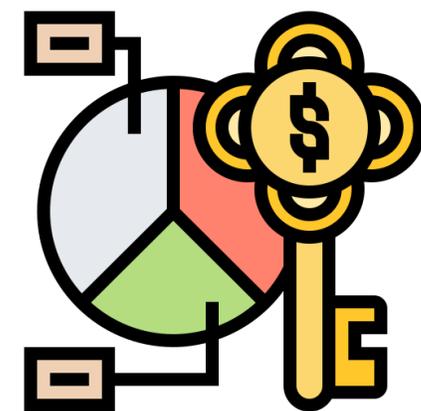


การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการให้ข้อมูล

- เพื่อให้การดำเนินการของ สศช. เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- ที่ปรึกษาจะกำหนดบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องข้องในการนำเข้าข้อมูลตัวชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
- สามารถทำการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนา (Key Success Factors)

- การมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ในการสนับสนุนด้านข้อมูลสำหรับประเมินประสิทธิภาพด้านฯ ในประเทศไทย
- การจัดทำระบบฐานข้อมูลการประเมินอย่างต่อเนื่อง ประจำปีทุก 2 ปี





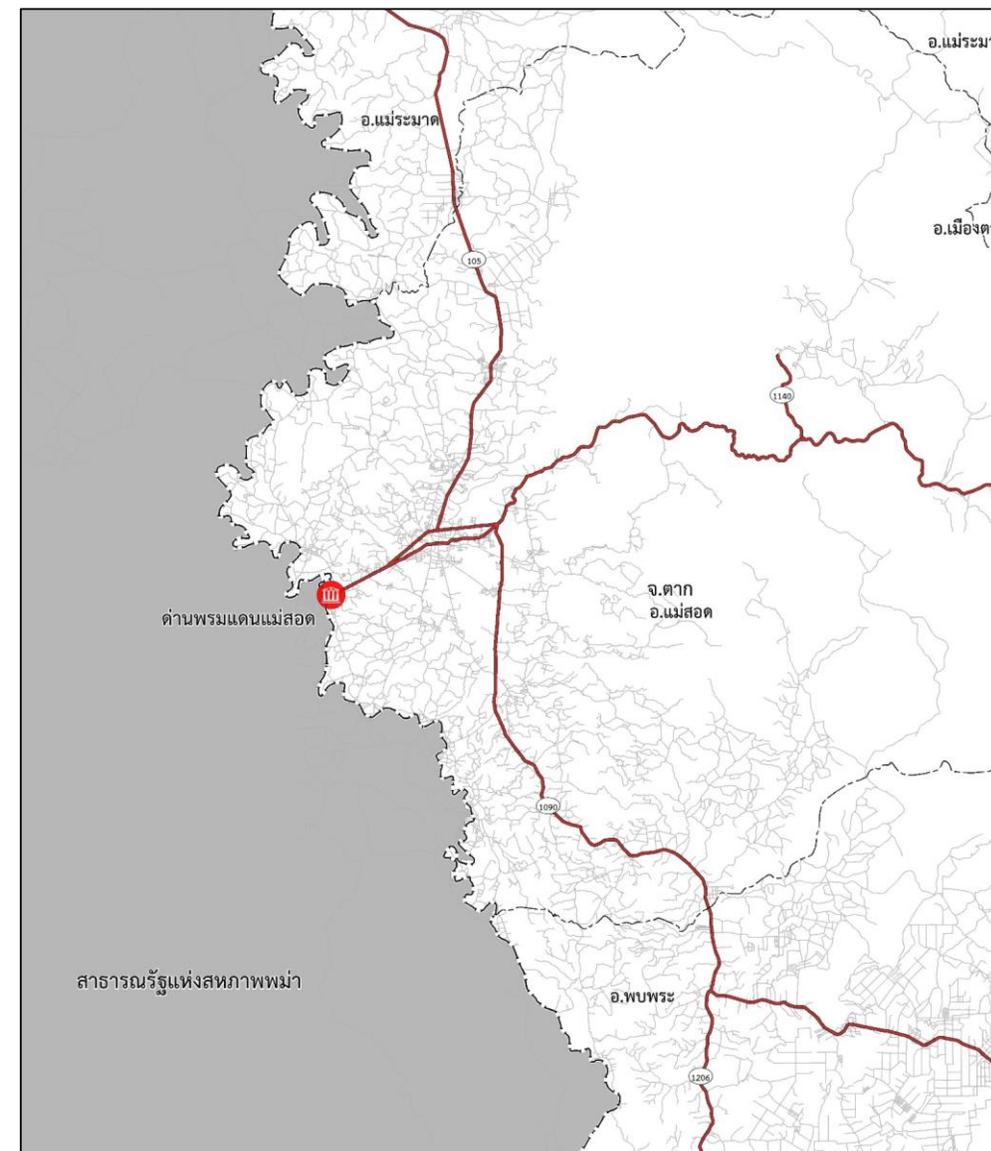
ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
จังหวัดตาก



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดน



- (1) การพัฒนาโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงการขยายทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก - แม่สอด) การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองทางหลวงหมายเลข 130 เพื่อขนส่งค้าไปยังสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2
- (2) ท่าอากาศยานแม่สอด ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน มีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน เพิ่มความยาวทางวิ่งและเสริมผิวทางวิ่ง และได้รับการอนุมัติให้เป็นท่าอากาศยานศุลกากร (Customs Airport)



การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (จังหวัดตาก)

1

ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 และด้านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2

มีการปรับปรุงด้านพรมแดนให้มีความทันสมัย มีจุดซิ่งน้ำหนัก และเอกซเรย์ อีกทั้งมีการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้น

2

การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน

กรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 36,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 250,000 บาท/ไร่/50 ปี

3

การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมตาก

ด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 863 ไร่ จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและจัดแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการ โลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชย์กรรม และภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด้านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 และแม่สอดแห่งที่ 2 ยังมี สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออก ของ บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการท่าข้ามเพื่อจัดส่งสินค้า บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการ เขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และกิจการที่เป็นผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า

ข้อสังเกต (จังหวัดตาก)

1

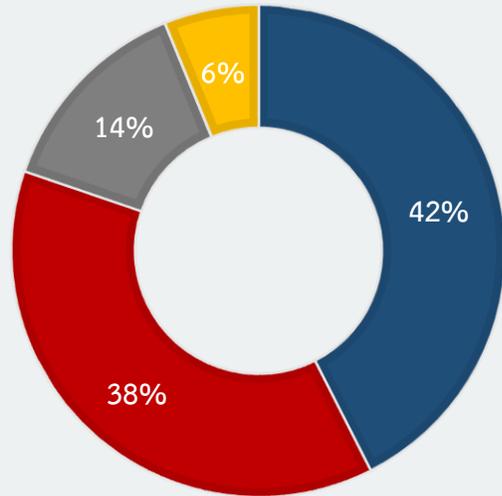
บริเวณท่าบลท่าสายลวดติดกับแม่น้ำเมย (แม่น้ำที่กั้นพรมแดนระหว่างแม่สอดกับเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง) มีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายให้บริการท่าเทียบเรือ/ท่าข้ามเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเมียนมาที่ได้รับอนุมัติให้เป็นช่องทางส่งออกสินค้าจากกรมศุลกากร อาทิ ท่าเฮียววง ท่าโกลเดิน ท่าแม่สอดฟรีโซน ท่าศาลเจ้า ฯลฯ และผู้ให้บริการหลายรายจัดตั้งเป็นเขตปลอดอากรศุลกากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน

2

ผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ที่ทำการค้ากับเมียนมาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับเมียนมา (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า)

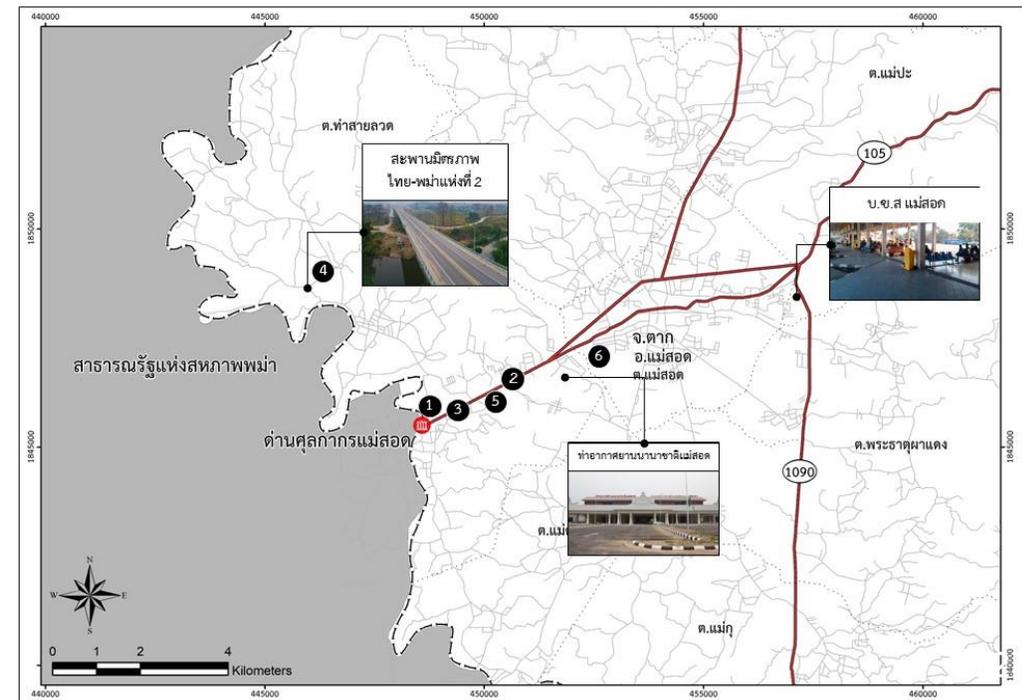
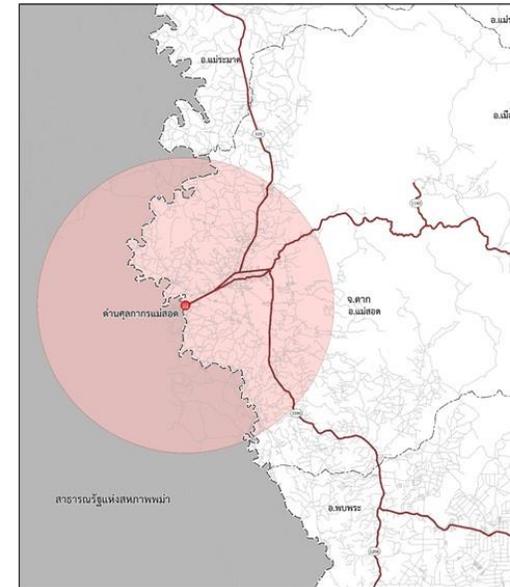
3

กิจการในอำเภอแม่สอดรายสำคัญที่ทำการค้ากับเมียนมา มาก ได้แก่ บีทีทีเอนด์ซี (ไทยแลนด์), ทูทวินอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต, แม่สอดฟรีโซน, พี.เอส.มามู, คลัง 9 โลจิสติกส์, เอสแอนด์เอ็ม บราเธอร์ฮูดเจเนรัลเทรดดิ้ง, เวสต์วิงเอ็กซ์พอร์ตอิมพอร์ต, ซามิโอโต้เทรดดิ้ง, สุวรรณทรัพย์อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต, ไพบูลย์อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต เป็นต้น



- ด้านบุคลากรแม่สอด
- ด้านบุคลากรสังขละบุรี
- ด้านบุคลากรระนอง
- ด้านบุคลากรอื่น ๆ

สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ



มูลค่านำเข้าเฉลี่ย 86,897 ล้านบาท

มูลค่าส่งออกเฉลี่ย 98,010 ล้านบาท

- สินค้านำเข้าสำคัญ**
- ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น
 - พลาสติกหรือแซ่เย็น
 - อาหารแปรรูปจากปลา
 - ถั่วลิสง
 - ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า

- สินค้าส่งออกสำคัญ**
- เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่
 - เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู
 - เหลือ กำมะถัน ดิน และหิน ปูนขาวและซีเมนต์
 - เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์
 - ยานบก



ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาถึงอำนาจความสะดวก
ประเทศเมียนมา



รัฐบาลจีนมีการลงทุนในเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI

1

เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน (Cross Border Economic Cooperation Zone - CBE CZ)

ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น อยู่ทางตอนเหนือของเมียนมาติดพรมแดนมณฑลยูนนาน ประเทศจีน เป็นกิจการร่วมทุนระหว่างจีนกับเมียนมาเริ่มดำเนินการพัฒนาเมืองธุรกิจ (Business Park) บนพื้นที่ 70 เอเคอร์ ณ เมืองกันปีเกติ (Kanpiketi) รัฐกะฉิ่น ซึ่งเขตเศรษฐกิจนี้จะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจของจีน คือ Huaqiao Cross Border Economic Cooperation Zone ซึ่งตั้งอยู่มณฑลยูนนาน



2

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ)

ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ มีท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นประตูการค้าของจีนตอนใต้ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน เชื่อมสู่มหาสมุทรอินเดีย และสามารถขนส่งน้ำมันปีละ 10 ล้านตันต่อปี และก๊าซธรรมชาติ 6 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี จากท่าเรือจอกผิวเข้าสู่จีนตอนใต้ได้โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมช่องแคบมะละกา และรัฐวิสาหกิจจีนจะร่วมทุนกับกลุ่ม Supreme Group ของประเทศเมียนมาเพื่อร่วมทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้ามูลค่าลงทุน 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในรัฐยะไข่ และช่วยสร้างการจ้างงานในรัฐยะไข่ได้ไม่น้อยกว่า 1,000 ตำแหน่ง



เขตและรัฐของประเทศเมียนมาที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย

- (1) รัฐฉาน (ท่าขี้เหล็ก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย)
- (2) รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)
- (3) จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี (บ้านทิกิ) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดกาญจนบุรี (อำเภอเมือง)
- (4) จังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี (เกาะสอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดระนอง
- (5) จังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี (บ้านมุดอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอเมือง)

โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ **ด่านพรมแดนเมียวดี** ด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา และด่านพรมแดนเกาะสอง ที่ใช้การขนส่งทางน้ำข้ามระหว่างประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศเมียนมา

เมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่ด้อยพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น โดยมีโครงข่ายถนนรวมกันประมาณ 148,690 กิโลเมตร และประมาณ 2/3 ของถนนทั้งหมดเป็นถนนลูกรัง รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย รัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร ทั้งนี้เส้นทางถนนสายหลักในเมียนมา ได้แก่

- ถนนหมายเลข 1 ความยาว 1,577 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองเมียวดี (ชายแดนไทย) – ตาหมู (ชายแดนอินเดีย) เป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-1
- ถนนหมายเลข 2 ความยาว 804 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าชีเหล็ก – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-2
- ถนนหมายเลข 3 ความยาว 90 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากถนน AH-2 ที่เมืองเชียงตุง – มงลา (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-3
- ถนนหมายเลข 4 ความยาว 460 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองมัณฑะเลย์ – ลาเซา – มูเซ (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-14
- ถนนหมายเลข 5 ความยาว 250 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าตอน– เกาะสอง ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-12
- ถนนหมายเลข 6 ความยาว 196 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – พะสิม (ทางหลวงสายตะวันตก)
- ถนนหมายเลข 7 ความยาว 279 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – ทวารวดี- เมืองแปร (เส้นทาง 2)
- ถนนหมายเลข 8 ความยาว 134 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองทวาย – บ้านทิกิ (ชายแดนไทย) ซึ่งเป็นถนนตามแนวเส้นทาง AH-123

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ประเทศเมียนมา

ในปี 2565 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จัดตั้งในเมียนมารวม 3 แห่งที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่

- (1) เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่
- (2) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี
- (3) เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง

โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5-7 ปี และจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลลงเหลือร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีนิติบุคคลแล้วเป็นเวลาอีก 2 ปี ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและเครื่องจักรเป็นเวลา 5 ปี และได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าลงร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว และยกเว้นการเสียภาษีการค้าและภาษีมูลค่าเพิ่มภายในกรอบระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

รัฐกะเหรี่ยง มีการอนุญาตจัดตั้ง

- (1) **เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko)** ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเมยตรงข้ามกับอำเภอแม่สอด เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่บนพื้นที่ 180,000 เอเคอร์ ที่เป็นการร่วมมือกันระหว่างกลุ่ม Chit Lin Myaing ของกองกำลังทหารกะเหรี่ยง และกลุ่มทุนของจีน โดยกองกำลังทหารกะเหรี่ยงจะได้รับส่วนแบ่งกำไรร้อยละ 30 จากการพัฒนาโครงการเมืองใหม่ ปัจจุบันเมืองชเวโก๊กโก่มีการพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ในพื้นที่ อาทิ ธุรกิจบันเทิง คาสิโน โรงแรม ค้าส่ง ค้าปลีก ศูนย์การค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เขตพัฒนาอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ฯลฯ โครงการลงทุนเมืองใหม่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วแม้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลเมียนมาเนื่องจากเป็นการลงทุนและใช้แรงงานคนจีนเข้ามาก่อสร้างและพัฒนาโครงการเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้การขนส่งสิ่งของและสินค้าที่เข้ามาใช้ในการก่อสร้างเมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งผ่านด่านพรมแดนแม่สอดของไทย



(2) **เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งเมืองเมียวดี มีพื้นที่โครงการ 201 เอเคอร์ ห่างจากพรมแดนไทยประมาณ 10 กิโลเมตร โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า รองเท้า ฯลฯ การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

(3) **เขตอุตสาหกรรมพะอัน (Hpa An Industrial Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งในเมืองพะอัน ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐกะเหรี่ยง มีพื้นที่โครงการ 969 เอเคอร์ โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

การส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ประเทศเมียนมา

เขตตะนาวศรี มีโครงการพัฒนา

(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางของเมียนมา และต้องการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของไทย โดยเมียนมาต้องการให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นประตูการค้าของเมียนมาและประเทศไทยสู่เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ส่งเสริมให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ อาทิ ชิ้นส่วนยานยนต์ แปรรูปสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ประมง ผลิตภัณฑ์อาหาร สิ่งทอ เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ ก่อสร้าง น้ำมัน พลาสติก และซีเมนต์ ฯลฯ โดยในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย จะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก โรงไฟฟ้า ถนน พื้นที่ที่จัดให้เป็นที่อยู่อาศัย โดยใช้จุดแข็งของเมียนมาที่มีทรัพยากรแรงงานจำนวนมาก ทำเลที่ตั้งเหมาะสม การให้สิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน และตลาดภายในประเทศมีการเติบโตสูง อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายยังคงมีความล่าช้าและขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา

(2) เขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone) เป็นโครงการที่ขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน พื้นที่โครงการ 1,000 เอเคอร์ โดยจะมีแผนพัฒนาท่าเรือและคลังสินค้าเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ตลาดการประมวลผลสินค้าประมงระหว่างประเทศ ผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมมะริดยังคงมีความล่าช้าเนื่องจากการสนับสนุนที่มากเพียงพอจากรัฐบาล

รัฐฉาน ในเมืองท่าขี้เหล็ก ยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าขี้เหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการ เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง ค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น





การประเมินเบื้องต้น ของพื้นที่ด่านแม่สอด

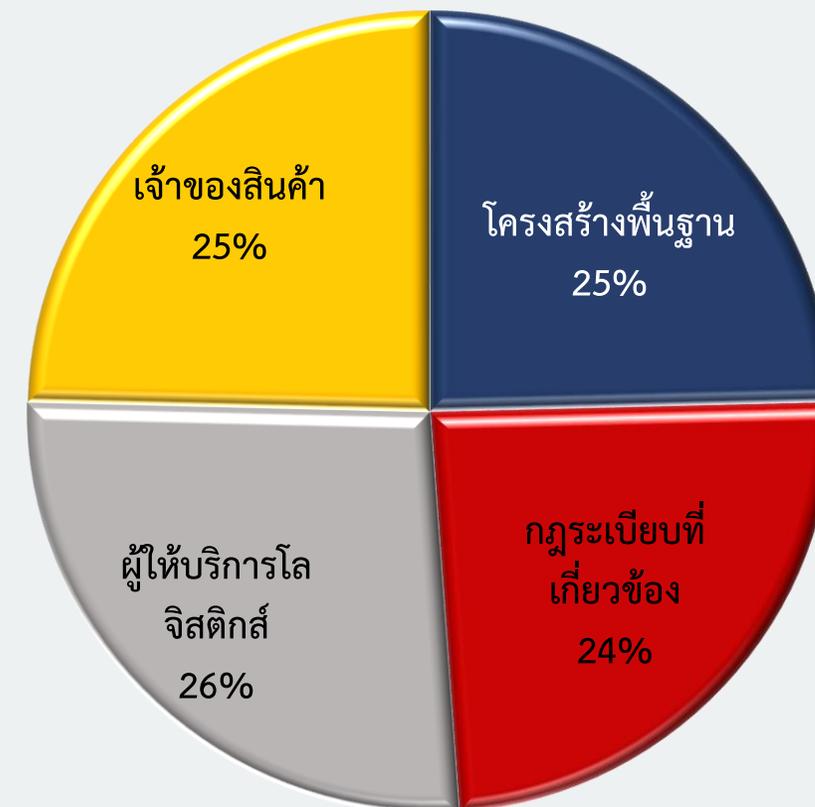


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น เป็นหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 13 ราย

- หน่วยงานศุลกากร 3 ราย
- หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย
- หน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

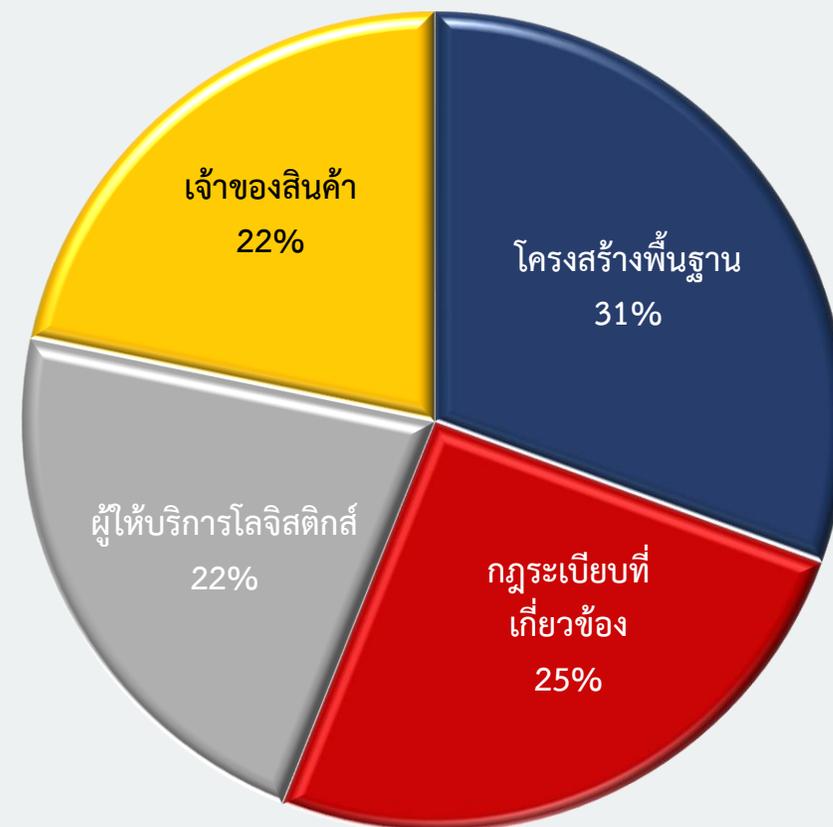


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
จำนวนทั้งสิ้น 93 ราย

- ตัวแทนออกของรับอนุญาต 24 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 27 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า 42 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

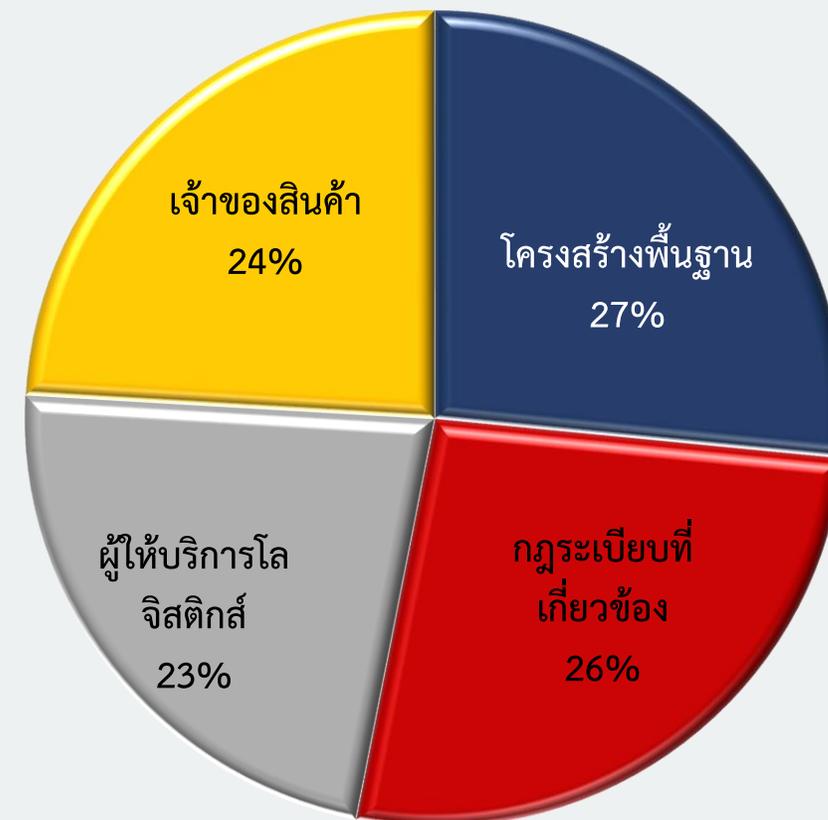


ผลการประเมินเบื้องต้น

จำนวนตัวอย่างสำหรับการประเมินประสิทธิภาพพื้นที่
ในเบื้องต้น สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า
จำนวนทั้งสิ้น 8 ราย

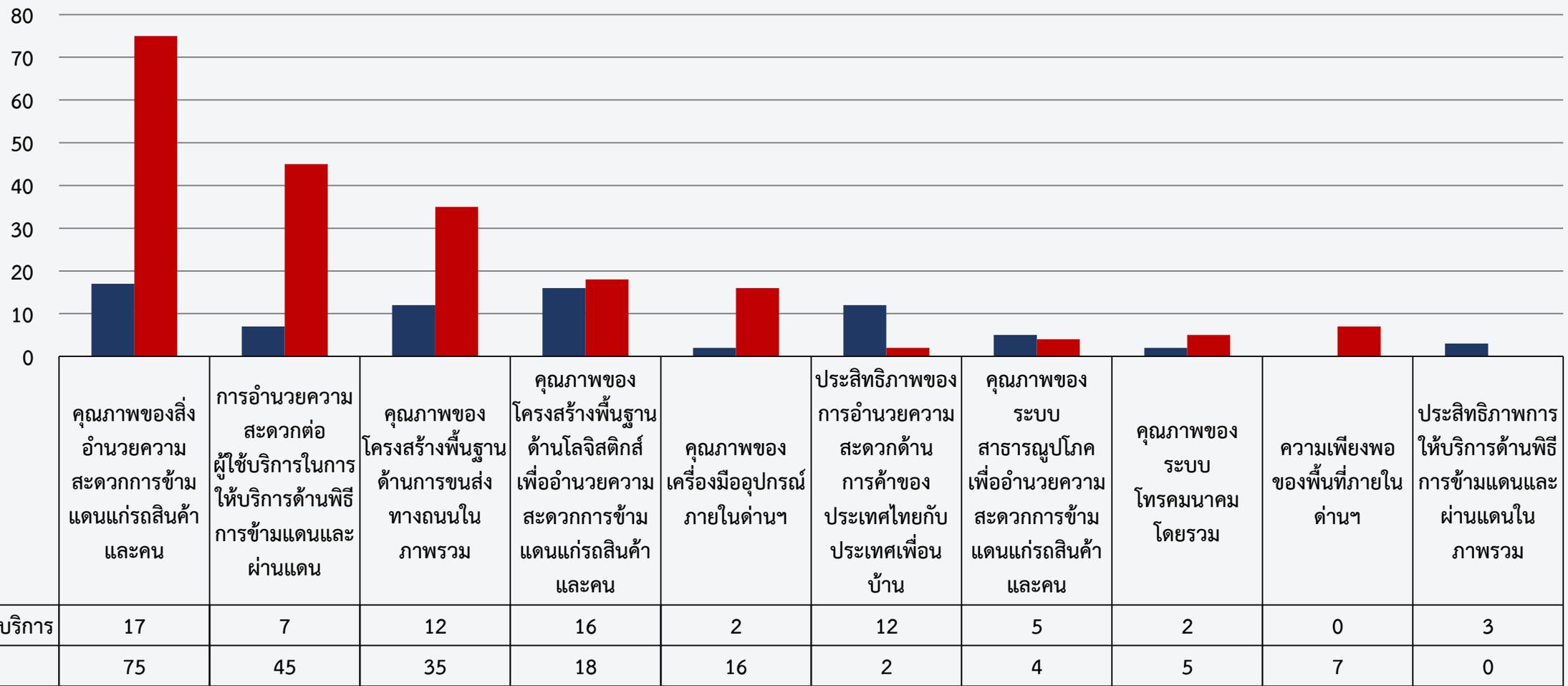
- ผู้นำเข้า-ส่งออก 8 ราย

การให้ความสำคัญกับองค์ประกอบ ของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน



ประสิทธิภาพ	คะแนนการประเมิน (เต็ม 2 คะแนน)	ความหมาย
โครงสร้างพื้นฐาน	0.850	ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1.188	การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1.157	มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
เจ้าของสินค้า	0.917	ควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า
คะแนนรวมของพื้นที่	1.370	หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของเจ้าของสินค้าให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ประเด็นปัญหาอุปสรรคที่พบ





จบการนำเสนอ

ประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

บริบทที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

ปัจจัยที่เอื้อ / ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน



(ร่าง) กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

มีทั้งกรอบแนวทางทั่วไป (General Policy Framework) ในภาพรวมของประเทศ และ
แนวทางเฉพาะสำหรับแต่ละพื้นที่ชายแดน (Specific Policy Framework) ที่สอดคล้อง
กับอัตลักษณ์ของพื้นที่และบริบทของประเทศเพื่อนบ้าน

ครอบคลุมเรื่อง (1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (2) การปรับกฎระเบียบ
และวิธีปฏิบัติของไทย (3) การเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน (4) การพัฒนากิจกรรมการ
ส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่เพื่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (5) การพัฒนาทรัพยากร
มนุษย์ และ (6) การหากลไกขับเคลื่อนที่เหมาะสม

Physical Infrastructure &
Facility

Improvement of Regulation and
Working Practice

International Trade & Logistics Relations

Trade & Investment Promotion

Human Capital

Driving Mechanism